



UN SUV DE VERDAD

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.678 del 5 al 19 de julio de 2016



CITROËN VUELVE A SORPRENDER

NUEVO C3



- ▶ **Motores hasta 110 CV**
- ▶ **Maletero de 300 litros**
- ▶ **Webcam integrada**

Comparativa

Funcionalidad, amplitud, maletero

ANALIZAMOS LOS MONOVOLUMEN DE 7 PLAZAS ¿CUÁL ES EL MÁS PRÁCTICO?



Citroën Grand C4 Picasso



Ford Grand C-Max



Opel Zafira



Peugeot 5008



Volkswagen Touran

RENAULT MÉGANE GT

205 caballos y dirección a las 4 ruedas **Prueba**



+ Interesante



Barcelona-San Sebastián
4 días en un Seat 600

DOBLAMOS EL PLAN·PIVE

EN TODA LA GAMA PEUGEOT



**¡DESCÚBRELO EN TU
CONCESIONARIO PEUGEOT!**



PEUGEOT ASSISTANCE
8 AÑOS ASISTENCIA GRATUITA EN CARRETERA

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

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,0 hasta 5,9. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 79 hasta 139.
Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,1 hasta 6,0. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 82 hasta 139.
Gama Peugeot 508: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,8 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 99 hasta 135.

Todo llega a su fin. Y el Plan Pive está a punto de acabar. Aprovecha esta oportunidad única **y consigue el doble del Plan Pive en toda la gama Peugeot.**

Descuento de un mínimo de 3.000 € (incluyendo descuento fabricante y ayuda pública), para clientes particulares que firmen un bono de pedido de un 108, 208, Nuevo 2008, 308, 3008, 5008 o 508 antes de la finalización de los fondos del Plan PIVE 8 del gobierno o del 31/07/2016, lo que antes ocurra. Descuento reservado para clientes que cumplan con los requisitos del Plan PIVE 8 y financien a través de PSA Financial Services Spain EFC, SA. un capital mínimo de 6.000 € con permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas comerciales.

PEUGEOT FINANCIAL SERVICES

Renault TALISMAN

Siente el control



Desde
249€/mes*

49 MESES. Entrada: 2.664,91€. TAE: 7,76%. Última cuota: 11.245,49€.

4 Años Mantenimiento, Garantía y Seguro de Neumáticos de regalo.*



Gama Renault Talisman: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 6,0. Emisiones CO₂ (g/km) desde 95 hasta 135. * Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Talisman Life Energy dCi 81kW ECO2 (110CV). Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, promociones ofrecidas por RECSA y descuento del Plan PIVE-8. Aplicable a particulares y autónomos siempre que financien a través de Preference con RCI Banque S.A. Sucursal en España. Ejemplo de financiación para Renault Talisman Life Energy dCi 81kW ECO2 (110CV). PVPR con promociones Península y Baleares: 21.250,00€. Precio total a plazos: 25.862,40€. Entrada: 2.664,91€. Importe Total Adeudado: 23.197,49€. Importe a financiar: 18.585,09€. 48 cuotas de 249,00€ y última cuota: 11.245,49€. TIN: 7,50%. Comisión de Apertura: 0%. TAE: 7,76%. Pack 4 Relax de regalo incluye: Mantenimientos preconizados por el fabricante durante 4 años u 80.000 km (la condición que suceda antes); 4 años de garantía, los 2 primeros sin límite de kilometraje, el 3º y 4º año la garantía concluirá si se superan los 150.000 km; Seguro de neumáticos 4 años, 30.000 km (lo que antes suceda) con un límite de 1 siniestro al año. Seguros y servicios regalados por RECSA. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Oferta válida para pedidos desde el 1/06/16 hasta el 31/07/16 o finalización del Plan PIVE-8, lo que antes ocurra. Incompatible con otras acciones financieras. Modelos visualizados: Renault Talisman Zen Energy dCi 96kW (130CV) PVPR: 32.500€ con promociones y con las opciones pack Style, pintura metalizada gris Casiopea y con accesorio de 4 llantas de aleación 19" Alizarine que no incluye coste del montaje y Renault Talisman Sport Tourer Zen Energy dCi 96kW (130CV) PVPR: 34.000€ con promociones y con las opciones pack Style, pintura metalizada azul Cosmos y con accesorio de 4 llantas de aleación 19" Alizarine que no incluye coste del montaje.

Al detalle

50 CUMPLEAÑOS DE VW LANDABEN

Tal vez no sea la factoría más conocida ni la más típica, pero la fábrica navarra de Landaben acaba de cumplir 50 años con algún que otro hito en su historia. Empezó como Authi y ahora, en la actualidad la factoría de Volkswagen ha logrado, con el Polo, el récord de producción de un único modelo en España. Y por delante tiene un gran futuro, como se reflejó en la visita de los Reyes la pasada semana, ya que se le ha adjudicado un nuevo modelo con el que esperan alcanzar los 350.000 coches al año y aumentar la plantilla un 10 por ciento. Un gran regalo de cumpleaños.

NISSAN VENDE UN COCHE POR TWITTER

Los nuevos canales de comunicación no tienen límites... salvo la imaginación. Lo acaba de demostrar Raúl Escolano, que ha comprado su coche, un Nissan X-Trail a través de twitter, utilizando esta red social para todos los trámites y gestiones, hasta que el coche le ha sido entregado en Barcelona. Seguro que en el futuro habrá más hitos en la venta; pero en esto Nissan ha sido el primero.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carcherilla - acarcherilla@motor16.com

Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieta@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 Gá Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



Javier Montoya
jmontoya@motor16.com

Conducción autónoma, ¿mundo ideal?

Es verdad que la conducción autónoma puede ser una fórmula para reducir la siniestralidad en el futuro. Pero para ese mundo ideal todavía falta mucho.

La conducción autónoma sigue acercándose y ofreciéndonos una visión de mundo ideal en el que los coches que conducen solos serán capaces de conectarse con otros coches, o con la infraestructura viaria de forma que puedan reproducir las condiciones de seguridad máximas. Tal vez sea ese el momento en el que no necesitaremos la ayuda de la DGT. Posiblemente entonces las 'Operaciones Verano' ya no tengan sentido. No hara falta que la DGT, como ha anunciado la directora general de Tráfico, María Seguí, tenga que comprar 60 nuevos cinemómetros 'portátiles' para que agentes de la Guardia Civil en motocicleta puedan ir multando con mayor libertad de movimientos. Tampoco será necesario que controle con radares de forma especial los 300 tramos de carretera en los que los excesos de velocidad influyen más en la accidentalidad. O que la flota de Pegasus tenga que 'hacer horas' para seguir detectando excesos de velocidad, uso del teléfono al volante... Y tal vez en ese mundo ideal de la conducción autónoma no sea necesario que la DGT haga campañas para controlar el estado de los coches que circulan por nuestras carreteras (si han pasado la ITV), de los conductores (controles de alcohol...). ¿Puede que, incluso llegue a no ser necesaria la DGT?

Podría ser... en un mundo ideal. Pero la realidad es que ni la conducción autónoma será la panacea de la seguridad ni será inmediato el momento en el que todos los

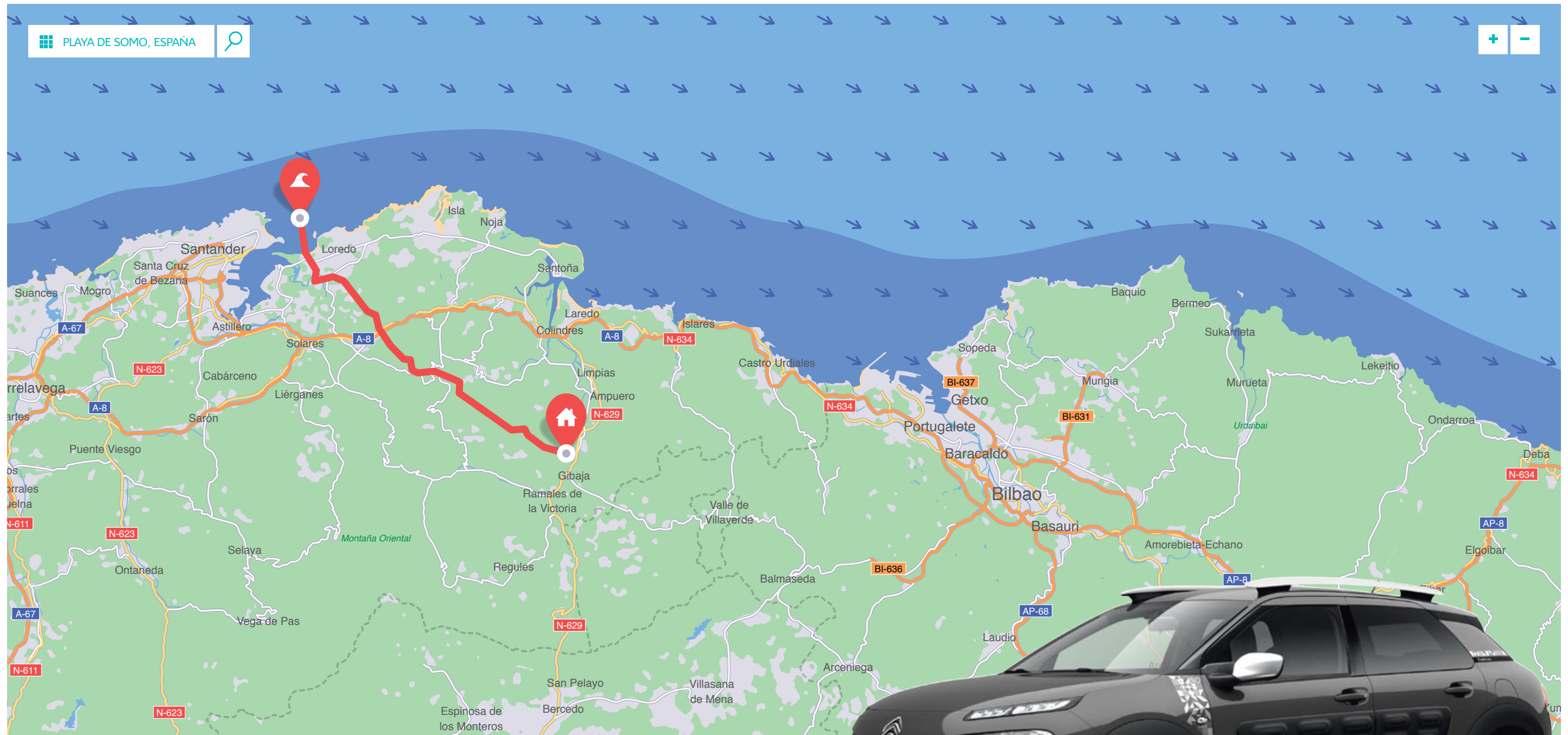
coches dispongan de la última tecnología y no tengan que convivir coches ultramodernos en su funcionamiento con clásicos de los de 'conducir como toda la vida se ha hecho'. En ese escenario ya se empiezan a producir hechos relevantes, que hacen que analicemos al detalle lo que viene. Por ejemplo, el primer accidente mortal con un coche sin conductor, ocurrido el pasado mes de mayo en California con un Tesla Model S. Parece que el coche, con sus sensores 'deslumbrados' por el sol, no advirtió la presencia de un remolque de color blanco contra el que se estrelló. Un accidente mortal que podría haberle ocurrido a cualquier conductor; es cierto. Y que según Tesla es el primero que se produce tras más de 209 millones de kilómetros recorridos con coches de este tipo frente a una muerte cada 96 millones de kilómetros producida en el mundo de media con la conducción convencional.

Pero no es menos cierto que la cifra, analizada al detalle, no tranquiliza mucho, porque los pocos coches autónomos que circulan lo suelen hacer en

países con un menor índice de siniestralidad, con lo que la comparación no debería ser con el resto del planeta que conduce, sino con los países más desarrollados: por ejemplo, en España, según datos de 2013, se produce un accidente mortal cada 208 millones de kilómetros recorridos. Ese mundo ideal tal vez ya no lo sea tanto con estos datos

La muerte de un conductor en un Tesla autónomo es el primer fallecimiento tras 209 millones de kilómetros recorridos con este tipo de coches. Pero este dato no contrasta con la tasa de España, donde muere una persona a causa del tráfico cada 208 millones de kilómetros.

CITROËN C4 CACTUS RIP CURL CON GRIP CONTROL HECHO PARA LA AVENTURA



TECNOLOGÍA GRIP CONTROL:

El Grip Control es un dispositivo de motricidad optimizado. Gracias a esta innovadora tecnología no te faltará la adherencia, sea cual sea la superficie.



CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN prefiere TOTAL



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

SUMARIO

Nº 1.678 · 5 al 19 julio de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

10.- QUÉ PASA

RENAULT ALASKAN

La marca francesa presenta el Alaskan, su pick up de una tonelada, con tres tipos de carrocería y dos niveles de potencia.

10.- PORSCHE PANAMERA

La segunda generación del Panamera es un coche completamente nuevo que crece respecto a su antecesor.

12.- FORD KUGA VIGNALE

El SUV del óvalo ya tiene lista su versión Vignale, puro lujo y exclusividad.

14.- SUPERDEPORTIVOS

Mercedes AMG GT R, Aston Martin DB11 Coupé, Dodge Viper... lo más nuevos en superdeportivos.

16.- EN PORTADA

NUEVO CITROËN C3

Citroën renueva el C3, ahora mucho más original, con un diseño que mezcla lo mejor de los crossover y los utilitarios.

18.- CUATRO RUEDAS

COMPARATIVA MONOVOLUMEN

Analizamos cinco populares monovolumen de siete plazas (Citroën Grand C4 Picasso, Ford Grand C-Max, Opel Zafira, Peugeot 5008 y VW Touran) con la amplitud, la capacidad de carga y la versatilidad como referencias.

28.- RENAULT MÉGANE GT TCE 205

Probamos un Mégane preparado por Renault Sport, con 205 caballos de potencia y dotado de dirección a las cuatro ruedas. Un deportivo muy recomendable.

30.- AUDI A5 COUPÉ

Probamos la nueva generación del Audi A5 Coupé. Es elegante y deportivo a la vez, más potente y eficiente, más 'listo', más amplio...

32.- MERCEDES C CABRIO

El nuevo Clase C Cabrio permite disfrutar de la conducción a cielo abierto todos los días del año. Es la primera vez que la firma de la estrella tiene un descapotable en este segmento.

10

30

40

46

34.- BAJO LA LUPA PEUGEOT 2008

El Peugeot 2008 ha sido un éxito en su primera generación; y ahora mejora, con una imagen SUV más robusta, nuevas tecnologías y el dinámico acabado GT Line.

40.- BAJO LA LUPA TOYOTA RAV 4 HYBRID

El primer todocamino híbrido de Toyota combina una larga lista de soluciones que lo convierten en un magnífico vehículo.

43.- VOLKSWAGEN UP!

El up! renueva su imagen, refuerza su equipamiento en conectividad y estrena un motor 1.0 TSI con 90 CV.

44.- LA SEMANA

46.- +INTERESANTE SEAT 600 DOS MARES

Vivimos la experiencia de viajar en un Seat 600 como lo hacían hace 40 años nuestros padres y abuelos entre Barcelona y San Sebastián.

50.- A LE MANS CON AUDI

Un viaje a las 24 Horas de Le Mans con las mejores máquinas de Audi: R8, R8 Plus y RS6 Avant.

51.- 24 HORAS FORD

Busca tu marca

AUDI	30, 50
CITROËN	16, 18
FORD	12, 18, 51
MERCEDES	32
OPEL	18
PEUGEOT	18, 34
PORSCHE	10
RENAULT	10, 28
SEAT	46
TOYOTA	40
VOLKSWAGEN	18, 43

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



NUEVO VOLVO V90



La última innovación de la gama 90.
Made by Sweden

Nuestros coches están pensados de una forma diferente, más seguros, más inteligentes y prueba de ello es el nuevo Volvo V90. Nuestra última innovación que completa la gama 90 junto al Volvo XC90 y el Volvo S90. Una gama de vehículos con los últimos avances tecnológicos como el Pilot Assist, un sistema capaz de mantener el coche dentro de su carril hasta velocidades de 130 km/h.

Sin olvidar de dónde venimos, con la gama 90, entramos en una nueva era.

VOLVOCARS.ES

Síguenos en...

OTRO SUV DE MITSUBISHI

En septiembre, durante el Salón de París, Mitsubishi desvelará el Ground Tourer Concept, del que acaba de mostrarse una primera imagen y que avanza un futuro SUV de gama alta con carrocería de perfil coupé y cinco puertas. Poco más se sabe, salvo que equipará mecánica híbrida.



MINI JCW CHALLENGE: SÓLO PARA 100

Mini ha presentado en el Festival de Goodwood la serie John Cooper Works Challenge, limitada a 100 unidades –para Gran Bretaña– y creada bajo la supervisión de pilotos de competición. Rinde 231 CV e incorpora varios detalles técnicos muy 'racing'.



UN NSX CON CUATRO MOTORES ELÉCTRICOS

Si el año pasado Honda participaba en la Subida del Pike's Peak con un CR-Z preparado de 300 CV, este año la marca japonesa ha ido más lejos al inscribir un NSX eléctrico –se habla de 900 CV– denominado EV Concept, con dos motores eléctricos por eje –cuatro en total– como elemento principal de su tracción total SH-AWD. Pilotado por el japonés Tetsuya Yamano, el EV Concept sorprendió en la cita de Colorado por su radical aerodinámica, destinada a generar apoyo en las 156 curvas del trazado.



Motores de gasolina y diésel entre 422 y 550 CV

El **nuevo Panamera**, desde 126.085 euros

Porsche ya admite pedidos de la segunda generación del Panamera, cuyas entregas en España se iniciarán el 5 de noviembre. Se trata de un coche completamente nuevo que crece respecto a su antecesor, pues la carrocería, de cuatro puertas, mide 5.049 milímetros de largo –34 más–, 1.937 de ancho –6 mm más– y 1.423 de alto –5 mm más–. También aumenta la distancia entre ejes –30 mm–, y la firma germana cuida

más la practicidad, pues el maletero, de 495 litros, puede ampliarse hasta 1.304 abatiendo el respaldo posterior, dividido en secciones 40:20:40. Las versiones disponibles –todas con motor biturbo de inyección directa– serán tres inicialmente, con el Panamera 4S –126.085 euros– como escalón de acceso, dotado de un V6 2.9 de 440 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos –4,2 con el Paquete Sport Chrono– y alcanzar

289 km/h. Su consumo, 8,1 l/100 km. En el otro extremo –176.519 euros– se sitúa el Panamera Turbo, con un V8 4.0 de 550 CV con el que coge 100 km/h en 3,8 segundos –3,6 con el Paquete Sport Chrono–. La velocidad punta es de 306 km/h, y el consumo, de 9,3 l/100 km. Por último, el Panamera 4S Diésel –130.400 euros– lleva un V8 de 422 CV con el que alcanza 100 km/h en 4,5 segundos –4,3 si lleva Sport Chrono–, logra 285 km/h y gasta 6,7 litros.



◀▶ Todas las versiones, incluida por fin la de motor diésel, estarán disponibles con tracción total y la nueva caja PDK de doble embrague y 8 velocidades.



PARA PENSAR

3,7

l/100 km de gasto y emisiones de 85 g/km de CO₂ homologa el Toyota CH-R híbrido.

Del 'crossover' nipón, de 4,36 metros de largo y situado a caballo entre Auris y Rav4, se admitirán pedidos a partir de septiembre. Su nueva mecánica Full Hybrid, más ligera y eficiente que las actuales, rinde 122 CV.

EL PUNTAZO

El Ford GT Heritage es una serie limitada, de color negro y con llantas doradas, que rinde tributo al GT40 Mark II con el que en 1966 Bruce McLaren y Chris Amon ganaron en Le Mans en 1966.



Equipa el 2.3 dCi con 160 y 190 CV
Alaskan: el pick-up de una tonelada de Renault

La firma del rombo apuesta por el mercado 'pick-up', y se dispone a lanzar el Alaskan, un pick-up para el segmento de una tonelada de carga que se fabricará en tres plantas, incluida la de Nissan en Barcelona. Estará disponible con carrocería simple o doble cabina, y en versión chasis-cabina, dotado de volquetes corto o largo... Puede remolcar 3,5 toneladas y en España se ofrecerá con el cuatro cilindros diésel 2.3 dCi –visto en el Renault Master– con 160 y 190 CV, y en combinación con cambio manual de 6 marchas o automático de 7,

y con transmisiones de dos o cuatro ruedas motrices. En este caso, podrá elegirse entre tres modos de uso. Además, ofrecerá ayuda al arranque en cuesta HSA, control de descenso de pendientes HDC, diferencial trasero autoblocante...



◀▶ El Alaskan tiene suspensión multibrazo trasera y 23 centímetros de altura al suelo. Su tracción total presenta tres modos: 2WD, 4H –4x4 hasta 100 km/h– y 4LO –baja velocidad–.



Los nuevos Volvo, desde 44.911 euros
S90 y V90: ya están aquí

Los Volvo S90 y V90 llegarán a España de forma espaciada. Desde julio, y dotados sólo de motores de cuatro cilindros, se ofrecerán los S90 con mecánicas D4, D5, T5 y T6, con 190, 235, 254 y 320 CV, respectivamente. Después, en septiembre, será el turno de los V90 con idénticas motorizaciones. A finales de año llegará a ambas carrocerías el motor D3 de 150 caballos, que con cambio manual y tracción delantera se convertirá en el modelo de acceso a la gama: con acabado Momentum, el precio para el S90 será de 44.911 euros, y de 47.713 para el V90. Y para evitar

el solape de precios desaparece el acabado Kinetic de la versión D4 de 190 CV, que se había anunciado a un precio muy similar, pues comenzará la oferta de este modelo en el acabado Momentum. También a finales de año los S90 y V90 recibirán el paquete deportivo R-Design –imágenes de la derecha–. Y ya en 2017 llegará a los concesionarios españoles la versión T8, con mecánica híbrida enchufable. Todavía sin fecha prevista, el V90 tendrá una versión Cross Country que sustituirá



◀▶ Las versiones R-Design de los S90 y V90 implicarán un incremento de precio de 3.000 euros respecto al exclusivo acabado Momentum.

al XC70 y contentará a todos aquellos que, sin llegar al todoterreno XC90, sí desean desmarcarse con un coche de mayor altura libre al suelo y una estética aventurera.

FORD KUGA VIGNALE Lujo, sofisticación y exclusividad

Antes de que termine 2016, Ford quiere extender el acabado Vignale a sus vehículos todocamino más recientes, como el Kuga y el Edge. En el caso del Kuga, esta exclusiva terminación se podrá combinar con las motorizaciones más potentes: en gasolina, el 1.5 Ecoboost de 150 caballos con transmisión manual de 6 velocidades y el 1.5 Ecoboost de 182 CV

Ford adopta acabados específicos que le permiten diferenciarse del resto de la gama como la parrilla hexagonal, diversos detalles cromados, los emblemas Vignale o sus llamativas llantas de aleación de 19 pulgadas. En el interior, cuero Windsor en el salpicadero, las puertas y los asientos, con bordado hexagonal en estos últimos.



FORD MONDEO ST LINE

Con precios desde 30.950 euros, está ya a la venta la nueva línea ST Line para el Ford Mondeo. Este acabado, disponible para los motores de gasolina con 160, 203 y 240 caballos de potencia, y para los diesel de 150, 180 y 210 caballos, contará con una estética exterior diferenciada y nuevos asientos deportivos, así como llantas exclusivas de 18 o 19 pulgadas y una palanca de cambios deportiva.



◀▶ El cuero con bordado hexagonal y el color exterior son específicos del Vignale.



▶▶ El Kuga Vignale incorpora llantas de 19 pulgadas y detalles cromados exclusivos.

con cambio automático Powershift de doble embrague y tracción total inteligente; y en diésel, los 2.0 TDCi de 150 y 180 caballos, el primero con cambio manual o automático, y tracción delantera o total, y el segundo, con cambio manual o automático y siempre unido a la tracción total. Con un color Vignale Milano Grigio exclusivo para estas versiones Vignale del Kuga, el todocamino de

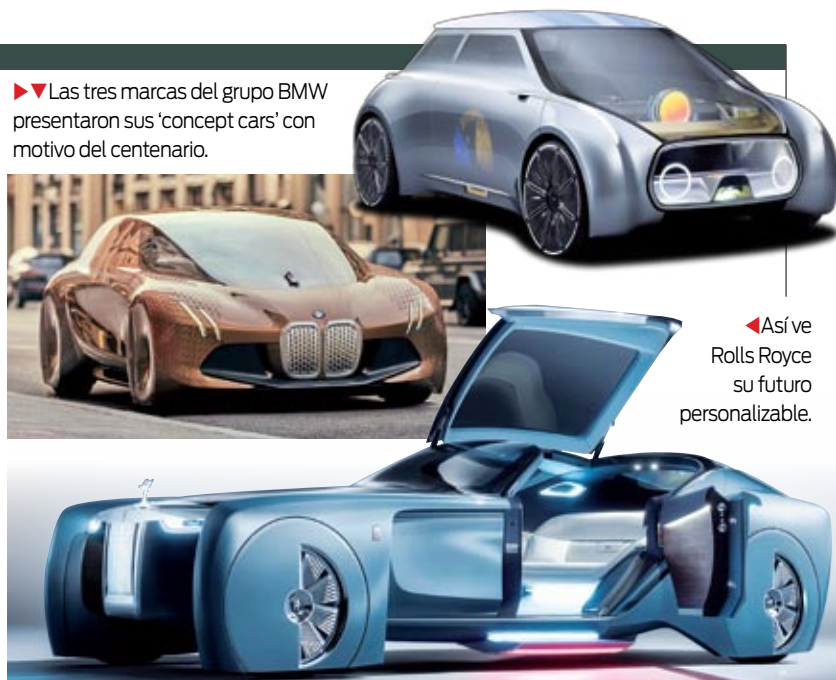


Vision Next 100 Concept

BMW, Mini y Rolls Royce enseñan su futuro

El centenario de BMW, celebrado recientemente en Múnich, tuvo sorpresas. Modelos de futuro presentados por cada una de las tres marcas pertenecientes al Grupo. Así, Mini desveló un 'concept' que avanza un coche de conducción autónoma, personalizable y compartido, ya que cada usuario que lo use podrá adaptarlo a su forma de conducir y de comunicarse. El BMW Vision Next también le daba vueltas a las posibilidades de conducción autónoma y sus diferentes modalidades. Y en cuanto a Rolls Royce, la marca británica lleva al límite las posibilidades de personalización y la fabricación artesanal a partir de un chasis desnudo.

▶▶ Las tres marcas del grupo BMW presentaron sus 'concept cars' con motivo del centenario.



◀ Así ve Rolls Royce su futuro personalizable.



Gama Ford Edge, consumo medio combinado de 5,8 a 5,9 l/100km. Emisiones de CO₂ de 149 a 152 g/km.



◀ Dodge ha celebrado el 25 aniversario, y el último año de producción de su Viper, con cinco exclusivos modelos de edición limitada.

Los superdeportivos están de moda Desde el mítico Viper hasta el brutal Mercedes AMG GT R

Los ricos amantes de los súperdeportivos están de suerte. Y es que en las últimas semanas han llegado de golpe no menos de nueve ejemplares dignos de hacer historia por su aspecto, potencia y prestaciones. Aunque para historia real, la del mítico Dodge Viper. Este deportivo genuinamente americano cumple 25 años, y para celebrar ese hito, junto con el final de su producción, se han diseñado cinco modelos de producción limitada, cada cual más espectacular. El primero es el Viper 1:28

Edición ACR, que rinde tributo al récord de 1:28:65 de Randy Pobst en Laguna Seca y del que sólo se harán 28 unidades. También encontramos la Edición Conmemorativa ACR Viper GTS-R, del que se harán 100 unidades en color azul y blanco, el más representativo de toda la historia del modelo. Por su parte, la Edición Viper VooDoo II ACR, del que se producirán 31 unidades, destaca por su color negro y el nombre de cada propietario en la puerta. El GTC Viper Esnaleskin se reconoce por



▶ El espectacular Mercedes AMG GT R cuenta con un motor V8 Biturbo de 585 caballos.



su color verde y su Advanced Aerodynamic Package, mientras que también habrá una Edición ACR de los

Distribuidores Dodge, con frenos cerámicos y exterior específico. Pero estos Viper no llegan solos: Mercedes-

Benz acaba de presentar su AMG GT R, con un V8 Biturbo de 585 CV, paso de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y velocidad punta de 318



◀ La producción del Aston Martin Vanquish Zagato está limitada a 99 unidades. Su motor V12 6.0 rinde 600 caballos.

km/h. Por su parte, el Aston Martin Vanquish Zagato, del que habrá 99 unidades, esconde en sus entrañas un V12 de 600 CV que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos.



ASTON MARTIN VANTAGE GT12

Esta versión descapotable del GT12 tiene un motor V12 atmosférico de 600 caballos y es el descapotable más brutal jamás construido por la marca británica.



LAMBORGHINI AVENTADOR MIURA

Esta edición limitada del Aventador celebra los 50 años del nacimiento del Miura. Hereda sus colores clásicos y conserva el motor del Aventador, un V12 de 700 caballos.



MCLAREN 570S SPRINT

Es un McLaren de las Sport Series concebido solo para circuitos. Está basado en el 570S Coupé, con motor V8 Biturbo y todo lo necesario para correr.

NUEVO TIPO 5 PUERTAS.
NO NECESITAS MUCHO PARA TENERLO TODO.



POR 10.900€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA



EX T E N S A M E N T E SIMPLIFICADO
10.900€

Sistema Uconnect con Radio Táctil • Climatizador manual • Pantalla TFT de 3,5" • Maletero de 440L • Llantas de aleación • ESC con Hill Holder • Faros delanteros DRL tipo LED



fiat.es



Emisiones de CO₂ gama Fiat Tipo 5 puertas de 89 a 132 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 5,7 l/100km.

PVP Recomendado Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Easy 1.4 16v 95 CV. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante y PIVE 8, incentivo apoyado por el Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) con arreglo al programa de Incentivos al Vehículo Eficiente y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 7.990€ con plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/07/2016, y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE publicadas en la página web del Instituto IDAE. Modelo visualizado: Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Lounge 1.4 16v 95 CV con opcionales (PVP recomendado: 12.650€ incluye los mismos descuentos que el vehículo promocionado y el PIVE 8).



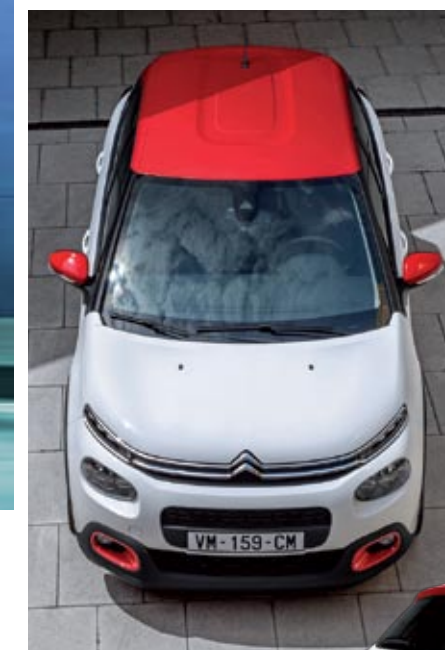
36 COMBINACIONES DE COLOR DE CARROCERÍA Y TECHO TIENE EL C3; Y 4 AMBIENTES INTERIORES



Con el estilo transgresor del C4 Cactus como inspiración, Citroën da un vuelco al C3. Su modelo más vendido apuesta por un carácter desenfadado, con rasgos de SUV y la personalización como seña de identidad. El C3 viene a inundar de inconformismo el segmento utilitario.



▶ Originalidad y estilo en todos los detalles. Los retrovisores se pueden personalizar y la línea negra en el pilar C crea la sensación de techo flotante. El maletero ofrece 300 litros.



gular de 120 grados, permite tomar fotos o vídeos de la carretera o del viaje a gusto del conductor; y poder subirlos a las redes sociales. Y además, en caso de accidente, la cámara grabará automáticamente los 30 segundos anteriores al mismo y los 60 posteriores, de manera que puede ser un elemento importante, por ejemplo, en el caso de una reclamación al seguro. Este sistema será opcional en los dos niveles de acabado superiores.

El nuevo C3, que se fabricará en Eslovaquia y utiliza la misma plataforma del Peugeot 208 y el DS3, mide 3,99 metros de longitud (cinco centímetros más que el actual), su altura es de 1,47 metros (4 centímetros menos) y su anchura es de 1,75 metros.



Vuelve el 'espíritu Citroën'

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

«Debemos redefinir nuestra posición de marca tras la separación de DS», eran palabras de Linda Jackson, directora general de Citroën, en Lyon, en la presentación del nuevo C3. Citroën busca su camino una vez que ha dejado de tener que diseñar coches que funcionen con códigos estéticos de dos marcas. Eso nos comenta Alexandre Malval, director de Diseño de Citroën, quien finalmente se frota las manos para decir que ahora el diseño de la marca será «libre».

Eso significa que Citroën retoma su espíritu de originalidad, inconformismo e

▶ El interior cuenta con cuatro ambientes de acabado. La pantalla táctil es de serie en toda la gama y permite controlar todas las funciones. Asientos tipo sofá o techo panorámico son otras características.



innovación. Y el C3, tras el paso dado con el C4 Cactus, lo confirma. Es un soplo de aire fresco; sobre todo cuando se compara con la anterior generación, excesivamente formal y un punto impersonal. Pero que sin embargo, con más de 3,5 millones de coches vendidos en sus dos generaciones anteriores es el coche de más éxito de la marca. El nuevo C3 —el 'aventurero de la ciudad', como lo define Malval— es audaz en la mezcla de códigos crossover (bajos protegidos, prominentes pasos de rueda...) con características de utilitario. Es original gracias a la personalización, con 36 opciones diferentes para combinar los

9 colores de la carrocería y los 3 del techo en el diseño exterior, en la posibilidad de que cuenten con unos airbump, también personalizables con el color del coche y que son opción desde el segundo nivel de acabado o en los 4 ambientes interiores, desde uno más 'técnico' a otro más 'dinámico' pasando por un acabado 'casual'. Un interior en el que el confort es clave, con unos asientos de estilo sofá como en el C4 Cactus, techo panorámico...

Pero el C3 también es tecnología innovadora; y además de ofrecer sistemas ya conocidos como alerta de cambio de carril, aviso de ángulo muerto, acceso y arranque sin llave, arranque en pendiente, cámara de visión trasera, sincronización del smartphone a través de MirrorLink, Apple CarPlay o Android Auto... en Citroën se inventan el Connected Cam Citroën, una cámara integrada tras el retrovisor que con un objetivo gran an-

La gama de motores también aprovecha la innovación del Grupo PSA. Dispone de motorizaciones de última generación de gasolina PureTech y diésel BlueHDi, eficientes y sobrias. En gasolina, el nuevo C3 está disponible con los motores de 3 cilindros PureTech 68, 82 y 110 (Stop & Start) y en diésel los BlueHDi 75 y 100, ambos con Stop & Start. Para ofrecer el máximo agrado de conducción y de confort, el nuevo C3 estará disponible poco después de su lanzamiento con la caja automática EAT6. Y más adelante también se ofrecerá una versión de GLP con 82 CV.

En octubre, antes de su llegada al mercado a final de año, podremos conducirlo y confirmar la vuelta del 'espíritu Citroën'.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Fotos: Álvaro Gª Martins

Fueron Chrysler Voyager y Renault Espace, lanzados en 1984 con una diferencia de pocos meses, los precursores del concepto monovolumen moderno, aunque debe reconocerse a Opel, con su primer Zafira, el mérito de trasladar las siete plazas a vehículos familiares 'minivan' de talla compacta. Fue en 1999, y desde entonces muchas son las marcas que han dotado a sus gamas de un monovolumen compacto con tres filas de asientos. La oferta actual supera la decena de modelos, aunque el segmento no atraviesa su mejor momento, cercado por el 'ejército' de vehículos SUV surgido en los últimos años, y también por las cada vez más exitosas variantes familiares de compactos y berlinas, que ganan terreno en nuestro país, acercándose a lo que ocurría ya en gran parte de Europa.

En lo que va de año, las cifras del mercado español confirman esa cierta 'crisis monovolumen', pues si las ventas totales han crecido un 12,2%, las de los monovolumen compactos lo han hecho sólo en un 2,3%, de modo que su participación en el cómputo de matriculaciones cae al 6,3%. Por el



Planificación familiar



No hemos medido prestaciones ni frenadas. Tampoco hemos prestado atención a lo que gastan, a su equipo de serie, a los precios o a su comportamiento en curva. Nuestro análisis de cinco populares monovolumen de siete plazas se centra esta vez en la amplitud, la capacidad de carga y la versatilidad.



contrario, de enero a junio las ventas de SUV compactos han aumentado un 33,8% frente a las del mismo periodo del año anterior, suponiendo ya un 11,9% de las ventas totales en España. Y los familiares han crecido un 8,7%, suponiendo un 5,2% de las matriculaciones. La competencia de SUV y familiares está resultando feroz para los monovolumen de tamaño más lógico, y quizás haya llegado el momento de romper una lanza a favor de unos modelos muy económicos que ofrecen a las familias la mejor relación entre tamaño exterior, amplitud interior y funcionalidad, como demuestra nuestro informe entrado en cinco modelos.



MUY ECONÓMICOS Y OFRECEN A LAS FAMILIAS LA MEJOR RELACIÓN ENTRE TAMAÑO EXTERIOR, AMPLITUD INTERIOR Y VERSATILIDAD





◀ El Grand C4 Picasso tiene una tercera fila correcta, y las tres butacas de su segunda fila pueden alzarse en vertical o correrse 15 centímetros. Es el que tiene mayor distancia entre ejes, y su interior lo agradece.



▲ Aceptable maletero de 170 litros con las tres filas en uso, y excelente capacidad con cinco plazas colocadas: 645 litros, que pasan a ser 704 si avanzamos al máximo la segunda fila. Si abatimos la segunda fila tiene 192 centímetros de largo para carga, y 275 tumbando el respaldo del copiloto.

Plataforma moderna y batalla muy generosa

Citroën acaba de actualizar sus C4 Picasso y Grand C4 Picasso, que presumen de amplitud y modularidad. Sobre todo el modelo largo, cuya distancia entre ejes de 2,84 metros se traduce en un interior de lo más versátil.

El binomio formado por C4 Picasso y Grand C4 Picasso, que sale desde la planta de Vigo para todo el mundo, domina el segmento monovolumen en España, con unas ventas totales de 8.588 unidades entre enero y junio. Y Citroën acaba de reforzar sus argumentos, pues desde este mes la gama se beneficia de una renovación estética y de mejoras tecnológicas en seguridad e infoentretenimiento. El abanico de motores no varía, con los diésel BlueHDi de 100, 120 y 150 CV, y tres alternativas de gasolina: PureTech de 110 y 130 CV –para éste último se ofrece ahora también el cambio automático–, y THP de 165.

Cuando esta segunda generación de C4 Picasso y Grand C4 Picasso nació en 2013, una de sus características esencia-

les era la nueva plataforma modular EMP2, que en el caso del Grand C4 Picasso, de carrocería más larga, aparejaba una generosísima distancia entre ejes de 2,84 metros, lo que es bueno de cara a maximizar el espacio interior y a conferir aplomo a un vehículo alto. De hecho, el modelo de Citroën es 56 milímetros más corto que un Opel Zafira –el más largo de los cinco aquí comparados–, pero tiene una batalla 80 milímetros mayor que el Opel.

Y eso se traduce en habitabilidad. Por ejemplo, si abatimos el respaldo del acompañante delantero podemos transportar objetos de hasta 2,75 metros de largo, y

con nuestras mediciones hemos apreciado detalles curiosos, como que siendo el más estrecho por fuera –eso ayuda al estacionar en batería o al callejear– ofrezca la mayor anchura en la primera fila –148 centímetros– y en la tercera –117,5–, aquí empatado con su ‘primo’ de Peugeot. Además, presume del acceso más ancho a la última fila –39,5 centímetros–, tiene muy buen volumen para maletas con una, dos y tres filas coloca-



◀ Su tercera fila peca de estrecha pero presume de la mayor altura al techo. La segunda es muy ancha, y podemos guardar la butaca central para configurar el habitáculo con sólo seis plazas, pero más cómodas.



▲ El maletero es donde más se aprecia la menor longitud del Grand C-Max, que deja sólo 92 litros para el equipaje cuando usamos las siete plazas. Si utilizamos dos filas el volumen crece hasta 475 litros, y a 1.742 dejando sólo las plazas delanteras. El respaldo del copiloto no puede abatirse.

Un siete plazas con la talla de un cinco plazas

El de Ford no es el monovolumen de siete plazas más compacto, pero tiene mérito ofrecer tres filas con una carrocería de sólo 4,52 metros. Además, suma puertas traseras correderas y opera de maravilla en modo ‘seis plazas’.

No alcanza los 4,52 metros y eso convierte al Grand C-Max en el más compacto de los cinco productos aquí enfrentados, aunque hay familiares monovolumen de siete plazas aún más cortos, como el Fiat 500L Living –4,35 metros–, el Toyota Verso –4,46– o el Dacia Lodgy –4,50–. Tener unas dimensiones externas comedidas reporta ventajas en la ciudad o al aparcarse en plazas angostas, situación esta última para la que Ford reserva otro detalle atractivo: sus puertas laterales traseras correderas, que facilitan la entrada y la salida del coche desde las dos filas posteriores, incluso si hemos estacionado muy cerca de otro vehículo o de la pared.

Y no es la única solución inteligente del Grand C-Max de siete plazas, pues la plaza

central de la segunda fila puede esconderse literalmente bajo la banqueta de su derecha para configurar el interior con 2+2+2 plazas, esquema en el que las dos butacas de la segunda fila se separan de las puertas y siguen dejando un espacio central por donde pasar mejor a la tercera fila. Esta idea, no obstante, acarrea un inconveniente: la plaza central de la segunda fila es 21,5 centímetros más estrecha que las otras dos, de modo que sólo podrá ser usada por chavales que no necesiten sillita.

La puerta corredera trasera permite liberar más espacio a lo ancho en esa segunda fila que cualquiera de sus rivales –140 centímetros–, y el mo-

delo de Ford se impone también en altura al techo en la tercera fila: 89,5 centímetros, suficiente para no rozar con la cabeza incluso con 1,80 de estatura. Llama la atención el diseño de las butacas de la última fila, con respaldos cortísimos y reposacabezas muy exentos, pero garantizan el confort y la seguridad.

Por contra, al Grand C-Max le hemos medido las peores cotas en bastantes capítulos: anchura en la tercera fila, hue-



co para las piernas en la segunda fila con las banquetas en su posición retrasada –la más normal–, longitud de la zona de carga, volumen para equipajes... Y tiene el plano de carga más alejado del asfalto: 67,5 centímetros.

Los asientos de la segunda fila pueden desplazarse casi 15 centímetros y el habitáculo cuenta con numerosos y amplios espacios para guardar cosas, pero el respaldo del copiloto no puede abatirse.



◀ Poca amplitud en la tercera fila del Zafira, pero la segunda puede desplazarse 21 centímetros y eso permite repartir el espacio. Además, la plaza central de la segunda fila se pliega para crear un 'seis plazas' muy cómodo.



▲ Ser el más largo y ancho de los cinco modelos tiene ventajas, como ofrecer el mejor maletero cuando usamos cinco plazas –650 litros con la segunda fila en su posición retrasada– o dos plazas –1.860 litros–, situación en la que hay 1,92 metros de largo. El respaldo del copiloto no se abate.

De los inventores de los asientos Flex7

El primer Zafira se convertía en 1999 en el pionero de los modelos monovolumen compactos de siete plazas. Hoy presume del Flex7 Plus, más práctico que el anterior, y de otros 'inventos'.

Tener un 'hermanito' monovolumen como el Meriva, que mide 4,30 metros, permite a Opel ser generosa con el tamaño de su Zafira Tourer, rebautizado a partir de ahora –ver prueba de conducción en la página 27– como Zafira. Y es que esta tercera generación, nacida en 2011 y actualizada con un nuevo frontal, un interior rediseñado y mejoras en la conectividad, mide 4,66 metros, acercándose al segmento de Ford S-Max o Seat Alhambra. De hecho, es el más largo, ancho y alto de los modelos aquí comparados, detalle a tener en cuenta si el arquitecto y la constructora de nuestro garaje fueron roñosos –es lo habitual– con las dimensiones de la plaza.

El Zafira, tercer monovolumen más vendido en España

–6.261 unidades de enero a junio–, pone en juego un interior realmente amplio, como atestiguan varias victorias parciales en nuestro análisis: ofrece la mayor altura al techo en las filas 1 y 2 –103,5 y 96,5 centímetros, respectivamente–, y con la segunda fila en su posición más retrasada –irá así la mayor parte de las veces– deja el mayor hueco para las piernas: 79 centímetros, con un conductor 'ibérico' de 1,75 al volante. Curiosamente, en esa situación la tercera fila tiene el menor espacio para las rodillas de los cinco modelos –50 centímetros–, pero como las tres butacas de la segunda fila pueden desplazarse 21 centímetros –22 según nues-

tras mediciones–, será fácil equilibrar espacios entre las filas segunda y tercera para acallar posibles 'revueltas' entre el pasaje.

Y el sistema Flex7 Plus del actual Zafira también permite convertir en reposabrazos la butaca central de la segunda fila para que las plazas de los extremos vayan aún más hacia atrás –en total, 28 centímetros– y se separen 5 centímetros de la puerta para ir más centradas y procurar mayor confort.

En cuanto al maletero, siguen las buenas noticias: es el más grande con una o dos filas en uso –1.860 y 650 litros, respectivamente–, y el más largo cuando hay ocupantes en las tres filas: 42 centímetros. Pero el respaldo del copiloto no es abatible y el dintel de la boca de carga es el más bajo: 80,5 centímetros. Eso no es bueno para meter bicis, pero Opel ofrece con su FlexFix una solución perfecta, pues incluso con cuatro bicicletas ahí cargadas podremos abrir el portón.



◀ Sorprende la altura, justa para tratarse de un monovolumen, en las filas 2 y 3 del 5008. Pero la tercera fila presume de longitud y anchura, y la segunda fila se desplaza hasta 13 centímetros.



▲ Para ser una de las carrocerías más cortas, el interior está bien aprovechado, pues con cinco plazas en uso su maletero es el más largo –1,05 metros, lo mismo que el del Citroën–, y también ofrece la mayor anchura entre pasos de rueda. Abatiendo el respaldo del copiloto, 2,76 metros de longitud útil.

Exterior contenido, interior extendido

Es uno de los más cortos y el de menor distancia entre ejes, pero también el de mejor aerodinámica. Su maletero es muy aprovechable con cinco plazas en uso, y en la tercera fila hay mucha anchura y longitud.

Los actuales 3008 y 5008 forman un dúo de éxito, pues en lo que va de año suman 7.797 unidades vendidas, lo que sitúa al binomio de Peugeot en la segunda plaza del segmento, por detrás de sus 'parientes' de Citroën. Y hay que decir que un Grand C4 Picasso y un 5008 tienen menos en común de lo que podría pensarse, empezando por la plataforma, pues si la firma del doble chevrón recurre ya a la EMP2, la casa del león usa aún la anterior, común a la primera generación de C4 Picasso y Grand C4 Picasso, o al DS 5.

Además, el 5008 es 73 milímetros más corto que su rival de Citroën y tiene una distancia entre ejes 113 milímetros menor. De hecho, el 7 plazas de Peugeot esgrime la batalla más corta –2,73 metros– de

los cinco vehículos comparados, aunque los diseñadores le sacaron partido. Sirvan estos ejemplos: en su maletero hemos medido la mayor anchura entre pasos de rueda –118 centímetros– y la mejor cota longitudinal para carga –105 centímetros– con dos filas en uso, empatado aquí con el Grand C4 Picasso. Además, la tercera fila del 5008 vence en dos medidas: anchura –117,5 centímetros, como el Citroën– y hueco para piernas con la segunda fila en su posición atrasada –empata a 57,5 centímetros con el Touran–. La segunda fila, por cierto, no se desplaza mucho –sólo 13 centímetros–, pero será suficiente para equilibrar espacios porque a la segunda fila

no conviene restarle mucho hueco de piernas, pues con un conductor de 1,75 al volante hay 74,5 centímetros entre respaldos, la menor cota junto con la del Grand C-Max.

En cuanto al acceso a la tercera fila, la operación es sencilla –basta un movimiento para elevar el asiento lateral y que su respaldo avance para dejarnos pasar–, pero le ocurre lo mismo que al Grand C4 Picasso: hay hueco a lo ancho –37 centímetros en el caso del 5008– pero el suelo está muy

alto –a 65 centímetros del asfalto–, exigiendo flexibilidad.

Además, el 5008 peca de bajo: tiene la menor altura al techo en las filas 2 y 3 –89,5 y 84,5 centímetros, respectivamente–, y su aerodinámico perfil –tiene un Cx de 0,29– se basa en un parabrisas tendido y en un pilar delantero muy inclinado con el que será fácil 'contactar' al entrar o salir.

Por último, el respaldo del copiloto puede abatirse, lo que permitirá cargar objetos de hasta 2,76 metros de largo.





◀ Es meritorio que el Touran, siendo tan corto como Grand C-Max y 5008, tenga una tercera fila tan utilizable, sobre todo cuando avanzamos la segunda fila, cuyas butacas se desplazan 20 centímetros.



▲ El plano de carga queda muy cerca del suelo: 61 centímetros. Y gracias a las formas regulares y al buen aprovechamiento que permite la plataforma MQB, el maletero con una y dos filas –1.857 y 633 litros, respectivamente– está entre los más grandes. Abatiendo el respaldo del copiloto, 2,60 metros.

No hace falta ganar en todo para ser bueno

La nueva generación del Touran llegó en 2015, y ser tan reciente tiene ventajas, como un idóneo aprovechamiento del espacio, en el que influye su moderna plataforma MQB.

Las 4.279 unidades vendidas de enero a junio en España sitúan en la cuarta posición del segmento monovolumen al nuevo Volkswagen Touran, lanzado en 2015 y que frente a la primera generación tiene una ventaja: aplica ya la plataforma modular MQB para motores transversales, que optimiza el aprovechamiento espacial. Y es que el nuevo Touran es 13 centímetros más largo que el anterior, ganancia de la que emplea 11,3 centímetros para agrandar su interior. Afirma Volkswagen que repartieron ese incremento entre las tres filas; y nos lo creemos. Porque de nuestras mediciones se desprende que los de Wolfsburg han distribuido perfectamente el volumen interior del que disponían. Más que nada, porque

sin ser muy grande—sólo es 8 milímetros más largo que el Grand C-Max—, el Touran es el único de los cinco modelos enfrentados que no ofrece la peor cota en ninguna de las medidas. No es ‘farolillo rojo’ en nada, como puede verse en el cuadro resumen. Y es el mejor en algunos puntos, como la altura al techo en la segunda fila—empata a 96,5 centímetros con el Zafira pese a ser el Volkswagen 26 milímetros más bajo por fuera— o el hueco para las piernas en la tercera fila: 57,5 centímetros con la segunda fila totalmente retrasada. Y como esa fila intermedia puede desplazarse nada menos que 20 centímetros—19,5 se-

gún nuestras mediciones—, a los ocupantes de la tercera fila la podemos ‘premiarles’ con la mejor cota posible para sus rodillas: 77 centímetros. Hay más cosas que nos gustan del nuevo Touran, como el acceso a la tercera fila, con sistema Easy Entry y que consideramos el mejor de los cinco vehículos: para pasar hacia atrás, el suelo está a sólo 44 centímetros del asfalto—46 en el Ford y 47 en el Opel— y disponemos de 34 centímetros de anchura, que no es la



EN CIFRAS

	CITROËN GRAND C4 PICASSO	FORD GRAND C-MAX	OPEL ZAFIRA	PEUGEOT 5008	VOLKSWAGEN TOURAN
DIMENSIONES (EN MM)					
Longitud	4.602	4.519	4.658	4.529	4.527
Anchura	1.826	1.828	1.928	1.837	1.829
Altura	1.638	1.642	1.685	1.639	1.659
Distancia entre ejes	2.840	2.788	2.760	2.727	2.791
ZONA DE PASAJEROS					
Anchura 1ª fila	1.480	1.420	1.455	1.440	1.465
Altura 1ª fila	955	1.030	1.035	965	1.020
Anchura 2ª fila	1.360	1.400	1.335	1.385	1.370
Hueco piernas 2ª fila	630 - 780	600 - 745	570 - 790	620 - 745	570 - 765
Altura 2ª fila	925	955	965	895	965
Anchura 3ª fila	1.175	1.010	1.050	1.175	1.045
Hueco piernas 3ª fila	545 - 695	560-710	500 - 720	575 - 700	575 - 770
Altura 3ª fila	850	895	860	845	860
Acceso 3ª fila (anchura)	395	250	170	370	340
Acceso 3ª fila (altura al suelo)	645	460	470	650	440
ZONA DE CARGA					
Volumen con 3 filas (litros)	170	92	152	194	137
Volumen con 2 filas (litros)	645 - 704	475	650	579 - 678	633
Volumen con 1 fila (litros)	1.843	1.742	1.860	1.754	1.857
Anchura entre pasos	1.175	1.010	1.045	1.180	1.050
Longitud con 3 filas	370	280	405	320	350
Longitud con 2 filas	1.050	970	1.020	1.050	1.000
Longitud con 1 fila	1.920	1.610	1.920	1.860	1.870
Altura a la bandeja	530	465	510	520	480
Altura al techo	850	815	805	845	840
Altura del plano de carga	665	675	630	625	610

■ La mejor cifra ■ La peor cifra

Cada milímetro cuenta

Si en una comparativa de superdeportivos cada décima de segundo tiene valor, al hablar de familiares monovolumen son los centímetros y los litros de capacidad los que asumen el protagonismo. ¿Cuál es el rey del espacio?

Le hemos dado valor también en nuestro análisis a las dimensiones exteriores, porque la facilidad para estacionar y callejar también tiene su importancia, y ahí debemos des-

acar la contenida longitud del Grand C-Max, con Touran y 5008 a corta distancia. Y ocurre lo mismo con la anchura o la altura, porque, por ejemplo, siempre se adaptará me-

yor a un angosto aparcamiento subterráneo ‘made in Spain’ un modelo estrecho y bajo que uno ancho y alto; lo que deja un poco en evidencia al Zafira, que es el menos compacto de

los familiares monovolumen compactos aquí reunidos.

En cuanto al interior, conviene estudiar el cuadro adjunto con cierta atención porque no hay un modelo que domine en todo ni uno que cierre la clasificación en cada medición. No obstante, es clara la desventaja del Ford al hablar de maletero, pues el último en volumen para equipaje con una, dos y tres filas en uso, y el que tiene las menores cotas en la zona de carga: longitud, anchura entre pasos de rueda o altura a la bandeja. Además, su tercera fila es estrecha; y aunque suficiente, su hueco para las piernas en la segunda fila—retrasada ésta lo más posible y con un conductor de 1,75 al volante— es el más justo—74,5 centímetros—, empaquetado con el Peugeot. Este, por ejemplo, tiene las cotas de altura al techo más escasas en las dos filas traseras—muy justa en la segunda y claramente insuficiente en la tercera—, y para pasar a la última fila el suelo queda más elevado en cualquiera de sus rivales.

El Opel no se libra de algunos ‘problemas’, pues tiene la segunda fila más estrecha pese a ser el más ancho por fuera, ofrece el menor espacio para las piernas en la tercera fila—50 centímetros sólo— cuando la segunda va en su posición normal y el ‘arco’ de carga cuando abrimos el portón es el menos generoso: 80,5 centímetros.

En el lado opuesto, excelente el Citroën, con las mejores cifras en muchos apartados, y muy bien el Volkswagen, de cotas realmente equilibradas y que no es el peor en nada.



▲ De izquierda a derecha, la segunda fila de Grand C4 Picasso, Grand C-Max, Zafira, 5008 y Touran. La más ancha es la del Ford gracias a sus puertas correderas, pero el modelo del óvalo tiene una banqueta central estrechísima: sólo 28 centímetros, frente a los 49,5 de las plazas de los extremos.



◀◀ El nuevo Peugeot 3008 tiene más de SUV que de monovolumen, y ofrece un maletero enorme: 520 litros. Más adelante llegará un nuevo 5008.

La cosecha del 2016

El éxito de los SUV ha llevado a las marcas a replantear sus futuros vehículos monovolumen, cuyas posibilidades todocamino irán creciendo. El ejemplo lo tenemos en los próximos lanzamientos de Peugeot, Renault o SsangYong.

Cuando en septiembre Peugeot releve el actual 3008 con la segunda generación, también estará pasando de 'crossover' –mezcla de SUV y monovolumen– a un enfoque todocamino. Porque el nuevo 3008, que es 100 kilos más ligero gracias en parte a la plataforma EMP2, tiene silueta SUV, combina el sistema de mejora de la tracción Advanced Grip Control con los neumáticos M+S y la función HADC de ayuda a los descensos, y anuncia una altura libre al suelo muy generosa: 22 centímetros. Pero no descuida la faceta familiar, pues sus cinco plazas son más amplias que las del 3008 actual y tiene un gran maletero: 520 litros. Además, durante el 2017 será complementado por el



▲ Según SsangYong, el XLV es un Rodius... a escala. Presume de siete plazas y ofrecerá motores 1.6 de gasolina y diésel, con 128 y 115 caballos.

nuevo 5008, sobre el que poco se sabe aún, salvo que compartirá la plataforma EMP2, se ofrecerá con cinco y siete plazas, y tendrá también filosofía SUV.

Renault sí empezará a vender sus nuevos Scénic y Grand Scénic este año –después de verano–, y aunque la firma del rombo preservará más el lado monovolumen, la distancia

al suelo crece notablemente en ambos: 40 milímetros la del Scénic, de cinco plazas y 4,41 metros de largo, y 30 la del Grand Scénic, de 4,63 metros y disponible con cinco y siete plazas. Y si el Scénic tiene un maletero de 496 litros, su 'hermano' grande lo tiene de 718, en el caso de la variante con dos filas de asientos.

Por último, la coreana SsangYong se acaba de sumar al segmento de los compactos monovolumen con su XLV, con precios desde 16.650 euros, cinco plazas y un maletero de 720 litros ampliable a 1.440 litros al abatir la fila trasera.

▶▶ Primero apareció el nuevo Scénic y después el Grand Scénic; y ambos vendrán a España tras el verano. El segundo estará disponible con siete plazas, pero también con cinco, en cuyo caso el maletero es de 718 litros, y 866 al avanzar la segunda fila.



PRECIO desde **22.300 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **129 A 182 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Interior práctico y amplio. Tecnología de conectividad y seguridad. Sistema OnStar. Motores CDTI.

DEBE MEJORAR

1.6 Turbo no disponible en España. Tercera fila: acceso y hueco para las piernas. Más grande que sus rivales.

AL VOLANTE NUEVO OPEL ZAFIRA



Ahora tiene otra cara

Nuevo frontal, salpicadero rediseñado, faros opcionales AFL LED mejorados, sistemas IntelliLink más modernos... El Zafira se pone al día.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El Zafira Tourer, lanzado en 2011 y que desde ahora se llamará simplemente Zafira –como las dos generaciones anteriores, con las que suma ya 2,7 millones de unidades desde 1999–, protagoniza una renovación de la que el cliente podrá disfrutar a partir de septiembre, cuando se inicien las entregas con precios que arrancarán en 22.300 euros.

No es una transformación radical, pues Opel está satisfecha del éxito de su monovolumen de 4,66 metros –disponible con cinco y siete plazas–, y conviene hablar de evolución. Por fuera, sólo los más observadores se per-

catarán de estar ante el Zafira 2017, pues el lavado de cara se centra en el frontal: faros con nuevas luces diurnas y mejor integración con la parrilla, y barra cromada transversal para soportar el logo de la marca. Pero la imagen varía más por dentro, pues el salpicadero es más sencillo y ergonómico gracias a la nueva pantalla central –ahora táctil y de 7 pulgadas–, que queda más abajo al eliminarse algunos botones. La calidad sigue siendo muy buena, aunque nos gustaría que la consola central FlexRail generase más sensación de rovezte al moverse. Y ahora se ofrecen dos sistemas multimedia IntelliLink nuevos: el R4.0, compatible con Apple CarPlay

y Android Auto, y que permite maximizar las posibilidades de nuestro smartphone, y el Navi 950, con navegador integrado. También viene integrado el Opel OnStar, sistema de conectividad personal y servicios de asistencia que ofrece funciones como la Respuesta Automática en caso de Accidente, permite la descarga de destinos de navegación y convierte al Zafira en un punto de acceso Wi-Fi 4G/LTE que permite conectar siete dispositivos a la red del vehículo.

Durante la toma de contacto en Alemania probamos dos versiones: la dotada del brioso motor 1.6 Turbo de gasolina de 200 CV, que por ahora no se ofrecerá en España, y el Za-

fira 2.0 CDTI de 170 CV, que conjuga agrado, buena respuesta y un gasto moderado. Por abajo encontramos los 1.6 CDTI de 120 y 136, y la gama ofrece también alternativas de gasolina –1.4 Ecotec de 120 y 140 CV–, gas licuado GLP y gas natural CNG.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 CDTI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.956
Potencia máx. (CV/rpm)	170 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/1750-2500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent. / Disc.
Neumáticos	225/50 R17
Peso (kg)	1.735
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.658/1.928/1.685
Volumen maletero (l)	710 / 1.860
Capacidad depósito (l)	58
De 0 a 100 km/h (s)	9,8
Velocidad máx. (km/h)	208
Consumo mixto (l/100 km)	4,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	129
Precios desde... (euros)	N.D.



◀◀ La pantalla central, ahora táctil y de 7 pulgadas, queda más baja y a mano que antes gracias a la supresión de algunos botones de la consola. Además, se ofrecen dos nuevos sistemas multifunción IntelliLink.



Curvas, por favor

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

El Mégane y Renault Sport siempre han mantenido una fructífera relación para deleite de los que buscan las soluciones de un compacto con las prestaciones de un deportivo de pura raza. Una combinación explosiva que tiene en esta versión GT a la última de sus criaturas.

Muchos son los aspectos a destacar. En primer lugar, el propulsor, de 1,6 litros de cilindrada con inyección directa y turbo, gestionado, por supuesto, por un cambio de doble embrague EDC por 'imperativo legal', ya que no hay posibilidad de elegir una caja manual. Sus rivales más directos apuestan en sentido contrario, sin dar opción a una transmisión automática.

Es cuestión de gustos, aunque personalmente creo que el 90 por ciento del tiempo que pasaría en este vehículo me decantaría por el EDC antes que mover la palanca de cambio radical.

En cualquier caso, lo que hay que valorar es el funcio-

Es un Mégane, sí, pero preparado por Renault Sport, con 205 caballos de potencia y dotado de dirección a las cuatro ruedas, tecnología inédita en su segmento. Este cóctel le convierte en uno de los compactos deportivos más atractivos del mercado.

namiento de ese tándem, y ahí conquista. El motor se muestra refinado y apenas genera vibraciones. En modo Sport –también ofrece los progra-

mas Neutro, Confort y Personalizado– sube hasta las 6.300 rpm y el cambio se muestra rápido, olvidando la séptima relación para ganar décimas de

cara al cronómetro. Las levas son de generoso tamaño, pero fijas; prefiero las que son solidarias con el giro del volante, pero vuelve a ser una cuestión de gustos.

No lo es el sistema 4Control, una tecnología inédita en el segmento. Encontraremos rivales con tracción total, pero no dotados de la dirección a las cuatro ruedas que lleva nuestro protagonista. Su complejidad técnica tiene una explicación sencilla: por encima de los 60 km/h –80 en modo Sport– las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras –logra más aplomo–; y por debajo de esa velocidad lo hacen en sentido contrario, acción que facilita las maniobras a baja velocidad y en la ciudad, como las de aparcamiento.

Si a eso unimos muelles, amortiguadores y barras estabilizadoras específicas para este modelo GT, el resultado 'engancha'. Y lo hace porque nos permite afrontar curvas con mayor confianza, con total naturalidad, ya que la zaga redondea la trayectoria.

Además, la dirección es mu-

PRECIO		26.900 €
EMISIONES DE CO₂: 134 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
Comportamiento dinámico. Tacto deportivo. 4Control. Prestaciones. Equipamiento.	ESC no desconectable totalmente. Cambio EDC algo brusco en maniobras lentas. Visibilidad trasera.	



Al chasis deportivo, esta versión GT añade un equipamiento específico, como las butacas delanteras con reposacabezas integrados. Con el mando RS Drive le cambiamos el carácter al coche.



El sistema MultiSense es de serie y permite al conductor variar parámetros del acelerador, del motor, del cambio EDC, de la dirección y hasta de la iluminación interior.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR		1.6 TCE 205
Disposición	Delantero transversal	
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16	
Sistema Stop/Start	Sí	
Cilindrada (c.c.)	1.616	
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler	
Potencia máxima/rpm	205 CV / 6.000	
Par máximo/rpm	28,6 mkg / 2.400	
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades	
Desarrollo final en 7ª (1.000 rpm)	n.d.	
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera eléctrica 4Control	
Vueltas de volante (entre topes)	2,3	
Diámetro de giro (m)	10,4	
Frenos: Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos	
SUSPENSIÓN		
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.		

Trasera: Semi-independiente, de paralelogramo deformable, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos	225/40 R18
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.392
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.359/ 1.814 / 1.447
Capacidad del maletero (l)	384
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,2
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,1 (7,1)
Recorriendo (metros)	113
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,6
1.000 m desde 40 km/h en D	26,1
De 80 a 120 km/h en D	4,6
Recorriendo (metros)	131
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

SUS RIVALES



OPEL ASTRA 1.6 T 200 CV
Disponible sólo con cambio manual, ofrece las mismas prestaciones que sus rivales pese a ser algo menos potente. Es el más largo, ofrece un espacio notable y resulta imbatible en precio.

Precio	21.122 €
Veloc. máx.	235 km/h
Consumo 0 a 100 km/h	6,0 l/100km
0 a 100 km/h	7,0 seg.



PEUGEOT 308 GT 205 CV
Como el Astra, sólo dispone de cambio manual y es el que presume de un consumo más comedido. Cede terreno en aceleraciones puras, pero hace gala de un magnífico chasis.

Precio	26.700 €
Veloc. máx.	235 km/h
Consumo 0 a 100 km/h	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 seg.

cho más directa –apenas 2,3 vueltas de volante entre topes– que en el resto de la gama Mégane, y el conjunto apenas balancea. Eso sí, tanta eficacia dinámica pasa factura a nivel de confort en el día a día, como es lógico.

¿Y qué pasa con las prestaciones? Las obtenidas en nuestro circuito de pruebas son de notable alto, aunque no se convierten en una referencia para el segmento. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,1 segundos gracias a la función Launch Control, que optimiza la salida desde parado, y sólo necesita 4,6 segundos para pasar de 80 a 120 km/h.

El consumo, salvo que vayamos 'de carreras', es muy aceptable –7,1 litros de media real–, y quizás lo que menos

nos ha gustado son los frenos, que aprueban, sí, pero ha necesitado 53,5 metros para detenerse desde 120 km/h.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

A un vehículo de perfil deportivo le exijo que 'corra', pero también que me dé confianza a la hora de ir rápido. Este Mégane GT cumple esas dos premisas porque enlaza curvas con tanta naturalidad que incluso te hace mejor al volante de lo que realmente eres. ¿Motivo? La eficacia del sistema 4Control.

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 24,0 km/h de promedio		8,1
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		5,2
En conducción dinámica		11,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		7,3
A 140 km/h de cruceo		8,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km		7,1
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		704
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano		7,8
Ciclo extraurbano		4,9
Ciclo mixto		6,0





El interior es ahora más amplio y se remata con más calidad aún. El maletero aumenta 10 litros, hasta los 465. El Audi Drive Select es ahora de serie, y resulta más confortable en Confort y más deportivo en Dynamic.

Seducción total

Hace un mes acudimos a la presentación mundial del nuevo Audi A5 Coupé en Ingolstadt, y nos gustó. Ahora hemos tenido ocasión de probarlo, y nos ha cautivado por completo. Es elegante y deportivo a la vez, más potente y eficiente, más 'listo', más amplio, más...

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Mientras acudíamos al evento en el que íbamos a probar el nuevo A5 Coupé recordábamos algunos datos y cifras del nuevo protagonista. Comparte la plataforma MLB con su hermano 'convencional', el A4, y

con respecto al modelo que sustituye, elimina grasa y mete músculo. Por el camino se deja, de media, 60 kilos. El interior se rodea de más calidad y es más amplio; aunque mide 1,70 metros y, a pesar de todo, mi cabeza roza en el techo en las dos plazas traseras.

Pero hemos venido a conducir. Iniciamos nuestro recorrido y elegimos la variante 2.0 TDI de 190 CV con tracción delantera y caja de cambio S tronic de siete velocidades, la combinación que mayores ventas acaparará en el mercado español. Está claro

que el diseño es el argumento principal en la compra del A5 Coupé... Este propulsor sorprende por su refinamiento, rendimiento y baja sonoridad. Sube por encima de las 4.000 rpm si se le pide y, a la vez, es capaz de empujar con fuerza desde apenas 1.500 vueltas. El cambio de doble embrague es un gran aliado a la hora de gestionar las marchas por su

PRECIO		N.D. €
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 105 Y 166 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	-	
Calidad. Dinámica. Rendimiento y eficiencia de los motores. Prestaciones S5. Equipamiento.	Acceso y altura en las plazas traseras. Cuatro plazas. Pantalla del salpicadero fija.	

Ojo, que la puede llevar en forma de la nueva quattro ultra, que pasa por el eje trasero sólo cuando es necesario, solución disponible con los bloques de cuatro cilindros y, de momento, con cambio manual. El resto sigue apostando por el tradicional sistema quattro con diferencial Torsen.

Cómodo en autopista, se disfruta de verdad cuando llegan las curvas. Sube hasta las 7.000 rpm en un abrir y cerrar de ojos gracias a la nueva caja Tiptronic con convertidor de par de ocho marchas. El sonido que mana del motor invita a pisar el acelerador... y a reducir, pues el atractivo efecto punta-tacón –artificial– nos sube el ego. Y la puesta a punto específica del conjunto nos permite incrementar el ritmo en curva, más aún si llevamos el diferencial deportivo, elemento que ofrece en opción, como el 3.0 TDI de 286 CV.

rapidez, y nos consumió 5,8 litros de media. Se puede llevar un ritmo muy alegre, aunque cuando

llegan las curvas nuestra unidad no se muestra tan ágil como el resto de variantes dotadas con tracción quattro.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TFSI 190 CV	2.0 TFSI 252 CV	S5 3.0 TFSI	2.0 TDI 190 CV	3.0 TDI 218 CV	3.0 TDI 286 CV
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984	2.995	1.968	2.967	2.967
Potencia máxima (CV/rpm)	190 / 4.200-6.000	252 / 5.000-6.000	354 / 5.400-6.400	190 / 3.800-4.200	218 / 4.000-5.000	286 / 3.250-4.250
Par máximo (mkg/rpm)	32,7 / 1.450-4.200	37,8 / 5.000-6.000	51,0 / 1.370-4.500	40,8 / 1.750-3.000	40,8 / 1.250-3.750	63,3 / 1.500-3.000
Tracción	Delantera y total	Total	Total	Delantera y total	Total	Total
Caja de cambios	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Automática, 7 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Automática, 7 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./ Discos	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	225/50 R17	245/50 R17	245/40 R18	225/50 R17	225/50 R17	245/40 R18
Peso (kg)	1.390 (Aut.: 1.420)	1.500	1.615	1.460 (Aut.: 1.490)	1.605	1.645
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.673 / 1.846 / 1.371	4.673 / 1.846 / 1.371	4.692 / 1.846 / 1.368	4.673 / 1.846 / 1.371	4.673 / 1.846 / 1.371	4.673 / 1.846 / 1.371
Volumen maletero (l)	465	465	465	465	465	465
Capacidad depósito (l)	54	58	58	40 (quattro: 58)	58	58
De 0 a 100 km/h (s)	7,2 (Aut.: 7,3)	5,8	4,7	7,7	6,2	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	240	250	250	240 (Aut.: 238)	250	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (Aut.: 5,1)	5,9	7,3	4,3 (Aut.: 4,1)	4,6	N.d.
Emisiones CO ₂ (g/km)	127 (Aut.: 117)	136	166	111 (Aut.: 107)	119	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



TECHO DE LONA LA CAPOTA DEL NUEVO CABRIO PUEDE SER MULTICAPA, CON PODER INSONORIZANTE



Abierto todo el año

Mercedes-Benz es de las pocas marcas que intenta que el cliente disfrute de sus cabrios todo el año, poniendo a su disposición sistemas originales y muy prácticos. Y el nuevo Clase C Cabrio no es una excepción. Es la primera vez que la firma de la estrella tiene un descapotable en este segmento.



▲▼ La capota se puede abrir o cerrar en 20 segundos, incluso en marcha, hasta una velocidad de 50 km/h. El interior del C Cabrio es una copia del visto en el Clase C Coupé. Calidad y diseño como señas de identidad.



OBJETIVO: EVITAR LOS REMOLINOS Desde el Aircap al Airscarf

Uno de los objetivos prioritarios del C Cabrio es intentar que sus propietarios utilicen el coche sin techo el máximo número posible de días al año. Por ello incorpora una serie de equipamientos, de serie u opcionales, ya vistos en las variantes descapotables de las Clases E y S, tales como el paravientos eléctrico Aircap, integrado en el marco del parabrisas, que se combina con un paravientos eléctrico ubicado tras los asientos traseros. Con ellos, los remolinos se reducen mucho en las plazas delanteras, y también en las traseras con solo pulsar un botón. Otro sistema que permite ir sin techo en invierno es la calefacción integrada en los reposacabezas, sistema denominado Airscarf que emite aire caliente y envuelve a modo de bufanda invisible el cuello y la nuca del conductor y del acompañante. Además, también se ofrece un paravientos de accionamiento manual detrás de los asientos delanteros, que reduce drásticamente las turbulencias a alta velocidad en esas plazas.



▲ Sistemas como el Aircap o el Airscarf permiten circular descapotados incluso en invierno. El maletero, de formas muy irregulares, pasa de 360 a 285 litros al quitar la capota.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con la versión descubierta de su nueva Clase C, Mercedes-Benz sigue aumentando su colección de cabrios –ya van cinco–, y aunque lo presenta como «el nuevo modelo de acceso a su universo de descapotables», es realmente el biplaza SLC 200, que cuesta casi 3.000 euros menos, el más barato de los descapotables de marca de la estrella. Porque el C 220 d Cabrio, modelo de acceso a la nueva gama C Cabrio, valdrá alrededor de 47.900 euros, un incremento de 6.000 respecto al mismo modelo en versión Coupé. Pero hasta cierto punto es lógico que el nuevo C Cabrio no sea el descapotable más barato de la marca, pues esas dos plazas adicionales ya suponen una justificación importante. Pero, además, la capacidad

del maletero aumenta en 35 litros, y en general el coche ofrece un aspecto atractivo y repleto de glamur, a pesar de que un descapotable de cuatro plazas con techo de lona no siempre presume de un diseño equilibrado.

La silueta del C Cabrio, atlética y sugestiva, promete sensaciones; y al volante, no decepciona. Los ingenieros de la marca alemana han puesto

a su servicio un gran despliegue de tecnología y una gama de motores que obligará al comprador a analizar detenidamente la oferta para dar con la opción más adecuada. Estamos hablando de nada menos que diez variantes mecánicas, y potencias que van de los 170 caballos de la versión diésel hasta los 510 del AMG 63 S, un auténtico súperdeportivo de doble perso-

nalidad, en función del tipo de conducción que deseemos realizar. En todos se busca y se encuentra la calidad esperada en un Mercedes-Benz, la respuesta mecánica de un deportivo exclusivo y una capota tan buena que no por ser de lona supondrá un obstáculo a la hora de decidirse.

Porque la arquitectura y los materiales utilizados en la construcción de la capota del C Cabrio merecen una mención. Sobre todo la versión insonorizante de doble capa disponible en opción. Inspirada en la versión empleada en el Clase S Cabrio, esta capota reduce sensiblemente el ruido aerodinámico así como el de la marcha, e incluso incrementa el confort climático; unas características que, junto con las ayudas para evitar remolinos de aire en el interior, animan a utilizar el coche en

cualquier época del año, como explicamos en el recuadro adjunto.

La operación de apertura o cierre de la capota se completa en 20 segundos, y se puede realizar en marcha siempre

que la velocidad no supere los 50 km/h. El maletero pasa de los 360 a los 285 litros cuando la capota se pliega y desaparece de la vista.

Lo peor del C Cabrio es su cota de altura en las plazas tra-

seras y el acceso a esos asientos cuando llevamos el techo cerrado. Además, la visibilidad por el espejo interior no es para tirar cohetes.

Pero cualquiera de los motores ofrece una magnífica re-

lación entre prestaciones y consumos, y gracias a los refuerzos de l chasis, el comportamiento apenas se resiente cuando el techo va guardado en el maletero. Un capricho, a precio de capricho.

PRECIO DESDE (APROX.) **47.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DE **116 A 218 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA **DEBE MEJORAR**

- Calidad de la capota. Insonorización. Sistemas antiturbulencias. Estabilidad/Confort.
- Precio elevado. Visibilidad por el retrovisor interior. Altura al techo en las plazas traseras.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	C 200	C 200 4MATIC	C 250	C 300	C 43 4MATIC	C 63	C 63 S	C 220 D	C 220 D 4MATIC	C 250 D
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	8, en V	8, en V	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.991	1.991	1.991	2.996	3.982	3.982	2.143	2.143	2.143
Potencia máxima (CV/rpm)	184 / 5.500	184 / 5.500	211 / 5.500	245 / 5.500	367 / 5.500-6.000	467 / 5.500-6.250	510 / 5.500-6.250	170 / 3.000-4.200	170 / 3.000-4.200	204 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.200-4.000	30,6 / 1.200-4.000	35,7 / 1.200-4.000	37,8 / 1.300-4.000	53,1 / 2.000-4.200	66,3 / 1.750-4.500	71,4 / 1.750-4.500	40,8 / 2.000-4.200	40,8 / 2.000-4.200	51,0 / 1.600-1.800
Tracción	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6 v. / Aut. 9 v.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.	Man. 6 v. / Aut. 9 v.	Automático, 9 vel.	Automático, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Peso (kg)	1.645	1.665	1.665	1.690	N.d.	N.d.	N.d.	1.735	1.805	1.740
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405	4.686/1.810/1.405
Volumen maletero (l)	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285	360 / 285
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	66	66	66	66	41	41
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 (Aut: 7,8)	8,0	6,9	6,4	4,8	4,2	4,1	8,3 (Aut: 8,2)	8,1	7,2
Velocidad máx. (km/h)	235 (Aut: 233)	227	244	250	250	250	250	231	225	243
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (Aut: 6,2)	7,1	6,2	6,7	8,3	8,9	8,9	4,5 (Aut: 4,6)	5,0	4,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	136 (Aut: 140)	163	160	151	190	208	208	116 (Aut: 121)	130	121
Precio aprox. desde... (euros)	48.500	N.D.	N.D.	54.000	N.D.	103.600	113.000	47.900	N.D.	55.100

INVITA A LA AVENTURA LA NUEVA GENERACIÓN DEL 2008 PONE SU VERTIENTE MÁS DINÁMICA



#EstoEsUnSUV
Una nueva filosofía de vida

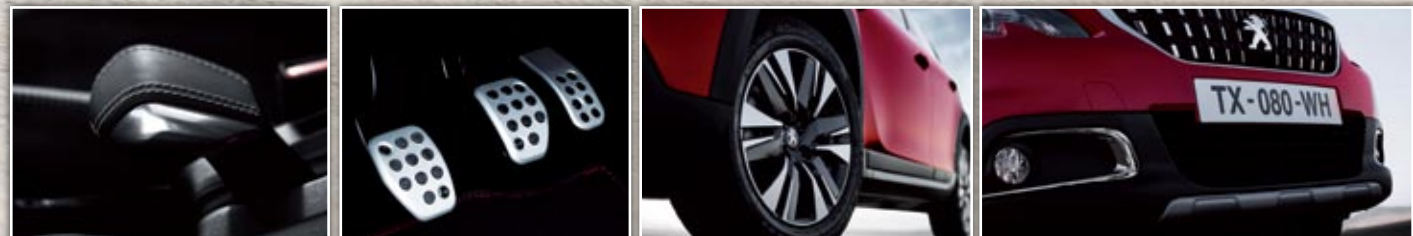
A través de eventos y concursos, acciones en redes sociales y otras actividades de todo tipo, Peugeot ha creado un concepto que une familia, cultura, música, cocina, territorio, naturaleza, tradición, modernidad y, por supuesto, motor. El objetivo es transmitir que un SUV, además de un vehículo todocamino, es otra filosofía de vida. Un SUV es un híbrido entre coche urbano y rural que combina un carácter cosmopolita con un espíritu de exploración de todos los terrenos, y esos rasgos pueden extenderse a todas las vertientes de la vida cotidiana de las personas. En eso se basa el concepto #EstoEsUnSUV, para el que Peugeot España ha ideado una serie de actividades cuya estrategia tiene dos focos: el primero, los Peugeot SUV Trophy, que buscan revitalizar parajes en desuso –el primero es los días 15, 16 y 17 de julio en Fresno de Torote, un pueblo abandonado de Madrid–; y el segundo, las acciones de redes sociales, para lo que ha creado la web www.estoessunsuv.com



▲ El 2008 se ofrece con los niveles Access, Active, Allure y, como novedad, el GT Line.



▼ Los cambios introducidos logran un poderoso aspecto SUV: calandra más vertical, pasos de rueda, nuevos paragolpes y ópticas...



Ahora es más SUV

Lanzado en 2013, el Peugeot 2008 protagonizó un éxito materializado en su presencia sólida en el podio de su categoría en Europa y en las 585.000 unidades producidas. Ahora llega la segunda generación, con una imagen SUV más robusta, nuevas tecnologías y el dinámico acabado GT Line.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez y Peugeot

Peugeot acaba de vestir su 2008 con un diseño SUV más poderoso que incrementa su ya fuerte personalidad. Se consigue con los nuevos pasos de rueda, una calandra más vertical y los paragolpes más envolventes, asociados a señas de identidad bien conocidas del modelo francés, como el techo ondulado, las barras de techo, el generoso alerón posterior o un portón que desciende hasta el umbral de carga, a sólo 60 centímetros del sue-

lo, lo que hace más cómoda la estiba de un maletero muy amplio, con 410 litros que podemos ampliar hasta 1.400

litros abatiendo el respaldo posterior, divisible en secciones 60:40. Basta con pulsar el mando situado en la parte

alta del respaldo para que éste bascule y se oculte. La zona de carga cuenta con ganchos para asegurar objetos y tiene dos compartimentos laterales: uno con una cincha de amarre y otro con una red de sujeción. Además, el suelo del maletero oculta un espacio complementario de 22 litros.

Y los pasajeros disponen también de numerosos espacios para colocar sus cosas: guantera, bandeja, portatalas, huecos en la consola, bolsillos en los respaldos de los asientos... En total, otros 24 litros para almacenamiento.



El nuevo Peugeot 2008 estrena el color Rojo Ultimate, lanzado en el 308 GTi, y el Emerald Crystal, de modo que puede elegirse entre 9 tonos de carrocería, de los que

5 son metalizados. Además, a los acabados Access, Active y Allure suma ahora el GT Line como tope de gama, con un interior elegante y deportivo a la vez que combina el rojo y el

negro, y un equipamiento exclusivo: llantas Eridan de 17 pulgadas en color negro brillante, elementos negros para sustituir a los cromados de serie en el resto de versiones, parrilla específica con el nombre de la marca en letras rojas, logos 'GT Line' en portón y aletas delanteras, y paragolpes trasero de acero inoxidable con decoración deportiva.

La imagen 'racing' del 2008 GT Line se extiende al interior, pues al abrir las puertas

nos reciben los umbrales de acero inoxidable con la inscripción 'Peugeot', los pedales de aluminio y las alfombrillas con bordes rojos. El Head-up Display está iluminado por un cerco de LED rojos –azules en el resto de 2008–, y ese color rojo aparece también en los respaldos de los asientos y de los cinturones, los apoyabrazos de las puertas, el pomo del cambio, la empuñadura del freno de mano y el volante, forrado en cuero plena flor.

SERIE ESPECIAL PEUGEOT 2008 GT LINE BY CARLOS SAINZ TODO UN DEPORTISTA

La dilatada trayectoria deportiva de Carlos Sainz tiene ya reflejo en la gama Peugeot, porque la marca ha lanzado, exclusivamente para España, una serie limitada a 150 unidades numeradas del Peugeot 2008, el modelo que inspira al coche ganador del Dakar que próximamente participará en la Baja Aragón. El 2008 GT Line by Carlos Sainz asocia el motor de gasolina 1.2 PureTech de 130 CV con el cambio manual de 6 velocidades y el sistema de tracción adaptado Grip Control, y añade elementos exclusivos al nivel GT Line, tope de gama del 2008, como techo solar, llantas

de 17 pulgadas Full Black –de gran contraste con el tono de carrocería blanco nacarado elegido para esta serie–, alerón posterior de

diseño específico o cristales tintados traseros. En el interior, que combina el rojo y el negro, destaca la pantalla táctil de 7 pulgadas

con navegador y tecnología Mirror Screen. Incluyendo Plan Pive 8 y oferta de financiación PSA, está disponible por 20.000 euros.





Tecnología



Los pilotos traseros adoptan ahora las características 'garras' de los últimos modelos de Peugeot. Delante, el 2008 mantiene su firma luminosa, de mirada felina.

Líder en conectividad, dotado de servicios de asistencia conectada vía GPS, disponible con una extensa gama de motores PureTech y BlueHDi, equipado con asistentes de conducción como el Park Assist o el sistema de frenado automático Active City Brake... La tecnología es protagonista en el nuevo 2008.

El diseño aerodinámico y el reducido peso –desde sólo 1.045 kilos– del 2008, junto con la amplia gama de motores Euro6, permiten disfrutar del SUV compacto de Peugeot en cualquier situación: la ciudad, los viajes por carretera y autovía, la circulación lejos del asfalto... Destacan sin duda los bajos niveles de consumo y emisiones de CO₂,

que oscilan entre 96 y 114 g/km, gracias, por ejemplo, a la nueva generación de motores tricilíndricos de gasolina PureTech, que además de ser ecológicas, ofrecen agrado de conducción y reducir el gasto, son más ligeras: en relación a un propulsor de cuatro cilindros con una potencia comparable, la versión atmosférica de 82 CV de potencia pesa 21

kilos menos, mientras que la sobrealimentada, disponible con 110 y 130 CV, representa un ahorro de 12 kilos sobre la báscula. Esta última está equipada, además, con un sistema de inyección directa de alta presión (200 bares) y un turbo de última generación, que gira a 240.000 rpm. Desarrolla un elevado par en relación a su cilindra-

da –20,9 mkg a sólo 1.750 rpm el de 110 CV y 23,5 mkg el de 130 CV–, tiene una entrega de potencia constante hasta 6.500 vueltas y se distingue por la ausencia de vibraciones y un alto confort acústico.

El 2008 con motor 1.2 PureTech 82 tiene cambio manual de 5 velocidades y gasta de media 4,9 l/100 km, mientras que en el extremo opuesto de la gama de gasolina, el 2008 1.2 PureTech 130 equipa caja manual de 6 velocidades y gasta 4,8 l/100 km. En medio, el motor 1.2 PureTech 110,

▶ Abajo, algunas de las funciones controladas desde la pantalla de 7 pulgadas: aplicaciones de conducción, Apple Car Play, Mirror Link, navegador de internet... Es tan sencillo acceder a redes Wi-Fi como buscar un hotel o un restaurante, o configurar los asistentes de seguridad.



CONECTIVIDAD

El día a día, mucho más fácil

Las tecnologías incluidas en el Peugeot 2008 hacen más sencillo el día a día. La función Mirror Screen, compatible tanto con Mirror Link TMI como con Apple CarPlay 2, muestra el contenido del smartphone del conductor en la pantalla táctil del vehículo, que puede disfrutar de sus aplicaciones de un modo intuitivo y seguro. Por evidentes motivos de seguridad, este acceso depende de la situación del vehículo: cuando está en movimiento, sólo se permite el uso de aplicaciones útiles para la conducción. Entre esas 'apps' destacan StartMyPeugeot, que recoge la documentación digital del vehículo; iCoyote, una aplicación social de información del tráfico y



▶ En la zona baja de la consola va la toma de 12V, el puerto USB y la toma auxiliar; y en el plafón del techo, el acceso a los servicios Peugeot SOS y Peugeot Connect Assistance.

zonas de alerta; o Parkopedia, que permite encontrar plazas de aparcamiento. Asimismo, el 2008 se beneficia del liderato de Peugeot en el campo de la seguridad terciaria, y si está equipado de la Centralita Telemática

Autónoma, ofrece de manera gratuita y sin limitación de tiempo los servicios Peugeot Connect SOS y Peugeot Connect Assistance, que en caso de incidente localiza el vehículo vía GPS e inicia el protocolo de asistencia.

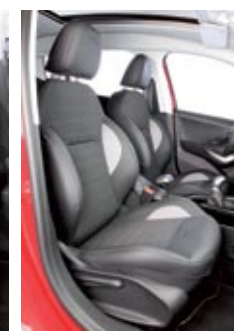
SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN SEGURIDAD Y CONFORT A UN GRAN NIVEL

Para una mayor seguridad en ciudad, el 2008 dispone del Active City Brake, un sistema de frenado automático ante riesgos de colisión que reduce la gravedad de los accidentes, e incluso los evita. Su sensor láser montado en el parabrisas detecta obstáculos, como un vehículo detenido o en marcha que circule por el mismo carril y en el mismo sentido. Si el conductor no actúa, y a velocidades hasta 30 km/h, el Active City Brake se pone en marcha, realizando un frenado a plena potencia de modo automático.

Otro asistente del 2008 es el Park Assist, que automatiza las maniobras de aparcamiento. Tras activar la función, el conductor selecciona en la pantalla táctil el tipo de estacionamiento: en línea o en batería. Los sensores de ultrasonidos miden las dimensiones de las plazas libres, hasta indicar al conductor el hueco idóneo. Entonces, Park Assist aparcera el vehículo por medio de la asistencia eléctrica de la dirección, y el conductor sólo tiene que controlar el entorno del coche. Si retrocede, la cámara de marcha atrás muestra la trayectoria y las distancias con guías de colores.



▶▶ Junto a estas líneas, botón activador del Park Assist, cámara trasera e imagen de control mostrada en la pantalla.



◀ El habitáculo presume de acabados refinados y de una gran calidad general. Gracias al respaldo trasero 60:40, el maletero pasa de 410 a 1.400 litros fácilmente.

tecnología Quickshift, que optimiza el agrado gracias a cambios más rápidos y fluidos. En este caso, el gasto medio es de 4,8 l/100 km.

En cuanto a la gama diésel, el Peugeot 2008 se beneficia del motor 1.6 BlueHDi, que asocia la tecnología SCR (Selective Catalytic Reduction) al filtro de partículas FAP, y reduce la emisión de óxidos nítricos en un 90 %, además de eliminar el 99,9 % de las partículas. Y respecto a los anteriores motores Euro5, estos nuevos BlueHDi Euro6 rebajan hasta un 4 % el gasto de combustible. Concretamente, el 2008 1.6 BlueHDi de 100 CV, con caja manual de 5 velocidades, consume 3,7 l/100 km y emite 97 g/km de CO₂, mientras que el 2008 1.6 BlueHDi de 120 CV, ya con cambio manual de 6 velocidades, gasta 3,7 litros y tiene emisiones todavía menores: 96 g/km.



◀ Los motores Euro6 del 2008 ofrecen un agrado de conducción de alto nivel y consumos muy bajos. Las emisiones de CO₂ van de 96 g/km a 114 g/km, y cuatro motorizaciones están entre las mejores de su segmento.

que puede combinarse con una transmisión manual de 5 velocidades –4,4 l/100 km– o la caja automática EAT6 (Efficient Automatic Transmission 6), producida por Aisin y con



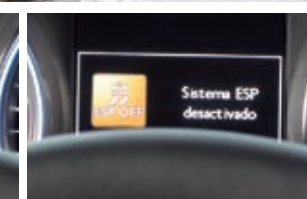
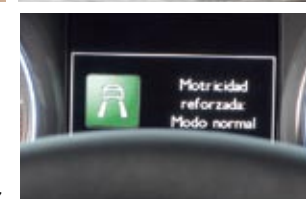


SUV DE VERDAD EL GRIP CONTROL AMPLÍA LAS OPCIONES DE USO, Y SE ASOCIA A UNA ALTURA AL SUELO DE 16 CM Y A NEUMÁTICOS M&S

Comportamiento



◀▶ Basta un giro del mando para que el 2008 optimice su tracción en función del terreno. Lo hemos probado con arena profunda, en caminos, sobre nieve... Es muy eficaz.



◀▶ A medida que giramos el mando del Grip Control de la consola, el modo elegido aparece en el cuadro de instrumentos.

Ligero y dinámico, el 2008 destaca por la precisión de la dirección, cuya cartografía es específica para cada una de las cuatro definiciones de las suspensiones, y por el equilibrio entre eficacia y confort. El Grip Control, disponible para los motores desde 100 CV, pone la guinda técnica al optimizar la motricidad en condiciones de baja adherencia.

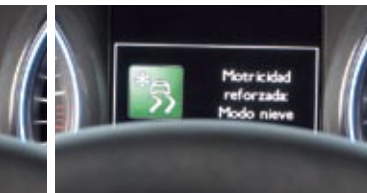
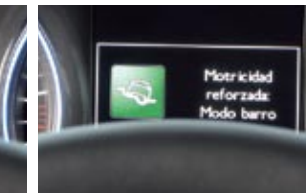
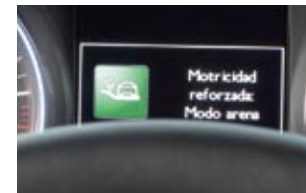
Asociado a una distancia al suelo de 16 centímetros y a los neumáticos M&S (Mud & Snow, o 'barro y nieve') certificados para uso invernal, el polivalente sistema Grip Control amplía las posibilidades de uso del 2008 gracias a una tracción que se adapta a dife-

rentes condiciones de baja adherencia al gestionar de forma más eficiente la motricidad de las ruedas delanteras. Y el control está siempre en manos del conductor, que elige entre los cinco programas existentes mediante una rueda. El modo Estándar, por ejemplo, es-

tá pensado para condiciones normales de agarre.

Girando en el sentido de las agujas del reloj, el segundo programa es Nieve, y adapta el deslizamiento de cada rueda delantera a la adherencia que tenga. Alcanzados los 50 km/h, el sistema pasa automáticamente a Estándar.

El tercer modo, Todocamino, está concebido para desplazarse por terreno deslizante, como barro o hierba mojada. Al arrancar, traslada el mayor par motor posible a la rueda que más agarra porque actúa como un diferencial de deslizamiento limitado. Resulta idóneo para circular por caminos y pistas forestales, y por último, el modo ESP Off permite desactivar totalmen-



Arena es el cuarto programa, y se caracteriza por mantener simultáneamente el deslizamiento en las dos ruedas motrices, lo que permite avanzar –primero muy lentamente y después más deprisa– sobre suelo suelto, limitando el riesgo de quedar atrapados, incluso con arena profunda. En cuanto rebasemos los 120 km/h, el Grip Control pasará automáticamente a Estándar.

Por último, el modo ESP Off permite desactivar totalmen-

te, a velocidades inferiores a 50 km/h, tanto el control de estabilidad ESP como el propio Grip Control, de manera que el conductor gestione la motricidad con total libertad.

El Grip Control está disponible en el 2008 con los motores a partir de 100 CV, tanto si están asociados a una caja manual o a una automática; y puede combinarse con las llantas de 16 y 17 pulgadas.

La óptima tracción lograda en un vehículo de dos ruedas

motrices tiene que ver también con la ligereza del conjunto –la versión más liviana pesa 1.045 kilos– y con la específica puesta a punto de las suspensiones –hay cuatro definiciones– en función del motor que equipen. Muelles, amortiguadores, barras estabilizadoras, tren delantero, travesía trasera... Todo se personaliza para que cada 2008 procure el mejor equilibrio entre agrado, seguridad, agilidad y confort.

PEUGEOT i-COCKPIT FAVORECE LA ATENCIÓN Y LA CONCENTRACIÓN AL VOLANTE

Con el Peugeot i-Cockpit, el 2008 presume de una conducción intuitiva, ágil y segura. Se trata de un puesto de conducción innovador, con un diseño que rompe moldes establecidos en busca de favorecer la atención y la concentración al volante, pues el conductor tiene siempre su mirada en la calzada gracias al cuadro de instrumentos Head-up Display, con un contorno de LED azules que rodean las informaciones clave sobre el funcionamiento del 2008. Los datos se concentran en un eje visual que apunta a la carretera, lo que reduce el desgaste físico y mental. Además, el volante muy compacto dirige el vehículo con precisión y permite una postura relajada, gracias a una menor apertura de los brazos y a una posición de manos más baja. Con su mano izquierda, el conductor puede activar y definir los parámetros del regulador/limitador de velocidad, mientras que con la derecha puede manejar su teléfono móvil desde la cercana pantalla táctil de 7 pulgadas mediante la función Mirror Screen, además de supervisar el Park Assist o gestionar el Grip Control.



◀▶ El Head-up Display se sitúa en el eje visual que apunta a la calzada. Va rodeado de LED azules, presentes también en el techo panorámico.





Todo en uno

Toyota no ha dejado nada al azar en su nuevo RAV4 híbrido. Porque ha combinado su inigualable experiencia acumulada a lo largo de 20 años de evolución de vehículos todocamino compactos con su innovadora, y más que probada, tecnología híbrida para diseñar uno de los modelos todocamino más interesantes. Diversos datos hablan por sí solos del recorrido impecable de la marca en esos dos mundos que ahora combina. Y es que la marca japonesa ha vendido ya, a nivel mundial, más de 8 millones de híbridos, que contribuyen a una reducción de 58 millones de toneladas de CO₂. También ha vendido 6 millones de RAV4 en el

El primer todocamino híbrido de Toyota combina una larga lista de soluciones que lo convierten en un magnífico vehículo, con todo lo que un comprador puede desear.

mundo, de los que 1,5 millones corresponden a Europa. Y el 90 por ciento de esos RAV4 'europeos' siguen rodando. Dicho esto, lo cierto es que no sorprende que el nuevo RAV4 híbrido concentre toda la tecnología disponible en el mercado, tanto en lo referente al sistema híbrido como en otros aspectos, como la seguridad o las tecnologías de infotretenimiento y de chasis.

El sistema híbrido combinado Full Hybrid del RAV4 combina un motor de gasolina de 2,5 litros con un potente motor eléctrico, un generador, una batería situada bajo los asientos traseros, una unidad de control de la energía y un dispositivo de distribución de la potencia. En las versiones 4x4, un segundo motor eléctrico de 68 caballos, montado detrás, ofrece tracción eléctrica a las cuatro ruedas, de forma que

se evita el coste y la complejidad que supondría un eje propulsor central.

El motor de gasolina rinde 152 CV, y el motor eléctrico delantero de alto rendimiento desarrolla una potencia máxima equivalente a 143 CV.

La potencia total del sistema híbrido combinado Full Hybrid, tanto en el 2x4 como en el 4x4, es de 197 caballos, lo que permite al RAV4 híbrido acelerar de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos, sólo un segundo más de lo que, por ejemplo, requiere en esa medición un Porsche Cayenne de 262 caballos. Sin embargo, presenta unas cifras de consumo líderes en su categoría: para el ciclo combinado, sólo 4,9 l/100 km

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	RAV4 híbrido 2x4	RAV4 híbrido 4x4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	2.494	2.494
Potencia máxima (CV/rpm)	152 / 5.700	152 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	21,0 / 4.400-4.800	21,0 / 4.400-4.800
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	105 kW (143 CV)	105/50 kW (143/68 CV)
Par	27,5 Nm	27,5 Nm / 14,2 Nm
Potencia máxima total	197 CV	197 CV
Par máximo total	N.d.	N.d.
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de múltiples vel.	Aut. de múltiples vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	1.700	1.765
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.605 / 1.845 / 1.675	4.605 / 1.845 / 1.675
Maletero (l)	501 / 1.633	501 / 1.633
Capacidad del depósito (l)	56	56
Tipo de batería	Hidruro de níquel	Hidruro de níquel
Capacidad de la batería	1,6 kW/h	1,6 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	8,3
Velocidad máx. (km/h)	180	180
Start/Stop	Sí	Sí
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	5,0
Emisiones CO ₂	115 g/km	117 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Variable	Variable
Recarga de batería	Durante la marcha	Durante la marcha
Precios desde... (euros)	29.890	32.890



En el RAV4 híbrido se pueden seleccionar cuatro modos de conducción: el normal, el 'EV', el 'ECO' y el 'Sport'. El cambio es de transmisión continua, con modo secuencial. El programa 'Sport' propone una conducción con una respuesta más rápida del acelerador.



en el 2x4 y 5,0 l/100 km en el 4x4, con unas emisiones beneficiosas fiscalmente, pues homologan respectivamente 115 y 117 g/km. El cambio, automático variable, se controla a través de un sistema electrónico de palanca. Y se pueden seleccionar cuatro modos de conducción para aumentar las capacidades del sistema, incluido un modo EV que ofrece un funcionamiento excepcionalmente silencioso utilizando sólo el motor eléctrico, sin consumo de combustible ni emisiones. El sistema híbrido combinado Full Hybrid de Toyota está diseñado para sustituir al motor de gasolina siempre que sea posible

El consumo homologado de la versión híbrida del RAV4 no pasa de 5 l/100 km. El modelo con tracción total incorpora dos motores eléctricos.



en ciudad, y los datos de Toyota demuestran que el efecto acumulativo del sistema da lugar a elevadas proporciones de conducción EV, sin emisiones y con una notable reducción del consumo. De hecho, la marca homologa un gasto medio urbano de 5,1 l/100 km, sólo dos décimas por encima del gasto extraurbano.

Además, la gama del nuevo RAV4 cuenta con numerosas medidas diseñadas para mejorar el confort de marcha y la implicación del conductor, sin sacrificar la estabilidad ni el control dinámico.



El motor de gasolina del RAV4 Hybrid es un 2,5 de gasolina con 152 caballos. Y cuando se le suma el eléctrico, la potencia total es de 197 CV.



TODO EN EL RAV4 HYBRID ES SUAVIDAD Y AGRADO AL VOLANTE



sellador en el perímetro externo de los paneles de las puertas, que amortigua aún más el ruido del viento y de la rodadura por la carretera.

Por otra parte, se ha modificado el tamaño y la estructura del aislante del cuadro de mandos para reducir la entrada de ruido del motor en el habitáculo. El resultado es un coche silencioso y de conducción muy agradable, ya que a ese silencio de marcha hay que sumar una calidad de fabricación de nivel premium, unos asientos cómodos y de magnífica sujeción, y unos mandos muy bien ubicados gracias a la estudiada ergonomía.

Además, los amortiguadores han sido recalibrados para incrementar el confort de marcha, mediante una mejor adaptación de la fuerza de amortiguación a las distintas velocidades del vehículo y a las condiciones del asfalto. También se han optimizado los muelles para potenciar el efecto del amortiguador y reducir las oscilaciones de la carrocería.

Y en el capítulo de la seguridad no falta de nada, gracias entre otras cosas al Toyota Safety Sense, un sistema precolisión que combina una cámara y un radar de ondas milimétricas, y que incluye detección de peatones. A ello hay que sumar las últimas tecnologías de seguridad activa y pasiva disponibles en

Confort y suavidad

La conducción del RAV4 hybrid en ciudad y alrededores está marcada por un silencio de marcha relevante. Calidad y ergonomía hacen el resto.

Con un especial énfasis en el confort de los ocupantes de las plazas traseras y la facilidad de conversación dentro del habitáculo, el nivel de ruido, vibraciones y aspereza del nuevo RAV4 hybrid ha mejo-

rado notablemente. La superficie del aislante del piso se ha incrementado en un 55 %, y se ha incorporado material de aislamiento acústico en varios puntos alrededor de la bandeja trasera, lo que reduce el rui-

do de rodadura y del escape. La eficiencia del aislamiento acústico de las puertas delanteras y traseras se ha optimizado gracias al aumento del material de absorción acústica y a la incorporación de un

◀◀ El interior del RAV4 es muy atractivo, con toda la información ordenada y una calidad de acabado impecable.



◀◀ El maletero cubica 501 litros y se puede ampliar a 1.633. El RAV4 hybrid AWD totaliza tres motores.

el mercado, como el Detector de Ángulo Muerto, la Alerta de Tráfico Cruzado Posterior, el Control de Crucero Adaptativo y un largo etcétera.

DESDE **11.910 €**

EMISIONES OFICIALES DE CO₂: DE **82 A 108 g/km**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- ➕ Aptitudes urbanas. Rendimiento del motor TSI. Oferta de personalización. Tacto general agradable.

DEBE MEJORAR

- ➖ Tacto del cambio automático ASG. Precio algo elevado. Cuatro plazas. TSI sólo con cambio manual.



Más joven, más maduro

El up! renueva su imagen, refuerza su equipamiento en materia de conectividad y estrena un motor 1.0 TSI con 90 CV. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El modelo de acceso a la gama de Volkswagen por fin se renueva. Fiel a una tradición urbanita que comenzó con el Lupo (1998) y siguió con el Fox (2005), el up! tomó el relevo en 2011 con gran éxito, como demuestran las 700.000 unidades vendidas por todo el mundo. Sin embargo, ya tocaba ponerse al día y lo ha hecho con un efectivo cambio de 'look', un nuevo propulsor TSI y un mayor aporte tecnológico.

Su imagen es ahora más aparente todavía gracias a la incorporación de los nuevos paragolpes, que provocan un crecimiento de 60 milímetros en su longitud, hasta los 3,60

metros. También aprovecha para estrenar LEDs en la luz día, integrar los intermitentes en los espejos retrovisores y renovar el diseño de los pilotos traseros.

Bajo el capó hereda la oferta mecánica conocida hasta el momento, con una excepción: se trata del propulsor tricilíndrico turboalimentado 1.0 TSI de 90 caballos, que se asocia exclusivamente a un cambio manual de cinco relaciones y firma prestaciones similares a las del primer Golf GTI, lanzado en 1976.

El resto de la gama es ya conocido, con el 1.0 de gasolina también tricilíndrico, pero de inyección indirecta y atmosférico, disponible en dos versiones: 60 y 75 CV. Además,

hay una variante 1.0 eco up! alimentada por gas natural que rinde 68 CV, así como el eficiente e-up!, vehículo de propulsión eléctrica que ofrece 82 CV. Y tanto el 1.0 de 60 CV como el de 75 se pueden combinar con la transmisión automatizada ASG de cinco marchas, que le permite presumir ahora del sello 'BlueMotion' y contar con soluciones como el sistema Start/Stop.

El nuevo motor 1.0 TSI no resulta especialmente ruidoso en marcha, es solvente a la hora de realizar adelantamientos –en tercera acaricia los 160 km/h– y presume de una capacidad de recuperación asombrosa desde apenas 1.400 rpm. En nuestra toma de contacto reflejó un consu-

mo medio de 4,6l/100 km por carretera.

El nuevo up! ya está disponible, con dos niveles de acabado y precios que oscilan entre los 11.910 y los 15.130 euros. El 1.0 TSI llegará en octubre y costará 14.060 euros. Ese mismo mes, además, 'aterrizará' la variante eléctrica.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máx. (CV)/rpm	90/5.000-
Par máximo (mkg)/rpm	16,3/1.500-
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos/Tambores
Neumáticos	165/70 R14
Peso (kg)	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.600/1.641/1.504
Volumen maletero (l)	251
Capacidad depósito (l)	35
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	108
Precio (euros)	14.060



▲ La radio Composition Phone integrada en opción nuestro teléfono móvil para disfrutar de navegación, música, redes sociales, diversas funciones del vehículo...

el **puntazo**

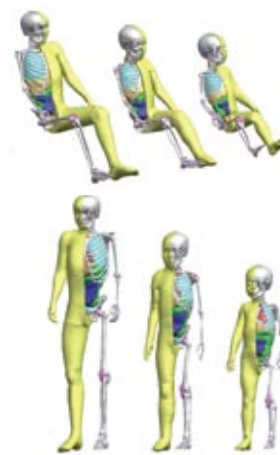
Los clubes de automovilistas europeos aseguran que las reparaciones realizadas por Volkswagen bajan emisiones sin reducir significativamente la potencia ni variar consumos.

El test en condiciones reales de conducción realizado por los clubes de automovilistas ADAC (Alemania), ÖAMTC (Austria), TCS (Suiza) y RACC (España) a tres Audi A4 Avant y un VW Golf con motor diesel 2.0 TDI demuestra que la reparación del software realizada por Volkswagen no afecta al consumo y apenas reduce la potencia, mientras rebaja las emisiones de NOx a los niveles de la normativa en vigor. Sin embargo, el 'Nuevo Ciclo de Conducción Europeo' (NEDC) detectó consumos por encima de los especificados por el fabricante, tanto antes como después de la revisión.

la cifra

14.000

millones de euros le va a costar a Volkswagen en Estados Unidos el trucaje de los motores diésel. El acuerdo alcanzado con autoridades y consumidores contempla la recompra de los vehículos trucados a los afectados que desechen la reparación al valor que tenían cuando estalló el escándalo. También hay una indemnización, que podría superar los 6.000 euros, para los propietarios de los 500.000 coches afectados en ese mercado. Volkswagen también deberá compensar el impacto medioambiental, con unos 3.540 millones de euros, y promocionar los vehículos verdes.



Toyota
La familia crece

Tres nuevos miembros se incorporan a la familia de 'dummies' virtuales de Toyota, con los que se puede predecir el alcance de las lesiones en accidentes de tráfico para mejorar la seguridad de los vehículos. Los recién llegados, que se pondrán a la venta en otoño, representan niños de 10 (138 cm de altura), 6 (188 cm) y 3 años (94 cm) en versión de pasajero y peatón, y se unen a los modelos que ya se comercializan de hombre grande (198 cm), hombre medio (179 cm) y mujer pequeña (153 cm). Son modelos de los THUMS –las siglas de Modelo Humano Total de Seguridad en inglés–, que no han dejado de ser actualizados y refinados desde que ese software se lanzó en el año 2000 para llegar a contar con caras, estructura ósea, detallado cerebro, órganos internos y musculatura, con perfecta simulación de su emplazamiento e interacción dentro del cuerpo.

Nuevas pruebas EuroNCAP
Cinco estrellas para Giulia, Ateca y Tiguan

Con el 98 por ciento de los puntos posibles, el Giulia se convierte en el coche que mejor protege a sus ocupantes, dado que es la calificación más alta conseguida en las pruebas del consorcio europeo a lo largo de su historia. El nuevo modelo de Alfa Romeo lograba la máxima nota en el impacto frontal completo, se quedaba a dos décimas del máximo en el frontolateral contra la barrera deformable, le faltaba sólo una décima en la suma de los laterales y se quedaba a tres del tope en latigazo cervical, un resultado propiciado por los innovadores dispositivos de seguridad que incluye y por la eficiencia de la carrocería rígida, resistente y ligera de la deportiva berlina italiana. También, poco antes de su llegada al mercado, el Seat Ateca ha demostrado un alto nivel de seguridad, consiguiendo las preciadas cinco estrellas, con buenos resultados en cada uno de los apartados que configuran la calificación global. Bueno también es el resultado del nuevo Volkswagen Tiguan, que entra en el exclusivo club del 96 % en protección de ocupantes adultos, resultado al que añade una excelente marca (84 %) en protección de niños y un nada desdeñable del 72 % en peatones, gracias en buena parte a su capó activo. El consorcio europeo resalta que los tres modelos

han llegado a las cinco estrellas con el equipo que se incluye de serie en todos los mercados de la Unión Europea. Recordemos que desde el inicio de 2016, los fabricantes pueden solicitar una segunda valoración de la seguridad adicional que proporcionan los paquetes opcionales que ofrecen. Además, destaca y agradece la rápida respuesta de la industria del automóvil a la incorporación de equipamientos que reducen accidentes y minimizan los daños, como el sistema autónomo de frenado de emergencia (AEB), introducido en las valoraciones en 2014 para colisiones entre vehículos y, desde este año, para peatones.



ALFA ROMEO GIULIA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	98%
NIÑOS	81%
PEATONES	69%
S. SEGURIDAD	60%



SEAT ATECA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	84%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	60%



VOLKSWAGEN TIGUAN	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	84%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	68%

ESTUDIO DE JD POWER SOBRE LA CALIDAD INICIAL EN EE.UU.



Kia desbanca a Porsche en calidad

Tras ser segunda en el anterior informe, Kia ha dado la campanada colocándose primera en el ranking sobre calidad inicial en Estados Unidos de J.D. Power. Y lo hace desbancando a Porsche de una posición que ocupaba durante los últimos tres años, y entrando en la historia como primera marca 'no premium' que encabeza ese estudio en 27 años. Otra firma coreana,

Hyundai –ver ranking–, se sitúa en la tercera posición de este estudio que mide los problemas de los automóviles en los 90 días posteriores a su compra, para el que la consultora ha contado con más de 80.000 respuestas sobre 245 modelos, encuadrados en 26 segmentos y de 33 marcas. Un dominio de los fabricantes coreanos, avanzado en

el anterior informe en el que saldaban el examen con 90 problemas por cada 100 vehículos, frente a los 113 sobre 100 de los europeos. La consultora resalta a Chrysler y Jeep como los de mayor progreso, mientras que el fraude de las emisiones no parece haber afectado a Volkswagen, que sube puestos. También resalta que, por

primera vez desde 2006, las 'no premium' tiene menos problemas que las premium –104 y 108 sobre 100, respectivamente– en una edición en la que hay 14 fabricantes por encima de la media –105 fallos sobre 100– y 19 por debajo. Si nos centramos en los modelos, General Motors gana en siete categorías, por delante de Toyota-Lexus, que lo hace en seis, y Hyundai-Kia y Volkswagen AG, con cuatro cada uno.

El informe también mide la calidad de las plantas, apartado en que, en un empate, Georgetown 3 (Kentucky), que produce el Lexus ES, y Kyushu 2 (Japón), que hace los Lexus ES y RX, han merecido la distinción Platino, el máximo reconocimiento, que también las coloca como las mejores de América y Asia/Pacífico, liderando la región Europa/África la de Porsche en Stuttgart (Alemania), que produce el 911 y el Boxster.

LOS 5 MEJORES Y LOS 5 PEORES DE LAS 33 MARCAS QUE FIGURAN EN EL RANKING 2016

Kia	83
Porsche	84
Hyundai	92
Toyota	93
BMW	94
Industry Average	105
MINI	127
Land Rover	132
Volvo	152
Fiat	174
smart	216

La clasificación se realiza por el número de problemas que aparecen en cada 100 vehículos.

Operación verano
Más vigilancia y control

El aumento de la siniestralidad en el primer semestre del año –41 muertos más que en 2015– y que los 537 fallecidos en ese periodo sea la suma más alta desde 2013, lleva a la Dirección General de Tráfico a intensificar la vigilancia y el control de las vías bajo su jurisdicción –excluidas Cataluña y País Vasco– durante julio y agosto, periodo en el que habrá 84 millones de desplazamientos –subida del

3,5% sobre el año pasado–. Una cobertura intensificada durante las operaciones de salida y regreso de vacaciones, el puente de agosto y todos los fines de semana de esos dos meses. Las medidas que han entrado en vigor son la activación de 60 radares ligeros, sobre tripedales, utilizables por los agentes que van en moto, especialmente en carreteras convencionales. Se une a la mayor actividad de los Pegasus sobre excesos de velocidad y uso de cinturón y móvil en vías rápidas, en un intento de contrarrestar



▲ Nueva señal para los tramos peligrosos.

el aumento de accidentalidad detectada en autopistas y autovías. También los conductores nos deberemos acostumbrar a la nueva señal naranja de aviso de radar colocada bajo las del límite de velocidad genérico en los 300 tramos 'más peligrosos' de las vías secundarias.

LOS DIEZ TRAMOS CON MÁS PELIGRO

Carretera	KM Inicial	KM Final	Provincia
N-430	463,75	511,94	Albacete
N-110	262,60	352,04	Ávila
CM-412	57,86	154,57	Ciudad Real
N-322	147,51	246,45	Jaén
M-506	5,26	20,75	Madrid
A-357	46,87	69,22	Málaga
CL-613	0,66	48,40	Palencia
CL-615	38,17	92,20	Palencia
A-375	3,54	45,14	Sevilla
N-122	465,24	537,33	Zamora

Son tramos con vigilancia intensificada destacados por la DGT como peligrosos por la combinación de excesos de velocidad, accidentalidad y mortalidad entre 2010 y 2014.

Se añaden tres campañas de control intensivas de vehículos –del 11 al 17 de julio–, alcohol y drogas –puente del 15 de agosto– y límites de velocidad –del 22 al 28 de agosto.

Manos al volante
No bajar la guardia

Las distracciones del conductor ponen en riesgo su seguridad y la del resto de vehículos, y por eso BP, Castrol y Race vuelven a incidir sobre el tema con la campaña 'Manos al Volante', tras analizar las manipulaciones más frecuentes que se realizan mientras se conduce. Ese análisis indica que 6 de cada 10 automovilistas –más de 15 millones– se ha distraído al manipular

elementos en el vehículo, acciones como acceder a Internet, manejar el ordenador, buscar en la guantera o regular retrovisores, asiento o reposacabezas, que realiza seis veces por trayecto. Pero a esas operaciones tradicionales se unen las relacionadas con el desconocimiento de las funciones avanzadas que ofrecen los automóviles modernos, nuevas tecnologías sobre las que existe un alto grado de desconocimiento, lo que provoca estrés, confusión e incluso distracción. El 95 por ciento de los entrevistados considera necesario recibir formación sobre esos elementos.

VW Navarra
Visita Real

La celebración de los 50 años de la factoría navarra de Volkswagen contó con la presencia de los Reyes Felipe VI y Letizia, una visita que Francisco Javier García Sanz, el vicepresidente mundial del Grupo Volkswagen, aprovechó para reiterar la inversión de casi 1.000 millones de euros comprometida por la compañía alemana hasta 2019 para la producción del nuevo Polo, que llegará en 2017, y un segundo modelo de la misma familia, anunciado en junio y previsto para 2018. Con esas

incorporaciones, Landaben hará 350.000 vehículos al año, con la creación de unos 450 nuevos trabajadores en la plantilla. Esa inversión forma parte de los más de 4.200 millones de euros comprometidos por el consorcio alemán para España hasta 2019, de los que más de 3.000 se desti-

narán a Seat. García Sanz y el presidente de VW Navarra, Emilio Sáenz, ejercieron de anfitriones en la primera visita de la Reina a una fábrica de coches, en la que también estuvieron presentes la ministra en funciones Isabel García Tejerina y la presidenta del Gobierno de Navarra, Uxue Barkos.



1.000 kilómetros al volante de una joya



Viajar en un Seat 600 como lo hacían hace 40 años nuestros padres y abuelos es toda una experiencia que sólo pueden vivir unos pocos entusiastas propietarios que un día decidieron invertir en este mítico automóvil.

Seat nos ha permitido recorrer casi 1.000 kilómetros a bordo de un 600 D Cabrio, una de sus piezas de museo más mimadas y escasas.

Mi abuelo Antonio me regaló su Seat 600 D cuando yo acababa de cumplir 17 años. Era azul pálido, tenía ya más de 100.000 kilómetros y entraba agua en la zona de los pies cuando pasaba por un charco, pero en aquel momento yo lo consideraba el mejor coche del mundo. Mi 600 se quedó va-

rias veces sin batería porque estuvo aparcado en la puerta de casa durante un año hasta que me saqué el carné de conducir, y de vez en cuando lo arrancaba, sentado al volante, soñando con el día en que por fin podría conducirlo. Y por fin, ese esperado día llegó.

Tener coche en 1976 y con

18 años de edad, aunque el protagonista en cuestión fuese un 600, era algo reservado a unos pocos privilegiados, y a mí me tocó ser uno de ellos. Un año entero lo tuve hasta que heredé de mi padre un '4 latas'. 365 días de idas y venidas, juntas de culata fundidas y palieres fulminados, pero también de muchos momentos inolvidables y de grandes vivencias cuyos recuerdos he activado como por arte de magia volviendo a conducir ahora esta joya que motorizó España en los años 60.

Pero tampoco ahora he disfrutado de un 600 cualquiera, pues he recorrido casi 1.000 kilómetros conduciendo un Seat 600 D Cabrio recién restaurado por el Departamento de Coches Históricos de la marca española. Y lo he hecho formando parte de una caravana junto a otros 53 'pelotillas' llegados de toda España, cuyos usuarios no tenían mejor cosa que hacer que viajar de Barcelona a San Sebastián,

pasando por Andorra, en la denominada TraveSeat600 2 Mares, un recorrido rodeado de entusiastas del 600 en un ambiente entrañable y de compañerismo sólo comparable al que se genera entre moteros. Entre esos 54 coches se encontraban otros dos impe-



▶ Y en este caso lo del rodaje casi era verdad, nuestro Seat 600 restaurado por el departamento de Seat Coches Históricos, tenía poco más de 2.000 kilómetros reales, aunque el contador se respetó.



Durante los primeros kilómetros a bordo de esta joya los sentidos del tacto, del olfato o del oído se han puesto en guardia, y han rescatado de lo más recóndito de mi cerebro un puñado de sensaciones que hacía 40 años que no experimentaba. El ruido del cambio en una primera marcha cortísima, con un sonido peculiar debido a sus piñones

cables 600 de la colección histórica de Seat, 'pilotados' por Iván Vicario, Jesús Bonilla, Juan Carlos Grande y Eduard Pujol, un grupo de periodistas que no tendremos otra oportunidad así en nuestra vida.

«Tener o haber tenido un Seat 600 te cambia la vida». El comentario se lo oigo a alguien de la caravana, y aunque a los más jóvenes les parecerá exagerado, tiene mucho sentido. Porque la historia de este

pequeño y simpático utilitario te cautiva; su conducción, a la que te acabas acostumbrando, sorprende; su aspecto enamora y las historias de cada unidad y de sus propietarios dan para escribir varios libros.

SEÑAS DE IDENTIDAD LOS INOLVIDABLES PEQUEÑOS DETALLES DEL 600 D

El primer Seat 600, del año 1957, tenía un motor de 633 centímetros cúbicos con una potencia de 21,5 caballos. Luego, en 1963, llegó el 600 D, con más cilindrada y 25 CV. El E de 1969 era igual que el E a nivel mecánico; y el 600 L de 1972 ya tenía 29 CV.



▶ 767 centímetros cúbicos y 25 caballos de potencia, 3,5 más que el 600 Normal.



▶ El maletero, situado delante y compartiendo espacio con depósito de gasolina y rueda.



▶ El mando de apertura de las puertas es de baquelita. Más sencillo, imposible.



▶ ...Por no hablar de los tiradores para cerrar. Todo muy básico, pero muy fiable.



▶ Tres interruptores duros y ruidosos. Luces del cuadro, luces de posición y limpia.



▶ Y los tres únicos testigos disponibles, fuera del cuadro de instrumentos.



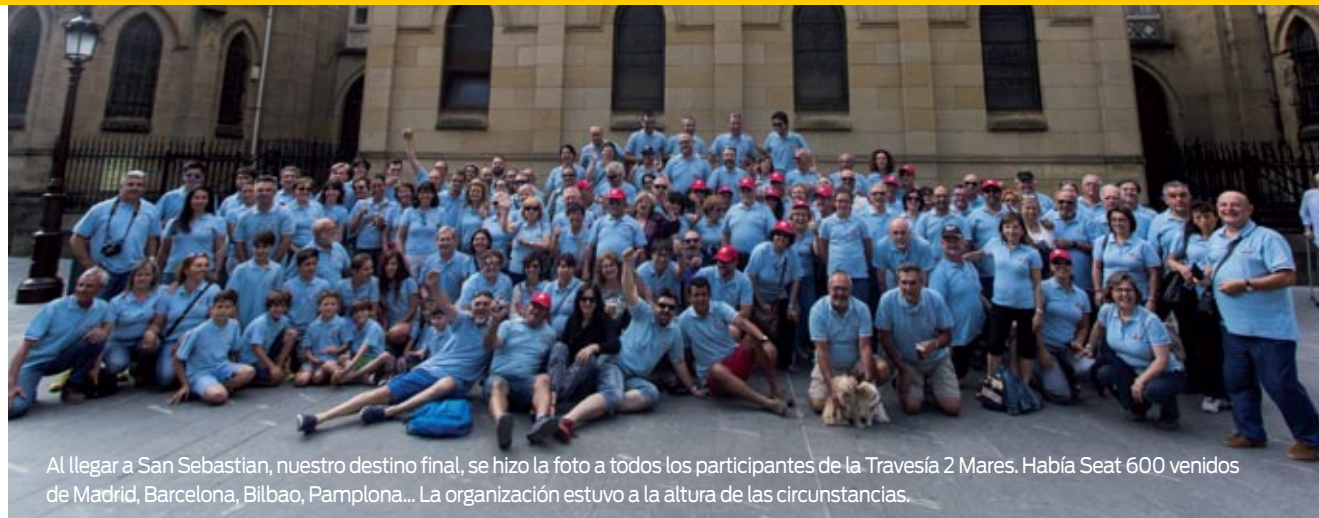
▶ Pedalier con un acelerador muy pegado al túnel central y muy poco recorrido.



▶ Tirador del aire para arrancar en frío. Se debe quitar deprisa para evitar ahogos.



▶ El logo luce orgulloso en el salpicadero como único elemento de 'lujo'.



Al llegar a San Sebastian, nuestro destino final, se hizo la foto a todos los participantes de la Travesía 2 Mares. Había Seat 600 venidos de Madrid, Barcelona, Bilbao, Pamplona... La organización estuvo a la altura de las circunstancias.



▲ Caravana de coches, entre los que había una réplica Abarth y una colección irrepetible de 600 N, 600 D, 600 D Cabrio, 600 E y 600 L. Seat aportó a la ruta tres unidades impecables, y prácticamente en rodaje tras unas restauraciones exhaustivas. Y el 1.400 ranchera de apoyo es otra joya.



▲▶ A nuestro 600 le ajustaron los frenos, pues al pisar con fuerza el pedal se iba a la izquierda. A la derecha, los siete amigos del equipo organizativo, con Francesc Palau al volante.



Pero a pesar de todo, mi compañero Juan Echeverría y yo no dejamos de sonreír durante todo el camino y disfrutamos del 'pelotilla', incluso más que si ese mismo recorrido lo hubiésemos hecho con un utilitario moderno. Y es que en este viaje, en el que en contadas ocasiones pasamos de 90 km/h—y, por supuesto, tocando mínimamente las autopistas—, recuperamos el placer de viajar sin prisa, a una velocidad que te permite admirar el paisaje como en los viajes de antaño, parar a menudo donde te plazca o saludar a todos los que aplauden, gritan o tocan el claxon entu-

rectos sin sincronizar; el olor a baquelita y a escay; la imprecisión de una dirección con 4,5 vueltas de volante y un aro

grandísimo y fino que abrasa en verano, congela en invierno y es duro como las piedras; el salto entre segunda y terce-

ra; la estrechez del habitáculo, que propicia sacar el brazo por la ventanilla en una imagen tradicional de la época...

JUAN ECHEVERRÍA DESDE MI SMARTPHONE

Juan Echeverría es amigo, compañero de viaje en esta aventura y todo un artista de la fotografía, como así lo corroboran los cientos de reconocimientos y premios conseguidos en su vida profesional. Ahora colabora con 'El Mundo' haciendo con su móvil un tipo de fotos muy especiales. Como estas realizadas a lo largo del viaje.



▲ Los paragolpes cromados, los pilotos verticales, el logo... los 600 son inconfundibles.



▲ La visión desde la cámara de un teléfono puede ser muy creativa.



▲ La localidad de Olite dio mucho juego a los fotógrafos gracias a su castillo.



▲ La caravana de 54 Seat 600 iba dejando un rastro de sonrisas y recuerdos.



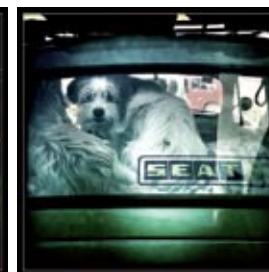
▲ Los propietarios de un Seat 600 se pueden permitir muchas licencias.



▲ Foto impactante que refleja la tormenta atravesada por la caravana.



▲ El simpático Alain Peziere, y su compañero de fatigas, junto a sus dos perros.



▲ Dos perros de carne y hueso en vez de esos de adorno a los que se les movía la cabeza.



▲ Colores potenciados los del 600 y el 1.400 del Museo de Seat, que hizo de 'coche taller'.



EL MÁS LLAMATIVO



Todo empezó cuando Silvia regaló un Seat 600 a Francisco por el aniversario. Luego llegó el de la foto, el más llamativo del grupo, que esta pareja de Tarrasa restauró invirtiendo 10.000 euros. A los niños les encanta viajar así, siempre van juntos.

EL MÁS MAYOR



Albert tiene 80 años y vino a la travesía recién operado de la cadera. Le acompañaba su mujer y su hija Laly, que nos contó que el 600 que conduce su padre se ha conservado en la familia desde 1965. Lo compraron por 63.000 pesetas, 380 euros.

EL MÁS JOVEN



Con sus 18 años, Gerard era el conductor más joven del grupo. Asegura que en este viaje se ha enamorado del 600. Valora su fiabilidad, comodidad y lo mucho que llama la atención.

Rafael es de Blanes, tiene 68 años y no se separa ni de su 600 ni de sus caliqueños de Lérida, unos puritos que siempre lleva en la boca a medio terminar. Este albañil jubilado, que viaja solo con su 600 de 1967, derrocha simpatía y buen humor.

EL MÁS SIMPÁTICO



siasmados a nuestro paso. Y el itinerario escogido por la organización no pudo ser más atractivo: Barcelona, Cardona, Andorra, Sort, Boltaña, Olite y San Sebastian. Bajo un calor asfixiante, los 'pelotillas' avanzaron en fila como hormigas o, mejor dicho, como caracoles. Al principio, con las primeras cuestas y el

calor, algunos cayeron abatidos en el arcén; aunque por poco tiempo, ya que el mejor equipo de mecánicos de Seat, dirigido por Isidre López, reparaba uno tras otro casi sin despeinarse. La restauración de cinco meses de 'nuestro' coche ha sido modélica. Motor completo, incluidos asientos de válvulas reforzados pa-

ra utilizar gasolina sin plomo—con sus 25 caballos originales—, amortiguadores Bilstein para mitigar un tren delantero nervioso—nos dicen que los cuatro amortiguadores cuestan más que muchos de los 600 de la caravana—, líquido refrigerante Evans sin agua y con un punto de ebullición superior a 180° para evitar los

habituales calentones... Pero aunque eran con diferencia los mejores ejemplares del grupo, lo cierto es que entre los 54 de la caravana había coches espectaculares.

Y después de esta experiencia ya estoy buscando un Cabrio barato; no hay forma de borrar esos recuerdos que han despertado en mi cabeza.



De Madrid a Orio empleamos este 'discreto' R8 V10 Plus de 610 CV, en el color Solar Orange de Audi Exclusive y con llantas negras de 20 pulgadas.

Llegamos sobrados

Las tradiciones están para conservarlas. Y Audi tiene una que apetece preservar: viajar a las 24 Horas de Le Mans con sus mejores 'máquinas'. Esta vez, ahí es nada, con R8, R8 Plus y RS 6 Avant.

Si hablamos de Audi, de Le Mans y de coches con más de 600 CV muchos pensarán que nos estamos refiriendo a modelos de competición, como los R18 alineados en la famosa carrera de 24 Horas por la firma de los cuatro aros, que no tuvieron su mejor día en esta reciente edición pero salieron del circuito de La Sarthe con un tercer puesto 'bajo el brazo', lo que mantiene a la casa alemana en el podio, de forma ininterrumpida, desde 1999.

Sin embargo, las 'máquinas' que nos ocupan son otras... y matriculables. Porque el tradicional viaje a Le Mans organizado por Audi desde España tenía como protagonistas esta

vez a tres de los modelos más brutales de su actual gama: el R8 V10 de 'sólo' 540 CV, el R8 V10 Plus con sus 610 CV y el RS 6 Avant Performance de 605 CV, probablemente uno de los superdeportivos mejor camuflados del mundo, pues bajo su práctica carrocería familiar con maletero de 565 litros esconde un V8 Biturbo de 605 CV que le permite rebasar los 300 km/h. Exactamente 305, pues esa es la limitación electrónica si pedimos el Paquete Dynamic Plus opcional. Por el contrario, los R8 no están limitados, anunciando 320 km/h la variante 'básica'—que corre que se las pela, como demuestran los 3,5 segundos pa-

ra acelerar de 0 a 100 km/h—y 330 el V10 Plus, con 70 CV extra para que no falte brío.

Tres R8 Plus, un R8 y dos RS 6 Avant suman la friolera de 3.580 CV de potencia, mucha energía para un viaje de 1.100 kilómetros—todo autopista—que, 'paseando', lleva sólo un día y medio. Hay tiempo para disfrutar los coches y para degustar el propio viaje, que parte de Madrid, termina en el Audi Racing Hotel 'ensamblado' para la ocasión junto al pueblo de Arnage—son cientos de habitaciones de 2x2 metros donde los empleados e invitados de Audi descansan antes y durante la carrera— y atraviesa lugares

que hacen salivar a los amantes de la gastronomía: Burgos, Guipuzcoa, Burdeos... A la hora de reponer fuerzas toca contenerse, porque las propuestas son muchas y tentadoras. Desde los huevitos con morcilla del Landa burgalés a esa impresionante carne alemana que, de forma magistral, asan en el Katxiña de Orio con carbón cubano.

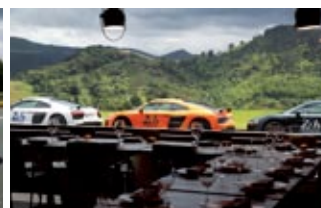
Aunque si hablamos de 'contención', nada como el autocontrol que hay que tener al volante de 'nuestros' Audi. Lo bueno es que a ritmos legales también procuran placer, y en esas condiciones hasta el consumo de carburante es razonable y ronda los 11 litros.



▲ Burgos fue la primera parada. Los coches de la expedición, frente al Hotel Landa; y dentro... ¡imorcillita!



▲ De Burgos a la costa cantábrica es casi un paseo. El tono pajizo de la Meseta va convirtiéndose en verde.



▲ Bodega Katxiña, en Orio, es buen lugar para reponer fuerzas. Besugo, carne y unos chorritos de su txakoli.



▲ El tramo francés del 'camino a Le Mans' es monótono. Y ojo con los radares, que ahora las multas llegan.



◀ El equipo AFEM-Love/AltaGama/Coches fue el ganador, completando 542 vueltas al Jarama. Motor 16 concluyó en la tercera posición.

Una carrera con doce vencedores

Esta prueba ya clásica, que combina competición y solidaridad, celebró su XIII edición en el circuito del Jarama. En esta ocasión Ford repartió entre las doce ONGs participantes un total de 115.000 euros en premios.

Cuando la solidaridad es el primer mandamiento de una carrera, podemos decir sin temor a equivocarnos que todos ganan. Y así es, porque el objetivo de las 24 Horas Ford es combinar competición con la obra social dirigida a financiar programas de ayuda a través de doce entidades seleccionadas con anterioridad. En total, Ford repartió esta vez 115.000

euros en premios, que van desde los 30.000 entregados al primer clasificado hasta los 5.000 euros del último. La carrera consiste en dar el máximo número de vueltas al circuito durante 24 horas con una cantidad limitada de combustible. Motor 16 participó en la presente edición dentro de la escuadra patrocinada por el diario La Razón, com-

puesta por nueve 'pilotos' y un coordinador. Tras las fotos de rigor con los embajadores solidarios, briefing y reglamento al canto. Nos comunican que cada Fiesta ST, dotado de un motor con 182 caballos, sólo dispondrá de 240 litros para cubrir la prueba. Es tiempo de hacer cálculos y de repartir los turnos de cada piloto. A las 5 en punto de la tarde

se da la salida. Pasan los minutos y compartimos con los miembros de la Fundación Pablo Horstmann, a la que representamos esta vez, su legado. Su radio de acción se centra en Etiopia y Kenia, donde tienen en marcha varios hospitales y escuelas para niños.

Nuestro equipo se mueve por la zona noble de la clasificación, entre los tres primeros puestos. En las últimas horas comienza el desasosiego por el combustible: ¿llegaremos? Al final, cruzamos la línea de meta en tercer lugar, completando 537 vueltas y 2.072 kilómetros sin descanso. Es hora de festejar el podio conseguido, mientras los componentes de nuestra fundación nos regalan abrazos y lágrimas como si fuéramos héroes. Y los héroes son ellos, que con los 10.000 euros del premio atenderán a un total de 500 niños durante un año en los dos países africanos donde actúan.



◀ 24 horas consecutivas dan para muchas anécdotas. La fiabilidad de los Ford Fiesta ST con 182 CV de potencia fue clave en el éxito de esta prueba de resistencia.

▼ Los embajadores solidarios, como José Mota, Ana Rosa Quintana, Sergi Arola, Elena Ballesteros, Carlos Sobera o DJ Nano, hicieron un hueco en sus agendas para participar en esta carrera 'especial'.





RED BULL QUIERE A SAINZ EN EL EQUIPO TORO ROSSO, PERO VALDRÍA UNA OFERTA DE FERRARI O RENAULT A CAMBIO DE MUCHO DINERO



¿Destinos paralelos?

Tras sortear numerosos obstáculos y dificultades para llegar y asentarse en la Fórmula 1, Carlos Sainz ha conseguido consolidarse como una estrella de futuro con la rápida confirmación de Red Bull y los rumores que le sitúan como posible candidato de equipos como Ferrari o Renault.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Sólo me llamaron y me dijeron que seguía un año más con ellos. Lo bueno de esto es que suele llegar en noviembre, y tienes ahí esa duda. Ahora me lo han confirmado en junio y eso son buenas noticias. Quiere decir que estoy haciendo las

cosas bien». Carlos Sainz resumía en pocas palabras, antes del pasado Gran Premio de Austria, su trayectoria deportiva en la Fórmula 1. «No creo que haya pasado esto muchas veces en la historia de Toro Rosso, así que puedo estar contento».

Es la primera vez en su carrera deportiva que repite un mismo campeonato. «Co-

nozco el coche mucho mejor, al equipo mucho mejor, conozco también la Fórmula 1 que, ojito, es muy difícil de entender: tanto dentro del coche, con los ingenieros, como políticamente es un sitio muy difícil para estar. El segundo año te da esa base, te curte para saber estar, para saber lo que hay que hacer». Y se está notando. En

2016, Sainz ha logrado consolidarse en la Fórmula 1.

Concebido el Red Bull Junior Team como rampa de lanzamiento hacia Toro Rosso, y la escuadra italiana como banco de pruebas para el equipo principal, la extrema presión y exigencia de resultados demoraba hasta final de temporada la continuidad o marcha de sus pilotos.

Pocas veces se ha confirmado a uno de ellos con tanta anticipación como en el caso de Carlos Sainz.

Hoy, al margen de su renovación con Red Bull, su nombre también suena para Renault o Ferrari. «Se habla poco de él, aunque me gustaría ver cómo evoluciona en un equipo puntero, siempre ha estado en la sombra de Verstappen, pero me parece impresionante», declaraba recientemente el mismísimo Alain Prost; «yo pondría a Sainz en Ferrari. Es una cuestión de equilibrio. Podría irle bien con Vettel y conoce la presión. En un equipo, las dos personalidades han de

encajar. Hay más pilotos interesantes... pero yo escogería a Sainz».

Pero la historia del piloto español hasta llegar a este punto no ha sido fácil. No solo por la extrema exigencia del programa de Red Bull, sino también por las singulares circunstancias que se han conjurado en su caso. Un periodista le preguntaba en Montmeló por su difi-

cil carrera hacia la Fórmula 1, siempre con obstáculos inesperados. Pocos días antes, Red Bull había confirmado a Verstappen como piloto del equipo principal, dejando en el aire un halo de incertidumbre en su futuro. La respuesta de Sainz no tenía desperdicio: «Creo en mí mismo, y seguiré luchando. Recuerdo el caso de mi padre, cuando se disputaba

▲ Sainz reconoce que su futuro está en manos de Helmut Marko. «Todo el mundo sabe que el que quiera negociar conmigo debe llamarle a él; yo no decido prácticamente nada de mi futuro».

con Didier Auriol un puesto en Lancia, que entonces era el Mercedes de la época. Eligieron a Auriol, pero mi padre siguió luchando y luego fue dos veces campeón del mundo. Pues lo mismo».

Sainz ya estuvo a punto de quedar fuera del Red Bull Junior Team en 2013, cuando sus resultados en GP3 no eran los esperados. Pero hubo un par de días cruciales entre el 17 y el 19 de julio de aquel año, cuando Red Bull llevó a toda su 'artillería' a Silverstone: Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo o Jean Eric Vergne, Daniil Kvyat, Johnny Cecotto, y el propio Sainz. Tras un magnífico primer día con Toro Rosso, en la última jornada el español compartió monoplaza con Vettel. Los tiempos del madrileño fue-



AUSTRIA EN EL ÚLTIMO GRAN PREMIO DISPUTADO, Y TRAS LAS DESVENTURAS DEL SÁBADO, SAINZ REMONTÓ HASTA ACABAR OCTAVO



ron extraordinarios. Cuando en la reunión posterior a la carrera Horner y sus ingenieros buscaban increíbles datos que relativizaran sus cronos, el propio Vettel zanjó la reunión. «No le deis más vueltas, Carlos ha ido muy rápido».

Desde entonces se amplió su calendario para las World Series hasta final de aquella temporada, con el objetivo de ganar el título en 2014. Lo logró batiendo todos los récords de la categoría. Pero un nuevo obstáculo se interponía en su camino hacia la Fórmula 1: Red Bull fichaba al adolescente Max Verstappen para Toro Rosso en 2015. Afortunadamente, la marcha de Vettel a Ferrari abrió una puerta inesperada. Pero los obstáculos no terminaban allí.

El singular talento y precocidad del piloto holandés le convertían en una singular historia mediática. La batalla de la percepción pública parecía perdida para Sainz antes incluso de empezar 2015. Cualquier resultado positivo confirmaba el talento del holandés, mientras que los errores se justificaban como fruto pasajero



▲ Carlos Sainz se refiere con frecuencia a su padre, del que admira su espíritu luchador, que le llevaría a ser dos veces campeón del mundo.

de su inexperiencia y juventud. Aunque Sainz le batía en el global de los entrenamientos de la temporada y en carrera sufrió mecánicamente muy por encima de su rival. Sin embargo, Verstappen se llevaba todos los focos.

«Max ha demostrado ser un excepcional gran talento. Su actuación con Toro Rosso ha sido impresionante hasta ahora, y estamos encantados de darle una oportunidad para conducir con Red Bull Racing», aseguraba Christian Horner al anunciar el paso del holandés al primer equipo, decisión que parecía cuestionar a Sainz y

su futuro en el seno de Red Bull.

Sainz insistía en la confianza de Helmut Marko y Red Bull. «Al final me lo tengo que tomar de forma positiva, Red Bull sigue demostrando que si haces un buen trabajo, la oportunidad te llega, ahora es mi turno para mostrar lo que soy capaz de hacer», se defendía Sainz, mientras Verstappen saboreaba su meteórico salto a Red Bull: «no solo soy rápido y tengo talento, sino que también puedo traer resultados. Ahora voy a luchar más que nunca para que esta oportunidad me llegue».

«¿Cómo me comparo

con él?», se le preguntaba a Sainz justo antes del Gran Premio de España, «es un piloto buenísimo y eso no hace falta explicárselo a nadie. Pero, sinceramente, me creo mejor en prácticamente todo. En clasificación soy muy rápido, también en carrera... Es muy difícil de explicar, es un 'feeling' que uno tiene y no me lo vas a quitar de la cabeza por muchas cosas que me intentes combatir».

Sainz confirmaba sus palabras con un fantástico quinto puesto en Montmeló, el mismo día que Verstappen logró una increíble victoria. Si el holandés es tan bueno, ¿hasta dónde podría llegar Sainz? Era la pregunta que comenzaba a extenderse en la Fórmula 1. Las siguientes carreras también ayudaban a contestar esa cuestión.

En Mónaco pudo llegar un podio en un momento crucial, pero el equipo erró en boxes. «Si miras dónde ha terminado 'Checo', sabiendo que estaba detrás de nosotros antes de la primera parada, puedes concluir que podíamos haber hecho mucho más», se lamentaba

Sainz después de la carrera. «Perdimos una oportunidad de podium hoy por dos paradas lentas. Al final, octavo. Final frustrante de un fin de semana muy bueno y sin errores», escribió en su cuenta de twitter para cerrar un gran premio en el que no se cumplieron las expectativas, pero llevó a cabo otra magnífica actuación personal.

En Canadá, Sainz se le pegó contra el 'Muro de los Campeones' cuando aspiraba a entrar en el Q3. Pero su retrasada posición de salida otorgó mas valor a su remontada hasta la novena posición final «haciendo vueltas de clasificación para pasar al grupo que tenía delante». En Baku, en cambio, no pudo terminar por avería mecánica.

Este pasado fin de semana, Sainz repitió otra extraordinaria remontada hasta llegar al octavo puesto final tras las desventuras mecánicas del sábado. «Carlos hizo una gran carrera, con muchísimos adelantamientos y capaz además de cuidar muy bien los neumáticos», le alababa Franz Tost. Salvo

por el toque contra el muro en Montreal, Sainz prácticamente no ha cometido errores en la actual temporada.

«Los dos tienen los ingredientes para llegar a ser realmente pilotos de mucho éxito», declaraba recientemente Tost en referencia a Verstappen y Sainz; «ambos tienen un enorme talento, mucha pasión, y los dos tienen una actitud muy positiva y determinada. Son también lo suficientemente inteligentes para ver lo que mejor hace el otro y aprender de ello».

Tras su complicada lucha para

► Sainz declaraba hace poco que se cree mejor que Verstappen prácticamente en todo. «Es un 'feeling' que tengo, no me lo vais a quitar de la cabeza».

llegar a la Fórmula 1, hoy el futuro de Carlos Sainz es brillante. Red Bull le quiere para Toro Rosso, pero valoraría una oferta de Ferrari o Renault a cambio de una fuerte contraprestación económica. «Todo el mundo sabe que si quiere nego-

ciar conmigo debe llamar a Helmut Marko. Yo no decido prácticamente nada de mi futuro. Al final yo voy a saber muy pocas cosas, y si Helmut no quiere contarme nada, yo no voy a saber nada. No me queda otra que esperar, confiar en Marko. Él es el que decide todo mi futuro, y a ver qué pasa».

Efectivamente, a ver qué pasa. Pero recordando la respuesta a aquel periodista sudafricano en el Gran Premio de España, resultaba inevitable pensar en ese paralelismo con otro gran piloto español que, en su día, acabaría siendo doble campeón del mundo de rallies.





El fórmula más barato

El próximo mes de octubre, la empresa Autocom Desarrollos presentará un monoplaza cuyo precio final listo para correr no sube de 10.000 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Recuperando la esencia de la antigua F-1430, una fórmula de promoción de bajo coste creada por Seat en 1972, un grupo de entusiastas ingenieros, mecánicos y expertos en competición, integrados en la empresa Autocom Desarrollos, ha diseñado y está poniendo a punto un monoplaza con el que quieren retomar aquel espíritu y proponer para la temporada 2017 un Criterium que visite los principales circuitos españoles. El campeonato estaría dirigido a cualquier aficionado con más de 16 años que desee volver a las carreras, iniciarse o simplemente disfrutar del automovilismo de una forma muy económica. A fin de reducir al máximo el precio final del monoplaza, Autocom Desarrollos, con el ingeniero y ex piloto Juan Zorzo a la cabeza, empleará un 80 por ciento de elementos de origen Seat 124-1430, como motor, man-

guetas, encendido, frenos... Lo que además de reducir los costes, permitirá mantener la filosofía de la F-1430 original.

El monoplaza Autocom GZ F-1438 está fabricado sobre un chasis tubular basado en el Selex ST 3, con un cálculo estructural rediseñado para su mejora pero guardando las mismas cotas y formas exteriores. Las suspensiones son de triángulos superpuestos, amortiguador en disposición 'push road' y muelles regulables en dureza; y los neumáticos 155-165/70/13 serán de estricta serie y con dibujo. Respecto al conjunto motor-cambio, y siguiendo igualmente la filosofía establecida por la

Fórmula 1430 de Seat para no disparar los costes, la cadena cinemática es idéntica a la de entonces, con un motor Seat tipo FD de 1438 centímetros cúbicos y una caja de cambios de Seat 600. Los responsables del proyecto aseguran que esta elección se ajusta a dos premisas importantes: facilidad de localización de piezas y economía de adquisición, de mantenimiento y de reparación, pues salvo la carburación y el escape, el resto se mantendrá de absoluta serie, sin modificación alguna. Así, el motor dará 79 caballos de potencia, pero con un peso en vacío de poco más de 400 kilogramos para el conjunto,



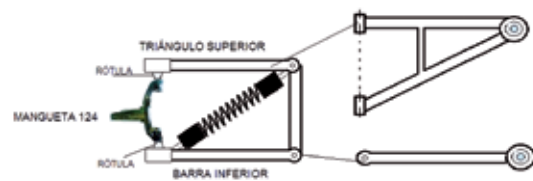
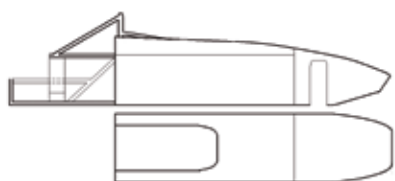
◀ El chasis del Autocom GZ F-1438 con el número de serie 000 se construyó el pasado mes de mayo. Y ya se trabaja en el resto.

◀ La nueva F-1438 recupera la esencia de la antigua F-1430, creada por Seat en los 70. Se presentará en octubre en el Circuito del Jarama.

el F-1438 tendrá una relación peso-potencia de 5,1 kg/CV y alcanzará una velocidad máxima estimada de 200 km/h, lo que asegura grandes dosis de emoción y competitividad.

Con todo, una de las características más importantes de estos nuevos monoplazas es su precio de adquisición, fijado en 10.000 euros con el coche listo para correr y motorización a estrenar. El F-1438 para pilotos menores de 18 años y mayores de 16, que incluye cursillo impartido por el ex-piloto Jaime Sornosa, costará 10.750 euros, y si alguien desea adaptarse mejor al Fórmula F-1438 con un cursillo específico, éste supondrá 850 euros añadidos.

Tras el visto bueno que reciba de la Real Federación Española de Automovilismo, y con todo el verano por delante para poner a punto los dos primeros monoplazas construidos, Autocom Desarrollos quiere presentar su proyecto hecho realidad los próximos días 14, 15 y 16 de octubre en el transcurso del evento 'Espíritu del Jarama', y con padrinos y colaboradores tan relevantes como el citado Jaime Sornosa 'Correcaminos', Emilio de Villota, Jo Ramírez (Coordinador de McLaren hasta 2001), Federico Van der Hoeven (Campeón de la F-1430 en su edición de 1974) o Josep Autet.



▶ Diseñado y puesto a punto por la empresa Autocom Desarrollos, el F-1438 recurre a unas suspensiones clásicas, con triángulo superior y barra inferior. Las barras estabilizadoras son de 20 mm.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en... Motor16.tv Motor16

GUÍA DEL COMPRADOR. Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en www.motor16.com/precios

PAGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest

Matriculaciones en España

EL MAYOR VOLUMEN EN SEIS AÑOS

Las 123.790 matriculaciones de junio (+11,2 %) suponen el mejor dato mensual desde hace seis años. La cifra coloca el primer semestre de 2016 en 623.234 coches y vehículos todoterreno, que suponen un 12,2 % de subida interanual, gracias a que desde marzo, mes a mes, se han superado las 100.000 unidades. Son datos de Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores), que resaltan el incremento de las reservas asociadas al Pive en las últimas semanas de junio y achacan a las ayudas un importante efecto en el incremento continuado de las compras de particulares. Hasta el momento, son 200 millones de euros en ayudas los consumidos, quedando 25 millones para gastar hasta que el 31 de julio finalice el Pive 8. La aceleración de las operaciones con Pive ha permitido cerrar junio con el canal de particulares liderando el crecimiento mensual, con un alza del 15,3 % (58.327 unidades), frente al 8,2 % de las compras de empresas (30.029 matriculaciones) y el 7,5 % de los alquiladores (35.434 coches). Pese a ese repunte, las empresas mantienen el liderazgo de crecimiento en el primer semestre (+16 % y 160.977 unidades), seguido por compañías de alquiler de vehículos (14,5 % y 161.186 unidades) y particulares (9,2 % y 301.071 matriculaciones).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Junio	Enero-Junio
RENAULT 11.760	OPEL 53.770
OPEL 10.483	VW 49.472
VW 9.821	RENAULT 46.441
PEUGEOT 9.138	PEUGEOT 45.786
SEAT 8.491	SEAT 43.644
FIAT 6.740	CITROËN 35.216
CITROËN 6.702	FORD 31.266
FORD 6.639	NISSAN 29.879
KIA 6.064	AUDI 29.818
AUDI 5.453	KIA 29.611

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Junio	Enero-Junio
IBIZA 4.258	C4 21.173
C4 4.099	LEÓN 19.806
MEGANE 3.634	IBIZA 19.195
CORSA 3.625	CORSA 16.160
POLO 3.616	GOLF 15.878
LEÓN 3.335	POLO 15.551
308 3.112	308 13.906
GOLF 3.074	CLIO 13.268
ASTRA 2.846	SANDERO 13.121
CLIO 2.832	MEGANE 12.717

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-JUNIO)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SKODA SUPERB	1.099	RENAULT ZOE	185
BMW SERIE 5	1.043	SMART	153
VOLVO V70	433	BMW B	52
		KIA SOUL	49
CIUDADANO		BERLINAS DE REPRESENTACIÓN	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
FIAT 500	8.731	AUDI A7	265
FIAT PANDA	5.433	TOYOTA AURIS	5.594
TOYOTA ANGO	2.272	TOYOTA YARIS	2.925
FORD KA	2.225	TOYOTA RAV4	1.674
KIA PICANTO	2.195	LEXUS NX 300	1.212
		LEXUS CT 200	683
UTILITARIO		HÍBRIDOS	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	19.195	TOYOTA AURIS	5.594
OPEL CORSA	16.160	TOYOTA YARIS	2.925
VW POLO	15.551	TOYOTA RAV4	1.674
RENAULT CLIO	13.268	LEXUS NX 300	1.212
DACIA SANDERO	13.121	LEXUS CT 200	683
TT PEQUEÑO		MONOVOLUMEN PEQUEÑO	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
OPEL MOKKA	9.695	OPEL MERIVA	3.114
PEUGEOT 2008	8.731	NISSAN NOTE	1.583
FIAT 500X	4.827	HYUNDAI IX20	1.229
JEEP RENEGADE	2.895	CITROËN C3 PICASSO	1.119
NISSAN QASHQAI	2.591	KIA VENGA	527
FAMILIAR COMPACTO		TT MEDIO	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	19.860	NISSAN QASHQAI	12.579
VW GOLF	14.012	KIA SPORTAGE	9.481
PEUGEOT 308	13.906	HYUNDAI TUCSON	9.290
OPEL ASTRA	11.595	RENAULT KADJAR	6.673
RENAULT MEGANE	9.055	DACIA DUSTER	6.374
BERLINAS MEDIAS		MONOVOLUMEN MEDIO	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
VW PASSAT	5.795	CITROËN C4 PICASSO	8.576
AUDI A4	5.013	OPEL ZAFIRA	6.261
BMW SERIE 3	4.584	PEUGEOT 3008	5.113
OPEL INSIGNIA	4.298	VW TOURAN	4.279
MERCEDES CLASE C	4.228	KIA CARENS	4.134
GRANDES BERLINAS		MONOVOLUMEN GRANDE	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
AUDI A6	1.345	SEAT ALHAMBRA	1.676
MERCEDES CLASE E	1.236	MERCEDES CLASE V	1.318
ELÉCTRICOS		RENAULT ESPACE	1.207
Modelo	Unidades	FORD S-MAX	823
NISSAN LEAF	327	VW SHARAN	587

FUENTE: ANFAC



Laufenn

NUEVA MARCA DE HANKOOK

Laufenn pone sus neumáticos a la venta en España

La marca Laufenn del séptimo fabricante de neumáticos del mundo inicia la venta de sus cubiertas de verano, con las que Hankook, posicionado en el mercado premium, busca ganar cuota en el segmento económico del mercado europeo, ofreciendo, a buen precio, productos de calidad pensados para cubrir las necesidades de los clientes europeos y las condiciones de las carreteras de la región. Cinco modelos componen la gama de la marca coreana, que inicia el desembarco en España con tres cubiertas de verano, de utilización específica: S FIT EQ (alto rendimiento), G FIT EQ (para turismos y todoterreno) y X FIT Van (furgonetas). Si se trata del tope de gama, la Laufenn S FIT EQ, destaca su eficaz protección contra el deslizamiento sobre el agua, gracias a sus cuatro ranuras principales longitudinales, sus bloques Acqua Hydro y la orientación aerodinámica de esos bloques en la banda de rodadura. A ello se une una buena capacidad de frenada sobre mojado, manejabilidad y rendimiento optimizado, y buena estabilidad sobre seco. Está disponible en 51 medidas, con anchos entre 185 y 255 milímetros, y perfiles de 35 a 65, para llantas

de 15 a 19 pulgadas y códigos de velocidad entre H e Y. Más enfocada al confort, el diseño de la banda de rodadura de los G FIT EQ cuenta con cuatro nervaduras y ranuras con profundidades optimizadas, que favorecen la conducción suave y tranquila, y permiten un drenaje más rápido del agua, al tiempo que mejoran el rendimiento sobre mojado. A ello se une el compuesto especial que reduce la resistencia a la rodadura y, consecuentemente, baja el consumo los niveles de ruido. También la distribución del peso por el ancho de la banda de rodadura favorece un desgaste más regular. Los G FIT EQ están disponibles en 40 medidas, con anchos de 135 a 235 mm, perfiles de 55 a 80, para llantas de 13 a 17 pulgadas, y códigos de velocidad entre T y H. Por su parte, los Laufenn X FIT VAN ofrecen una estabilidad segura, buena durabilidad, mayor kilometraje y eficiencia de carburante, además de buena tracción y un mayor rendimiento de la frenada, tanto en seco como en mojado. Están disponibles en 21 medidas, con anchos de 165 a 235 mm, perfiles de 82 a 60, para llantas de 14 a 16 pulgadas y códigos de velocidad entre R y H.



OPEL

Mokka X: haz ya tu pedido

El renovado SUV de Opel, fabricado en Figueruelas, llega ampliamente equipado desde la versión de acceso –llantas de aleación de 17 pulgadas, ESP, TC y EBD, devaluas eléctricas, aire acondicionado, control automático de luces...–, que se puede conseguir por 17.753 €, aplicado el descuento. Además, el Mokka X cuenta con el Opel OnStar con WiFi 4G, estrena asientos deportivos ergonómicos (1.200 €) y dispone de sistema de iluminación AFL LED (1.250 €) y elementos como Detector de Señales de Tráfico, Indica-

dor de Distancia de Seguridad o Alerta de Colisión Frontal y Cambio Involuntario de Carril.

PRECIOS		
	4x2	4x4
Selective 1.4 Turbo S&S 140 cv	21.837 €	-
Selective 1.4 Turbo GLP 140 cv	24.313 €	-
Selective 1.6 CDTI S/S 136 cv	23.651 €	26.195 €
Business 1.6 CDTI S/S 110 cv	23.731 €	-
Excelence 1.4 Turbo S&S 140 cv	24.303 €	26.863 €
Excelence 1.6 CDTI S/S 136 cv	25.621 €	28.183 €
Color Edition 1.6 CDTI S/S 136 cv	25.721 €	-



Entre 1.200 y 1.400 € de descuento

JEEP

Overland, el Cherokee más exclusivo

La gama del Cherokee se refuerza con el exclusivo Overland, que ya está disponible en los concesionarios asociado al motor turbodíesel Multijet II 2.2 de 200 caballos, cambio automático de nueve marchas y los sistemas de tracción Active Drive I y II. Elementos de diseño y equipamiento superior refuerzan la versión más pre-

mium del moderno todoterreno, que destaca por su parrilla pulida brillante, faldones y paragolpes nuevos, llantas de aluminio pulido brillante de 18 pulgadas, faros bixenón y logo Overland en el portón trasero. Mejoras que se completan en el interior con elementos como asientos delanteros eléctricos con ajuste lumbar o el sistema de sonido Premium Alpine.

	PVP	Descuento y financiación
2.2 Diesel 4x4 Active Drive I	54.400 €	43.500 €
2.2 Diesel 4x4 Active Drive II	56.400 €	45.200 €

El ahorro supera los 10.000 €



DEALERBEST

Cero papel y mayor inmediatez

Catorce personas se encargan día a día de nuestro servicio de gestoría documental con tres objetivos claros: tramitar las documentaciones de vehículos en el menor tiempo, atender las necesidades del cliente y eliminar el papel de los expedientes. Los dos primeros parecen requisitos indispensables para cualquier cliente; sin embargo, con el tercer objetivo –la eliminación del papel– nuestro ecosistema de trabajo mejora y la relación con el cliente también. ¿Quieres saber por qué?

Lo que antes consistía en perderse entre facturas, rellenar documentos y presentarlos en los organismos públicos, ahora se convierte en algo mucho más ordenado, que permite que nues-

tros plazos medios de gestión estén muy por debajo de la media habitual. Cada día la tramitación de matrículas o placas de vehículos sigue el mismo proceso en nuestra plataforma Gestor V. Se reciben, se escanean y se guardan los expedientes, de manera que todo queda digitalizado, a buen recaudo y disponible en tiempo real para todos nuestros clientes. Estos –entre los que se encuentran los fabricantes Kia, Hyundai y Toyota– disponen de toda su documentación a través de sus claves de acceso en nuestra web y en el momento que eligen. Lograr esto no ha sido fruto de la casualidad

sino de poner en marcha una iniciativa. La iniciativa de apostar en 2005 por un gestor documental digital y decirle adiós a la matriculación manual que nos había acompañado desde 1988. Con esto, no solo agilizamos el trabajo, sino que también ahorramos a los concesionarios mucho 'papeleo' y conseguimos que los vehículos transferidos puedan ser entregados con mayor inmediatez.

Respaldados por esa decisión que tomamos en 2005 y que nos convirtió en pioneros de nuestro sector, actualmente hemos desarrollado una nueva iniciativa. Consiste en poner al alcance de los concesionarios un servicio similar de gestión documental completamente digitalizado, en el que la búsqueda de cualquier documento deje de ser una tarea engorrosa. Mediante este servicio, con un par de clics y la selección de los filtros correspondientes, el cliente tendrá acceso a la documentación que

necesite: órdenes de reparación, facturas... Una propuesta que les ofrecemos, basada en nuestra propia experiencia y en la que el ahorro de papel, tiempo y espacio están asegurados.

Sin embargo, pese a nuestra apuesta firme por la digitalización, todavía en pleno siglo XXI es imprescindible para determinados organismos presentar algunos documentos en formato físico. Es por ello que en dealerBest tampoco nos olvidamos de estos ejemplares y nos encargamos de almacenarlos y custodiarlos a buen recaudo, con el objetivo de liberar de espacio las instalaciones de nuestros clientes. Así pues, ofrecemos un servicio completo para cualquier concesionario que desee tener sus documentos perfectamente organizados y, en la medida de lo posible, digitalizados.

Con todo esto hemos querido hacer lo difícil un poquito más sencillo y dar un giro de 360 grados en nuestra actividad, en la que no hemos dejado hueco al papel. Ya no solo somos 'mensajeros especializados', sino que ahora también aportamos soluciones de valor a nuestros clientes, y, si ellos quieren, muy pronto podrán implantar esta misma política de 'cero papel' que en dealerBest funciona desde hace 10 años.



TOYOTA

El Hilux llega al mercado español

Cabina Sencilla (2 plazas), Cabina Extra (4 plazas) y Doble Cabina (5 plazas), además de tres niveles de acabado, configuran la oferta del Hilux, que celebra la octava generación mejorando calidad, durabilidad y fiabilidad, con mayor capacidad 4x4 y potencia de remolque mejorada. Con una capacidad de carga 225 kilos superior a la de su antecesor, el nuevo Hilux puede transportar más de una tonelada de carga y puede llegar a remolcar 3,2 toneladas.

A nivel de equipamiento puede contar con el Toyota Safety Sense (Precolisión con Detección de Peatones, Avisador de Cambio Involuntario de Carril y Reconocimiento de Señales), sistema

multimedia con pantalla táctil de 7 pulgadas y navegador (GO), faros LED, entrada y arranque sin llave, asientos en cuero y con calefacción, climatizador y eevalu-

nas eléctricas. Se añade el interruptor para elegir entre los modos de conducción Eco (más eficiente) y Power (mayor dinamismo), y los controles de Balanceo del Remolque, Descenso y Asistencia para Arranque en Pendientes.

PRECIOS		
	Comercial	No comercial
Cabina Sencilla 2.4 150D GX	28.215€	30.489 €
Cabina Sencilla Chasis 2.4 150D GX	27.415€	-
Cabina Extra 2.4 150D GX	29.215€	31.569 €
Cabina Extra Chasis 2.4 150D GX	28.415€	-
Doble Cabina 2.4 150D GX	29.815€	32.217 €
Doble Cabina 2.4 150D VX	32.615€	35.243 €
Doble Cabina 2.4 150D VX Aut.	34.215€	36.972 €
Doble Cabina 2.4 150D VXL	36.615€	41.078 €
Doble Cabina 2.4 150D VXL Aut.	38.215€	42.807 €

Soluciones de ocio y negocio



EL MEJOR COCHE DE RENTING

Premio para el **Volvo XC90**

Con su título de 'Coche del Año de Renting 2016', el todocamino sueco se convierte en el primer modelo de su segmento que consigue ese premio, que organiza el Grupo Automoción Press (GAP) y deciden 24 profesionales del sector y periodistas especializados. Se valoran diez puntos diferentes, entre los que figuran confort, habitabilidad, consumo, valor residual y coste de mantenimiento para otorgar un galardón por el que en esta quinta edición competían 16 modelos diferentes, y que se ha llevado el Volvo XC90 híbrido. Han sido decisivos para conseguir el título la versatilidad que le con-

fieren sus siete plazas, sus aptitudes off road, su atractivo diseño, sus bajos consumos y la mecánica T8 Twin Engine, que combina un motor de gasolina de 320 caballos con uno eléctrico de 80 CV, y combina altas prestaciones con un consumo de 2,1 l/100 km. Al galardón también han contribuido las dos primicias mundiales de seguridad que incorpora: frenado automático en las intersecciones y



▲ Javier Menéndez, director del Grupo Automoción Press (GAP), con Germán López Madrid –en el centro– y José María Galofré –derecha–, presidente y consejero delegado de Volvo Car España, respectivamente.

sistema 'Run-off Road Protection', capaz de minimizar las lesiones en salidas de la calzada. A ellos se unen otros importantes dispositivos de seguridad, que han permitido al XC90 añadir al título del 'Mejor Coche para Viajar'

el accésit de 'Más seguro' en los premios de Continental. Y como 'Personalidad Más Relevante del Sector del Automóvil', José María López-Brocos, exconsejero delegado de Europcar, era distinguido en los premios GAP.

HYUNDAI ESTRENA SU PRIMER CONCESIONARIO DIGITAL

El fabricante coreano ha elegido España para instalar su primera concesión digital. Un nuevo concepto de venta de automóviles al que da el banderazo de salida Hyundai Click2Drive, ubicado en el centro Comercial Gran Plaza 2 de Majadahonda (Madrid). Di-

señado por Hyundai Europa, se trata de un espacio para grandes centros comerciales en el que el cliente puede interactuar con el sistema, incluso tocando y probando los coches, libremente y sin compromiso en un proceso de compra online de principio a fin, por primera vez para toda la gama Hyundai y de la mano de Hyundai Motor España.



FIAT

Se inicia la venta de **500 S** y **124 Spider**

El 500 más deportivo (cerrado y convertible) y el descapotable 124 Spider llegan al mercado español. En el caso del 500S, a la lista de colores de la gama 500 se añaden dos tonos exclusivos (Azul Italia y Verde Alpi), acorde con los cambios estéticos –paragolpes, spoiler, rejilla, llantas, cristales tintados...– y el kit de equipamiento que diferencian esta versión, disponible desde 11.050 (tres puertas) y 13.700 euros (Cabrio 500C) si se aplican todos los descuentos posibles: promoción, permuta, Pive y financiación. En cuanto al descapotable biplaza de la marca italiana, se ofrece con el 1.4 Turbo de 140 caballos y dos acabados, con una promoción de 1.290€ en el básico y 1.390€ en el Lusso, que entre otros elementos añade a la versión de entrada doble escape cromado, asientos de piel, climatizador automático y sensores de aparcamiento traseros.

500S, desde 11.050 € con todos los descuentos



PRECIOS	
140 CV	PVP 25.990 €
Lusso 140 CV	27.990 €



PRECIOS 500 S		
	500 S	500CS
1.2 8v 69 CV	15.070 €	17.870 €
0.9 Turbo TwinAir 85 CV Aut.	17.070 €	19.870 €
0.9 Turbo TwinAir 105 CV	17.070 €	19.870 €
1.3 16v Multijet 95 CV S&S	18.570 €	21.370 €

Peugeot

2008 GT Line **by Carlos Sainz**

Lleva la firma del piloto madrileño porque es una edición limitada y numerada inspirada en su coche del Dakar y de la Baja Aragón, y sólo se venderá en España. Cuesta 20.000 euros –con Pive y financiación–, y parte del motor de gasolina 1.2 PureTech de 130 CV con caja manual de seis marchas, y cuenta con elementos exclusivos como techo solar, llantas de 17 pulgadas Full Black o alerón trasero

de diseño específico. Tampoco en el interior faltan elegancia y deportividad, a lo que contribuye la combinación de rojo y negro, los umbrales de acero inoxidable o

los pedales de aluminio. También LED rojos iluminan el head-up display, y en conectividad recurre a la tecnología Mirror Screen. Además, dispone de Grip Control.

150 unidades por 20.000 euros



CITROËN

Enterprise Rent a Car **estrena el Space Tourer**

Mientras llega el inicio de la comercialización en otoño, los clientes de Enterprise Rent A Car ya pueden disfrutar del SpaceTourer, el polivalente vehículo de Citroën, que incluye elementos tan novedosos como el Connect Nav, la cámara de 180 grados, la Alerta de Atención Conductor o el indicador de descanso. Innovaciones a las que se añaden las puertas laterales deslizantes 'manos libres', el reconocimiento de señales con



▲ Pablo Puey, Karsten Summers y Eduardo Ajuria.

indicación de velocidad máxima o el Active Safety Brake. Pablo Puey, director general de Citroën para España y Portugal, entregó los SpaceTour BlueHDI 150 S&S

6v Business a Karsten Summers, director general de Enterprise España, en presencia de Eduardo Ajuria, Director BtoB y VO de Citroën para España y Portugal.

CITROËN

Se actualiza el **C5**

La firma gala actualiza el equipo de serie de su berlina y Tourer XTR, incrementando la dotación y estructurando la gama en los niveles Feel, Feel Edition y Shine. En ambas carrocerías, el C5 ya ofrece desde el primer escalón control de tracción inteligente, regulador y limitador voluntario de velocidad, faros halógenos con iluminación adicional en curva, detector de neumáticos poco inflados, encendido automático de luces, limpiaparabrisas automático y retrovisores abatibles eléctricamente.

PRECIOS		
	PVP	Descuento
Berlina		
BlueHDI 150 S&S 6V Feel	28.200 €	2.300 €
BlueHDI 150 S&S 6V Feel Edition	29.400 €	2.800 €
BlueHDI 180 S&S EAT6 Feel Edition	32.700 €	2.800 €
BlueHDI 180 S&S EAT6 Shine	35.000 €	2.300 €
Tourer		
BlueHDI 150 S&S 6V Feel Edition XTR	33.200 €	2.800 €
BlueHDI 180 S&S EAT6 Shine XTR	37.800 €	2.300 €



ITV

ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN, LOS MAYORES DEFECTOS

Algo más de 3,4 millones de vehículos no superaron la ITV a la primera en 2015, con alumbrado y señalización (24,5%) como los defectos más comunes, por delante de neumáticos y suspensiones (22,5%), y frenos (15,5%). El primer rechazo afectó al 18,14% de las 18.757.553 unidades revisadas, con un promedio de 1,8 defectos graves por vehículo. La inmensa mayoría superó el segundo examen, salvo el 6,69%, que nuevamente fue rechazado. Los datos de AECA-ITV también indican que entre el 15 y el 20% del parque circulante no tiene la ITV vigente, y que camiones, remolques, semirremolques y autobuses sufren las mayores tasas de rechazo, con más de dos defectos graves por vehículo.

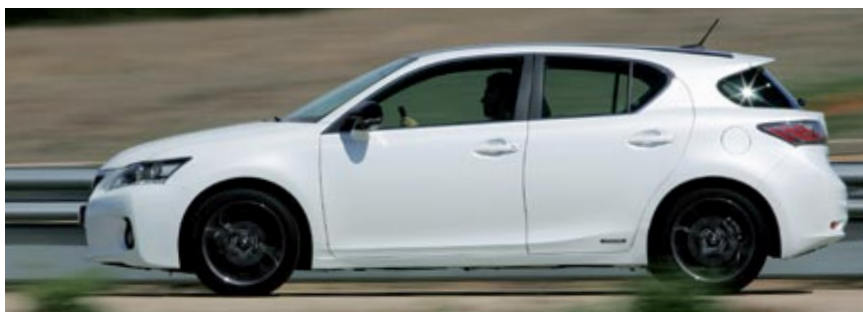


Carglass

LAMINADO DE LUNAS

La empresa de reparación y sustitución de lunas de vehículos ha incorporado el laminado, servicio que cuenta con certificado de homologación de las ITV y hasta el 31 de julio se promociona con el 20 por ciento de descuento. Son láminas de poliéster adhesivas, que aportan color, dureza y durabilidad, y bloquean la entrada de rayos UVA, reduciendo el calor en el habitáculo. Además, eliminan la radiación ultravioleta, disminuyen destellos y deslumbramientos, y evitan la proyección de fragmentos si el cristal se rompe. Carglass utiliza láminas metalizadas Lumar de protección solar, las más avanzadas para aislar térmicamente las superficies de vidrio.



CARTA
DE LA SEMANA

¿VOLKSWAGEN GOLF O LEXUS CT 200H?

Eduardo Pérez

Me han robado mi viejo VW Golf. Tenía 16 años, pero no me dio ni un solo problema. Mi mujer y yo dudamos entre comprar un Golf nuevo, que es el que le gusta a ella, o un Lexus CT 200h, mi elección. Ella no conduce, no tenemos hijos y sería básicamente para utilizar por Madrid.

RESPUESTA

No queremos contribuir a crear un enfrentamiento sobre gustos, pero sí creemos que si el vehículo lo vas a conducir tú, aunque haya consenso en casa, debería pesar más tu opinión en aspectos como la afinidad, conducción, sensaciones al volante... más aún si tu mujer no tiene carné de conducir. Dicho esto, trataremos de asesorarte. El VW Golf, y lo sabrás bien, aunque esta generación poco tiene que ver con tu modelo, es apostar a lo seguro. El Lexus CT 200h tiene el atractivo de que accedes a una marca Premium, y eso se traduce en calidad y un precio más elevado. El modelo japonés sólo se comercializa con un sistema híbrido que, por cierto, sería ideal para el uso que nos indicas que haces del coche. Moverte por la ciudad y por sus alrededores es el escenario perfecto para esta tecnología. Vamos por partes. El CT 200h es más largo -10

centímetros más que su rival-, pero esa diferencia no tiene una relación proporcional en el interior, donde la habitabilidad del Golf da más juego. Sin niños, el espacio en las plazas traseras no será una de vuestras preocupaciones, pero sí puede serlo el maletero. En este sentido, el vehículo alemán dispone de 380 litros, 105 más que el nipón, al que le pasa factura la ubicación de la batería que alimenta el sistema eléctrico. Sin embargo, la calidad percibida y el cuidado por el detalle brillan con más intensidad en el Lexus. Nos comentas que te decantas por la versión 1.4 TSI de 125 caballos del Golf, asociada al cambio DSG de siete velocidades. Perfecto. Incluso nos atreveríamos a decir que con el 1.2 TSI de 110 CV tendrías de sobra para el uso que vas a darle, pero lamentablemente esta última variante no se puede combinar con la caja DSG.

Por su parte, no debes preocuparte por el funcionamiento del sistema híbrido del CT 200h, aunque lo hayas probado apenas unos kilómetros, como nos comentas. En este caso, la potencia alcanza los 136 caballos, gracias a la combinación de un motor de gasolina de 1,8 litros que arroja 99 CV y otro eléctrico que rinde 82 CV. Este último se alimenta gracias a la mencionada batería ubicada en el maletero, y se carga básicamente por efecto de la frenada regenerativa.

La ventaja de este sistema -el mismo que utiliza el Toyota Prius, que verás como taxi por las calles de Madrid- es que homologa un consumo menor, y su refinamiento de marcha es superior a la de su rival. En este caso, el cambio automático recurre a un variador continuo que se ajusta como un guante a la ciudad y alrededores. Otra cosa es en carretera, ya que si quieres ir rápido protagonizará una especie de 'efecto patinamiento' algo desagradable, y la sonoridad se incrementa severamente. Pero repetimos, para el uso que le vas a dar, el vehículo híbrido es idóneo. Incluso te permitirá afrontar alrededor de dos kilómetros circulando en modo eléctrico -hay que ser muy comedido y suave a la hora de pisar el acelerador-, acción muy beneficiosa, por ejemplo, cuando accedemos al garaje. Por lo tanto, la batalla del consumo -3,6 litros frente a 5,0- y del refinamiento la gana Lexus.

En el aspecto dinámico, el Golf es más ligero, puede incorporar amortiguadores controlados electrónicamente y equipa un cambio DSG más eficaz y rápido. Además, firma una mejores prestaciones.

Por último, el precio se decanta favorablemente hacia el Golf. La versión elegida 1.4 TSI DSG7 Advance cuesta 24.140 euros. El CT 200h Eco vale 22.900, pero el Executive se eleva hasta los 27.450 euros -tratamos de igualar el equipamiento de serie-. Además, son precios PVP, y en materia de descuentos promocionales Volkswagen parece ser más agresiva a pie de concesionario... En resumen, el Lexus se ajusta mejor a tu uso diario, pero es algo más caro; el Golf marca un equilibrio casi perfecto, guardas buenos recuerdos del modelo que tuviste 16 años y es el favorito de tu mujer... Parece una apuesta más segura.

CONSULTAS RÁPIDAS

HÍBRIDO EN SERIE O EN PARALELO

Nacho Palomares

Parece un hecho que la hibridación toma protagonismo poco a poco y se muestra como la solución intermedia más eficaz hasta que lleguen más vehículos eléctricos puros. Sobre tu cuestión, comentarte que la gran mayoría de los vehículos híbridos actuales recurren a la tecnología en paralelo, mediante la cual tanto el motor térmico como el eléctrico, o ambos a

la vez, están conectados a las ruedas motrices. En el caso de que sea un híbrido en serie, es el motor eléctrico el que mueve las ruedas, mientras que el térmico actúa como generador para producir energía y almacenarla en la batería.

NAVEGAR CON EL MÓVIL, PERO A QUÉ PRECIO

Luis Matallana

Es lógico que muchos conductores se decanten por utilizar su smartphone como GPS en el

coche, ya que los navegadores que incorporan los vehículos son mucho más caros. Basta con descargarnos una aplicación y nuestro móvil hará de navegador. Hasta ahora el problema es que 'tiráramos' de tarifa de datos, pero hay soluciones que evitan esto. Por ejemplo, Google Maps nos permite descargar el mapa con antelación y luego utilizarlo como GPS, paso a paso, sin necesidad de una conexión a Internet. Eso sí, no tendremos noticias del tráfico en tiempo real, como es lógico.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES OBLIGATORIO PASAR LAS REVISIONES DEL COCHE EN LOS TALLERES OFICIALES DE LA MARCA?

Tras la entrada en vigor del Reglamento de la Unión Europea 461/2010, se ha favorecido la libre elección del cliente del taller, así como la libre competencia entre talleres. De esta forma, el usuario podrá elegir pasar las revisiones en el taller que libremente escoja, sea o no oficial de la marca. No obstante lo anterior, ese taller debe poder acreditar que dispone de los medios técnicos y piezas necesarias y exigidas por la marca, para superar positivamente la revisión. El problema por ello puede venir para los servicios técnicos no vinculados a ninguna marca, si no están preparados para hacer tales revisiones, al no contar con los medios o autorizaciones necesarias para afrontarlas. Si esa revisión no se hiciera correctamente y ello pudiera afectar a la garantía de compra del vehículo, sería el cliente quien debería acreditar a la marca que la revisión realizada se ha hecho con todas las formalidades legales y por un taller habilitado para ello, sea o no oficial de la marca. Tengamos en cuenta que la garantía, duradera por un mínimo de dos años, solo en los seis primeros meses hace suponer que los defectos del vehículo son de origen, lo que implica que, cualquier fallo que tenga el coche pasado ese tiempo incumbe al cliente -no al establecimiento vendedor- probar que el defecto es de origen, aportando para ello los correspondientes peritajes. Cualquier intervención no autorizada por la marca en el vehículo durante los dos años de garantía puede ser 'la excusa ideal' para eludir esa garantía por parte del vendedor.

BUENA PREGUNTA

AL MENOS DEBE TENER UN AÑO

¿Qué garantía tienen los coches KMO?

RESPUESTA

Los vehículos 'Km 0' no son coches nuevos en puridad, pero por sus condiciones y prestaciones vienen resultando una buena opción habida cuenta que el precio es considerablemente más económico que el de un coche nuevo a matricular.

Por ese motivo, por no ser un vehículo 'nuevo' -que incluso puede llevar mucho tiempo matriculado-, aplicando la normativa vigente en materia de garantías, el establecimiento no está obligado a ofrecer al comprador una garantía de dos años, pero sí al menos una garantía de un año.

Esta garantía es aún más fuerte si se manifiestan defectos o cualquier otra falta de conformidad con la compra durante los seis primeros meses, pues el defecto se supone de origen. Pasado ese tiempo, si el establecimiento no colabora en ofrecerte esa garantía, es el cliente quien debe probar que el defecto es de origen, con el correspondiente informe pericial.

Durante ese tiempo La garantía debe exigirse al establecimiento vendedor. Solo puede reclamarse al fabricante cuando reclamar al vendedor fuera imposible o resulte una carga excesiva. Por ejemplo, cuando el establecimiento vendedor hubiera cerrado o hubiese quebrado.

La garantía se concreta en los siguientes derechos:

En un primer momento usted tiene derecho a optar por la reparación, no pudiendo exigirse la sustitución al no tratarse de un producto nuevo, como hemos explicado al principio. En caso de reparación, ésta debe cubrir la reparación de todos

SIN EL CONSENTIMIENTO DEL CLIENTE, NO LO PUEDE HACER

He ido a recoger mi coche al taller donde lo estaba pintando y me piden 100 euros más de lo acordado. ¿Qué debo hacer?

RESPUESTA

Si mientras la reparación el taller eventualmente detecta nuevas averías o defectos ocultos, deberá ponerlo en conocimiento del cliente y solo en el caso de que el cliente en el plazo máximo de 48 horas muestre su conformidad expresa, el taller podrá proceder a

los defectos de fabricación, la mano de obra, los desplazamientos, los partes y los materiales. Todo ello debe realizarse en un plazo razonable y sin mayores inconvenientes para el consumidor.

Si tras la reparación se manifiesta de nuevo el defecto, la ley de forma genérica permite pedir la rebaja del precio o la resolución del contrato. No obstante, es poco frecuente que en la compra de vehículos se admita esta alternativa de forma amistosa, de modo que únicamente suele admitirse en vía judicial para casos de fallos graves y reiterados del vehículo, que no admitan reparación y que puedan afectar a la seguridad en la conducción, en cuyo caso el comprador deberá acreditar, con el correspondiente informe pericial, estas circunstancias.

Además pueden reclamarse daños y perjuicios, siempre que quede acreditada la relación causa-efecto entre el defecto del artículo y los perjuicios sufridos, y se cuantifiquen los perjuicios.



realizar la reparación. Sin este consentimiento expreso del cliente, el taller no puede pretender cobrar una cantidad mayor alegando nuevas reparaciones. Por otra parte, únicamente podrán generarse gastos de estancia cuando, elaborado el presupuesto o reparado el vehículo, y puesto en conocimiento del usuario, éste no diga si acepta o no el presupuesto o proceda a retirar el vehículo en 3 días hábiles. Los gastos de estancia sólo procederán cuando el vehículo esté en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

BMW Z1, Lotus Elan y Mazda MX-5: cabrios para soñar

El Extra de Verano de Motor16 se abrió con 3 exclusivos roadster: BMW Z1, Lotus Elan y Mazda MX-5 eran objeto de deseo; además de divertidos 'juguetes'.

Hoy, cuando los híbridos y eléctricos siguen ganando terreno, es curioso encontrarnos con noticias como esta que anunciaba que Volkswagen ha-

bía puesto en marcha un proyecto junto a la Universidad de Zurich para crear un Golf híbrido, que combinará un motor diésel con uno eléctrico.



LA PORTADA

Nº 399

FECHA

15-6-1991

HABLAMOS DE

El Extra de Verano era el principal argumento de nuestra portada. Pero también había espacio para los nuevos modelos. En concreto, la primera toma de contacto con el Audi Cabrio y el Porsche Carrera RS. Y como novedad entre los superventas, el Renault 19 Turbodiésel.

Novedades de la semana eran dos modelos de toque muy deportivo: el nuevo Porsche Carrera RS, con 260 caballos y el Audi Cabrio, un elegante descapotable de cuatro plazas con un motor de 133 caballos.

Otra novedad era la versión turbodiésel del Renault 19, que con su motor de 93 caballos mejoraba prestaciones (183 km/h) y consumos

(solo 6,1 l/100 km a 120 km/h).

El Extra de Verano de Motor16 tenía tres protagonistas que comparábamos: BMW Z1 (8,5 millones y 170 caballos), Lotus Elan (6 millones y 165 caballos) y el genuino Mazda MX-5 (3,3 millones y 115 caballos). Eran juguetes de verano, aunque no sea precisamente esta época del año la ideal para disfrutarlos.



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

El Citroën ZX contra todos

El francés llegaba con ganas de guerra... Y se la iban a dar unos rivales -Fiat Tipo, Ford Escort, Opel Kadett, Peugeot 309, Renault 19 y Volkswagen Golf- a los que lo enfrentábamos.

Dos días antes de que el Parlamento sueco aprobará pedir la integración del país en la Unión Europea, Volvo decidía 'conquistar' el continente y presentaba el 850, la piedra an-

gular de la Volvo que hoy conocemos.

Había más novedades esta semana. Dos deportivos, cada uno en su estilo, como el Nissan Sunny GTI-R, con 220 caballos y ba-



LA PORTADA

Nº 400

FECHA

22-6-1991

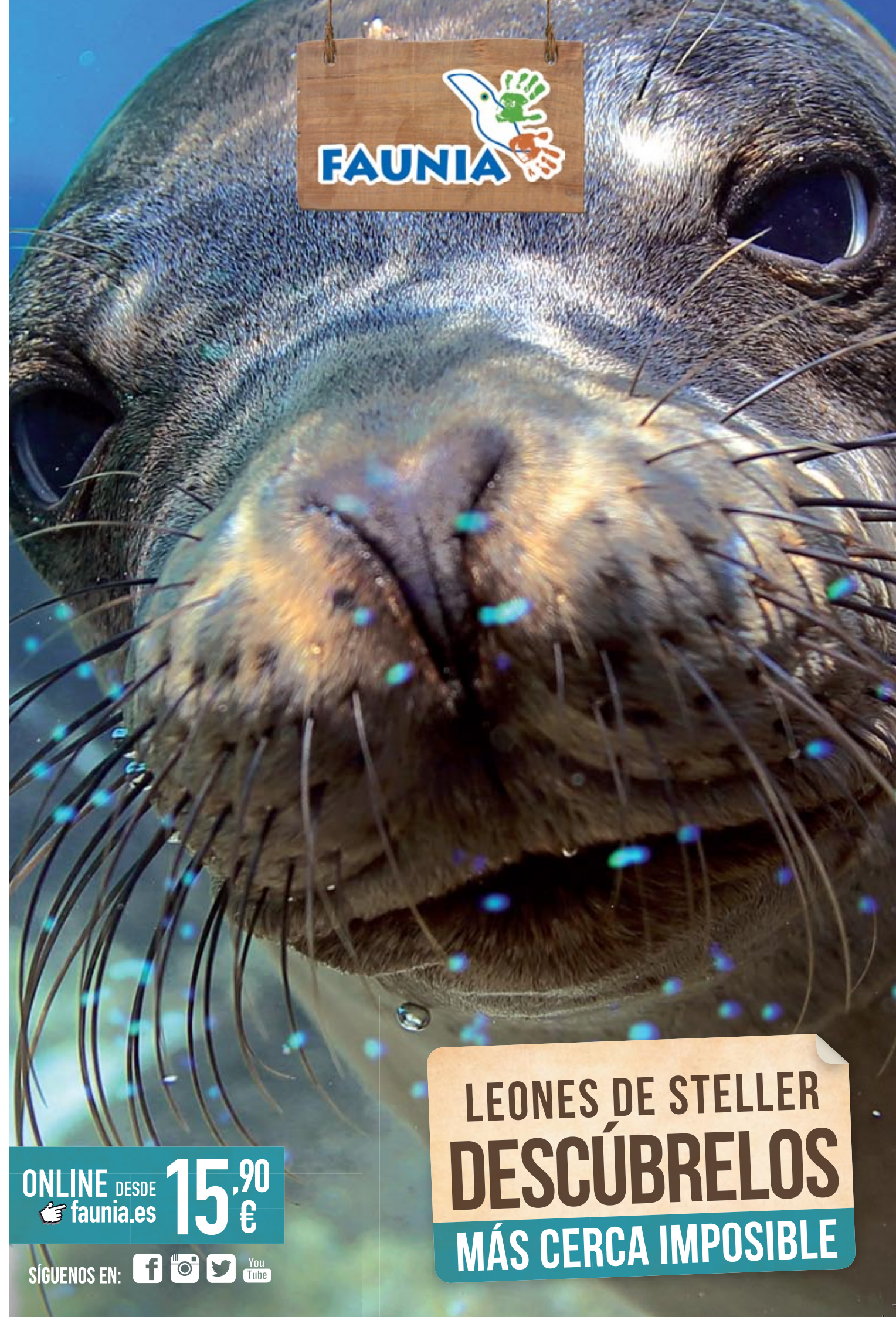
HABLAMOS DE

se para el coche con el que la marca competiría por el Mundial de Rallies Grupo A. El otro era un deportivo más cotidiano pero que hizo las delicias de miles de conductores: el Citroën AX GTI: 100 CV para solo 795 kilos de peso.

Pero el gran protagonista de la semana era el Citroën ZX, que en versión 1.4 con 75 caballos, lo enfrentábamos al Fiat Tipo 1.4 DGT (72 caballos),

Ford Escort 1.6 CLX (90 CV), Opel Kadett LS 1.4 (75 CV), Peugeot 309 GR (83 CV), Renault 19 GTS (80 CV) y Volkswagen Golf (75 CV). Ante tan dura competencia el francés oponía dos grandes argumentos: diseño y técnica.

Otro ZX, el Rally Raid con el que Ari Vatanen había ganado el París-Dakar, pasaba por nuestras manos para sentirnos 'Vatanen por un día'.



ONLINE DESDE faunia.es 15,90 €

SÍGUENOS EN:

LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE

Siempre conectado, también a tus negocios.



Ahora tienes un Passat Advance TSI 150 totalmente equipado por 25.200 €*.

Escribir un tuit, importar rutas, una call conference o mandar y recibir mensajes a todos tus contactos. Atiende todos tus asuntos sin soltar el volante del nuevo Passat, con todos los asistentes que necesitas y con Car-Net para estar siempre conectado a lo que quieras. **Nuevo Passat. Always On.**

Llantas aleación 17" · Navegador · Pantalla HD táctil · Servicios móviles Car-Net · Guide&Inform 3 años · Faros Full LED · Volante multifunción · Climatronic 3 zonas · Park Pilot · Front Assist



4 años de mantenimiento incluidos**



Volkswagen

Passat Advance 1.4 TSI ACT BMT 150 CV/ 110 kW: Consumo medio (l/100 km): 4,9. Emisión de CO₂ (g/km): 115.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 25.200 € para un Volkswagen Passat Advance 1.4 TSI ACT BMT 150 CV/ 110 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario, Plan PIVE y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales, un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Financiando con Volkswagen Finance EFC S.A. se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta el 31.07.2016 o finalización del Plan PIVE. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Passat Sport con equipamiento opcional.