

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.680 del 2 al 16 de agosto de 2016



RENAULT CLIO

Al volante



CARGADO DE NUEVOS ARGUMENTOS

Comparamos los Hyundai más familiares
Tucson, i40 o i30 CW
 ¿CUÁL INTERESA MÁS?



MOTORES DE 3 CILINDROS
 LA REVOLUCIÓN DE LA GASOLINA

29
 alternativas
 de 60 a 231
 caballos

Prueba



Audi A1 Sportback
 1.0 TFSI 95 CV

Prueba



DS3
 1.2 PureTech 130 CV

Prueba



Kia Cee'd
 1.0 T-GDI 120 CV

Bajo la lupa

GAMA SUV DE FORD
 EDGE, ECOSPORT Y KUGA



3 TODOCAMINO CON MUCHA PERSONALIDAD



Go Further

EDGE



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

Al detalle



LOS POKÉMON Y EL AUTOMÓVIL

La fiebre por el juego virtual está creando situaciones cuando menos sorprendentes. Desde los 'cazadores' que se lanzan por calles en dirección prohibida o andando por autovías, hasta un conductor que mientras viajaba con su Tesla autopilotado iba jugando con su smartphone en busca de los pequeños 'bichillos' o un conductor de Baltimore que se estrelló contra un coche de Policía mientras jugaba. Pero tal vez lo más sorprendente es que algunas marcas inviten a sus concesionarios a utilizar 'señuelos' en la aplicación para atraer clientes a sus tiendas. ¿De verdad pensarán vender así más coches?



LA PRODUCCIÓN, CON PASO FIRME

El sector del automóvil sigue siendo el gran creador de riqueza de nuestro país y nuestras factorías han conseguido en los primeros 6 meses del año colocar la producción en niveles que no se veían desde 2004. Más de 1,6 millones de coches fabricados entre enero y junio acercan más al objetivo de producir 3 millones de coches en 2017.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

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

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com

'Brexit'

La salida del Reino Unido de la Unión Europea provocará consecuencias que van a condicionar de forma notable el futuro de la industria automovilística.

El otro día, viajando en compañía de un amigo nos dio por especular sobre las posibles consecuencias del 'brexit' en el sector del automóvil. Hicimos una breve referencia al desconcertante resultado de un referéndum producto de la inacción de los políticos que nos han tocado en suerte en la Europa actual y nos adentramos en las diferentes incertidumbres de futuro. Por ejemplo, la de lidiar con las fluctuaciones en los tipos de cambio. Especialmente si tenemos en cuenta que la moneda británica ha llegado a retroceder tiempo atrás a niveles de hace 30 años. Esto, en principio ha penalizado más a los fabricantes japoneses por tener que enfrentarse con los tipos de cambio del yen, que está mucho más fuerte. Parecido puede ocurrir con los productores que construyen sus coches en euros y los tienen que vender en unas libras a la baja.

Todo esto tiene como consecuencia un encarecimiento del producto final y podría derivar en una subida de precios y pérdida de competitividad del mercado británico, segundo en ventas de Europa, con 2,6 millones de coches matriculados el pasado año. Otro apartado al que dedicamos el tiempo es a unos futuros aranceles que tendrían una penalización de más de un 10 por ciento por entrar en el mercado comunitario, algo que también

ocurrirá con los componentes, que según el tipo de pieza tendría que pagar entre un 2 y un 20 por ciento más. En este punto, recordamos que la industria del automóvil británica se sitúa en el cuarto lugar en Europa, al fabricar 1,6 millones de coches el año pasado, de los que exportaron casi el 80 por ciento, siendo la UE su principal destino, ya que absorbía el 60 por ciento de la producción. Nuestro país exportó en el pasado ejercicio al Reino Unido 363.500 unidades, valoradas en 4.400 millones de euros, según la patronal de fabricantes, ANFAC. No olvidemos que en las relaciones comerciales España-Inglaterra, la automoción es un puntal muy importante.

Ahora sólo queda esperar para que los gobiernos europeos clarifiquen la situación y negocien innumerables tratados, que en el mejor de los casos serán iguales a los que ya existen actualmente. Mientras, no hay mucho que las automovilísticas puedan hacer, aparte de adaptarse a una hoja de ruta que hoy por hoy, es inexistente. En resumidas cuentas, que añoraremos el presente por mucho que determinada prensa económica nos venda el futuro como un juego de estrategia. Dicho lo cual, sólo nos queda por añadir 'Dios salve a la Reina', porque tanto a los británicos como a los europeos no nos salva ni Dios.

Solo queda esperar que los gobiernos europeos clarifiquen la nueva relación con Gran Bretaña. Y mientras, las empresas automovilísticas tendrán que adaptarse a una hoja de ruta hasta ahora inexistente. Pero una cosa queda clara: añoraremos el presente

SUMARIO

Nº 1.680 • 2 al 16 agosto de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA

SUZUKI SX4 S-CROSS

La marca japonesa renueva su todocamino compacto, con nueva imagen y una apuesta por motores turbo, con el estreno de un motor tricilíndrico.

10.- TOP SECRET

Audi A8, BMW M5, Renault Mégane RS, Opel Insignia... Descubrimos, en pruebas, los futuros modelos.

12.- EN PORTADA

COMPARATIVA FAMILIARES HYUNDAI

Hyundai no tiene en su gama un monovolumen, pero el Tucson, el i40 y el i30 CW son alternativas perfectas para la familia. Las comparamos.

22.- CUATRO RUEDAS 3 CILINDROS: LA REVOLUCIÓN

Los motores de tres cilindros conquistan el mercado. Nada menos que 29 propulsores, entre 60 y 231 caballos se ofrecen en 92 modelos diferentes.

26.- AUDI A1 1.0 TFSI

Probamos el A1 con el motor 1.0 TFSI de 95 CV y cambio S tronic de siete marchas. Sabia combinación.

28.- DS 3 1.2 PURETECH 130 CV

El motor PureTech demuestra su suavidad y contundencia en el refinado DS3.

30.- KIA CEE 'D1.0 T-GDI

Con apenas un litro de cilindrada y 120 CV, este motor ofrece un magnífico rendimiento en el Cee'd.

32.- RENAULT CLIO

El Clio, el modelo más vendido de Renault, se actualiza con ligeros retoques estéticos y mayor equipamiento y más opciones mecánicas.

34.- FIAT 500 RIVA

Fiat y Riva colaboran para crear este coqueto 500 con inspiración marina y detalles únicos.

35.- SMART BRABUS

Puestos a punto 'by Brabus' y

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	26
CITROËN	44
DS	28
FIAT	34
FORD	36
HYUNDAI	12
KIA	30
RENAULT	32
SMART	35
SUZUKI	8



8



36



35



50



56

con 109 CV, estos Smart son los 'juguetes' más fieros para la ciudad.

36.- GAMA SUV DE FORD

Ford presume de una de las gamas SUV más completas y atractivas. Prácticamente cubre todas las necesidades gracias al urbanita EcoSport, al equilibrio que otorga el Kuga y a la excelencia y sello Premium que brinda el nuevo Edge.

44.- CITROËN C4 CACTUS, LA MODULARIDAD

Las múltiples posibilidades para

combinar colores, mecánica y acabados convierten el C4 Cactus en un vehículo único; un coche que rompe con lo establecido.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE AUTOBÚS LEYLAND TITAN DE LA EMT

Hemos probado un autobús Leyland Titan de 1957, la joya de la corona del museo de la EMT de Madrid. Conducirlo es un suplicio, pero también una experiencia única.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS RALLY DE LA SEDA

Un recorrido espectacular, con paisajes sorprendentes... 'La Ruta de la Seda' podría ser rival del Dakar.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Este es el 2% de una bicicleta

EL 2% NO ES NADA, HASTA QUE LE PONES NOMBRE Y APELLIDOS
El 2% de los conductores da positivo en controles de alcohol. Puede parecer poco, pero al menos 400 personas mueren cada año después de haber bebido.
Si bebes alcohol, no conduzcas.



Síguenos en...



Juegos Olímpicos de Río: los coches ya están listos

A pocos días de comenzar las Olimpiadas de Río de Janeiro, todo parece estar 'cogido con alfileres': infraestructuras sin terminar, instalaciones que cumplen a duras penas las condiciones de higiene... Un caos que no afecta al 'parque móvil' de los Juegos. Porque los 4.200 vehículos de todo tipo que Nissan, patrocinador oficial de los Juegos Olímpicos, ha entregado al comité organizador, harán que la movilidad de la familia olímpica funcione a la perfección. Ojalá también lo hagan el resto de apartados.



FORD GT 66 HERITAGE

Como homenaje al Ford GT que venció en las 24 Horas de Le Mans del 66, la marca norteamericana fabricará 500 ejemplares con motor 3.5 V6 EcoBoost de 600 caballos de potencia del nuevo GT. En la puerta luce el dorsal número 2 que llevaba el ganador.



BMW M5 'COMPETITION EDITION'

Con una potencia aumentada hasta los 600 caballos esta versión musculada del BMW M5 lleva de serie un cambio M de doble embrague y solo se fabricarán 200 unidades para todo el mundo.

HYUNDAI GENESIS G80

El Genesis actual pasará a llamarse Genesis G80 y su imponente presencia podría poner en aprietos a los mejores exponentes del segmento en el que no olvidemos las marcas Premium se llevan el gato al agua. Además la nueva berlina coreana estrenará un motor diésel de 2,2 litros de cilindrada y 205 caballos de potencia asociado a un cambio automático de 8 marchas.



▲ El nuevo buque insignia de Hyundai se llama Genesis G80.



Suzuki SX4 S-Cross

Sólo con motores turbo

Suzuki presentará en el Salón de París del próximo mes de octubre su renovado SX4 S-Cross con nueva estética, equipamiento mejorado, interiores más sofisticados y nuevas incorporaciones mecánicas en las que el turbo se vuelve el protagonista. El SX4 S-Cross estrena un frontal totalmente nuevo con una parrilla muy llamativa, nuevos faros y nuevas luces diurnas LED a partir del segundo nivel de acabado. En general el nuevo Suzuki presenta un aspecto mucho más agresivo, más cerca de

un todoterreno. Y para reforzar sus aspiraciones 'off road' el SX4 S-Cross seguirá contando con el sistema de tracción total Allgrip que siempre ha sido una garantía de eficacia fuera del asfalto.

En el interior el SUV japonés se pone al día con nuevos sistemas de infoentretenimiento, como una pantalla táctil de 7 pulgadas con función de cámara de visión trasera, conectividad USB, y las últimas opciones que permiten conectar el smartphone con el sistema del vehículo a través de

las aplicaciones Apple Car Play o Mirror Link.

A nivel mecánico el nuevo SX4 S-Cross se basa en la estrategia de 'Turbo-Only' ya que la gama de propulsores recurren exclusivamente a motores turbo. Dos motores de gasolina Boosterjet de 3 y 4 cilindros con 112 y 140 caballos y el diésel ya conocido de la marca, el 1.6 DDiS de 120 caballos que homologa un consumo de 4,1 l/100 km con cambio manual y tracción delantera o 4,6 si es el tracción total con cambio automático.



▲ El frontal del nuevo SX4 S-Cross es mucho más agresivo. Destaca la parrilla.



▲ El maletero mantiene la gran capacidad del modelo anterior. Se puede ampliar abatiendo los respaldos.



PARA PENSAR

5,12

millones de vehículos ha entregado el Grupo Volkswagen en la primera mitad del año

Sólo en el mes de junio se entregaron 883.400 coches con un incremento del 5,1 por ciento lo que sin duda ha contribuido a esta gran mejora.

EL PUNTAZO

BMW acaba de dar a conocer una única foto de su Serie 1 Sedán definitivo que pondrá a la venta inicialmente exclusivamente en el mercado chino. Más adelante llegará a Europa.



Startech Bentley Bentayga

Con **21.550 euros** en fibra de carbono

Los chicos del preparador alemán Startech se han llevado un Bentley Bentayga a su taller y en unas pocas semanas ha salido este 'aparato' repleto de piezas de carbono por valor de 21.550 euros. Recordemos que el todocamino británico es el más brutal por potencia con 608 caballos originales y por precio, de partida 241.500 euros. El cambio de aspecto con esta colección de piezas de carbono tiene el objetivo de no incrementar el peso del conjunto, ya eleva-

do con las 2,5 toneladas que pesa de serie. Pero la preparación del Bentayga puede ser infinita y su coste, muy elevado.



Audi A4 Allroad 2.0 TDI

Ahora también con **163 y 190 caballos**

Audi completa su oferta de motores para el A4 Allroad quattro con la incorporación del 2.0 TDI en sus variantes de 163 y 190 caballos. Así, la nueva versión de acceso a la gama con 163 caballos diésel y

cambio S tronic de 7 velocidades tiene un precio de 45.330 euros. En diciembre tomará el relevo como modelo de acceso un Allroad con el motor 2.0 TDI de 150 caballos y cambio manual de 6 marchas.



Lotus Elise Race 250

Mucho más **ligero y divertido**

El Elise Race 250 se ha aligerado al máximo gracias a una batería que pesa 10 kilos menos, unos asientos 6 kilos más ligeros y a unas llantas de aleación específicas. Con todo, el deportivo británico pesa

menos de 900 kilos. Y su equipo aerodinámico ejerce una presión contra el suelo de 155 kilos a 248 km/h. El Elise Race 250 tiene 246 caballos y promete diversión a raudales.

ABT AS4

53 caballos más por 3.000 euros

El preparador ABT especialista en el Grupo Volkswagen y en concreto en Audi ha puesto a punto este A4 Avant al que ha bautizado como ABT AS4. Se trata de un vehículo que no pasará desapercibido gracias a

su kit aerodinámico, a sus llantas específicas, a su color, pero sobre todo por su potencia. ABT ha aumentado el rendimiento del motor 3.0 V6 TDI de 272

a 325 caballos y la del motor de gasolina TFSI de 252 a 330 caballos. Esto tiene un coste de 2.990 euros en el caso del motor diésel y de 2.490 euros en el caso del motor TFSI de gasolina.





FOTOS ESPIA

◀◀ No llegará hasta 2017, pero Audi trabaja a fondo en el futuro A8, su berlina de representación.



AUDI A8

En Nürburgring se prueban deportivos pero también berlinas de representación como este Audi A8 que verá la luz en 2017. La cuarta generación de este imponente sedán se asienta sobre la plataforma MLB evo estrenada por el último Q7 y mucho más ligera. Además, esta base está preparada para alojar numerosas variantes mecánicas incluido un sistema híbrido enchufable.



FOTOS ESPIA

◀◀ El Jeep Wrangler Pickup con un camuflaje que obviamente no sirve para ocultar la marca y el modelo. La carrocería del Wrangler es inconfundible.



Jeep Wrangler

Por fin Jeep tendrá un modelo **pick up**

Jeep ha mareado la perdiz durante muchos años con la posibilidad de tener un modelo pick up y ahora podemos asegurar que el proyecto ya está en marcha porque nuestros chicos de Carpix han pillado in fraganti una unidad desde una posición elevada. El vehículo entrará en producción en 2018 y se basará en la próxima generación del Wrangler.

BMW M5

Le pillamos subiendo a **Sierra Nevada**

Con este camuflaje tan especial muy pocas veces visto en el frontal de un vehículo de test, hemos pillado al futuro BMW M5 subiendo a la estación de esquí de Sierra Nevada. La berlina deportiva de BMW llegará en 2017 con tracción total en opción y un motor V8 Biturbo que superará ampliamente los 600 caballos de potencia. Además, al basarse en una nueva plataforma más ligera, su peso se reduciría notablemente.

FOTOS ESPIA



▶▶ El BMW M5 de 2017 circulando por las carreteras andaluzas que suben a Sierra Nevada.



MERCEDES CLASE A

Sierra Nevada es lugar de concentración de modelos en desarrollo casi todo el año salvo los meses más duros de invierno. Y Mercedes es asidua a la carretera más alta de Europa, en este caso con el futuro Clase A que se encuentra en una fase de desarrollo muy avanzado. El compacto alemán recurre a una nueva plataforma más ligera MFA2 y a un tamaño similar al actual. Pero con este chasis el coche admitirá variados sistemas de propulsión, como un híbrido enchufable.



FOTOS ESPIA

▶▶ El trabajo de camuflaje cada día se vuelve más profesional. En este caso se ha querido disimular totalmente capó y parrilla.



FOTOS ESPIA



◀◀ Aunque está camuflado, el diseño del nuevo Micra cambia sustancialmente respecto al modelo actual.

Nissan Micra

Con la **plataforma** del futuro **Juke**

El nuevo Micra que se presente en el Salón de París del mes de octubre utilizará la nueva plataforma CMF B que también heredará el futuro Juke. A nivel diseño el nuevo Micra está muy influenciado por el Nissan

Sway Concept de 2015 y respecto al actual el salto es muy importante. La versión europea del nuevo Micra se fabricará en la planta de Renault en Flins, en Francia y contará con motores de 3 y 4 cilindros.



◀◀ El Range Rover Sport Coupé rodando al límite en el Circuito de Nürburgring. La bola de remolque se utiliza para las pruebas de arrastre.

FOTOS ESPIA



RANGE ROVER SPORT COUPÉ

Durante la segunda mitad del año que viene Land Rover está dispuesta a plantar cara a sus rivales del segmento Premium con un Range Rover Sport Coupé que rivalice con modelos de la talla del BMW X6, Mercedes GLE Coupé o con el inminente Audi Q6. El futuro Range Rover contará con un techo más inclinado estilo coupé, un diseño que a la marca le ha ido muy bien si tenemos en cuenta el éxito del Evoque.

OPEL INSIGNIA

El prototipo del Insignia ha ido perdiendo camuflaje hasta que los fotógrafos de Carpix le han sorprendido así, con unas formas ya muy a la vista y el casi obligatorio adhesivo blanco y negro para despistar. La segunda generación de la berlina de Opel tendrá una batalla 10 centímetros mayor y pesará 200 kilos menos que el actual. Habrá carrocería de 4 y 5 puertas y más tarde llegará el familiar.



FOTOS ESPIA

▶▶ En las fotos la que se supone que será la versión de cinco puertas con portón trasero. El coche será mucho más grande.



Renault Mégane RS

Con una potencia cercana a los **300 caballos**

Camuflado en una carrocería de Mégane GT ya rueda por las carreteras del sur de Europa un Mégane RS en pruebas cuya versión definitiva se presentará el próximo mes de marzo en el Salón de Ginebra.

El Mégane RS queda delatado por su salida de escape doble en posición central. En principio parece que el deportivo francés no llevaría tracción total y sí dirección a las cuatro ruedas.

▶▶ Según aseguraron algunos ingenieros en la presentación del Mégane, la versión RS no llevará tracción total.



FOTOS ESPIA



Tres alternativas al monovolumen

Hyundai, que ofreció en su día modelos como el Trajet o el Matrix, no parece creer ahora tanto en el concepto monovolumen. Pero en su gama hay muchas alternativas para el uso familiar, y aquí las enfrentamos. Tres formatos diferentes que, por cierto, recurren a motores diésel distintos.

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

En los últimos meses, Motor 16 ha enfrentado varios tríos de modelos de una misma marca para averiguar cuál se adapta mejor al uso familiar. Aquí 'se han visto

HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 136 TECNO	
PRECIO	32.015 €
Emissiones oficiales:	127 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Amplitud y funcionalidad. Ciertas aptitudes 'off road'. Equipo de serie y opciones. Motor de más cilindrada.	- Frenada algo larga. Comportamiento menos eficaz. Altura al suelo justa. Mayor gasto. Menor descuento.

las caras' los Renault Mégane ST, Scénic y Kadjar, los Volkswagen Golf Variant, Sportsvan y Tiguan, o los Dacia Dokker, Duster y Lodgy; y en todas las pruebas hallábamos un SUV y un monovolumen entre las posibilidades de elección. Pero este último tipo de vehículo no acude a la cita en el caso que nos ocupa porque, sencillamente, no existe. Hyundai sí ofrece el ix20 –4,12 metros de longitud y maletero de 440 litros– como alternativa funcional a los utilitarios clásicos –su antecesor, el Matrix, dejó de venderse en 2010–, pero no cuenta en la gama con un monovolumen familiar de talla media, pues el Trajet no tuvo relevo al final de sus días, allá por 2008. Y es curioso, porque el constructor 'hermano', Kia, comercializa el Carens.

Explicado eso, conviene dejar claro también que en los concesionarios de Hyundai hay mucho donde elegir si ne-

cesitamos un modelo familiar, pues hay SUV de diversos tamaños, un par de 'rancheras'... Hemos aprovechado la ausencia de un monovolumen para meter en la batalla una berlina clásica como el i40 Sedán, recientemente actualizado; aún

HYUNDAI i40 1.7 CRDi 141 DCT7 TECNO	
PRECIO	32.445 €
Emissiones oficiales:	125 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Motor moderno. Cambio DCT7 con levas. Amplitud. Confort general. Estabilidad. Equipo de serie. Consumo.	- Maletero sin portón y pasillo entre maletero e interior estrecho. Frenada algo larga. Precio. Pocas opciones.

sabiendo que, por el mismo precio, sería más lógico el i40 CW, de perfil familiar. Pero nos atraía el duelo entre un compacto familiar como el i30 CW, un SUV de talla media como el Tucson y el citado i40 Sedán, representante de esos modelos tricuerpo, con maletero separado, que muchos españoles siguen prefiriendo.

Al margen de las propias formas de los tres vehículos –decir, como anécdota, que mucha gente confundía por detrás al i30 CW con el Peugeot 308 SW–, las primeras diferencias evidentes tienen que ver con el tamaño de nuestros protagonistas: los casi 4,75 metros del i40 hacen parecer 'manejables utilitarios' a i30 CW y Tucson, que miden 4,49 y 4,48 metros, respectivamente. Un detalle a valorar por los que se muevan mucho por la ciudad o ten-



▲ El portón trasero marca diferencias en cuestión de practicidad. El i40 Sedán no lo equipa, pero sí el i40 CW, su variante familiar.

gan una plaza de aparcamiento 'made in Spain'. Y como el i30 CW también es 'bajito', le damos el premio al más urbano y al más fácil de estacionar. Maniobra esta, por cierto, para la que están bien dotados los tres Hyundai comparados, pues todos equipan cámara de visión trasera y sensores de proximidad –delante y detrás en i40 Tecno y Tucson Tecno, y sólo detrás en el i30 Go Plus–.

Ya que mencionamos los niveles de acabado enfrentados, aprovecharemos para una primera crítica: si queremos un i30 CW con el motor diésel 'gordo' sólo hay la completa versión Go Plus, y ocurre algo parecido con el i40 Sedán, que con el motor 1.7 CRDi de 141 CV –tam-

HYUNDAI i30 CW 1.6 CRDi 136 DCT7 GO PLUS	
PRECIO	28.390 €
Emissiones oficiales:	115 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Precio más bajo. Maletero amplio y funcional. Tamaño exterior compacto. Estabilidad. Equipo de serie. Caja DCT.	- Sin levas en el volante. Consumo alejado del oficial. Sin salidas de aire detrás. Interior algo más estrecho.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Una vez más el todocamino cede ante la versatilidad, ligereza y precio de un compacto familiar. Desde luego si se va buscando un coche alto e incluso la tracción total damos luz verde al todocamino a un comprador que tendrá las cosas muy claras. Sin embargo ante la duda y si se busca un coche práctico, más ligero, que pase menos por la gasolinera y que se desenvuelva de una forma más ágil, el elegido es i30 CW, que además es 4.000 euros más barato. A caballo entre ambos se encuentra el i40, una berlina muy competitiva dirigida sin embargo a otro tipo de público más clásico.





EL I30 CW, EL MÁS COMPACTO
ES 26 CENTÍMETROS MÁS
CORTO QUE EL I40 Y 15
MÁS BAJO QUE EL TUCSON.
COMO TAMBIÉN ES EL MÁS
ESTRECHO, SE ADAPTA
MEJOR A USOS URBANOS
CONSUMEN CASI LO MISMO
EL GASTO REAL MÁS BAJO
HA SIDO EL DEL I40, CON 6,7
LITROS DE MEDIA



◀ El i30 CW ofrece el mayor de los tres maleteros: 528 litros, ampliables a 1.642 si abatimos la segunda fila. Debajo incluye una rueda tipo galleta.



◀ El i40 Sedán no tiene portón, pero sí un buen maletero: 505 litros. Y rueda de emergencia. El pasillo que comunica con el habitáculo debería ser más diáfano.



◀ Maletero de 513 litros en el Tucson, y de 1.503 al abatir el respaldo trasero. La rueda de repuesto es 'de verdad', pero de medida distinta a las otras cuatro: 215/70 R16.

bién el más 'gordo'—contempla dos acabados—Teco y Style—, pero sólo el primero si preferimos cambio automático. ¿Y el Tucson? Pues hay más para elegir—Klass y Tecno para las versiones 4x2 de cambio manual, y Tecno y Style para los 4x4 y los automáticos—, a lo que añadimos otra virtud: hay más opciones para personalizar el equipamiento de nuestro coche que en el i30 CW y el i40, cuyas dotaciones vienen prácticamente cerradas.

Los mejor equipados de serie son el Tucson y el i40, pero con el i30 cerca, lo que da cierta ventaja a éste al calificar la relación precio/equipamiento, pues el i30

CW 1.6 CRDi 136 con caja DCT7 y acabado Go Plus cuesta 28.390 euros, cifra que con la actual promoción de 4.793 euros se queda en 23.597 euros, y en 22.597 si aceptamos la financiación Cinking Credit. Los 32.445 del i40 Sedán 1.7 CRDi 141 con caja DCT7 y nivel Tecno bajan ahora 3.893 hasta situarse en 28.552 euros, y en 27.352 con Cinking Credit; mientras que los 32.015 euros que cuesta el Tucson 2.0 CRDi 136 4x2 Tecno se benefician ahora de un descuento de sólo 827 euros—a mayor demanda, menor rebaja—que le dejan en 31.188 euros, o en 29.988 si nos acogemos al Cinking Credit. Como vemos,

comprar SUV sale ahora caro, y de ahí que hayamos 'limitado' su coste eligiendo una versión sin tracción total y sin transmisión automática.

Y en este capítulo, otra aclaración: si elegimos un Tucson 4x2 automático—con la moderna DCT7 de doble embrague—, bajo el capó viene ya el moderno 1.7 CRDi de 141 CV usado en el i40, mientras que si queremos un Tucson 4x4 automático recurre al 2.0 CRDi 136 y a un cambio clásico de convertidor, con seis marchas.

Presentados los contendientes, vayamos con la 'pelea' propiamente dicha. Y empezaremos midiendo los tres interior-



res para saber cuál acoge mejor a cinco personas y su impedimenta. En lo que se refiere al habitáculo, i40 Sedán y Tucson llaman la atención por su amplitud, y cuesta establecer un ganador, pues sus cotas son parecidas: más o menos la misma anchura delante y empate 'al milímetro' en la segunda fila, dos centímetros extra a favor del i40 en el espacio para las piernas detrás pero más altura al techo en el Tucson... Y aunque el SUV de Hyundai no presenta un túnel central muy voluminoso, el del i40 levanta todavía menos.

No nos olvidamos del i30 CW, que también presume de amplitud entre los vehículos del segmento compacto; pero ser el más estrecho de los tres 'hermanos' y tener también menos batalla—su distancia entre ejes es de 2,65 metros, contra los 2,67 del Tucson y los 2,77 del i40—le pasa factura. Comparado con el Tucson, hay 4 centímetros menos de anchura delante y 3,5 menos detrás—parece poca diferencia, pero es decisiva al 'acoplar' tres adultos—, mientras que también hay 3,5 centímetros menos para las piernas en la segunda fila con un conductor de 1,75 al volante. Ojo, porque en el i30 CW no van mal dos adultos y un chaval, pero irán más cómodos en el Tucson o en el i40 Sedán.

En cuanto a espacio para equipaje, el orden se invierte: 528 litros en el i30 CW—un i30 'normal' ofrece sólo 378 litros—, 513 en el Tucson y 505 en el i40 Sedán, único sin portón, lo que resta funcionalidad. El i40, pese a tener el maletero separado, sí equipa respaldo abatible por secciones 60:40, aunque el pasillo que comunica con la zona de pasajeros—88 centímetros de ancho y 39 de alto—debería ser un poco más diáfano. Si buscamos versatilidad, mejor apuntar al i40 CW o a los otros dos Hyundai aquí probados: el i30 CW alcanza los 1.642 litros de capacidad



BIEN ACABADOS LOS TRES MODELOS PRESENTAN UNA CALIDAD NOTABLE. HYUNDAI APUESTA POR INTERIORES PRÁCTICOS Y ORDENADOS



◀ La versión Go Plus del i30 CW tiene un completo equipamiento: climatizador bizona, pantalla táctil con navegador, cámara de visión trasera... Pero a pesar de que su cambio DCT7 es muy moderno, no tiene levas en el volante.

al abatir la segunda fila, y 1.503 litros el Tucson, único con rueda de repuesto 'de verdad', aunque monta una 215/70 R16, cuando las otras cuatro son 225/60 R17. En cambio, i30 e i40 apuestan por ruedas 'de emergencia', siempre mejor solución que el kit reparapinchazos.

Si tocamos el asunto del acabado, lo primero que hay que hacer es reconocer el progreso de los productos de Hyundai en los últimos años. Se usan mejores materiales, hay mejor ensamblaje y, sobre

todo, el aspecto es más refinado y tecnológico, a lo que contribuye un diseño moderno y ordenado. Todo cae donde debe y cada pequeño detalle parece estar tratado con gusto: el tacto de los botones, el tono de iluminación, el gran número de huecos donde colocar cosas... Y eso es extensible a los tres: desde el i30 hasta el Tucson, aunque el i40, a nuestro juicio, aparece un escaloncito por encima.

Sin embargo, están lejos aún de los productos 'premium'. En el Tucson, que des-

taca por su baja rumorosidad y el buen filtrado de la carretera, se echan de menos unos plásticos interiores aún más robustos y lujosos, y en nuestro i40 percibíamos algún ruidillo parásito sobre mal firme, así como una sonoridad 'de fondo' que no llega de ningún sitio en concreto, pero que obliga a elevar el volumen de la radio al avivar el ritmo de marcha. Lo percibimos ya en el nuevo Kia Optima –ver n° 1.671–, con el que comparte plataforma y mecánica el i40, y aquí lo hemos vuelto a notar, quizás de manera más amortiguada. En cuanto al i30 CW, debe hablarse de confort y terminación correcta, aunque le hemos medido la sonoridad más alta, quizás porque su motor 1.6 CRDi también es más ruidoso. En ese sentido, nos ha gustado el silencio general del 1.7 CRDi usado en el i40 y el del 2.0 CRDi del Tucson.

No deja de resultar curioso que Hyundai emplee tres mecánicas diésel diferentes para ofrecer cifras de potencia análogas. La del i30 es la más veterana, pero empuja con ganas, pues extrae 136 CV y 30,6 mkg de un 1.6–1.582 centímetros cúbicos exactamente– está muy bien.



◀ El i40 Tecno también presume de una generosa dotación, y suma levas de cambio –monta el DCT7 de doble embrague– en el volante. Hay tres programas de conducción.

Sin embargo, nos gusta más el motor del i40, un moderno 1.7–1.685 cc– que rinde 141 CV y, sobre todo, entrega un par de 34,7 mkg, empuje añadido que viene muy bien para camuflar los kilos extra –184 más que el i30 CW– del i40 Sedán.

Quizás también para camuflar su mayor peso –otros 5 kilos más que el i40– y, sobre todo, su peor aerodinámica –es el más alto de los tres y el de peor índice Cx–, la firma coreana recurre en el Tucson a un 2.0 que le sienta de cine. Fue precisa-

mente el protagonista de nuestro reciente test de 50.000 kilómetros con el SUV de Hyundai, que superó 'sin despeinarse', y encierra gratas sorpresas, como un par máximo de 38,1 mkg entre 1.500 y 2.500 vueltas –justo el régimen que usamos más en el día a día– o una potencia máxima de 136 CV... ¡desde sólo 2.750 rpm! Sus rivales necesitan girar a 4.000 rpm para erogar una potencia similar.

¿Cómo se traduce todo esto en la carretera? Pues a base de jugar con tres mo-



◀ Para no disparar el precio, en el Tucson hemos elegido la versión 4x2 de cambio manual, también con nivel Tecno. Como en el i30, la dureza de la dirección se configura.

tores distintos, Hyundai ha conseguido modelos de prestaciones bastante parecidas con independencia de la forma de la carrocería, del peso o, incluso, de la transmisión que equipen. O sea, que éste no será el motivo para decidirse por uno u otro. Acelerando desde parado, el ligero i30 CW toma ventaja –la medición de 0 a 50 km/h deja claro dónde penalizan los kilos extra a i40 y Tucson–, pero sus rivales no quedan lejos. Además, al afrontar maniobras de adelantamiento el i40 es el más



Ser el más ligero de los tres modelos y 'bajito' –sólo es 3 centímetros más alto que el i40– da cierta ventaja al i30 CW al negociar curvas cerradas. Y sus 225/45 R17 ayudan. La frenada es correcta, sin más.



El i40 Tecno lleva neumáticos 205/60 R16, algo 'justitos' para la berlina coreana. Preferimos los 225/45 R18 –nada incómodos, aunque apenas mejoran la frenada– de la versión Style empleada para la sesión fotográfica.



La actitud general en curva del Tucson es noble y segura. Pero al límite –o al frenar–, el peso, su mayor altura y unos neumáticos con más perfil –225/60 R17– le penalizan un poco.

EL 'AS' DEL TUCSON EN ASFALTO, EL SUV DE HYUNDAI PUEDE SEGUIR EL RITMO DE SUS HERMANOS. PERO ES EL ÚNICO PARA USO 'OFF ROAD'

► El i30 es amplio, pero no deja de ser un compacto, y eso se nota en el interior: tanto delante como detrás es entre 3 y 4 centímetros más estrecho que sus 'hermanos', y ofrece menos hueco para las piernas en la segunda fila, donde no incluye salidas de aireación.



► El i40 destaca por su amplitud, pues es tan ancho como el Tucson –146 centímetros delante y 134,5 detrás– y es el que ofrece más espacio para las rodillas en la fila posterior: 77,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante. La altura al techo detrás, correcta.



► No es el más amplio, aunque sí el mejor aprovechado, pues su carrocería es la más corta –un centímetro menos que el i30 CW– pero es tan ancho como el i40 y ofrece 75,5 centímetros para las piernas detrás. Hay, además, mayor altura al techo que en el i40.



metros para detenerse desde 120 km/h. De dirección van mejor, tanto por precisión como por ofrecer ajuste de asistencia: en el i30 podemos elegir entre los modos Normal, Comodidad y Deporte, y entre Normal y Deporte en el Tucson, mientras que el i40, gracias a la función Drive Mode, permite escoger entre Normal, Eco y Sport para ajustar la dirección, el tacto del acelerador, las leyes del cambio... En conjunto estamos ante tres modelos nobles, eficaces y muy seguros, pese a que ninguno nos parezca un referente en materia de estabilidad dentro de sus respectivos segmentos.

No acabaremos sin destacar las posibilidades 'off road' del Tucson, ausentes en los otros dos modelos y que los clientes más aventureros valorarán. Pero la altura libre al suelo del SUV coreano es un poco justa –17,2 centímetros, cuando el i30 CW ya tiene 14–, de modo que conviene elegir bien los trayectos lejos del asfalto, sobre todo en versiones sin tracción 4x4.



EL DETALLE

HYUNDAI i40 CW

Una cuarta alternativa de lo más interesante

¿Compacto familiar, berlina de tipo sedán o SUV de talla media? Esa era nuestra prueba comparativa, pero Hyundai da otras soluciones a quienes buscan un vehículo de cinco plazas para la familia. Y entre ellas destaca el i40 CW, que no podrá circular por caminos como un Tucson ni aprovechar pequeñas plazas de aparcamiento como el i30 CW, pero nos parece la opción más atractiva en la gama coreana. Porque cuesta exactamente lo mismo que el i40 Sedán, y en sus 478 centímetros de largo –sólo 3 más que la variante tricuerpo– ofrece un maletero de 553 litros ampliable a 1.719 si abatimos la fila trasera. Además, tiene portón, y sus prestaciones y consumos apenas varían respecto al 4 puertas.



ágil de los dos modelos automáticos, pues gracias a sus desarrollos más cortos tarda 9,1 segundos en pasar de 80 a 120 km/h, por los 9,6 del i30. Esperábamos 'cronos' algo mejores de unos motores con más de 30 mkg y alrededor de 140 CV, pero la caja DCT7 apuesta más por la suavidad en la transición entre marchas que por la rapidez o la deportividad. Y puestos a criticar, nos gustaría que engranase séptima incluso si eso supone dejar el motor por debajo de 1.300 rpm, porque llaneando o bajando eso no es malo.

Cerramos el capítulo de las prestaciones resaltando el brío del Tucson, cuyo 2.0 CRDi 136 genera recuperaciones voluntaristas y seguras: de 80 a 120 km/h tarda sólo 7,4 segundos en cuarta y 8,4 en quinta, anotándose un triunfo parcial sobre los dos 'bajitos'. Meritorio.

Y el SUV de Hyundai remata la faena

SI ME LO QUIERO COMPRAR

i30 CW 1.6 CRDI 136 GO PLUS

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,58 euros/km. Coste por km total: 0,70 euros/km.

SEGURO

A terceros: 317,69 euros/año. A todo riesgo: 472,56 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

HYUNDAI

Hyundai Motor España S.A. C/ Quintanapalla, 2. 28050 Madrid. Teléfono: 913 605 260

RED DE POSVENTA

190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje

www.hyundai.es

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

i40 1.7 CRDI 141 TECNO

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,66 euros/km. Coste por km total: 0,79 euros/km.

SEGURO

A terceros: 309,39 euros/año. A todo riesgo: 477,04 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

HYUNDAI

Hyundai Motor España S.A. C/ Quintanapalla, 2. 28050 Madrid. Teléfono: 913 605 260

RED DE POSVENTA

190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje

www.hyundai.es

TUCSON 2.0 CRDI 4X2 TECNO

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,65 euros/km. Coste por km total: 0,80 euros/km.

SEGURO

A terceros: 368,22 euros/año. A todo riesgo: 579,90 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

HYUNDAI

Hyundai Motor España S.A. C/ Quintanapalla, 2. 28050 Madrid. Teléfono: 913 605 260

RED DE POSVENTA

190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje

www.hyundai.es

con un consumo real ajustado, pues le hemos medido 7,2 l/100 km en nuestro recorrido con mucha autovía y bastante ciudad. Es el que más gasta, pero tampoco parece una diferencia desequilibrante, pues el i30 CW registró en ese mismo recorrido 6,9 l/100 km, y 6,7 l/100 km el i40, que también ha sido una agradable

sorpresa y se beneficia de una depurada aerodinámica: Cx de 0,28. Además, sus 70 litros de depósito garantizan la mayor autonomía entre repostajes.

Nuestro análisis termina con el comportamiento, y aprovecharemos para destacar que ninguno nos ha entusiasmado por su frenada, pues los tres rondan los 55

FICHA TÉCNICA

	i30 CW	i40	TUCSON
MOTOR	1.6 CRDi 136	1.7 CRDi 141	2.0 CRDi 136
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.582	1.685	1.995
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máx. (CV/rpm)	136 / 4.000	141 / 4.000	136 /2.750-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,6/1.750-2.500	34,7/1.750-2.500	38,1/1.500-2.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 marchas	Automática, 7 marchas	Manual, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	64,6 km/h (7ª)	57,2 km/h (7ª)	55,6 km/h (6ª)
DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95	2,9	2,8
Diámetro de giro (m)	10,6	10,9	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados (280 mm) / Discos (262mm)	Discos ventilados (320 mm) / Discos (300 mm)	Discos ventilados (305 mm) / Discos (302 mm)
SUSPENSIÓN			
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente, paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabiliz.	Independiente, paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabiliz.	Independiente, paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabiliz.
RUEDAS			
Neumáticos	225/45 R17	205/60 R16	225/60 R17
Marca	7,0J x 17 pulgadas	7,0J x 16 pulgadas	7,0J x 17 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.415	1.599	1.604
Capacidad del depósito (l)	53	70	62
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,40 kg/CV	11,34 kg/CV	11,79 kg/CV
Índice aerodinámico Cx	0,32	0,28	0,33



EQUIPAMIENTO

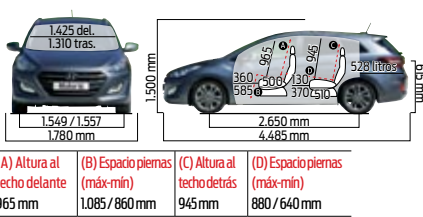
	i30 GO PLUS			i40 TECNO			TUCSON TECNO		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Instrumentación configurable		▼			▼			▼	
Sensor de lluvia y luces	▲			▲			▲		
Pantalla central táctil a color	▲			▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲			▲		
Regulador/limitador velocidad	▲			▲			▲		
Ajuste eléctrico asiento conductor		▼			▼			▼	
Respaldo posterior abatible 60:40	▲			▲			▲		
Navegador	▲			▲			▲		
Tapicería de cuero		▼			▼			▼	
Faros de xenón o LED		▼			▼				▶
Acceso y arranque sin llave		▼		▲			▲		
Climatizador automático bizona	▲			▲			▲		
Dirección asistida regulable	▲				▼		▲		
Programas de conducción		▼		▲				▼	
SEGURIDAD									
Aviso de ángulo muerto		▼			▼				▶
Reconocimiento de señales		▼			▼		▲		
Alerta cambio involuntario carril		▼			▼		▲		
Alerta por cansancio		▼			▼			▼	
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Airbag rodilla para conductor		▼		▲				▼	
Airbag laterales delanteros	▲			▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼		▲				▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲			▲		
Control estabilidad / tracción	▲			▲			▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲			▲			▲		
Rueda de repuesto	▲			▲			▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada emergencia en ciudad		▼			▼				▶
Cámara de visión trasera	▲			▲			▲		
Asistente de salida en cuesta	▲			▲			▲		
Sensores parking delanteros		▼		▲			▲		
Sensores parking traseros	▲			▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

HYUNDAI i30 CW GO PLUS

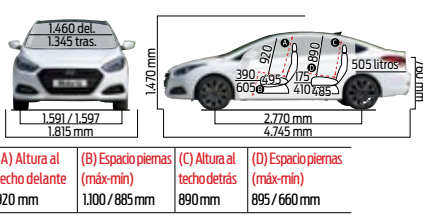
Pintura metalizada: 450.

MEDIDAS



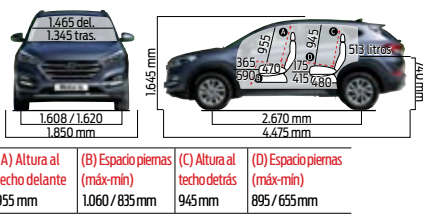
HYUNDAI i40 TECNO

Pintura metalizada: 490. Techo solar panorámico eléctrico: 1.000.



HYUNDAI TUCSON TECNO

Pintura metalizada: 450. Pintura Blanco Polar: 200. Techo solar panorámico eléctrico: 990. Pack Safe (aviso de colisión frontal con frenado automático de emergencia AEB, control de ángulos muertos BSD y faros delanteros LED): 1.800. Pack Sky-Safe (techo y Pack Safe): 2.790.



BANCO DE PUEBRAS

	i30 CW 1.6 CRDi	i40 1.7 CRDi	TUCSON 2.0 CRDi
VELOCIDAD MÁXIMA	197 KM/H	203 KM/H	186 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,3	17,7	18,2
De 0 a 50 km/h	3,4	4,0	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (10,2)	10,7 (10,8)	11,7 (10,6)
Recorriendo (metros)	177	175	198
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª/D	15,6	15,6	16,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	18,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	-	-	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/D	30,9	30,6	31,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	34,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	-	-	35,9
De 80 a 120 km/h en 4ª/D	9,6	9,1	7,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	-	8,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	-	-	12,0
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+ 4 %	+ 3 %	+ 4 %

CONSUMOS

EN CIUDAD

A 23,1 km/h de promedio	6,9	6,9	7,3
-------------------------	-----	-----	-----

EN CARRETERA

A 90 km/h de cruceo	5,6	5,6	6,0
Conducción dinámica	8,9	9,7	10,3

EN AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo	7,4	7,0	7,6
A 140 km/h de cruceo	8,2	7,7	8,5

Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9	6,7	7,2
--	-----	-----	-----

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	768	1.044	861
-----------------------	-----	-------	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	5,1	5,4	5,6
Ciclo extraurbano	4,0	4,5	4,4
Ciclo mixto	4,4	4,8	4,8

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h	13,7	13,3	13,8
A 100 km/h	37,3	36,6	37,8
A 120 km/h	54,7	55,0	56,0

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)

Al ralentí	46,0	41,9	43,4
A 60 km/h	63,6	61,9	60,7
A 90 km/h	66,1	65,1	65,7
A 120 km/h	70,3	69,8	68,9
A 140 km/h	73,7	72,9	71,0

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	i30 CW	i40	TUCSON
TECNOLOGÍA	7,5 Su motor es más veterano, y no ofrece levas para el cambio DCT7 En cuanto a asistentes de conducción, bien pero no está a la última.	8,0 Tiene el motor diésel más moderno y su cambio DCT7 aparea levas. Buen equipo de seguridad, pero pocos asistentes en el Tecno.	8,5 Al SUV le damos ganador porque ofrece dos tipos de tracción, varias cajas de cambio... Y equipa de serie muchos asistentes.
	8,0 Ser el más ligero con diferencia le otorga ventaja al negociar curvas. Es más deportivo, pero su frenada resulta algo larga.	7,5 Es más largo, y parece más aplomado en vías rápidas. Pero en zonas de montaña acusa algo el peso y su frenada no pasa de correcta.	6,5 Es noble y eficaz, pero es el más pesado y el más alto, y eso se nota al afrontar vías tortuosas. Las distancias de frenada más largas.
COMPORTAMIENTO			
PRESTACIONES	7,5 Es el que mejor acelera desde parado, y su motor tiene buen par a bajo régimen. Pero las recuperaciones decepcionan un poco.	7,5 Como ronda la tonelada y media, la aceleración es buena, sin más. Y las recuperaciones van en idéntica línea. ¿Iría mejor con el 2.0 CRDi?	7,5 Le empatamos con sus rivales porque el 2.0 CRDi, de generoso par, camufla bien su peso y su peor aerodinámica. Notable en agilidad.
SEGURIDAD	8,0 Como sus 'hermanos', recibió las 5 estrellas de EuroNCAP, máxima nota posible. Y tiene un completo equipo de serie en ese apartado.	8,5 Su dotación es aún más completa –airbag de rodilla para el conductor, por ejemplo– que la del i30, y tiene 5 estrellas EuroNCAP.	8,5 Aunque equipa menos airbag que el i40, el Tucson contrarresta con una gran dotación de asistentes. Y mereció 5 estrellas.
HABITABILIDAD	7,5 La zona de pasajeros es algo más pequeña que la de sus rivales, pero tiene el maletero más grande y es muy práctico en general.	8,0 Habitación muy amplia y maletero de 505 litros, aunque ahí ocupa la tercera plaza. No tiene portón y su borde de carga va alto.	8,5 Su interior es tan amplio como el del i40 y tiene un maletero de 513 litros con el práctico portón. Túnel de transmisión algo elevado.
CONSUMO-PRECIO	9,0 Con la promoción actual y financiándolo sale por 22.597 euros. No gasta tan poco como se anuncia, pero se queda cerca del i40.	7,5 Ha sido, contra pronóstico, el más ahorrador. Está bien equipado, y con el descuento y acogiéndonos al Cinking Credit sale por 27.352 euros.	6,5 Es el más equipado de los tres, pero hay poco descuento y sale más caro: 29.988 euros. No gasta mucho, pero sí 'bebe' algo más.

CONCLUSIÓN

HYUNDAI i30 CW

7,9 El Golf Variant ganó a Tiguan y Sportsvan, y el Mégane ST venció a Kadjar y Scénic. Del mismo modo, el i30 CW se ha impuesto a sus 'hermanos' de Hyundai gracias a su maletero y su funcionalidad, a correctos niveles de gasto y prestaciones, y a su bajo precio real: 4.755 euros menos que el i40.

HYUNDAI i40 SEDÁN

7,8 Costando en la práctica casi 5.000 euros más que el i30 CW, perder sólo por una décima dice mucho en favor del i40 Sedán, que es amplio, refinado, está bien equipado y es el que menos gasta y más lejos llega entre repostajes. Si hubiésemos comparado el i40 CW, que cuesta lo mismo...

HYUNDAI TUCSON

7,7 Alguno se preguntará por qué no ganan en estas pruebas los vehículos 'de moda'. Hay que reconocer a los SUV muchas virtudes, como posición elevada 'dominante' o cómoda accesibilidad, pero el peso y la altura pasan factura en varios capítulos. No obstante, al Tucson le perjudica sobre todo el precio final.

BMW HA SIDO LA MARCA PREMIUM QUE MÁS HA ARRIESGADO AL MONTAR 3 CILINDROS EN MODELOS COMO EL SERIE 3, EL X1 O EL i8



Fuerza 3

Los motores de 3 cilindros de gasolina son cada vez más habituales y ya no se limitan a modelos urbanos de pequeño tamaño o a potencias reducidas. Ya hay motores tricilíndricos entre 60 y 231 caballos y la oferta suma 29 opciones en más de 92 modelos.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El objetivo primordial de un motor de 3 cilindros es reducir el consumo con una baja cilindrada y un reducido peso. Y para perder un cilindro

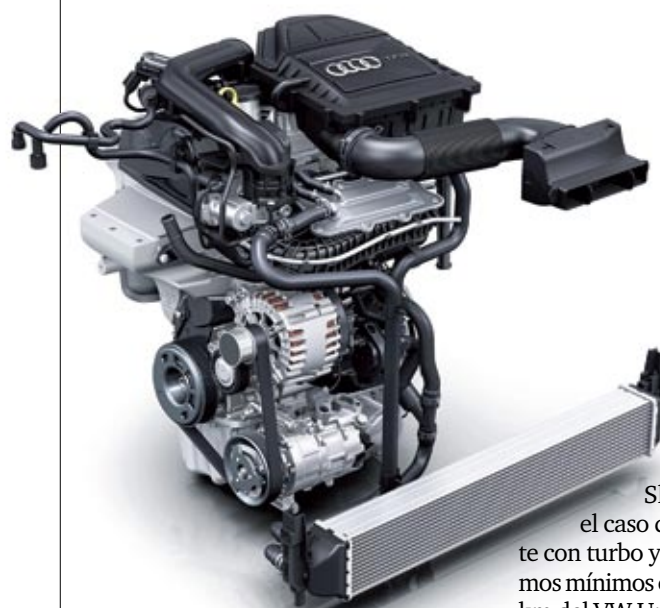
sin perder a su vez prestaciones normalmente se recurre al turbo. El resultado es un motor que en determinadas condiciones de trabajo consigue gastar menos que uno de cuatro ci-

lindros ofreciendo la misma potencia y unas prestaciones similares. Todo esto se corresponde con la realidad siempre que se realice un tipo de conducción optimizada sin superar los límites de velocidad y cuidando al máximo la presión sobre el acelerador. Pero la evolución de estas mecánicas ha sido tan brutal y los resultados tan interesantes que muchos fabricantes no han dudado en instalar motores de 3 cilindros en modelos de más de 40.000 euros, como es el caso del BMW 318i Touring, por no hablar del i8 de 140.000 euros, aunque su condición de híbrido enchufable lo sitúe en otra órbita. Eso quiere de-

cir que en muchas ocasiones se ha logrado alcanzar un nivel de refinamiento muy similar al conseguido con un motor de 4 cilindros, sobre el papel mucho más equilibrado, silencio y suave.

A continuación realizamos un repaso por la oferta de modelos con este tipo de motores en España. Una oferta que abarca 18 fabricantes, 92 modelos, 10 familias de motores con 29 niveles de potencia entre 60 y 231 caballos, consumos que parten de los 4,1 l/100 km y precios comprendidos entre los 8.000 y los 37.045 euros. Y la oferta crecerá con marcas como Volvo que prepara nuevos motores.

MOTORES TSI/TFSI AUDI-SEAT-SKODA Y VOLKSWAGEN



El motor de 3 cilindros desarrollado por el Grupo Volkswagen ya se monta en cuatro marcas del grupo con potencias entre 60 y 116 caballos

EN CIFRAS

AUDI			
AUDI A1 1.0 TFSI ULTRA	95 CV	DESDE 4,3 L/100 KM	DESDE 18.781 EUROS
AUDI A3 1.0 TFSI	116 CV	DESDE 4,5 L/100 KM	DESDE 24.590 EUROS
SEAT			
SEAT Mii 1.0	60/75 CV	DESDE 4,5 L/100 KM	DESDE 9.440 EUROS
SEAT Ibiza 1.0 ECO TSI	75/95/110 CV	DESDE 4,2 L/100 KM	DESDE 12.730 EUROS
SEAT Ateca 1.0 TSI	116 CV	DESDE 5,2 L/100 KM	DESDE 22.725 EUROS
SKODA			
SKODA CITIGO 1.0 MPI	60/75 CV	DESDE 4,4 L/100 KM	DESDE 9.360 EUROS
SKODA FABIA 1.0 MPI	60/75 CV	DESDE 4,7 L/100 KM	DESDE 11.068 EUROS
SKODA OCTAVIA 1.0 TSI	116 CV	DESDE 4,5 L/100 KM	DESDE 17.741 EUROS
VOLKSWAGEN			
VW UP! 1.0	60/75/90 CV	DESDE 4,1 L/100 KM	DESDE 11.910 EUROS
VW POLO 1.0 BMT	60/75/90 CV	DESDE 4,3 L/100 KM	DESDE 12.775 EUROS
VW GOLF 1.0 TSI BMT	116 CV	DESDE 4,3 L/100 KM	DESDE 20.260 EUROS



El Audi A1 se aprovecha de los tres cilindros con potencias de 95 y 116 caballos. El consumo mínimo se ha homologado en 4,3 l/100 km

El Grupo Volkswagen es el que cuenta con la gama más completa de potencias en tres cilindros y con motor de un litro de cilindrada. En concreto hablamos de 60, 70, 75, 90, 95, 110 y 116 caballos capaces de mover con solvencia in-



El nuevo Seat Ateca también se aprovecha del motor tricilíndrico, en este caso con 116 caballos y un litro de cilindrada.

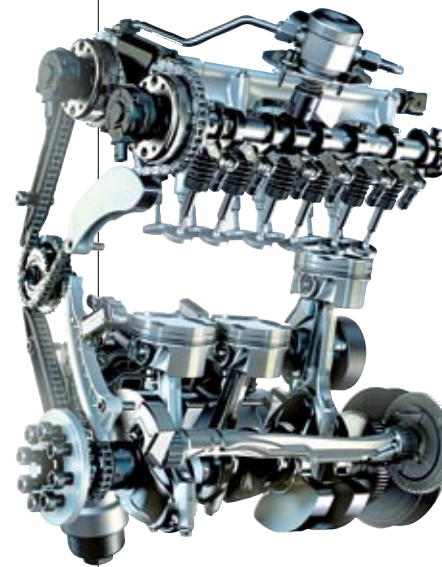


En la marca Skoda los Fabia y Fabia Combi pueden llevar el motor de tres cilindros con potencia de 60 y 75 caballos.



El VW Polo contempla la utilización de hasta tres motores de 3 cilindros con 60, 75 y 95 caballos de potencia.

MOTORES TWINPOWER TURBO BMW/MINI



EN CIFRAS

BMW			
BMW 116i/118i	109/136 CV	DESDE 5,0 L/100 KM	DESDE 25.400 EUROS
BMW SERIE 2 118i	136 CV	DESDE 5,1 L/100 KM	DESDE 29.500 EUROS
BMW 318i	136 CV	DESDE 5,0 L/100 KM	DESDE 32.600 EUROS
MINI			
MINI 1.2	102/136 CV	DESDE 4,5 L/100 KM	DESDE 18.450 EUROS

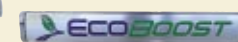
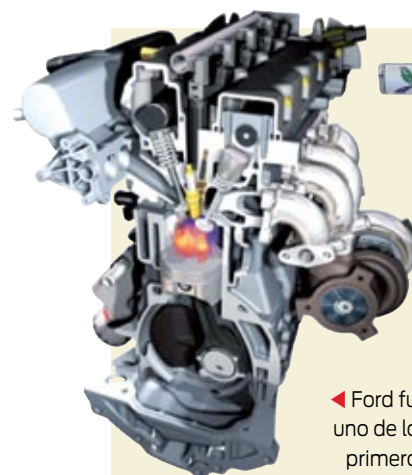
El motor de tres cilindros de BMW que también utiliza la marca Mini de su propiedad, se llega a montar incluso en la berlina de la Serie 3.

La marca alemana es una de las que más ha arriesgado utilizando motores de 3 cilindros en modelos tan representativos como el Serie 3, el X1 o incluso el híbrido enchufable i8. Pero lo cierto es que el resultado es bueno. Los Mini One de 3 y 5 puertas recurren a un motor 1.2 de 102 caballos.

El nuevo X1 también se aprovecha del motor 1.5 TwinPower Turbo de 136 caballos.



Prácticamente toda la gama Mini tiene una variante de 3 cilindros con 102 o 136 caballos.



MOTORES ECOBOOST FORD

EN CIFRAS

FORD			
FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST	100/125/140 CV	DESDE 4,5 L/100 KM	DESDE 13.725 EUROS
FORD B-MAX 1.0 ECOBOOST	100/125 CV	DESDE 4,9 L/100 KM	DESDE 16.200 EUROS
FORD C-MAX/GRAND C-MAX 1.0 ECOBOOST	100/125 CV	DESDE 5,1 L/100 KM	DESDE 18.275 EUROS
FORD ECOSPORT 1.0 ECOBOOST	125/140 CV	DESDE 5,4 L/100 KM	DESDE 17.020 EUROS
FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST	100/125 CV	DESDE 4,6 L/100 KM	DESDE 16.875 EUROS
FORD MONDEO 1.0 ECOBOOST	125 CV	DESDE 5,1 L/100 KM	DESDE 23.700 EUROS

Ford fue uno de los primeros fabricantes en utilizar un motor de 3 cilindros. Consiguió que apenas tuviera vibraciones.



El Grand C-Max puede adquirirse con 3 cilindros y potencias de 100 y 125 caballos.

El nuevo Ford EcoSport es, junto con el Fiesta, el único que puede llevar un motor de 3 cilindros y 140 caballos.



MOTORES T-GDI HYUNDAI/KIA



El motor T-GDI utilizado por Hyundai y Kia no tiene nada que envidiar al de ningún modelo europeo.

EN CIFRAS

HYUNDAI			
HYUNDAI i10 1.0 MPI	66 CV	DESDE 4,6 L/100 KM	DESDE 11.007 EUROS
HYUNDAI i20 1.0 T-GDI	100/120 CV	DESDE 4,3 L/100 KM	DESDE 15.072 EUROS
KIA			
KIA PICANTO 1.0	66 CV	DESDE 4,4 L/100 KM	DESDE 10.773 EUROS
KIA CEED 1.0 T-GDI	100/120 CV	DESDE 4,7 L/100 KM	DESDE 15.313 EUROS

Está claro que los fabricantes coreanos están al día y en línea con los gustos europeos en todo lo referente a diseño y tecnología. Hasta tal punto que no solo han conseguido desarrollar motores diésel de gran nivel, sino que también han mostrado un gran conocimiento en el desarrollo del motor T-GDI de 3 cilindros.

Kia utiliza motores de este tipo en tres variantes de su modelo compacto y en el pequeño Picanto.



El último en montar un motor de 3 cilindros ha sido el Hyundai i20 Active.





EN TOTAL HAY DIEZ FAMILIAS DE MOTORES DE 3 CILINDROS CON POTENCIAS DE ENTRE 60 Y 231 CABALLOS. Y 18 MARCAS LOS UTILIZAN

MOTORES DIG-S NISSAN



▲ El Nissan Note lleva un DIG-S de 3 cilindros con 80 o 98 caballos.

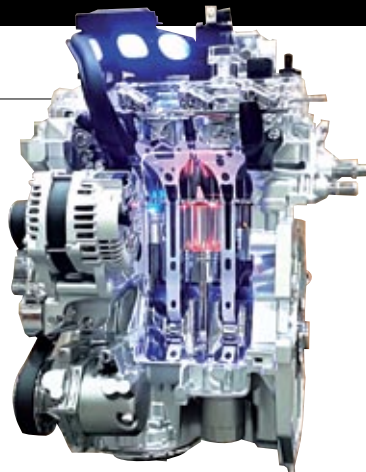
Después de desarrollar el motor de 3 cilindros más potente del mundo (ver recuadro), poner a punto este motor 1.2 con 80 o 98 caballos ha sido un juego de niños. Este propulsor se monta en dos modelos de Nissan aunque no tardará mucho en ampliarse la oferta a otras carrocerías.



EN CIFRAS

NISSAN				
NISSAN MICRA 1.2 DIG-S	80/98 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 10.975 EUROS	
NISSAN NOTE 1.2 DIG-S	80/98 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 14.500 EUROS	

◀ El motor de 3 cilindros DIG-S Pure Drive de Nissan ofrece dos potencias con 80 o 98 caballos. Y un consumo de 4,3 l/100 km.



MOTORES SCE/TCE RENAULT/SMART

En colaboración con Mercedes, Renault ha diseñado un compacto y eficiente motor de 3 cilindros que monta en sus modelos más pequeños, incluido el todocamino Captur. Paralelamente el propulsor termina en el vano motor de los Smart. Los consumos son muy bajos.

EN CIFRAS

RENAULT				
RENAULT TWINGO SCE/TCE	70/90 CV	DESDE 4.2 L/100 KM	DESDE 11.725 EUROS	
RENAULT CLIO TCE	90 CV	DESDE 4.7 L/100 KM	DESDE 14.100 EUROS	
RENAULT CAPTUR TCE	90 CV	DESDE 5.1 L/100 KM	DESDE 15.100 EUROS	
SMART				
SMART FORTWO	70/90 CV	DESDE 4.1 L/100 KM	DESDE 12.070 EUROS	
SMART FORFOUR	70/90 CV	DESDE 4.2 L/100 KM	DESDE 12.650 EUROS	

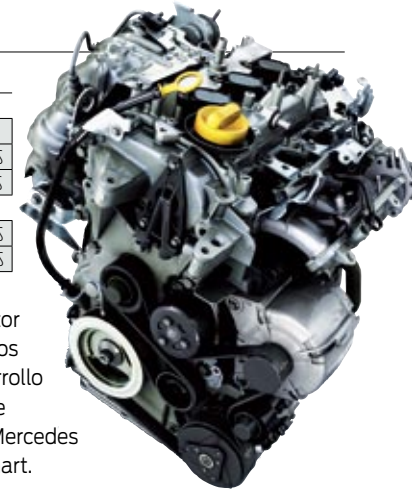


◀ La curiosidad del Twingo es que el motor de 3 cilindros lo lleva en la parte trasera.

▶ El Smart, tanto en versión Fortwo como en la Forfour, puede llevar motores de 70 y 90 caballos.



▶ Este motor de 3 cilindros es un desarrollo conjunto de Renault y Mercedes para su Smart.



▶ Los nuevos motores Ecotec de Opel con 3 cilindros y un litro de cilindrada son muy eficientes.

Salvo el Karl que no lleva turbo y su potencia se limita a 75 caballos, el motor 1.0 Turbo Ecotec con 105 y 116 caballos se monta incluso en los Astra Sport Tourer.

EN CIFRAS

OPEL				
OPEL ADAM 1.0 TURBO ECOTEC	116 CV	DESDE 5.1 L/100 KM	DESDE 15.845 EUROS	
OPEL ADAM ROCKS 1.0 TURBO ECOTEC	116 CV	DESDE 5.1 L/100 KM	DESDE 16.881 EUROS	
OPEL CORSA 1.0 TURBO ECOTEC	116 CV	DESDE 4.9 L/100 KM	DESDE 14.157 EUROS	
OPEL ASTRA 1.0 TURBO ECOTEC	105 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 16.422 EUROS	
OPEL KARL 1.0 ECOTEC	75 CV	DESDE 4.5 L/100 KM	DESDE 9.637 EUROS	

▶ Desde el presumido Adam Rocks hasta el Karl, la gama es generosa.

▶ El nuevo Astra en versión familiar también utiliza motores de 3 cilindros.



MOTORES TURBO ECOTEC OPEL

MOTORES PURETECH CITROËN/DS/PEUGEOT

Después del Grupo Volkswagen es PSA el Grupo que más está apostando por la tecnología trícilíndrica con un gran motor Puretech que puede llegar hasta los 130 caballos y que se monta incluso en el Citroën Grand C4 Picasso con 7 plazas. Este modelo consume 5 l/100 km.



▲ El Grupo PSA ha apostado fuerte por la tecnología de los 3 cilindros Puretech.



▲ Además de montarse incluso en un Citroën Grand C4 Picasso, la gama Puretech puede mover a los DS3 y DS4 y a 6 modelos de Peugeot. Las potencias van de 69 a 130 caballos.

EN CIFRAS

CITROËN				
CITROËN C1 VTI	69 CV	DESDE 4.1 L/100 KM	DESDE 10.250 EUROS	
CITROËN C3 PURETECH	68/82/110 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 12.360 EUROS	
CITROËN C3 PICASSO PURETECH	110 CV	DESDE 5.0 L/100 KM	DESDE 14.020 EUROS	
CITROËN C4 PURETECH	110/130 CV	DESDE 4.8 L/100 KM	DESDE 16.690 EUROS	
CITROËN C4 CACTUS PURETECH	82/110 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 16.150 EUROS	
C4 PICASSO Y GRAND C4 PICASSO PURETECH	130 CV	DESDE 5.0 L/100 KM	DESDE 19.920 EUROS	
CITROËN C-ELYSEE PURETECH	82 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 13.100 EUROS	
DS				
DS3 PURETECH	82/110/130 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 16.830 EUROS	
DS4 PURETECH	130 CV	DESDE 4.9 L/100 KM	DESDE 21.230 EUROS	
PEUGEOT				
PEUGEOT 108 1.0 VTI/1.2 PURETECH	69/82 CV	DESDE 4.2 L/100 KM	DESDE 9.660 EUROS	
PEUGEOT 208 1.0 Y 1.2 PURETECH	68/82/110 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 10.346 EUROS	
PEUGEOT 308 1.2 PURETECH	82/110/130 CV	DESDE 4.5 L/100 KM	DESDE 14.600 EUROS	
PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH	82/110/130 CV	DESDE 4.4 L/100 KM	DESDE 14.600 EUROS	
PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH	130 CV	DESDE 4.9 L/100 KM	DESDE 19.180 EUROS	
PEUGEOT 5008 1.2 PURETECH	130 CV	DESDE 5.0 L/100 KM	DESDE 18.140 EUROS	



MOTORES VVT-I TOYOTA



▲ El nuevo Toyota Yaris tiene una variante trícilíndrica con 69 caballos.

Aunque Toyota centra casi todos sus esfuerzos en sus versiones híbridas, su motor de gasolina con un litro de cilindrada y 69 caballos es uno de los más eficientes del mercado. De hecho el consumo de su modelo Aygo, con una cifra homologada de 4,1 l/100 km, es el más bajo de la lista junto con cuatro modelos más que lo consiguen.

EN CIFRAS

TOYOTA				
TOYOTA AYGO 1.0	69 CV	DESDE 4.1 L/100 KM	DESDE 10.300 EUROS	
TOYOTA YARIS 1.0	69 CV	DESDE 4.3 L/100 KM	DESDE 10.950 EUROS	

▶ El motor VVT-I de Toyota es uno de los más ligeros del mercado. Y uno de los que menos consume.

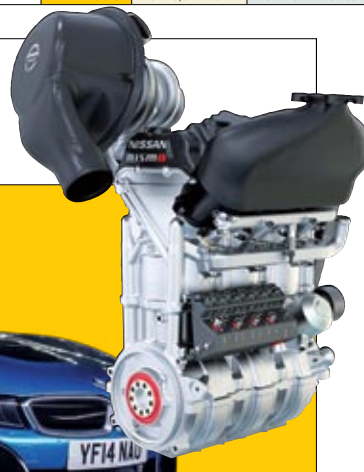


LOS 3 CILINDROS MÁS POTENTES Hasta 400 caballos

En 2014, BMW y Nissan sorprendían con dos motores de 3 cilindros y una potencia muy elevada para su cilindrada. El i8, un híbrido enchufable de producción combina un motor eléctrico con un trícilíndrico de 1,5 litros de cilindrada y 231 caballos. Por su parte el Nissan ZEOD RC de carreras montaba un trícilíndrico de 1,5 litros y nada menos que 400 caballos.

▼ El i8 es un superdeportivo de 362 caballos que recurre a un motor de 3 cilindros y 231 caballos que combina con otro eléctrico.

▶ El motor de Nissan denominado DIG-T R tiene unas dimensiones muy compactas pero rinde nada menos que 400 caballos



INCLUSO EN COCHES GRANDES Estos motores pueden con todo

La osadía de los fabricantes partiendo de la utilización de estos motores de 3 cilindros ha llegado a tal punto que se atreven a montarlos en modelos tan imponentes por tamaño y peso como el Ford Mondeo o el Skoda Octavia en sus versiones de carrocería familiar. Incluso se da el caso de algunas versiones con tres filas de asientos y espacio para siete ocupantes como el Citroën Grand C4 Picasso o el Peugeot 5008.



◀ Ford Mondeo y Skoda Octavia montan motores de 3 cilindros de 125 y 115 caballos respectivamente con sus dos tipos de carrocería.

Pequeño genio

Audi reserva a las versiones más ecológicas de sus gamas la denominación 'Ultra'. En el A1 son las dotadas del nuevo motor 1.0 TFSI.



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

Reconozco que me gustaba tanto el 1.2 TFSI de 86 CV usado como acceso a la gama A1 de gasolina que cuando Audi, al remodelar su utilitario en 2015, anunció que lo relevaría por el 1.0 TFSI tricilíndrico la idea no me entusiasmó. Incluso al saber que la operación permitía alcanzar los 95 CV. Porque un motor de cuatro cilindros siempre tendrá un funcionamiento más suave y equilibrado que uno de tres, por bueno que éste sea, y aquí hablamos de un segmento 'premium', donde se aspira a lo mejor de lo mejor.

Pero ese 'paso atrás' aparejaba ventajas como un consumo y unas emisiones más bajas, pues el 1.0 TFSI compensa su menor cilindrada con más tecnología. Y la casa ale-

mana, además, contiene la sonoridad y las vibraciones, de manera que sólo al acelerar con fuerza desde poca velocidad apreciaremos que bajo el capó hay un cilindro menos.

Este A1 me ha ido convenciendo día a día. En primer lugar, porque es un Audi en toda regla y sigue presumiendo de

un magnífico tacto, algo que ya no tenemos tan claro en el caso de los nuevos Mini, cuyas versiones de tres cilindros... ¡parecen de tres cilindros!

El 1.0 TFSI empuja bastante bien, pues su par máximo de 16,3 mkg es constante entre 1.500 y 3.500 rpm. Y son exactamente los mismos valo-

res de los que presumía el 1.2 TFSI de 86 CV que tanto añoro. Además, nuestra unidad equipaba el cambio automático S tronic de doble embrague y siete relaciones, que respecto a la versión con caja manual de cinco marchas eleva el precio la friolera de 1.810 euros; pero permite disfrutar mucho más de la ciudad o de la conducción 'viva' en carretera—equipa levas en el volante—, al tiempo que sirve para sacar más provecho del motor. Y no sólo porque los cambios de marcha acaben siendo más rápidos, sino también porque al subir de marcha—hay siete entre las opciones incluidas—figuraban, por 922 euros, unos aún más anchos: 225/35 R18. Puede que no pasen factura a las prestaciones, pero sí lo han hecho al consumo, pues la media real se ha ido a 7,5 l/100 km. Demasiado cuando te 'bautizaron' como Ultra.

La parte amable de tanta



El MMI Navigation Plus es opcional y cuesta 2.321 euros. Nos gusta la solución empleada para su pantalla, que se esconde o se saca manualmente.



Nuestra unidad estaba configurada para cinco plazas, que es una opción sin coste. Detrás, además, hay más altura al techo que en el A1 de tres puertas. A base de opciones, el interior llega a ser espectacular.



Maletero de 270 litros y respaldo abatible por secciones 40:60. Sus formas son muy aprovechables, pero debajo no hay rueda de repuesto.

goma es que con buen firme el coche va por raíles, y que la frenada es soberbia—49,2 metros para pararnos desde 120 km/h—, de modo que admite una conducción dinámica.

Y eso que la unidad de prueba venía 'lastrada'. Se trataba de un Sportback—más recomendable que el A1 de tres puertas por la mayor altura en la segunda fila y la posibilidad de dotarlo de cinco plazas—con el exclusivo acabado Adrenaline²—3.020 euros más caro que el Attraction—, que ya incorpora unos 215/40 R17 en lugar de los racionales 185/60 R15 del A1 básico; pero es que entre las opciones incluidas figuraban, por 922 euros, unos aún más anchos: 225/35 R18. Puede que no pasen factura a las prestaciones, pero sí lo han hecho al consumo, pues la media real se ha ido a 7,5 l/100 km. Demasiado cuando te 'bautizaron' como Ultra.

La parte amable de tanta

pmartin@motor16.com

LA CLAVE

El A1 usa atractivos motores de gasolina de cuatro cilindros con 125, 150, 192 y, en el caso del S1, 231 CV. Por eso este tricilíndrico de sólo 1 litro y 95 CV puede parecerles a muchos el 'patito feo' de la gama. Pero cumple por rendimiento, y el coche es todo un Audi por tecnología, calidad y, pese a la potencia, una relativa deportividad.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TFSI (95 CV)
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa electrónica
Potencia máxima/rpm	95 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	16,3 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final en 7ª (1.000 rpm)	33,3 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Electrohráulica, asistida variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos: Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	

Delantera: Independiente, tipo McPherson, con brazos triangulares transversales, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, de brazos interconectados, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/40 R17
Marca	2,55

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.973 / 1.746 / 1.422
Capacidad del maletero (l)	270 / 920
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	186 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,7 (11,1)
Recorriendo (metros)	197

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	31,0
De 80 a 120 km/h en D	8,8
Recorriendo (metros)	249
Error de velocímetro a 100 km/h	0

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 23,9 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,8
En conducción dinámica	9,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,1
A 140 km/h de cruce	8,8
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,5
Ciclo extraurbano	3,9
Ciclo mixto	4,5

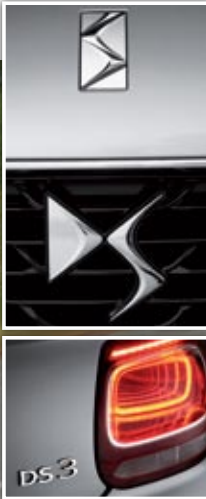
Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP

con tecnología **ACTIVE**



Por fin el DS 3 estrena los logos de DS. Toda la iluminación exterior de serie es de LED.



▲ En 2015, este PureTech fue galardonado como mejor 'Motor del Año' en su categoría.

Es un motor suave, silencioso y agradable, aunque le delata una ligera vibración cuando le dejamos caer por debajo de 1.500 vueltas. Una mecánica con inyección directa, turbo e intercooler que mueve los 1.165 kilos del conjunto con una soltura envidiable, y que permite ofrecer prestaciones casi de GTI. Cumple de sobra en la ciudad, pero también si queremos afrontar viajes por vías rápidas.

Aquí la clave es su cambio manual, que ha mejorado el tacto de manera notable. Es mas firme y nos transmite más precisión al engranar cada marcha. Será un gran aliado si nos queremos divertir en carreteras reviradas, donde este DS 3 se defiende. Ahora bien, las suspensiones nos han parecido demasiado firmes, y su dirección debería ser algo más directa, pues



◀▶ Dentro hay detalles a pulir: remates, posición del plafón de luces, iluminación ambiental por bombillas... La pantalla táctil es nueva y tiene llamada de emergencia. El cuero supone 700 euros extra.



◀▶ Su cambio manual tiene un tacto mejorado, pero no hay opción al EAT6 automático. Tendrá sólo tres cilindros, pero este DS 3 alcanza 204 km/h de velocidad punta. Las suspensiones son demasiado firmes.



◀▶ Maletero amplio y con rueda de emergencia. El Cabrio cuesta 25.480 euros.



y acabados, para ser considerado 'premium', mientras que el equipamiento es muy completo y tiene un precio ajustado frente a la competencia.

tiene más de tres vueltas. Por cierto, ha frenado muy bien.

Además de ser rápido, gasta lo justo y nos permite recorrer casi 900 kilómetros entre repostajes. Equipa Start&Stop, pero el sistema es algo lento y no siempre funciona, lo que ha elevado su gasto en ciudad.

Los DS 3 presumen de amplitud y de una configuración de cinco plazas. Estrena una nueva pantalla táctil, más fácil de utilizar que la anterior, pero mantiene detalles que debería pulir, en cuanto a remates



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Los motores de tres cilindros cada vez tienen más protagonismo, y este 1.2 PureTech 130 es de lo mejor. Por 300 euros no me lo pensaba, y me olvidaba del 110 CV. Porque además ganamos un cambio manual excelente. Gasta lo justo y anda de sobra, aún a plena carga. El DS 3 es atractivo y personalizable, pero tiene detalles a pulir.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2 PURETECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,1
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, con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.954 / 1.715 / 1.458
Capacidad del maletero (l)	285 / 980
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	204 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (8,9)
Recorriendo (metros)	156

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,7

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,4
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,6
A 140 km/h de crucero	6,8
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	892
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,4
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	4,5

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP

con tecnología

ACTIVE

Exclusividad al cubo

Precisamente el número tres rodea a nuestro protagonista, un utilitario de capricho capaz de plantar cara a competidores del segmento 'premium'. Brilla a nivel mecánico gracias a este 1.2 PureTech 130 CV.

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

Por fin desaparecen del exterior de este singular utilitario de 3,95 metros los emblemas de Citroën que le acompañaron hasta su reciente actualización. Ahora podemos hablar con toda propiedad del DS 3.

Junto a esta remodelación llegaron cambios estéticos que han refrescado su exterior y su interior, que se pueden personalizar gracias a los 11 colores de carrocería, los 5 tonos de techo, 5 diseños de llantas de aleación, 7 'universos' para el techo, 3 molduras interiores, 4 tipos de tapicería... Si te lo propones, no te cruzarás con otro DS 3 como el tuyo.

Ahora bien, esta actualización trajo consigo nuevos mo-

tores, como este interesante 1.2 PureTech, una reputada mecánica de tres cilindros que ya usan infinidad de modelos del Grupo PSA. Se ofrece con 110 y 130 CV, pero entre am-

bos sólo hay 300 euros de diferencia... Nuestra elección ya la sabes. Además, añade un cambio de 6 velocidades, pero no hay opción a un automático que el 110 sí tiene.

PRECIO	22.680 €
EMISIONES DE CO ₂ : 105 G/KM	
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Personalización. Prestaciones. Comportamiento. Consumo. Amplitud. Agrado mecánico.	 Tapón con llave. Sin cambio automático. Detalles de acabado. Start&Stop lento. Sólo con acabado Sport.



Corea se apunta al 3



▲ Este motor con 998 c.c. y trícilíndrico de gasolina se ha desarrollado en Corea.

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

Llevamos ya tiempo avisando del ‘empuje’ de los modelos coreanos, como es el caso del Kia Cee’d, un vehículo desarrollado y fabricado en Europa y que se sitúa al mismo nivel que sus grandes rivales generalistas del Viejo Continente. Lo curioso es que ‘modas’ tan de aquí, como el cambio de doble embrague DCT o ahora este propulsor trícilíndrico de gasolina, se hayan desa-

Kia también se incorpora a la moda de los motores de gasolina trícilíndricos. Con apenas un litro en esta versión eroga 120 CV, pero lo mejor es que se trata de un propulsor muy agradable y que ofrece un magnífico rendimiento. Está claro que suma puntos.

rollado en Corea, aunque lo importante es el resultado, y en ambos casos convencen.

Acoplar un tres cilindros de un litro, dotado de inyección directa y turbo en un

modelo compacto no es nada nuevo, pero al Cee’d le da vida y deja en evidencia al 1.4 atmosférico de 100 CV que sigue vendiéndose. Nuestro protagonista eroga 120 CV

(también hay una variante de 100) y mueve con soltura un conjunto que en la báscula parte con 1.204 kilos.

Asociado a un cambio manual de seis relaciones, con unos desarrollos digamos que cortos, se trata de un propulsor muy elástico que recupera con energía desde apenas 1.300 vueltas, y es capaz de subir de una manera muy progresiva hasta las 6.500 rpm, por lo tanto da mucho juego. Esta doble personalidad nos permite movernos por carretera a 90 km/h en sexta velocidad con solvencia y, a la vez, si la cosa se complica, podemos apurar la cuarta relación y acariciar los 190 km/h en el velocímetro.

Además, su naturaleza trícilíndrica no es fácil de detectar, salvo en fuertes aceleraciones, ya que gira de un modo muy armónico. Sólo después de castigarle un buen rato para sacarle todo el jugo, se detecta alguna ‘arritmia’ que le delata por unos instantes.

Bien en rendimiento, aunque no bate registros, pero

PRECIO		20.800 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
	EMISIONES DE CO ₂ :	115 G/KM
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
 Motor muy agradable y elástico. Confort de marcha. Dinámica. Habitabilidad. Equipamiento.		 Consumo en conducción dinámica. Demasiados mandos en el volante. Sin opción al cambio DCT.



▲ La dirección presenta tres programas diferentes: Confort, Normal y Sport.



▲ La presentación y calidad del interior, así como la habitabilidad, se sitúan al nivel de sus grandes rivales europeos. El equipamiento de serie del acabado Drive es muy completo.



▲ El maletero ofrece un mínimo de 380 litros de capacidad.



▲ Dinámicamente no es la referencia del segmento, pero se muestra cómodo y estable.

le da solidez cuando llegan las curvas. Y frena de lujo.

Lo dicho, este Cee’d 1.0 T-GDi 120 caballos poco por no decir nada tiene que envidiar ya a sus rivales europeos... incluso en el precio, y añade el atractivo extra de una garantía que cubre hasta siete años.

¿cómo afecta al consumo?. Pues como suele ocurrir con este tipo de mecánicas; a ritmo tranquilo lo borda (5,5 litros en carretera), para dispararse algo más de lo esperado según incrementamos la velocidad. La media registrada en nuestra prueba es de 7,3 litros, una cifra aceptable pero alejada de la homologada (4,9).

Dinámicamente el cambio y la dirección son agradables, el chasis ofrece un rodar fino y confortable, y el eje trasero multibrazo (no todos sus rivales lo llevan)



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Una opción muy interesante contra los ‘amenazados’ diésel. Esta versión 1.0 T-GDi 120 CV resulta suave y progresiva en su funcionamiento, ofrece unas prestaciones notables y el consumo es ajustado si ‘cuidamos’ el acelerador. También resulta ágil y confortable en marcha. Nada que envidiar a sus rivales europeos.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 T-GDi
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 6.000
Par máximo/rpm	17,5 mkg / 1.500-4.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final en 6ª (1.000 rpm)	42,5 km/h

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R16
Marca	Hankook
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.204
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.310 / 1.780 / 1.470
Capacidad del maletero (l)	380
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (11,1)
Recorriendo (metros)	172

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,7

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 25,0 km/h de promedio	7,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,5
En conducción dinámica	10,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,7
A 140 km/h de cruce	9,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	726
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,9

Por su calidad y su fórmula exclusiva

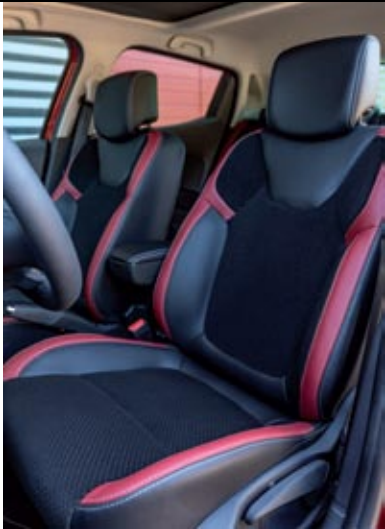


con tecnología ACTIVE

RETOQUES LOS CAMBIOS ESTÉTICOS SON MÍNIMOS. LLEGA UN NUEVO DCI 110 CV



El Clio, el modelo más vendido de Renault, se actualiza con ligeros retoques estéticos y un mayor equipamiento. También aumenta su oferta mecánica con nuevas posibilidades, como un diésel dCi con 110 caballos. Ya está a la venta desde 12.850 euros.



▲ Las butacas delanteras gozan de una mayor sujeción lateral. El equipamiento es más completo.

conectar nuestro smartphone con el vehículo, un asistente de aparcamiento automático Easy Park Assist o un equipo de sonido Bosé.

Bajó el capó el nuevo Clio dispone de ocho motorizaciones diferentes. El abanico se ha ampliado con la llegada de un cambio manual de seis relaciones en la variante de gasolina TCe de 120 caballos de potencia, hasta ahora sólo disponible con la transmisión de doble embrague EDC, así como una nueva versión dCi de 110 CV, que se sitúa en lo más alto de la oferta en diésel, motorización que llegará en octubre. Todas estas novedades también salpican a la variante Sport Tourer (carrocería familiar), cuyo atractivo reside en ofrecer un maletero con 445 litros (300 en la berlina).



GAMA CLIO RS
Hasta 220 CV y tres chasis a elegir

Los amantes de las grandes sensaciones pueden elegir entre las versiones RS, con 200 CV (25.700 euros), o RS Trophy, con 220 (27.500 euros), ambas asociadas a una caja de cambio de doble embrague EDC de seis relaciones. Estos 'pura sangre' presentan tres tipos de chasis diferentes: Sport, para un uso más diario; Cup, más rígido para equilibrar el uso entre carretera y circuito; y Trophy, orientado a las máximas prestaciones y que rebaja la altura del conjunto 20 milímetros en la parte delantera y 10 en la trasera. Este último se asocia a la versión de 220 CV exclusivamente.

Destacar en los Clio RS una primicia en forma de unos grupos ópticos denominados RS Visión. Estos incorporan un conjunto de luces en la parte baja delantera en forma de bandera que unifica las funciones de antiniebla, iluminación en curva y largo alcance. La variante RS Trophy dispone en opción de un sistema de escape firmado por el especialista Akrapovic.

Tuvimos ocasión de rodar en circuito precisamente con



el RS Trophy. Dotado de la función Launch Control, que optimiza la aceleración desde parado, y el sistema RS Drive, que contempla tres modos de conducción (Normal, Sport y Race), damos fe de que se trata de un vehículo casi de competición por sus prestaciones. Acelera que es un primor hasta superar las 6.000 rpm, frena de manera contundente y sin desfallecer (dimos varias tandas de cuatro vueltas al trazado) y muestra una agilidad que le convierte en un juguete destinado, eso sí, a manos expertas. Quizás lo que menos nos gusta son las levas fijas en la columna de la dirección, acción que dificulta su accionamiento al girar el volante.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	RS TROPHY
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.618
Potencia máx. (CV)/rpm	220 / 6.050
Par máximo (mkg)/rpm	28,6 / 2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 6
Frenos del./tras.	Discos ven./Discos
Neumáticos	205/40 R18
Peso (kg)	1.204
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.090/1.731/1.440
Volumen maletero (l)	300
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad máx. (km/h)	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	135
Precios desde... (euros)	27.500

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Clio es un modelo de éxito, tanto que se trata del vehículo más vendido de Renault desde que viera la luz en 1990, con más de 13 millones de unidades repartidas por todo el mundo. Su última 'entrega' entró en vigor en 2012 y por eso los responsables del proyecto le han dado un nuevo impulso en forma de una estudiada actualización.

Estéticamente el nuevo Clio se ha sometido sólo a retoques puntuales en su 'fachada', que afectan a los

grupos ópticos, la calandra y la parte baja del paragolpes, así como el faldón trasero. También el interior ofrece una mayor calidad percibida al contar con nuevos acabados y ajustes, mientras que las butacas delanteras presumen de una mayor sujeción lateral. Además, se amplía la oferta de personalización con nuevos paquetes y 'stripings' de techo.

Asimismo, se ha revisado al alza el equipamiento en varios frentes, como un nuevo sistema de acceso denominado R&Go, que permite



▲ Se incrementa la sensación de calidad en el interior y se aumenta la oferta de personalización del exterior con nuevos paquetes.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 120	DCI 110
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.197	1.461
Potencia máxima/rpm	120 CV/5.500	110 CV/4.000
Par máximo/rpm	20,9 mkg/2.000	26,5 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventila./Tambores	Discos ventila./Tambores
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16
Peso (kg)	1.090	1.204
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.062/1.731/1.448	4.062/1.731/1.448
Volumen maletero (l)	300	300
Capacidad depósito (l)	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	11,2
Velocidad máx. (km/h)	199	194
Consumo mixto (l/100 km)	5,3	3,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	118	90
Precios desde... (euros)	17.300	N.D.

PRECIO DESDE

12.850 €



EMISIONES DE CO₂: DESDE 85 HASTA 135 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR



Prestaciones y dinámica de las versiones RS. Motores eficientes. Equipamiento. Precio.



Frenos de tambor detrás excepto en los RS. DCI 110 CV sin EDC. Levas fijas en los RS.



▲ Los cambios estéticos, mejoras de equipamiento y nuevos motores salpican tanto al cinco puertas como al Sport Tourer.

Por lo tanto, la familia Clio ofrece potencias de 75, 90 y 110 caballos en diésel, y de 75, 90, 120, 200 y 220 CV en gasolina, las dos últimas correspondientes a las variantes RS (ver recuadro). Tuvimos ocasión de probar el nuevo diésel dCi de 110 caballos. Este propulsor, fabricado en España, le da nuevos bríos a un conjunto que ahora presume de unas prestaciones soberbias y un consumo mixto de sólo 3,5

litros. Disponible únicamente con el acabado superior Zen, no se podrá combinar con la caja de doble embrague EDC. Todavía no hay precio, pero no distará mucho de los 18.350 euros que cuesta el dCi 90 EDC.

El acabado GT Line se ofrece como opción por 661 euros y también se comercializa al inicio una serie limitada Wolfrinoir asociada a los motores TCe 90 (18.000 euros) y dCi 90 EDC (21.250 euros).



PRECIO

13.800 €

EMISIONES OFICIALES: DE 99 A 115 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Exclusividad. Precio ajustado. Materiales. Amplitud. Prestaciones del Twin Air. Disponible en 500 y 500C.

DEBE MEJORAR

-

Sin opción a cambio automático. Sólo en gasolina. Adhesivos exteriores. Detalles de acabado. Sólo 60.

Un yate sobre ruedas

Fiat y Riva colaboran para crear este coqueto 500 con inspiración marina y detalles que le convierten en único. Pero date prisa, porque sólo hay 60.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Dos legendarias firmas italianas, con más de 300 años de experiencia entre ambas, unen sus fuerzas para crear esta edición especial denominada Fiat 500 Riva, que ya puedes reservar. Pero deberás darte prisa, porque sólo llegan a España 60 unidades entre 500 y 500C. Estos últimos son 1.900 euros más caros y suman un funcional techo de lona eléctrico, que en estas versiones apuesta por un color azul. Y los 500 Riva de carrocería cerrada pueden

añadir, por 500 euros extra, un techo panorámico que se puede abrir, pues el que equipan de serie es fijo.

Para crearlo toman como punto de partida las características Riva Aquarama, de donde proviene por ejemplo ese color Sera Blue, que se combina con una discreta franja en tono aguamarina, detalle de la firma italiana. En realidad se trata de una pegatina fácil levantar si nos lo proponemos. Detalles como las llantas, los toques cromados o el logo '500' en madera son específicos de los Riva.

Precisamente la madera es el elemento predominante en el interior. El fabricante de lujosas embarcaciones Riva aplica sus conocimientos en marquetería fabricando el salpicadero, volante, pomo, umbrales de las puertas... Todo ello se combina con un exclusivo tapizado en cuero, con detalles en el mismo color Sera Blue.

Gracias a estos detalles podemos hablar de estos Fiat 500 Riva como de los 'yates' más pequeños del mundo, a los que incluso puedes dar nombre grabando 'su apodo' en una placa en el interior, donde también encontramos una pantalla TFT con gráficos específicos y el sistema de in-



▲ Sus asientos personalizados se tapizan en cuero Poltrona Frau.

foentretenimiento Uconnect de 7 pulgadas.

A España llega en combinación con los conocidos motores de gasolina 1.2 Fire y 0.9 Twin Air, que erogan potencias de 69 y 105 CV respectivamente y sólo se ofrecen con transmisiones manuales. No hay cambios respecto a cualquier otro 500, ofreciendo una soltura inigualable para la ciudad y sus alrededores.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 FIRE	0.9 TWIN AIR
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	2, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.242	875
Potencia máxima/rpm	69 CV/5.500	105 CV/5.500
Par máximo/rpm	10,4 mkg/3.000	14,8 mkg/2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos/Tambores	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	195/45 R16	195/45 R16
Peso (kg)	940	1.015
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.571/1.627/1.488	3.571/1.627/1.488
Volumen maletero (l)	185	185
Capacidad depósito (l)	35	35
De 0 a 100 km/h (s)	12,9	10,0
Velocidad máxima (km/h)	160	188
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	115	99
Precios desde... (euros)	13.800	15.650

▲▲ La madera predomina en el exterior y el habitáculo, como en las embarcaciones de lujo. Los 500C cuestan 1.900 euros más y suman la capota de lona eléctrica. Puedes dar nombre a tu 500 Riva en una placa interior.



Cohetes de bolsillo

Gracias a su puesta a punto 'by Brabus' y su motor con 109 CV, estos Smart son los 'juguetes' más fieros para enfrentarse al tráfico urbano.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Quienes deseen diferenciarse del resto con un utilitario resultón están de enhorabuena. Porque llegan las versiones deportivas Smart Brabus, y lo hacen con sus tres carrocerías: ForTwo, ForTwo Cabrio y ForFour. Así cada uno encontrará más fácilmente su opción ideal.

Todos equipan detalles estéticos firmados por este es-

pecialista alemán, además de unas exclusivas llantas de aleación Monoblock IX con neumáticos desarrollados por Yokohama. Dentro también añaden detalles deportivos, pero sorprende que el cuentavuelts sea opcional. Aquí encontramos las primeras diferencias, pues los ForTwo

tiene dos plazas y el ForFour, cuatro. Independientemente de cuál elijamos, deberían mejorar algunos materiales y mandos, calcados a los usados en los Renault Twingo, su hermano casi gemelo. También habría que revisar su puesto de conducción para que resulte más cómodo.

Todos ellos comparten un motor de tres cilindros sobrealimentado, en el que se optimiza la admisión, el escape –no suena demasiado–, la inyección... Así extraen 109 CV y lo combinan con un cambio de doble embrague que añade levas, dos modos de funcionamiento y Launch

Control para salir catapultado en cada arrancada. Y es que cualquiera de ellos te va a sorprender con sus prestaciones. La suspensión les ha quedado demasiado firme y es algo incómoda, mientras que la dirección, que también se ha revisado, ofrece ahora un mayor control sobre su 'descargado' eje delantero, pues su motor va posicionado detrás, una seña de identidad que condiciona su comportamiento, noble en los ForFour y demasiado vivo, por su corta distancia entre ejes, en los ForTwo. Ahora bien, Brabus ha revisado los controles para hacerlos muy divertidos.



◀ Estos ForTwo Cabrio cuestan 22.450 euros. En todos la suspensión se endurece un 20% y se rebaja 10 milímetros. Equipan Launch Control y son muy divertidos.

FICHA TÉCNICA

MODELO	FORTWO	FORFOUR
Disposición	Trasero transversal	Trasero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	898	898
Potencia máxima/rpm	109 CV/5.750	109 CV/5.750
Par máximo/rpm	17,3 mkg/2.000	17,3 mkg/2.000
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut.Twinamic, 6 vel.	Aut.Twinamic, 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. ventilados/Tambores	Dis. ventilados/Tambores
Neumáticos del.-tras.	185/50 R16 - 205/40 R17	185/45 R17 - 205/40 R17
Peso (kg)	995 (Cabrio: 1.040)	1.095
Largo/Ancho/Alto (mm)	2.740/1.663/1.543	3.525/1.665/1.543
Volumen maletero (l)	190	185/975
Capacidad depósito (l)	35	35
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	10,5
Velocidad máxima (km/h)	165	180
Consumo mixto (l/100 km)	4,5 (Cabrio: 4,6)	4,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	102 (Cabrio: 104)	104
Precios desde... (euros)	18.700	19.550



▲▲ El cuentavuelts cuesta 145 euros. La presentación interior es deportiva y hay levas en el volante.



Smart ofrece estas versiones Brabus con las tres carrocerías. Todos ellos tienen limitada la velocidad máxima.



Elige el tipo de excursión que deseas

Antes de comenzar, un dato: las ventas de vehículos todocamino se han multiplicado por cuatro en Europa desde 2005, y se espera que sigan creciendo. Parece obligado, por lo tanto, el estar presente en el reparto de este suculeto 'pastel'.

No será a Ford a quien se le pille con el paso cambiado. Muy al contrario, el fabricante norteamericano ofrece una completa gama de modelos SUV en suelo europeo, tres vehículos con los que cubre un am-

Ford presume de una de las gamas más completas y atractivas del mercado en cuanto a SUV se refiere. Prácticamente cubre todas las necesidades gracias al urbanita EcoSport, al equilibrio que otorga el Kuga y a la excelencia y sello Premium que brinda el nuevo Edge. Tú eliges...

plio abanico de necesidades o gustos.

Este tipo de automóviles 'multiactividad' tiene en el diseño uno de sus grandes

argumentos de compra, pero no es el único. Hay quien ve en ellos razones de seguridad por su corpulencia, a otros les gusta su versatili-

dad de uso y mayor confianza cuando las condiciones climatológicas no acompañan, también los hay que buscan una notable habitabilidad y visibilidad gracias a su posición de conducción elevada...

Todos estos atributos, además de un confort de marcha excelente, unos motores cada vez más eficientes y un equipamiento tan generoso como avanzado, los encontramos en este trío que firma Ford. El modelo de acceso, de corte

más juvenil y urbanita, es el EcoSport, un vehículo con vocación mundial que presume de una imagen fresca y más desenfadada.

Un paso por encima el Kuga firma el equilibrio perfecto, un modelo que sirve para todo, la familia, el ocio, y que dispone de una amplia gama de versiones.

Por último, el círculo se completa con el recién llegado Edge, un modelo con mayor peso específico y en el que el lujo y el confort se dan la mano.



▲ El Kuga marca el término medio de la gama SUV de Ford y es el único modelo de los tres que dispone de versiones con tracción delantera y total. También es el que ofrece una gama más generosa.



▲ Con estos tres modelos Ford cubre prácticamente todas las necesidades de los clientes. Pocas marcas disponen de un 'escaparate' tan amplio y variado entre los exitosos SUV.

MULTIACTIVIDAD HOMBRES, MUJERES, JÓVENES, ADULTOS...

Tanto el EcoSport, como el Kuga y el Edge ofrecen soluciones a diversas necesidades, por eso el abanico de clientes es tan amplio. El primero tiene un enfoque más juvenil, urbanita y 'rebelde'; el Kuga es el vehículo perfecto para la familia por su versatilidad de uso y amplia oferta de versiones, mientras que el nuevo Edge busca un cliente más 'sibarita' que desea rodearse de lujo, refinamiento y exclusividad.



▲▲ El abanico de edades y el perfil del cliente es muy amplio a la hora de elegir uno de los tres todocamino que ofrece Ford en su gama. Los más jóvenes buscarán el desenfadado y la rebeldía del EcoSport, la familia se 'refugiará' en el equilibrio general que brinda el Kuga, un modelo sumamente versátil, mientras que el Edge se rodea de lujo para luchar contra los SUV Premium del segmento.

JOVEN EL DISEÑO PRIMA SOBRE OTROS ASPECTOS. EN SU ÚLTIMA PUESTA AL DÍA DESAPARECE LA RUEDA DE REPUESTO EN EL PORTÓN

El pequeño de la gran familia SUV de Ford resulta mucho más atractivo tras su última actualización. Su aspecto es ahora más estilizado, se ha mejorado su dinámica y se rodea de una mayor oferta de personalización.



▲▼ La 'jungla' urbana es su hábitat natural, aunque su elevada altura le permite salir del asfalto con ciertas garantías. Toda la gama recurre exclusivamente a la tracción delantera.



▲ La ergonomía y la visibilidad son francamente buenas. El interior resulta agradable y el portón trasero presume de apertura lateral.

Aventuras en la urbe

Es el modelo de acceso a la oferta SUV de Ford y presume de ser un vehículo con vocación mundial. Como suele ser habitual en este segmento al alza, la imagen predomina sobre otros aspectos que no son vitales, como la tracción total, que encarecen el producto e incrementan el consumo. El EcoSport ha cambia-

do de aspecto, pero no de filosofía. Todas las versiones contemplan la tracción delantera para impulsarse, aunque presumen de una considerable altura respecto al suelo (185 milímetros), acción que facilita su tránsito por sencillas pistas de tierra.

Quizás lo más llamativo tras su última puesta al día haya sido la desaparición de la rueda de repuesto en el portón trasero. Se sigue ofreciendo en la carta de opciones por 200 euros, para los que quieran un imagen más robusta de mini-todo-terreno, pero de serie ya se contempla el inevitable kit reparapinchazos.

Sí que goza ahora el EcoSport de mejores argumentos dinámicos. El motivo es que se han recalibrado aspectos

como la suspensión, la dirección y hasta el control de estabilidad con el fin de que este modelo resulte más ágil sobre el asfalto, al fin y al cabo, su hábitat natural.

Su generosa altura le brinda un magnífico campo de visión en la 'jungla' urbana, así como un cómodo acceso a un interior que ofrece cinco confortables plazas. Al maletero se accede por un portón de apertura lateral y presenta un volumen mínimo de 310 litros y un máximo de 1.238, una vez abatidos los respaldos y las propias banquetas, que tienen una configuración 60/40.

Bajo el capó el EcoSport presenta una gama con cuatro motorizaciones diferentes. Predomina la gasolina, con tres opciones en 'forma'

de un 1.5 Ti-VCT atmosférico de 112 caballos y dos variantes del galardonado 1.0 EcoBoost tricilíndrico, con 125 y 140 CV, respectivamente.

Los que prefieran la opción turbodiésel cuentan con el eficiente 1.5 TDCi de 95 caballos. El cambio en todos ellos es manual de

cinco relaciones y, curiosamente, la atractiva caja de doble embrague PowerShift de seis velocidades tan sólo se ofrece con el motor de acceso en gasolina de 112 CV, 'capricho' que tiene un sobrecoste de 1.500 euros.

Este SUV se comercializa con tres niveles de acabado, Trend, Titanium y el nuevo

Titanium S, este último dotado de un mayor equipamiento y novedades como una nueva suspensión deportiva para los que deseen ganar puntos en el aspecto dinámico.

Un vehículo con un marcado perfil joven está obligado a ofrecer un alto nivel de equipamiento en materia de conectividad e infoentretenimiento. Por eso el EcoSport dispone de la última evolución del sistema SYNC que

permite, mediante sencillas órdenes de voz, reproducir música, acceder a la telefonía o controlar las aplicaciones de nuestro

smartphone de una manera muy intuitiva. Destacar también la función Asistencia de Emergencia, que permite ponernos en contacto con los servicios de asistencia en caso de contratiempo e, incluso, localizar el vehículo si hemos sufrido un accidente.

El equipamiento se completa con elementos como un climatizador automático, sensores de aparcamiento traseros (no disponible con rueda de repuesto), un sistema de apertura y arranque sin llave, un parabrisas térmico, asientos delanteros calefactados o un completo sistema de navegación Sony con pantalla TFT de cinco pulgadas, entre otras funciones.

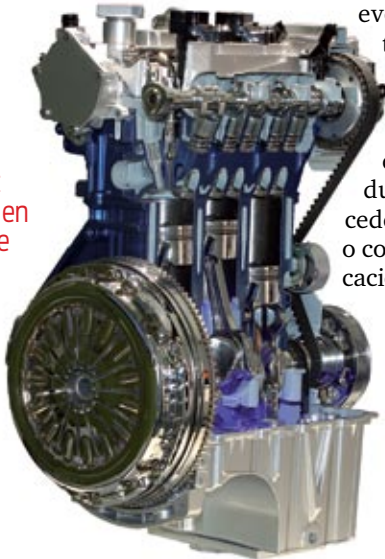
En resumen, un modelo joven, aparente y distinto a lo que se ofrece en el segmento y con un abanico de precios que oscila entre los 17.520 y los 21.220 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TI-VCT	1.0 125 CV	1.0 140 CV	1.5 TDCi
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	999	999	1.498
Potencia máxima (CV)/rpm	112 / 6.300	125 / 6.000	140 / 6.000	95 / 3.750
Par máximo (mkg)/rpm	14,3 / 4.300	17,3 / 1.400-4.000	18,4 / 1.400-4.500	21,9 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 o Aut. 6	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos v./Tambor	Discos v./Tambor	Discos v./Tambor	Discos v./Tambor
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.314 (Aut. 1.350)	1.337	1.337	1.372
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.017/1.765/1.633	4.017/1.765/1.633	4.017/1.765/1.633	4.017/1.765/1.633
Volumen maletero (l)	310/1.238	310/1.238	310/1.238	310/1.238
Capacidad depósito (l)	52	52	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	13,3 (Aut. 14,1)	12,7	11,8	14,0
Velocidad máxima (km/h)	172	180	185	160
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	5,4	5,4	4,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	149	125	125	115
Precios desde... (euros)	17.520	18.770	19.120	18.770

1.0 ECOBOOST HASTA 140 CV DE POTENCIA

Dos de los cuatro motores de la gama EcoSport son EcoBoost, con un litro de cilindrada, dotados de inyección directa, un turbocompresor y 'sólo' tres cilindros. Compacto y modesto en tamaño, no lo es, ni mucho menos, en rendimiento. El propulsor 1.0 EcoBoost ofrece 125 CV en su variante de acceso en este modelo, pero este mismo año este modelo incorporó una nueva versión con 140 CV que, de momento, sólo luce en este SUV y en el Fiesta. El mérito de esta nueva combinación, que también se asocia a un cambio manual de cinco relaciones, es que ofrece un sobresaliente rendimiento y homologa un consumo de 5,4 litros.



◀ El motor 1.0 EcoBoost ofrece dos niveles de potencia en el EcoSport: 125 y 140 caballos.



VERSÁTIL EL KUGA ES EL MODELO MÁS FAMILIAR, EQUILIBRADO Y DINÁMICO DE LA GAMA SUV QUE PRESENTA FORD EN EUROPA



Equilibrio perfecto

Dicen que el centro marca el equilibrio. Y eso se puede aplicar al Kuga, modelo que se ubica entre el EcoSport y el Edge en cuanto a tamaño y ambición se refiere. Es el único SUV de Ford que se puede elegir con tracción delantera o total y el que presume de una personalidad ‘off road’ quizás algo más acusa-

El Kuga marca el término medio en la oferta de modelos SUV de Ford. Y lo hace con un vehículo sumamente equilibrado, confortable y dinámico en marcha, eficiente gracias a su gama de motores y muy bien equipado. Además, ofrece versiones con tracción delantera o total.

da, aunque su compromiso principal se centra en el asfalto. El Ford Kuga es uno de los modelos más ágiles y dinámicos de su segmento. Ofrece un tacto general muy agradable, una buena ergonomía delante y un generoso espacio en las plazas traseras.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5120 CV	1.5150 CV	1.5182 CV AWD	2.0 TDCI120	2.0 TDCI150	TDCI 150 AWD	TDCI 180 AWD
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.498	1.997	1.997	1.997	1.997
Potencia máxima (CV)/rpm	120 / 5.500	150 / 6.000	182 / 6.000	120 / 3.500	150 / 3.500	150 / 3.500	180 / 3.500
Par máximo (mkg)/rpm	24,5 / 1.600-3.000	24,5 / 1.600-4.000	24,5 / 1.600-5.000	31,6 / 1.750-2.000	35,7 / 2.000-2.500	35,7 / 2.000-2.500	40,8 / 2.000-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Total	Delantera	Delantera	Total	Total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual 6 o Aut. 6	Manual 6 o Aut. 6
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17	235/55 R17
Peso (kg)	1.504	1.579	1.686	1.614	1.614	1.702 (Aut. 1.716)	1.702 (Aut. 1.716)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.524/1.838/1.689	4.524/1.838/1.689	4.524/1.838/1.691	4.524/1.838/1.689	4.524/1.838/1.689	4.524/1.838/1.691	4.524/1.838/1.691
Volumen maletero (l)	456/1.653	456/1.653	456/1.653	456/1.653	456/1.653	456/1.653	456/1.653
Capacidad depósito (l)	60	60	60	60	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	12,5	9,7	10,1	12,0	10,1	9,9 (Aut. 10,9)	9,2 (Aut. 10,0)
Velocidad máxima (km/h)	180	195	200	180	194	192 (Aut. 190)	202 (Aut. 200)
Consumo mixto (l/100 km)	6,2	6,2	7,4	4,6	4,7	5,2	5,2
Emisiones CO2 (g/km)	143	143	171	120	122	135 (Aut. 134)	135 (Aut. 134)
Precios desde... (euros)	23.900	24.900	32.150	25.150	27.900	29.900	32.650



▲ La oferta en infoentretenimiento, la cámara de visión trasera y el asistente de ángulo muerto son sólo parte de la completa dotación tecnológica que presenta el Kuga.



▲ El portón con función manos libres facilita mucho las cosas cuando llegamos ‘ocupados’.

Dispone de una amplia oferta mecánica, con tres opciones de gasolina EcoBoost y otras tres turbodiesel, con un abanico de potencia que oscila entre los 120 y los 182 caballos. Toda la gama se asocia al sistema Auto-Start-Stop y monta una rejilla frontal activa que se abre o cierra en función de las necesidades de refrigeración del motor. Son dos grandes aliados de cara al consumo.

No es, ni de lejos, su único guiño tecnológico. También

TRACCIÓN TOTAL PREPARADA PARA TODO

Ford cuenta con modelos como el Kuga, el Edge, el Mondeo, el Galaxy, el S-Max y el Focus RS dotados de tracción total, en el último modelo para optimizar las prestaciones en carretera. En el caso del Kuga la tracción 4x4 inteligente aplica el par necesario en cada eje para conseguir la máxima tracción, independientemente de la superficie por la que se transite. Este sistema es capaz de enviar hasta el cien por cien del par a un solo eje, tras analizar varios parámetros y sin que el conductor tenga que actuar, ya que se realiza de manera automática. Con esto se consigue el máximo agarre y adherencia con el mínimo esfuerzo, ya sea con agua, nieve, barro, tierra... Un plus en seguridad y en versatilidad que está disponible en las versiones más potentes del Kuga y en toda la gama del Edge.



▲ Las versiones dotadas con tracción total envían par de manera automática en función de las necesidades de adherencia. El conductor no hace nada, pero lo puede ver en un display.

▼ El Kuga ofrece una amplia gama de versiones, con tracción delantera o total, gasolina o diésel, cambio manual o automático...



contempla elementos tan avanzados como un sistema de aparcamiento asistido, un control de velocidad adaptativo, un detector de ángulos muertos, un asistente de frenada automática en ciudad, otro de mantenimiento de carril, reconocimiento de señales de tráfico...

El Kuga está disponible con tres niveles de acabado y el precio oscila entre los 23.900 y los 35.900 euros.



BUQUE INSIGNIA EL EDGE SE SITÚA EN LO MÁS ALTO DE LA GAMA SUV DE FORD. LLEGA DESDE AMÉRICA PARA CONQUISTAR EUROPA



Primera clase

Ford desembarca en el segmento de los grandes SUV con sello Premium con el Edge, un modelo amplio, confortable y sumamente avanzado a nivel tecnológico. Llegas con dos propulsores diésel y la tracción total como elemento de serie.

La generosa gama SUV de Ford tiene su punto álgido en el nuevo Edge, un modelo con perfil norteamericano que desembarca ahora en Europa para tratar de hacer-

se hueco en un segmento tremendamente competitivo. Y lo hace con argumentos de peso y una calidad que coquetea sin complejos con el sello Premium.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDCi 180 AWD	2.0 TDCi 210 AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997
Potencia máxima (CV)/rpm	180 / 3.500	210 / 3.750
Par máximo (mkg)/rpm	40,8 / 2.000-2.500	45,9 / 2.000-2.250
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 6 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/55 R19	235/55 R19
Peso (kg)	1.913	1.949
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.808/1.928/1.692	4.808/1.928/1.692
Volumen maletero (l)	602/1.847	602/1.847
Capacidad depósito (l)	69	69
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	9,4
Velocidad máxima (km/h)	200	211
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	5,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	149	149
Precios desde... (euros)	43.425	50.425



▲▼ El Edge presume de un espacio y una calidad sobresalientes. El confort es muy elevado, incluso en el acabado Sport, que añade una suspensión deportiva.



Este poderoso vehículo mide 4,81 metros de longitud y su amplio interior ofrece cabida para cinco plazas, además de un generoso maletero al que se accede por un portón de accionamiento eléctrico.

La calidad y el confort se dan la mano en un habitáculo que presenta soluciones avanzadas, como un sistema de control activo de ruidos que es capaz de neutralizar los sonidos no deseados creando unas ondas de compensación a través de los altavoces.

No es su único detalle tecnológico, pues en su equipamiento encontramos un asistente de colisión que avisa, primero, y frena automáticamente el vehículo si el



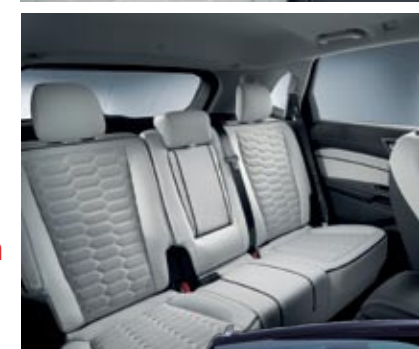
◀ Las butacas delanteras gozan de regulación eléctrica y están calefactadas y ventiladas.

conductor no responde ante un inminente riesgo de colisión o atropello. También contempla un lector de señales de tráfico, un asistente de aparcamiento automático, luces de carretera inteligentes, una alerta por cambio involuntario de carril que actúa sobre la dirección si es preciso para mantener la trayectoria, cámaras de visión delantera y trasera, dirección adaptativa, cinturones de seguridad traseros con airbag incorporados, un limitador de velocidad inteligente que nos evitará multas...

La oferta mecánica del Edge presume de un motor con dos niveles de poten-

FORD VIGNALE HASTA EL MÁS MÍNIMO DETALLE

Ford creó hace meses la línea Vignale que permite a los usuarios personalizar su vehículo y contar con servicios exclusivos prácticamente a la carta. Ya son cuatro los modelos de la firma del óvalo que contemplan este sello: el Mondeo, el S-Max, el Edge y, próximamente, será el Kuga. Esta exclusiva familia está disponible en los FordStores de toda Europa y hace posible una experiencia de compra personalizada. Además, también ofrece servicios de viajes, eventos, estilo de vida... El Ford Edge Vignale estará disponible en color marrón metálico y blanco platino y cuenta con la característica rejilla frontal en forma hexagonal rematada en negro mate, además de unas llantas de aluminio pulido de 19 pulgadas. También el interior se remata con cuero Windsor en los asientos y en los paneles de las puertas, y disponible en dos colores. De serie incorpora elementos como el sistema de comunicación SYNC 3 con pantalla táctil de ocho pulgadas y el control activo de sonido Active Noise. Lujo contemporáneo por los cuatro costados.



◀◀ La calidad del interior es prácticamente Premium, más aún si cuenta con la exclusividad extra que proporciona la línea Vignale.



cia. Se trata del conocido bloque 2.0 TDCi que ofrece 180 caballos si se asocia a un cambio manual de seis relaciones, o 210 si nos decantamos por la variante biturbo, esta última disponible exclusivamente con la transmisión PowerShift de

doble embrague también de seis velocidades.

La tracción total es común en todas las versiones, más enfocada hacia fines dinámicos o a superficies con baja adherencia, que a un uso campero más estricto e intenso. El empleo del sistema

4x4 dulcifica un comportamiento que sorprende por su agilidad, aspecto destacable porque este modelo acaricia las dos toneladas de peso.

Disponible con tres niveles de acabado, su precio oscila entre los 43.425 y los 51.925 euros.

Traje a medida

Las múltiples posibilidades para combinar colores, mecánica y acabados convierten el C4 Cactus en un vehículo único, porque única puede ser la unidad elegida por cada cliente. Un añadido más a la singularidad y funcionalidad de un modelo inconformista, que rompe con lo establecido.



Apenas lleva dos años en el mercado y este auténtico 'made in Spain' –se produce en Madrid para todo el mundo– se ha convertido en objeto de deseo para muchos automovilistas, que no se resisten a seguirlo con la mirada cuando se cruza en su camino, y piensan que debería ser su próximo coche. Un interés que suscita tanto su singularidad como la funcionalidad que ofrece un diseño creativo apoyado en los airbump, una solución exclusiva de Citroën que aporta atractivo y originalidad, además de protección ante pequeños toques y restregones en las zonas más propensas a sufrir esos incidentes.

El C4 Cactus rompe con los códigos estéticos del mercado con su diseño, sus colores atrevidos, su puesto de conducción sin botones y mandos en el salpicadero, la destacable amplitud interior o la comodidad que ofrece

al copiloto el airbag colocado en el techo del habitáculo, otra exclusiva mundial de este coche.

Diseño mundial del año

▲▲ LUMINOSIDAD INTERIOR.- El techo acristalado, de grandes dimensiones y alta protección térmica y acústica, permite el paso de la luz aislando del ruido, calor y frío. Nada se ha dejado al azar en un modelo en el que cada elemento cumple una o varias funciones.



en 2015, el reconocimiento internacional que avala ese estilo atrevido, moderno e innovador, que rompe con los códigos establecidos y le confiere una personalidad única. Singularidad que se refuerza con las 38.000 configuraciones diferentes que admite el C4 Cactus.

ELECCIÓN MECÁNICA.- A los motores de última generación y baja cilindrada PureTech –el de 82 CV y el sobrealimentado de 110 CV con inyección directa, ambos de tres cilindros– y BlueHDi –100 CV–, que destacan por su bajo consumo y pueden contar con Stop&Start, se une el cambio ETG. En las versiones que cuentan con esa caja pilotada, el sistema 'Easy Push' sustituye la palanca de cambios tradicional, al tratarse de un pulsador en el que tres botones seleccionan avanzar (D), dar marcha atrás (R) y neutro (N). Va ubicado en la parte baja del salpicadero y se complementa con levas en el volante para cambiar de marcha de forma manual.



►► CALZADO CON ESTILO.- Una parte importante del aspecto del automóvil se debe a las llantas, cuya función va más allá de la estética. En negro, gris o bitono las hay de aleación de 16 y 17 pulgadas para calzar al C4 Cactus, ya sea como opción o, en los acabados más altos, como equipamiento de serie. También hay embellecedores y tapacubos para hacer más atractiva y diferente la imagen del modelo.



PALETA DE COLORES.- Blanco básico, blanco perla, negro, gris aluminio, rojo, jelly berry, gris oscuro, marrón, amarillo, morado o azul son los once colores de carrocería disponibles. Todos se combinan con los Airbump en negro –de serie– y, salvo el blanco básico y el rojo, con los otros tonos de los protectores, que mejor le van a la pintura básica. Son blanco perla, negro y gris aluminio –metalizado– los que más combinaciones 'resisten'.





DETALLES NO FALTAN.- La ubicación del airbag del copiloto en el techo permite una amplia guantera de apertura superior para que todo su contenido quede a la vista, y a la que se puede acceder con solo estirar el brazo. Un ejemplo más de los esfuerzos por conjugar estética y funcionalidad hasta en los detalles, con huecos prácticos y accesibles para todos y soluciones que mejoran el confort, como el amplio apoyabrazos central, de diseño exclusivo.



► **ARMONÍA INTERIOR.-** En un salpicadero de superficies depuradas y limpias, una pantalla digital suprime el cuadro de botones y mandos tradicional por una Tableta Táctil de 7 pulgadas. Es de serie, y sus siete botones sensitivos dan paso a todas las funcionalidades del coche.



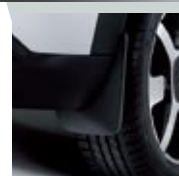
◄◄ **GENEROSO ESPACIO.-** Gris, Habana o Purple –morado–, en tejido o mixto/cuero, son los universos diseñados para ofrecer un habitáculo amplio y acogedor, que facilita la vida a bordo, con grandes asientos delanteros y unas plazas traseras en las que la banqueta corrida se puede convertir en fraccionable.



◄◄ **LO MÁS DE LO MÁS.-** Se llama Rip Curl y es el C4 Cactus más aventurero, playero y personalizado, además de ser el primero con Grip Control, tecnología que proporciona una motricidad reforzada, capaz de adaptarse a todos los terrenos –asfalto, arena, nieve y cualquier tipo de superficies deslizantes–. Se vende con los motores PureTech 110 y BlueHDi 100, en cinco tonos de carrocería y dos de Airbump, y ofrece el equipamiento más completo de la gama, pues cuenta con todos los elementos, de serie u opcionales, disponibles para este modelo: climatizador automático, ayuda al estacionamiento trasero, techo panorámico acristalado, detector de neumáticos poco inflados, faros antiniebla con luz 'cornering', Citroën Connect Box, sensores de parking delanteros, apoyabrazos central delantero...



ACCESORIOS ORIGINALES.- A los cuatro niveles de acabado –Live, Feel, Shine y Business–, que desde el más básico ofrece un extenso equipamiento, se unen múltiples opciones –navegador en pantalla táctil, Citroën Connect Box, cámara de visión trasera en pantalla táctil o Park Assist con sensor de aparcamiento delantero con medida de espacio disponible– y una lista de accesorios que mejoran confort, aumentan la protección y facilitan el transporte; van desde el deflector delantero y el difusor de paragolpes trasero a los portabicicletas para techo y trasera del vehículo, pasando por barras laterales de techo, faldillas delanteras y traseras, parasoles o alfombrilla del maletero.



► **ESPECIALES.-** Precio y equipamiento aúnan los Feel y Shine Edition, las otras dos series especiales disponibles en el mercado español. El primero añade al acabado del que parte elementos como faros antiniebla con función 'Cornering Light', climatizador automático, llantas de aleación de 17 pulgadas, sensor de lluvia y encendido automático de luces, mientras que el techo acristalado es la mayor aportación en el acabado Shine.



la frase

Erik Jonnaert. Secretario General de ACEA.



«Esperamos contribuir de manera constructiva a la elaboración de propuestas para identificar las maneras más eficaces y rentables de reducir las emisiones del transporte, pero centrarse en las nuevas tecnologías del vehículo solo tendrá beneficios limitados».

en breve

► **NUEVO ACUERDO EN IRÁN.** - PSA ha cerrado un acuerdo con el socio de Citroën SAIPA para producir y comercializar vehículos de la marca en Irán. Se creará una sociedad de riesgo compartido, más de 300 millones de euros para producir a partir de 2018 en la planta de Kashan 3 Citroën adaptados al mercado local

► **VW SUPERA A TOYOTA.** - El Grupo Volkswagen se ha situado primero en el ranking mundial de ventas del primer semestre por delante de Toyota, líder desde 2012, pero que se ha visto afectado por la bajada de las ventas del Prius en EE.UU. y paros en sus fábricas japonesas por algunos seísmos. El tercero es GM.

► **RECUPERACIÓN EN EUROPA.** - La división europea de GM ha salido de los números rojos en el primer semestre del año, período que ha cerrado con un beneficio operativo de 119 millones de euros (131 millones de dólares), frente a los -258 millones de euros (-284 millones de dólares) del año anterior.

Pese a ello, el índice se mantiene a nivel de 2013 (43,09%) y por debajo del pico que marcó 2012 (47,32 %).

La directora del Instituto Nacional de Toxicología, Dolores Moreno, fue la encargada de presentar este informe que recoge el análisis toxicológico de 638 conductores, 179 peatones y 83 acompañantes fallecidos en accidente de tráfico, sobre el total de las 1.688 personas que perdieron la vida en la carretera en 2015; diferencia que explica la realización de análisis propios en algunas comunidades.

ALGUNOS DATOS

► **275 positivos a alcohol, drogas, psicofármacos o sus combinaciones en conductores fallecidos y sometidos a autopsia.**

► **El 68,0 por ciento fueron positivos a**

alcohol (alcoholemias > de 0,3 g/l).

► **El 31,6% fueron positivos a drogas**
El 26,5% fueron positivos a psicofármacos
El 91,6% de los positivos correspondió a varones.

► **El 57,4% conducían un coche y el 33,4% una motocicleta.**
La droga más consumida fue cocaína 49,4% seguida de cannabis 43,7%.

► **En consumos asociados prevalecen alcohol y cocaína (9,1%) y alcohol y cannabis (5,1%).**



ALCOHOL, DROGAS Y PSICOFÁRMACOS EN LOS MUERTOS AL VOLANTE

Demasiados conductores bajo su influencia

Nada menos que el 43,1 por ciento de los conductores analizados por el Instituto Nacional de Toxicología muertos en un accidente de tráfico en 2015 dieron positivos en alcohol, drogas y/o psicofármacos. Un porcentaje que supone la pérdida de 275 vidas, cifra «inasumible» para el fiscal de Seguridad Vial Bartolomé Vargas, que al promediar resultados coloca en casi 600 los conductores fallecidos por culpa del alcohol el pasado año. De

hecho, el 66,91 por ciento de los fallecidos al volante había ingerido alcohol, con una tasa por encima de 1,2 g/l en sangre en el 70 por ciento de ellos.

A eso se añade que el 26,55 % de los casos conductores analizados por el instituto de toxicología había consumido psicofármacos y el 31,64 % presentaba algún tipo de droga, con predominio de la cocaína (49,34 %), seguida por el cannabis (43,68 %) y los opiáceos derivados de la morfina

(13,79 %). Porcentajes que en el caso de los peatones fallecidos en un atropello varían, pues a la presencia de alcohol, que aparece en el 56,63 % de los casos, le siguen los positivos en psicofármacos (39,76 %) y algún tipo de drogas (33,73 %).

La comparación con la memoria de 2014 refleja un aumento del consumo de alcohol, sin apenas diferencias en la ingesta de las otras sustancias, con una subida global de cuatro puntos porcentuales.

Producción

Crece a niveles de 2004

En los 6 primeros meses del año, la producción en las factorías españolas ha crecido un 11,2% respecto al mismo período del año pasado y se han superado los 1,6 millones de vehículos producidos. Estas cifras son las mejores desde

el año 2004 y confirman que el objetivo de fabricar 2,8 millones de vehículos en 2016 y alcanzar los 3 millones de unidades en 2017 está cerca.

También la exportación crece un 12,28% hasta las 1.333.049 unidades en los seis primeros meses del año, lo que consolida a este sector como el segundo con más peso en la

balanza comercial española, representando el 18% del total. A esta mejora de las exportaciones ayuda el buen comportamiento de los mercados europeos —que significan el 75 por ciento de las exportaciones— y la apertura de nuevos mercados, llegando a países como Turquía, Argelia, México, Estados Unidos, Australia, o Corea del Sur.

PRODUCCIÓN EN ESPAÑA 2016 ENERO-JUNIO

	UNIDADES	%16/15
AUTOMÓVILES DE TURISMO	1.299.531	10,72
TODOTERRENOS	22.538	87,19
COMERCIALES E INDUSTRIALES	298.948	9,91
TOTAL VEHÍCULOS	1.621.017	11,20

EXPORTACIÓN ESPAÑOLA 2016 ENERO-JUNIO

	UNIDADES	%16/15
AUTOMÓVILES DE TURISMO	1.100.727	12,27
TODOTERRENOS	21.475	82,56
COMERCIALES E INDUSTRIALES	210.847	8,10
TOTAL VEHÍCULOS	1.333.049	12,28

la cifra

2.930

millones de euros ha impuesto Bruselas a cuatro marcas de camiones por crear un cartel que se extendió de 1997 hasta 2011, año en el que el Ejecutivo europeo inició la investigación con inspecciones no anunciadas en el sector. Es la mayor multa de la historia por prácticas anticompetitivas y la deberán pagar Daimler, DAF, Iveco y Volvo/Renault por fijar «un baremo de precios de bruto» y retrasar la incorporación de tecnologías para cumplir con la normativa europea de emisiones contaminantes. Aunque formaba parte del cartel, Man queda exonerada por ser la que destapó esas prácticas abusivas a la Comisión.



Dieselgate

Principio de solución

Volkswagen hará frente al pago de 13.600 millones de euros en Estados Unidos como consecuencia

del escándalo de emisiones de sus motores diésel. El juez encargado del caso, Charles Breyer, anunció que ha admitido el acuerdo de compensación alcanzado en junio entre las autoridades estadounidenses y la marca alemana, valorado en 15.000 millones de dólares (alrededor de 13.600 millones de euros). A partir de este acuerdo, la compañía alemana pagará dicha

cantidad, en concepto de compensación, a los 475.000 propietarios de vehículos equipados con los motores trucados.

El acuerdo anunciado a finales de junio entre VW y los demandantes permite a los propietarios elegir entre vender los vehículos afectados al fabricante o aceptar la reparación diseñada para limitar sus emisiones, aunque esto puede significar una pérdida en su rendimiento.

Plan 'Push to Pass' de PSA

Buenos resultados

El plan estratégico del Grupo PSA, denominado «Push to Pass» y presentado el pasado 5 de abril por Carlos Tavares, comienza a dar sus frutos. Así lo demuestran los resultados del primer semestre del año, en el que el resultado neto es de 1.212 millones de euros frente a los 571 millones del mismo período del año pasado. También crece la cifra de negocios de la división Automóvil, que ha aumentado un 2,5% respecto al año pasado llegando a 19.190 millones.

Para Tavares estos resultados demuestran «el avance en la transformación estructural de la empresa, su eficiencia y el profundo cambio de mentalidad del Grupo». El plan que, en clave de producto, contempla 34 nuevos lanzamientos hasta 2021, tiene dos claros objetivos económicos. En primer lugar un beneficio operativo corriente del 4% para la División Automóvil para el período 2016-2018 y una previsión del 6% en 2021. Y como segundo objetivo un crecimiento del 10% de la cifra de negocios del Grupo de 2015 a 2018, con una previsión de un 15% extra hasta 2021.



Dirección General de Tráfico

Dimite María Seguí

La directora general de Tráfico María Seguí dimitió la pasada semana tras las acusaciones de haber adjudicado contratos de la DGT y haber financiado sin concurso público tres proyectos para la institución donde trabaja su marido. La actuación de Seguí, que había sido nombrada directora general de Tráfico en febrero de 2012, y bajo cuyo mandato se ha alcanzado el mínimo histórico en el número de víctimas mortales por accidente de tráfico desde 1960, tal como recordaba el Ministerio del Interior en un comunicado tras la dimisión, está siendo investigada por este ministerio.

Las primeras conclusiones hablan de que pudo existir un conflicto de intereses en su actuación, que pudo ocurrir en un incumplimiento de las reglas de incompatibilidades de altos cargos.

Cristóbal Cremades, hasta ahora secretario general de la DGT, asume las funciones de Seguí.



Campaña control de deficiencias de la DGT

Más de 10.000 denuncias

La campaña de la Dirección General de Tráfico de control del estado de mantenimiento de los vehículos, desarrollada entre el 10 y el 17 de julio ha provocado que en esos 7 días un total de 10.177 conductores hayan sido denunciados al por circular con su vehículo en condiciones de mantenimiento que no cumplen la norma. Y en ese tiempo han sido 175.558 los vehículos de todo tipo que se han controlado, poniendo el acento, sobre todo en revisar los elementos que más intervienen en la seguridad: neumáticos, alumbrado, ITV...

Entre las deficiencias más importantes, la de circular con la ITV caducada, desfavorable o negativa ha supuesto 2.763 denuncias. 495 conductores han sido denunciados por llevar una profundidad del dibujo por debajo del mínimo legal de 1,6 mm; tener un desgaste irregular debido a una mala suspensión o una alineación incorrecta y circular con una presión errónea.

Respecto al alumbrado y señalización, 278 conductores han sido sancionados por este apartado y otros 197 por llevar la placa de matrícula deteriorada. Además otros 676 conductores han sido denunciados por no llevar la documentación obligatoria del vehículo. Y nada menos que 107 vehículos han sido inmovilizados en el momento de realizarles el control.



¡Qué grande!

La EMT de Madrid ya tiene su museo abierto al público y de entre sus 26 vehículos históricos este que hemos tenido la oportunidad de probar en exclusiva se puede decir que es la joya de la corona. Se trata de un Leyland Titan que entró en servicio en marzo de 1957 y que tras muchas vicisitudes volvió 'a casa' y se restauró por completo. Conducirlo es un suplicio, pero también una experiencia única.

Sólo he tenido que recorrer 300 metros con este imponente Leyland Titan de 1957 para otorgar la categoría de héroes a los conductores que hace casi 60 años se ponían cada día al volante de este vehículo para pasar una larga jornada de trabajo. Porque en tan poco tiempo he podido comprobar en mis propias carnes que el conductor que se las tuviera que ver en Madrid con este autobús británico de ocho toneladas, ocho metros y medio de longitud y 4,3 metros de altura, tenía que ser de una manera muy especial.

Para empezar, había que acostumbrarse a conducir con el volante a la derecha. Además, requería un conductor de brazos muy fuertes para mover un volante tipo paelle-
ra grande y una dirección sin asistencia y con muchas vueltas; un conductor de baja estatura para que las piernas no tropezaran con el aro del volante a la hora de pisar el freno, como me ha ocurrido a mí —aunque dada la altura del pedal estoy casi convencido de

que frenaban con el pie izquierdo—; un profesional con una fortaleza física extraordinaria para soportar todo ese esfuerzo sin aire acondicionado en verano o calefacción en invierno, y cómo no, un 'piloto' con unos nervios templados para calcular constantemente la altura del Titan y no llevarse por delante un balcón o algún toldo de los habituales en esa época en el centro de la capital, o para calcular en cada frenada cuándo debía de comenzar a pisar el pedal debido a un sistema de frenos sin la eficacia de los sistemas actuales que, sobre todo con el autobús lleno y en bajada, requería bombeo y mucha anticipación.

Me gustaría mucho hablar con un conductor que haya trabajado al volante del Leyland Titan porque no me iba a aburrir con sus batallitas, que seguro darían para escribir varios tomos de memorias, pero después de mi sorprendente experiencia no creo que me equivoque mucho si afirmo que los turnos debían ser

◀ El Titan restaurado por la EMT mide nada menos que 4,3 metros de alto. Y más de 8 metros de largo.

más cortos que en la actualidad; el entrenamiento para conducir semejante vehículo, mucho más intensivo y el periodo de adaptación mucho más largo y penoso.

El Leyland probado es una de las 50 unidades de dos pisos que la EMT compró en 1957 y que fueron los últimos autobuses urbanos de dos pisos en Madrid hasta su retirada en el

69. Aunque no fueron ni mucho menos los primeros ya que la historia de los Leyland de dos pisos en la capital comenzaba en 1932 cuando llegó la primera unidad de prueba adquirida por la Sociedad Madrileña de Tranvías.

Pero volviendo a nuestro protagonista, el Leyland Titan del 57, llama la atención por tener el volante a la derecha

▶ Aunque los relojes originales no se pudieron conservar, el volante sí es el auténtico. Grande hasta decir basta pero necesario para mover la dirección sin asistencia y sin morir en el intento.

HABLAMOS CON... GUILLERMO DEIKE «Aquí tenemos auténticas rarezas»

Dentro de la EMT Guillermo Deike está a cargo de la gestión de servicio en la Dirección de Operaciones y, debido a su amor por estos vehículos, coordina el museo que la empresa acaba de abrir en Madrid. Guillermo nos cuenta el proceso de recuperación y restauración de las unidades que interesa preservar y en concreto lo complicado que puede ser a veces este proceso. «En el caso del modelo probado, el Leyland se vendió a un particular en 1968, tras 11 años en activo. Entonces se convirtió en un reclamo publicitario de unos almacenes en Tarrasa hasta que, en bastante

buen estado, se dejó de utilizar. La EMT llegó a un acuerdo con el dueño y cuando una grúa lo traía de nuevo a Madrid, al pasar bajo un puente se destruyó todo el piso superior. El seguro de transporte se hizo cargo del arreglo y el techo del Leyland se reparó en Madrid pero cuando la grúa lo llevaba a las cocheras de la EMT, otro puente se cruzó en su camino y se repitió la historia». Al final el niño mimado del museo está listo para que todo el mundo lo vea. «Incluso vienen de Inglaterra a ver esta rareza con el volante a la derecha y la puerta de acceso al lado contrario de su lugar original».



▲ La misma unidad restaurada cuando realizaba el servicio en Madrid en 1957 entre Moncloa y Puerta de Toledo.





COMPARATIVA LEYLAND TITAN FRENTE A IVECO CITELIS GNC



►► El avance que ha experimentado el puesto de conducción ha sido impresionante.

Bajarse del Leyland Titan con sus vibraciones, su motor humeante, su complicada dirección, su poca ventilación y su maquiavélica altura, y a continuación subirse en el Irisbus Iveco Citelis de Gas Natural Comprimido con su silencio de marcha, su suavidad, su climatización o su excelente frenada, es la misma sensación que se experimenta tras bajar de un Seat 600 y montar en un Mercedes Clase S. Con el



►► En estos casi 60 años los neumáticos han evolucionado casi tanto como el resto.



►► El interior esconde asientos para 64 pasajeros más el conductor. El motor es un seis cilindros diésel con 169 caballos. Subir al piso de arriba por la escalerilla tiene un encanto especial.

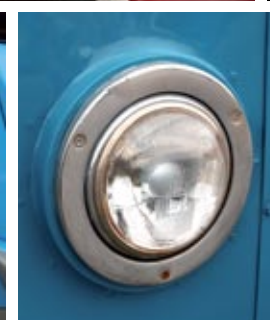
—el fabricante no quiso cambiarlo para los modelos de exportación como sí lo hicieron los Guy que llegaron a España en 1947— y el acceso también en la derecha —a la izquierda en Inglaterra—. A la joya de la corona del museo, cuya matrícula antes de pasar a histórico era M-177.383, la mantienen en perfecto estado de revista Pedro y Miguel, dos conductores con conocimientos de mecánica a los que de vez en cuando les liberan de servicio para que mimen a un autobús

con todos los papeles en regla para salir a rodar por la calle, eso sí ahora con un máximo de 4 plazas más el conductor. Y a su volante uno retrocede en el tiempo 60 años, cuando la velocidad máxima permitida para este tipo de vehículos era de 40 km/h y la multa por rebasarla era de 5 pesetas (3 céntimos de euro). Vibra tanto que parece que se va a desmontar, entra humo del motor por la ventanilla, consigo girar no sin esfuerzo porque tengo espacio y no tengo que ma-

niobrar, y voy obsesionado constantemente con la altura pensando que me voy a poner por montera cualquier cosa aunque pruebo el Leyland en un espacio abierto. Lo reconozco, probar el Leyland Titan ha sido un poco duro y estresante. Y que me perdonen los antiguos conductores por el comentario, lo suyo sí que era de héroes. Y que los actuales conductores tengan presente que son unos privilegiados, en comparación conducen ‘salones rodantes’.



sobre todo a alguien como yo, habituado a conducir casi cualquier cosa, pero poco acostumbrado a moverme en algo tan alto. Las mejoras en los materiales utilizados, la insonorización, la climatización —que pasa de nada en el autobús británico a todo en un abrir y cerrar de ojos— o la eficiencia del motor de 290 caballos que funciona con gas comprimido frente a los 169 caballos diésel del Leyland son claves. Pero quizá lo que hemos agradecido nosotros y mucho más los conductores que lidian cada día con estos monstruos en la complicada circulación urbana, es el avance realizado en el puesto de conducción y las ayudas que ahora permiten conducir un autobús sin terminar exhausto tras una jornada de trabajo.

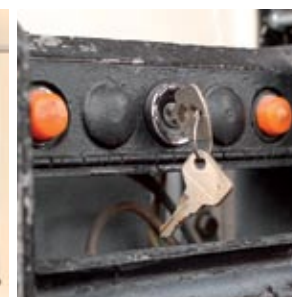
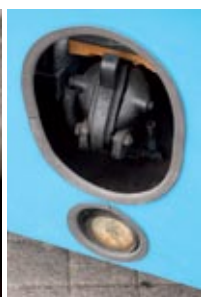


►► Seis faros de pequeño tamaño frente a dos más grandes pero mucho menos eficaces. En el interior, las butacas de escay han dado paso a asientos de plástico duro mucho más resistente aunque menos cómodo.

handicap añadido de la mayor altura y sus inercias añadidas. Es verdad que el Irisbus de GNC, una de las unidades más modernas de la flota actual de la EMT, mide 12 metros de longitud y el Leyland solo 8,5, sin embargo el modelo británico mide un metro más de altura lo que genera unas inercias y unas inclinaciones que imponen,

LEYLAND TITAN MADE IN ENGLAND

Cuando los Leyland Titan llegaban a España había que carrozarlos en parte para cambiar de lado el acceso al interior. Pero a nivel técnico todo se mantenía, como el cambio de 4 marchas a la izquierda del volante, los seis interruptores de servicio sin mucha información adicional o el parabrisas delantero abatible para ventilar un poco un interior que, lógicamente, carecía de aire acondicionado.



►► Numerosos detalles del Leyland de 1957 que denotan los sistemas y soluciones utilizadas en la época. Por ejemplo la ausencia de aire acondicionado se compensaba con una luna delantera de apertura regulable.

►► Cambio manual de rejilla con 4 marchas y marcha atrás, llave de contacto tradicional... Sorprendente el pedal del acelerador con parada del motor presionando hacia atrás y la exagerada altura del pedal del freno.



PARIS HILTON

+ en www.renault.es

EN JEEP POR IBIZA

Paris Hilton ha elegido el Jeep Renegade para moverse por Ibiza estas vacaciones. La artista internacional ha vuelto un año más a la isla balear para ejercer como DJ del espectáculo 'Foam and Diamonds' (Espuma y diamantes), en Amnesia Ibiza. En esta ocasión, contará con varios Renegade cedidos por la empresa OK Rent a Car para sus desplazamientos y los de todo su equipo de colaboradores.

RENAULT SOCIO DE PARÍS 2025 Francia quiere acoger la Exposición Universal en el año 2025 y ha encontrado en Renault a su mejor socio. La marca del rombo ha estado vinculada a las exposiciones universales



desde sus inicios. Ya en 1900, Marcel Renault se proclamó campeón de la carrera París-Toulouse-París, organizada por el Automóvil Club de Francia para la Exposición Universal de París.

NUEVA APP

▶ Con la nueva app MyCitroën, gratuita para iPhone y Android, podrás tener el control sobre todos los aspectos de tu coche.



CITROËN EN TU SMARTPHONE

Si tienes un coche de Citroën, la marca quiere ponértelo cada día más fácil. Con la nueva aplicación 'My Citroën' (disponible de forma gratuita para smartphones de iPhone y Android) no tendrás que preocuparte por nada.

Tiene función de geolocalización, por si eres despistado y no te acuerdas dónde has aparcado. Permite recuperar la in-

formación de tus recorridos y consumos para mejorar el rendimiento del vehículo y personalizar el tipo de conducción que desees.

Podrás acceder a toda la información relativa al vehículo (garantía, kilometraje, fechas de próximas revisiones, etc.) y también a la documentación del mismo (datos del seguro, por ejemplo).

También encontrarás un apartado con consejos para resolver algunas dudas sobre el vehículo, podrás acceder al listado de los talleres o concesionarios más cercanos y concertar cita o estar al día de las ofertas y la actualidad de la marca.

La nueva app estará disponible para su descarga en más de quince países en los próximos doce meses.



+ en www.skoda.es

SKODA: CON LA VUELTA CICLISTA GALA EL KODIAQ CERRÓ EL TOUR

La última etapa del Tour de Francia contó con un invitado muy especial. El Skoda Kodiaq se coló entre el pelotón ciclista a su llegada a los Campos Elíseos de París. El nuevo SUV de la marca checa hizo su debut camuflado, ya que la marca no desvelará su imagen oficial hasta el próximo 1 de septiembre y el modelo no será pre-

sentado hasta el Salón de París, en octubre. Skoda es patrocinador oficial del Tour desde hace 13 años y ha cedido un total de 300 vehículos a la organización y los equipos. La marca también ha diseñado los trofeos de cristal que recibieron los ganadores del Tour, inspirados en los inicios de la compañía, hace 121 años.



▲ El Skoda Kodiaq pasa bajo la meta de la última etapa del Tour de Francia.

+ en www.peugeot.es

PEUGEOT SUV TROPHY FRESNO DE TOROTE ENCUENTRO FAMILIAR CON EL 2008

Música en directo, afamados DJs, gastronomía, foodtrucks, diversión y naturaleza compartieron los asistentes al primer Peugeot SUV Trophy.

El nuevo SUV de Peugeot lo pusieron a prueba más de 600 invitados de los cerca de 1.200 que acudieron a la cita celebrada en un entorno singular: Fresno de Torote, un pueblo abandonado en las inmediaciones de Madrid, que Peugeot ha querido revitalizar.

Y los invitados pudieron hacerlo primero por un recorrido de asfalto/tierra, que demostraba las aptitudes del

renovado 2008 para moverse por caminos y circular con comodidad por carretera y luego poniendo el coche a prueba en un circuito dinámico instalado en 'La Casita del Olivar', el epicentro del Peugeot SUV Trophy. Rampas, desniveles, piedras, arena, cuevas y un divertido balancín permitieron comprobar sus cualidades 'off road' y la efectividad del Grip Control, el control de tracción inteligente.



▶ Más de 600 asistentes al Peugeot SUV Trophy pudieron probar el nuevo 2008.

+ en <http://volkswagendrivingsperience.es>

ATENTOS A...

HASTA EL 12/11

Se puede participar en alguna de las actividades del programa Volkswagen Driving Experience. Las próximas citas son los cursos off road (17 de septiembre, en la sierra de Madrid) y el Race Tour Navarra (28 de septiembre).



+ en www.kiamusicbox.com

KIA

QUE NO FALTE LA MÚSICA

Si te gusta la música tienes que entrar en la nueva web www.kiamusicbox.com, un espacio creado por la marca automovilística en colaboración con la revista especializada 'Mundo Sonoro', que quiere convertirse en una referencia para escuchar y descubrir nuevos temas. Incluye 'playlists' semanales elaboradas en Spotify por algunos de los



+ en www.seat.es

SEAT

La marca española Seat se ha unido con la Universidad de Harvard para impulsar un estudio sobre nutrición saludable relacionado con la dieta mediterránea.

+ en www.bmw.es

BMW

EL COCHE DEL ATLÉTICO

El Atlético de Madrid ya tiene coche oficial. Será de la marca BMW, que ha llegado a un acuerdo de colaboración con el club rojiblanco por el que tanto los jugadores de la primera plantilla, como el cuerpo técnico

y los directivos dispondrán de un modelo de la marca germana para sus desplazamientos particulares. El acuerdo se ha firmado con los concesionarios oficiales AutoPremier, Ibericar Cuzco, Movilnorte y Vehinter.



+ en www.driversacademy-race-redbull.es

FORMACIÓN

Más de 500 jóvenes han pasado ya por las instalaciones de la Drivers Academy Race Red Bull, que abrió sus puertas hace tres meses con el objetivo de tratar de reducir la siniestralidad.



BP ha revolucionado los programas de fidelización con el programa Mi BP, a través del cual un conductor medio puede ahorrar hasta 150 euros al año utilizando todas las ventajas del programa gracias a una oferta completa mejorada y totalmente accesible. El ahorro en el caso de los transportistas profesionales puede alcanzar los 500 euros.

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

PETERHANSEL RESUME LA DUREZA DE LA PRUEBA: «NO HE TENID O UN ACCIDENTE COMO ESTE DESDE EL DAKAR DE 1989»



La ruta de la seda: ¿un rival para el Dakar?

Las buenas relaciones entre Rusia y China permitieron la organización de un recorrido espectacular tan largo como el Dakar, con paisajes sorprendentes y de gran dureza. Si consigue cuajar en el futuro, 'La Ruta de la Seda' podría convertirse en la segunda gran prueba en el mundo de los raids

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Silk Way/Reb Bull

«Hemos hecho un largo camino, a través de tras países, con diferentes condiciones meteorológicas, hemos tenido una gran contacto humano con la gente de Rusia, Kazakhsan y China, hemos vivido muchas emociones y recibido una acogida muy calida y amistosa. Es algo que recordaremos durante mucho tiempo». Vladimir Chaguin fue una de las leyendas del Dakar como ganador de la categoría de camiones. Hoy es el máximo responsable y uno de los artífices del Rally de la Seda, un espectacular raid que quizás algún día podría rivalizar en recorrido, paisajes y dificultades deportivas con aquella mítica prueba.

Esta reciente edición finalizada el pasado 23 de julio no fue la primera, pero sí la de mayores dimensiones. Desde 2009, tuvo lugar fundamentalmente dentro de Rusia, y organizada por la misma entidad, el ACO, a cargo del Dakar. La primera partió desde Kazan, en Tatarstan, y llegaba a Ashgabat en Turkmenistan, aunque con solo nueve días y 4.500 km, y fue ganada por Carlos Sainz con Volkswagen. Con San Petersburgo o Moscú como punto de partida en las siguientes ediciones, en 2013 se celebró la última hasta la actual de 2016, doblando su recorrido en kilometraje respecto a todas las pruebas anteriores.

«Después de mi primer Dakar en 2005 pensé que había hecho la mayor aven-

tura de mi vida, pero estaba equivocado», explicaba Pascal de Baar, uno de los participantes en la San Petersburgo-Pekín en 2008, precursora de la edición actual, «no se tiene una idea de lo dura que es, cruzamos una zona que se llamaba 'las dunas sin retorno', donde me quedé asustado de la altura. Nunca había visto dunas así, ni antes ni después». Efectivamente, se volvieron a ver, y ampliadas a las atravesadas en las impresionantes etapas del desierto de Gobi.

‘Un puente entre ambos países’ fue la línea conductora que ha dado vida a una Ruta de la Seda que partía desde la Plaza Roja de Moscú y llegaba a la de Tianamen, en Pekín. Su recorrido buscaba hacer realidad la filosofía política impulsada por el presidente de la República Popular de China, Xí Jínpíng, y manifestada en los llamados ‘cinco elementos de conexión’: la coordinación política, una infraestructura única, relaciones comerciales, circulación financiera y monetaria y la comunicación humana.

El ex esquiador y ganador del Dakar, el francés Luc Alphand, fue elegido como director deportivo y responsable de la ruta. El clima político entre los dos países permitió abrir algunas de las rutas recorridas por los antiguos comerciantes y el mismísimo Marco Polo como, por ejemplo, el espectacular desierto de Gobi. En total, fueron dos semanas de prueba y 10.780 kilómetros de recorrido.

Varios ejemplos ilustraban ese ambiente político que ha impulsado la Ruta de la Seda. Por ejemplo, con el fabricante ruso Kamaz, que utilizó la prueba como una pista de pruebas para el Dakar. En su seno, el equipo ruso incluyó una escua-

dra mixta con tripulantes rusos y chinos. Así, el piloto y navegante, Houhon Xhing y Shen Xin, eran de esta última nacionalidad, mientras el ruso Andrey Mokeev era el mecánico de competición. Para defenderse, cada uno aprendió un esquema básico



▲ Sebastian Loeb, arriba, fue penalizado y no pudo luchar por una victoria que logró Cyril Despres, la primera que logra en coches.



▲ Peugeot aprovechó la prueba para preparar el Dakar. Todo su equipo, salvo Carlos Sainz, participó.



DE MOSCÚ A PEKÍN LA RUTA DE LA SEDA 2016 UNÍA DOS PLAZAS MÍTICAS: LA ROJA Y TIANNANMEN

de comunicación en el otro idioma: «adelante, atrás, recto, derecha, izquierda, gracias».

Otro ejemplo fue el del exótico equipo chino Jinguang, que participó con una versión adaptada de una berlina cuyo origen se remonta a la década de los 50, el HongquiRed. Producto de la colaboración industrial entre China y Rusia, era el vehículo usado por el Presidente y principales autoridades chinas. El equipo contaba con varias unidades, dos de las cuales lograron llegar a la Plaza Tianamen.

Enormes planicies, las gigantescas montañas de Kazakh, el desierto de Gobi, la Gran Muralla China... Desde el punto de vista paisajístico, la prueba fue todo un espectáculo. Desde el deportivo, ningún paseo. Al ser la primera edición con semejante recorrido, solo tomaron parte la categoría de coches y camiones. Al igual que Kamaz, también Peugeot aprovechó para preparar el Dakar con todo su equipo al pleno, aunque con Carlos Sainz compitiendo en la Baja Aragón.

El resultado final confirmó la dureza y dificultades de la prueba. El fabricante francés consiguió la victoria, aunque la carrera pasó dura factura. A pesar de no contar con otros rivales de entidad por ritmo (los Minis del equipo Astana, y del saudí Al Rhaji,), tanto Peterhansel como Loeb quedaron fuera de combate. «No he tenido un accidente como este desde el Dakar de 1989», reconocería Peterhansel tras un impresionante vuelco en la quinta etapa que destrozó totalmente su montura. Consiguió salvar los muebles con una reparación de emergencia, pero se convirtió en 'mochilero' de sus compañeros por primera vez en toda su carrera deportiva.

Sebastian Loeb también



▲ Los paisajes por los que ha transitado esta prueba recordaban a los primeros tiempos del Dakar. Las dunas del desierto de Gobi han sido auténticas murallas.



▲▲ Solo han participado coches y camiones. En los primeros, victoria de Peugeot; y entre los segundos ganó Kamaz.



28 AÑOS DESPUÉS Sainz, de nuevo en España

28 años después de su primera presencia en la Baja España, y tras muchos años sin competir en su país, Carlos Sainz participó en la famosa prueba aragonesa a los mandos de su Peugeot dakariano, mientras sus compañeros se enfrentaban a la Ruta de la Seda. Acompañado por Lucas Cruz, tuvo como principales rivales a Nani Roma, Nasser Al Attiyah y Mikko Hirvonen. Sainz terminó líder al término del primer día, pero en la segunda jornada fue superado por el Toyota Hilux de Al Attiyah, quien con una montura más ágil que el enorme buggy francés en las sinuosas pistas turolenses recortó el minuto de ventaja del día anterior para ganar la prueba por 19 segundos. Hirvonen terminó tercero. A pesar de no lograr el triunfo, y pensando en el próximo Dakar, Sainz se mostraba muy satisfecho con el rendimiento del 2008 en el terreno poco favorable de la Baja



pagó el precio de la inexperience. Nunca llegó a ir por delante de su compañero Cyril Despres quien, sin su habilidad al volante, supo aprovechar toda su experiencia dakariana sobre dos ruedas. En la duodécima etapa Daniel Elena se lió al validar algunos 'waypoints' cercanos unos de otros, y recibieron cuatro horas de penalización que dio al traste incluso con sus opciones de podio.

Al final, Despres logró su primera gran victoria en cuatro ruedas. «Sobre todo, el paso ha sido de confianza, aún no conozco los límites del coche», declaraba al final de la prueba, pero empiezo a jugar un poco con él para entenderlo mejor, y esto

me ayuda a ir cada vez más rápido. Este ha sido el mayor cambio para mí», declaraba el francés al terminar la prueba. «He estado toda mi vida en este tipo de pruebas sobre una moto, en las que he ganado a base de regularidad y resistencia, y he hecho lo mismo». En la categoría de camiones, el Kamaz de Ayrat Mardeev ganó tras un intenso duelo con el Renault de Van der Brink

¿Podría convertirse el Rally de la Seda en una alternativa, un rival, o una segunda prueba paralela al Dakar? Cualquiera que haya conocido las imágenes, sus paisajes, y los desafíos que ha ofrecido, seguro que no dudaría en contestar afirmativamente.



PAGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest

RENAULT



Nuevo Clio: 29 versiones para elegir

Llega con 1.400 €
de descuento

El renovado utilitario galo llega a los concesionarios españoles con dos carrocerías, cinco niveles de equipamiento, ocho motores y tres tipos de cambio para elegir, de cuya combinación salen 29 versiones para escoger y un precio que parte de 11.450 euros

en la berlina, y de 12.150 euros en el familiar, una vez restados los 1.400 euros de descuento con que llega al mercado. En el apartado del equipamiento la actualización mantiene los acabados Life, Business, Limited, Zen y, solo para el 5 puertas y asociados a

los motores más potentes, los acabados R.S. y R.S. Trophy. A la oferta se añade el Wolfnoir, una serie especial exclusiva para los 5 puertas, que va asociada a los 90 caballos gasolina y diesel. También existe la opción GT Line, de corte deportivo, que

costará 660 euros. Las novedades mecánicas se limitan a la posibilidad de conjugar el 1.2 TCE de 120 CV con el cambio manual de 6 marchas –sólo se ofrecía con el EDC de 6 relaciones– y un nuevo diesel de 110 CV que llegará en octubre.

PRECIOS

	5 puertas	Sport Tourer
Life 1.2 16v 75	12.850 €	13.550 €
Life Energy dCi 75	14.900 €	15.600 €
Business Energy dCi 75	16.265 €	16.965 €
Business Energy dCi 90	17.015 €	
Limited 1.2 16v 75	14.650 €	15.300 €
Limited Energy TCE 90	15.500 €	16.150 €
Limited Energy dCi 75	16.750 €	17.400 €
Limited Energy dCi 90	17.300 €	17.950 €
Zen Energy TCE 90	16.500 €	17.100 €
Zen Energy TCE 120	17.300 €	17.900 €
Zen Energy TCE 120 EDC	18.750 €	19.350 €
Zen Energy dCi 90	18.300 €	18.900 €
Zen Energy dCi 90 EDC	19.750 €	20.350 €
Wolfnoir Energy TCE 90	18.000 €	
Wolfnoir Energy dCi 90 EDC	21.250 €	
RS Energy 200 EDC	25.700 €	
RS Trophy Energy 220 EDC	27.500 €	

LeasePlan

LAS MOTOS CUENTAN

La empresa especializada en gestión y administración de flotas y vehículos ha introducido las motos en su oferta, incluidas las eléctricas. Esa apuesta por las dos ruedas contempla dar respuestas a los intereses de cada negocio, con la posibilidad de combinar y confeccionar una opción personalizada. Por eso, los modelos eléctricos disponibles en la flota de LeasePlan ofrecen autonomías de entre 50 y 100 kilómetros, con potencias y prestaciones en función de las características técnicas del modelo elegido. La compañía también ha incorporado a su oferta las motos con mecánica de combustión, con modelos de entre 50 y 125 centímetros cúbicos. En ambos casos, financiación, seguro de responsabilidad civil, asistencia en carretera, impuesto de circulación, mantenimiento, neumáticos, gestión de ITV y gestión de multas son los servicios incluidos en el renting.

Citroën

El pequeño C1 estrena acabado y color

El Citroën más urbano recibe un nuevo equipamiento y añade color a la gama con la llegada del Jelly Berry Opaco, esa tonalidad cereza también disponible en el C4 Cactus. En cuanto al nuevo acabado, el Feel Edition, destaca su generosa dotación por un precio reducido que, además, se beneficia actualmente de 1.500 euros de descuento. Se ofrece en carrocería de cinco puertas y Aircscape, con aire acondicionado, ayuda al arranque en pendiente Hill Assist, limitador de velocidad, llantas de aleación de 15 pulgadas, luces diurnas LED, retrovisores térmicos

cos y regulables eléctricamente, Mirror Screen, pantalla táctil de 7 pulgadas, Bluetooth y toma USB incluidos de serie. A nivel mecánico, para la berlina se ofrece el VTi 68 –asociado al cambio ETG– y el PureTech 82, que es la única opción en el C1 de techo de lona, también limitado al blanco, color de carrocería al que en el caso del C1 de 5 puertas se añade el negro.

PRECIOS*

	Berlina	Aircscape
1.0 VTi 68 CV ETG	13.280 €	
1.2 PureTech 82 CV	12.730 €	13.730 €

* Sin aplicar los 1.500 € de descuento.

Feel Edition:
bien equipado
y a buen
precio



BMW

El 740e entra en la familia iPerformance

El 740e y su hermano de batalla más larga, el 740Le, ya están disponibles en los concesionarios españoles. Son los nuevos miembros de la familia iPerformance, la división bajo la que la marca alemana acoge a sus modelos híbridos enchufables, y que hasta ahora integraban el 225xe, el 330e y el X5 xDrive 40e.

Los 740e y 740Le combinan el 2.0 TwinPower Turbo de gasolina de cuatro cilindros con

un motor eléctrico. La suma de ambos incrementa la potencia a 326 caballos, que gestiona una transmisión automática de 8 marchas.

En cuanto a la autonomía usando sólo las baterías, que se pueden recargar en cualquier enchufe, a plena carga podrían recorrerse entre 41 y 48 kilómetros en modo eléctrico, lo que permite un consumo medio de 2,0 l/100 km, con emisiones de 50 g/km

740e iPerformance:
103.455 €
740Le iPerformance:
110.955 €

Mercedes-Benz

Clase C Cabrio:

a la venta en septiembre

Las entregas comenzarán en septiembre, pero con la publicación de los precios y la gama disponibles ya se puede reservar el primer descapotable de la Clase C, cuyo precio de partida se ha establecido en 48.200 euros. Esta versión del deportivo alemán parte de la carrocería coupé y ofrece como opción paravientos eléctricos Aircap y calefacción integrada en el reposacabezas Aircscarf. Su capota, textil con luneta de cristal deja un maletero de 285 litros cuando

va quitada, y de 360 litros con el coche cubierto. Es de accionamiento automático y en 20 segundos queda puesta o plegada, operación que se puede realizar hasta los 50 km/h. Además de la capota básica en negro, existe una versión multicapa en rojo, marrón, azul o negro que reduce sensiblemente los ruidos –aerodinámico, de marcha y exterior–, incluso circulando a alta velocidad, y brinda confort climático durante todo el año.

Dos motores diésel y cuatro

de gasolina integran la oferta mecánica de los Clase C Cabrio, con potencias entre 170 y 510 caballos, y el cambio 9G-Tronic disponible en todas las variantes mecánicas. Una extensa lista de opciones amplía un equipamiento de serie muy completo desde la versión de acceso.

PRECIOS

C 220 d	48.200 €
C 220 d 4MATIC	52.600 €
C 250 d	55.500 €
C 200	47.900 €
C 300	55.800 €
C 43 4MATIC	74.100 €
C 63	106.300 €
C 63 S	115.700 €



BP

NUEVAS ESTACIONES DE SERVICIO

La petrolera cuenta con dos nuevos puntos de suministro en España, tras la apertura de sus abanderadas en Arrecife (Lanzarote) y Fresno de Cantespino (Segovia). Con esta puesta en marcha son 63 las estaciones de servicio de la marca en las Islas Canarias, territorio en el que su red de suministro cuenta con el certificado de Calidad Comercial de Aenor, convirtiéndose en la primera red en España que logra ese reconocimiento. En cuanto a las nuevas instalaciones, ambas incluyen la oferta global de productos y servicios de la compañía, entre los que destacan los diesel y gasolina con tecnología Active, hasta ahora no disponibles en Lanzarote. También ofrece a sus clientes las ventajas del Plan DinoBP, el programa de fidelización que incluye intercambio de descuentos con los HiperDino.



▲ Con la apertura de la nueva gasolinera llega a Lanzarote –arriba– la tecnología Active.



TOYOTA

USADOS CON PAGO POR USO

PAY PER DRIVE

Pay per Drive Toyota Plus Ocasión es el nuevo servicio de la marca japonesa para facilitar la compra de un vehículo de su programa de ocasión. Son unidades con hasta 24 meses de antigüedad, con no más de 50.000 kilómetros, certificadas y garantizadas por la red de concesionarios de Toyota España, para compradores particulares que las pueden adquirir mediante cómodas cuotas mensuales, que pueden ser más bajas si hay entrada al inicio de la financiación. Al igual que en los vehículos nuevos, Pay per Drive contempla el pago en 24, 36 o 48 meses, con el Valor Futuro Garantizado en una última cuota, que se puede abonar —al contado o financiada— o no abonarla por cambiar de vehículo o devolverlo. Los Toyota Plus Ocasión cuentan con hasta 2 años de garantía y 2 de asistencia en carretera, periodo que sube a 36 meses si es un híbrido.

MOPAR

LUCHA CONTRA EL POLEN

La marca de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ha desarrollado un filtro que reduce los alérgenos en el interior del habitáculo de los vehículos. Es un filtro anti alérgenos que también neutraliza polen, polvo y olores. Pertenecen a 'Mopar Prime', la gama de productos originales para las marcas del grupo, y está disponible en la red de talleres oficiales de FCA para los Alfa Romeo Giulietta y Mito, los Fiat Panda, Grande Punto y familia 500, el Jeep Renegade y el Lancia Ypsilon.

Desde finales de julio en los concesionarios



PRECIOS

Fortwo	18.700 €
Fortwo Cabrio	22.450 €
Forfour	19.550 €

Smart

Las tres versiones Brabus aterrizan en España

Con su motor tricilíndrico turboalimentado de 109 caballos, que impulsa al Forfour hasta los 180 km/h, llegan a España las versiones más dinámicas del pequeño modelo alemán, que los técnicos de Brabus han situado entre los

vehículos más deportivos de su segmento. A esas prestaciones a las que contribuye también el cambio automático de doble embrague con función Race Start se une una imagen interior y exterior que refuerza esa deportividad.

Moldura para el difusor trasero en gris mate con embellecedores de la salida de escape con efecto cromado, llantas Brabus Monoblock IX y el paquete Cool&Audio, así como funciones de advertencia de distancia, se unen al techo panorámico, también de serie, en el Fortwo coupé y el Forfour, que se están entregando desde finales de julio, al igual que el Fortwo Cabrio.

PORSCHE CAYENNE PLATINUM: UNA BUENA OPCIÓN

La relación entre precio y equipamiento es la baza del Cayenne Platinum Edition, disponible con el motor V6 de tres litros y 263 caballos diesel, y en la versión S E-Híbrido, que cuenta con 416 caballos al combinar un V6 3.0 de gasolina con un motor eléctrico. En comparación con el modelo base, el equipamiento que forma parte de los Platinum Edition costaría casi 14.000 euros en el diésel y más de 15.000 en el Cayenne híbrido.

Platinum Edition
V6 3.0 262 CV: 83.773 €
S E-Híbrido 416 CV:
93.528 €



Audi

Se admiten pedidos del A5 Coupé

El nuevo Audi A5 Coupé llega a los concesionarios con tres versiones, dos TDI y un TFSI además del S5, la variante más deportiva de la gama. El diésel 2.0 TDI de 190 CV con cambio S tronic, se ofrece por 45.900 euros como modelo de acceso a la gama. Por encima, se sitúa el V6 3.0 TDI de 218 CV (51.930 euros) y el 2.0 TFSI de 252 CV (51.630 euros), ambos con cambio S tronic y tracción quattro. Los A5 Coupé ofrecerán dos ediciones Advanced edition y S line edition, que

incluyen gran equipamiento a un precio ajustado. Así, los Advanced edition tienen un sobrepeso de entre 3.000 y 3.240 euros e incluyen, por ejemplo, llantas de aleación de 18 pulgadas, control de velocidad de cruce o Audi parking system trasero. La S line edition, por 1.500 euros más que el Advanced edition añade llantas de 19 pulgadas, faros LED con pilotos traseros con intermitentes dinámicos, asientos deportivos, Audi parking system plus y paquete exterior S line.

Desde 45.900 €



DEALERBEST

Pymes y autónomos en el foco, que ya iba siendo hora

Según el Ministerio de Industria y Energía, en España el 99,88 % de las empresas son PYMES: empresas entre 0 y 249 asalariados. A 1 de enero 2015, más de 3.180.000 empresas.

Por otra parte, según el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a 31 de marzo de 2016 están censados en este país más de 1.960.000 trabajadores autónomos.

Las marcas y los concesionarios en España hablan desde hace años de la importancia del canal empresa para el crecimiento en ventas, siendo conscientes de lo difícil que es conseguir aumentar en el canal de particulares, que no se sabe por qué disminuye. Las empresas, por lo tanto, pueden ser el nicho revulsivo a trabajar para conseguir aumentar las ventas. A nuestro juicio, no sólo se aumentan las ventas sino que abrimos la puerta a un cliente que puede dejarnos 4 horas de media anual de facturación de taller y unas cuantas más en el resto de servicios que prestamos.

El proyecto es retador a la vez que simple, sólo necesita de pa-

ciencia y pequeñas inversiones transgresoras para lo que estamos acostumbrados. Si bien es cierto que empieza con la integración de buenos profesionales con perfil gestor de servicios y alto nivel de disposición en ventas, estos profesionales no son comparables por competencias a los vendedores de retail, ni para bien ni para mal. Ciertamente convergen en una parte de la rutina profesional, pero no deben hacerlo en el lugar de trabajo, ni en su remuneración.

El plan es ofrecer 360° de servicios y que estos los gestione un interlocutor único, de manera que la PYME o el autónomo se sienta diferente en el trato y que la movilidad para su negocio no esté condicionada por: marque 1 si quiere hablar con ventas, 2 si con taller, 3 si...

Imaginaos una empresa de 20 trabajadores y con 10 coches de parque, todos utilizados para el desarrollo y crecimiento de su negocio. Imaginaos que la decisión de compra la tiene una sola persona, su propietario o administrador único. Imaginaos también

que esta persona está inmersa en su día a día y a veces tiene que dejar algo vital para ir a recoger un coche al taller y pagar el importe de la reparación. Imaginaos que un concesionario le pone a su disposición un mail único; empresas@concesionario.com y a través de este, el empresario tiene abierta la puerta de par en par del servicio que requiera. Además puede elegir el medio de comunicación que prefiera, en función de su rutina o su afición; Whatsapp, Twitter, Facebook, etc. Imaginaos por último que cualquiera de sus empleados recoge el coche y con un simple 'ok' a la factura el concesionario se la carga en su C.C y todos siguen su actividad.

Cuando esto se hace se consiguen cosas increíbles, que llenan de sorpresa y satisfacción al gerente que apuesta por ello y que rompe el paradigma de vendedores hoy de guardia y mañana a la calle.

Nuestra experiencia en Venta Pymes y Autónomos nos empuja a no cesar en el intento de convencer a las marcas o concesionarios a poner este plan de 360° para PYMES y Autónomos cargado de reto, de paciencia, de incentivo y de medios plazos. Y si se trata de hechos aquí tenemos unos cuantos:

Concesionario de gran ciudad > 1 millón de habitantes, marca generalista, vende turismo y LCV. Integra el modelo dealerBest Pymes. Responsable integrado y especialista, exclusivo servicio 360° Venta y Servicio. Venta de unidades tras 18 meses de trabajo, 216.

Grupo Automoción ubicado en ciudad media < 1 millón de habitantes. Integra departamento

El trato con un autónomo o PYME debe ser diferente y no debe condicionar la movilidad de su negocio

Pymes con dos personas integradas. 14 meses después... 196 ventas.

Ah!! Y 4 horas de media de facturación por Servicios.

¿Les abrimos la puerta de par en par a estos valientes de las Pymes y Autónomos compartiendo el beneficio?

Paco Díaz || dealerBest

Buscamos vendedores de exposición

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

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

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

dealerBest
empresas que quieren ir más lejos



PEUGEOT 108. NAVEGACIÓN PARA EL VERANO

El sistema de navegación más avanzado del momento llega a los 108 Allure, una opción disponible desde 500 euros que incluye una avanzada cartografía actualizada de Europa y el 'Peugeot Connect Apps' para acceder a informaciones útiles —estado del tráfico, precio del combustible, aparcamientos disponibles...— Además, el pequeño Peugeot dispone de Mirror Screen, que permite controlar los dispositivos conectados desde la pantalla táctil de 7 pulgadas del coche, ya se trate del navegador, el sistema de audio o el teléfono.




**CARTA
DE LA SEMANA**


DUDAS A LA HORA DE ADQUIRIR UN ELÉCTRICO: ¿BMW i3 O NISSAN LEAF?

Nacho Lechón

He decidido comprar un eléctrico puro y después de echar un vistazo al mercado creo que lo que más se ajusta a mis necesidades son el BMW i3 y el Nissan Leaf. Me gustaría conocer su opinión al respecto y saber cuál les parece más interesante. Muchas gracias.

RESPUESTA

La verdad es que todavía resulta casi anecdótico el número de lectores que nos piden consejo o información referente a vehículos eléctricos. Sí que crece el interés por los híbridos, pero los eléctricos puros todavía parecen estar un tanto en 'cuarentena'. Dicho esto, trataremos de asesorarte en la selección final que has realizado. Ambos modelos han sido actualizados recientemente con versiones que han incrementado

considerablemente la autonomía, al fin y al cabo, la gallina de los huevos de oro en un vehículo eléctrico. Nos referiremos por lo tanto a estas últimas. En el caso del Nissan Leaf la variante de 30 kwh alcanza una autonomía máxima de 250 kilómetros, mientras que en el BMW i3 94 Ah la distancia máxima se fija en 300. En ambos casos se recurre a una batería de iones de litio, con más capacidad en el caso del modelo japonés. Sin

embargo, el consumo es inferior en el alemán, y eso que es más potente (170 caballos frente a 109). El motivo es su menor peso, ya que el i3 está fabricado en fibra de carbono (carrocería) y aluminio (chasis), registrando en la báscula 1.320 kilos, casi 200 menos que su rival.

El Leaf es un vehículo más grande, más práctico, más amplio, que dispone de cinco plazas y de un maletero más amplio (370 litros frente a 260 del BMW). Por lo tanto es más convencional en todos los sentidos. Por su parte, el i3 es un BMW pese a su condición de eléctrico, y eso se traduce en un tacto más deportivo y en unas mejores prestaciones. Nos referimos a las aceleraciones, donde su mayor potencia (el par máximo es muy similar), su menor peso y su condición de propulsión trasera le permite ser más rápido, ya que la velocidad máxima en ambos modelos está limitada (150 km/h en el BMW y 144 km/h en el Nissan).

Digamos, por lo tanto, que el BMW apetece conducirlo más, ya que transmite mayores sensaciones, un aspecto a valorar también en un vehículo eléctrico. Te recordamos que este modelo también ofrece una variante Range Extender que añade un motor de gasolina de dos cilindros y 647 c.c. que eroga 38 CV.

El consumo de energía en el i3 es de 12,6 kwh cada 100 kilómetros, por los 15 kwh del Leaf, penalizado por su mayor tamaño y peso. También hay que valorar el tiempo que necesita la batería para cargarse y en este aspecto el modelo alemán resulta, asimismo, más eficiente, ya que necesita menos tiempo, tanto en una carga rápida, como en una wallbox o en una toma de corriente doméstica (en esta última las diferencias son significativas, rondando las cuatro horas entre uno y otro).

Nos queda por analizar el precio. En este sentido no hay grandes diferencias. El Leaf está disponible por 35.035 euros con acabado Acenta y por 37.435 en Tekna, mientras que el i3 94 Ah cuesta 36.700 euros. El mejor equipado de serie de todos es el Tekna.

En resumen, el Leaf es más práctico, pero el i3 es más dinámico y ofrece una mayor autonomía, aspecto vital en un modelo eléctrico.

SI NO SE ENTREGAN EN EL ACTO ES LO HABITUAL, PERO HAY MÁS VÍAS DE 'COMUNICACIÓN'

¿Todas las multas deben llegar por correo certificado al domicilio?

RESPUESTA

No todas las multas tienen que llegar por correo certificado; tan sólo llegarán por este sistema aquellas que no hayan podido ser entregadas en el acto, o si no se dispone de Dirección Electrónica Vial e, incluso, las administraciones podrían usar personal propio o contratado para realizar dicha entrega.

La Ley de Seguridad Vial establece, con carácter general, que las denuncias se notificarán en el acto al denunciado, pero cuando en ciertos casos no sea posible, podrá efectuarse la notificación en un momento posterior. Cuatro son los supuestos en los que la Ley permite la entrega posterior de la denuncia; la primera, que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado y con el conductor ausente; en segundo lugar, cuando se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo (por ejemplo, las multas de velocidad o por rebasar un semáforo en fase roja); tercero, que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden; y, por último, que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo.

Precisamente para estos casos, donde se permite la notificación posterior de la denuncia, la Ley prevé que se realizará a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV), y, en el caso de que el denunciado no la tuviese, es cuando la notificación se efectuará en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico; precisamente pueden ser, o bien el que conste en el registro de vehículos (normalmente es el del permiso de circulación), o bien en el que conste en el Registro de Conductores del propietario del

BUENA PREGUNTA

CONducir con un CALZADO INADECUADO PUEDE CONLLEVAR 200 EUROS DE MULTA

¿Me pueden multar por conducir con chancas?

RESPUESTA

Esta es una pregunta muy adecuada para la estación del año en la que nos encontramos. En época estival, son muchos los conductores que por el desconocimiento total de la normativa y, por la comodidad de estar de vacaciones o hacer uso del vehículo para acudir a zonas de baño, conducen el mismo con un calzado inadecuado, como podrían ser las chancas, lo que evidentemente significa estar cometiendo una infracción, que podría suponer una denuncia, cuyo expediente finalizase con la imposición de una sanción.

Varios son los artículos de la normativa aplicable en materia de tráfico que obligan a los conductores a usar un calzado adecuado e idóneo para la finalidad de conducir.

Así, lo que hace la normativa es regular de forma genérica las condiciones de la conducción y ahí es donde se incardina o se incluye la posible infracción de no cumplir con lo fijado.

Como norma general o principio fundamental se establece que el conductor de un vehículo debe estar en todo momento en condiciones de controlar el mismo y de mantener su propia libertad de movimientos, garantizando con ello su propia seguridad, la del resto de ocupantes

del vehículo y, asimismo, la de los demás usuarios de la vía.

Por ello, un calzado inadecuado, como lo pueden ser claramente las chancas, implicaría no respetar esos principios o imperativos legales, ya que se podrían, por ejemplo, enganchar fácilmente en los pedales o salirse del pie y hacer que se perdiese la condición de controlar el vehículo o mantener la libertad de movimientos.

Por último, debemos recordar que este tipo de infracciones podrían ser consideradas leves y ser sancionadas con multas de hasta 100 euros o, incluso, ser consideradas conducciones negligentes, por lo que serían de carácter grave y ser sancionadas con multa de 200 euros.



vehículo; por ello, es aconsejable tener estos dos domicilios perfectamente actualizados en Tráfico para que las posibles notificaciones puedan llegar correctamente.

En este sentido, es cierto que la forma de realizar las notificaciones en el domicilio del interesado son, básicamente, dos; el uso del correo certificado o la entrega a través de personal contratado, ya que la Ley lo único que exige es que se realice a través de cualquier medio que

permita tener constancia de la recepción por el interesado. Hay que tener en cuenta que si las notificaciones no pueden ser entregadas en uno de los domicilios señalados, bien, porque esos domicilios no son los correctos, al no estar actualizados, o bien, porque no se encontraba nadie en los mismos, finalmente se publicarían en el Boletín Oficial del Estado, a través del Tablón Edictal Único (TEU), sirviendo esta publicación a los efectos de notificación.

► 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

LIMITADOR DE VELOCIDAD INTELIGENTE

Luis Sancho

No estamos de acuerdo contigo porque este elemento ya lo hemos destacado en muchos modelos nuevos que están llegando al mercado. Y nos parece uno de los asistentes más interesantes de cara a evitar multas por exceso de velocidad. A pesar de su complejidad tecnológica, resulta fácil de explicar. Se trata de un sistema que suele combinar un limitador

de velocidad con una cámara frontal que lee las señales de tráfico y, por lo tanto, los límites establecidos. También se pueden obtener mediante la información proporcionada por algunos sistemas de navegación. De esta manera, si circulamos a una velocidad superior, este asistente interviene, frenando de manera automática hasta que la velocidad sea la permitida. Eso sí, hay que activar esa función en el vehículo para que funcione adecuadamente.

AVISADOR O DETECTOR DE RADARES

Alfredo Arrivas

Es curioso pero siempre que llegan las vacaciones se multiplican este tipo de consultas. Y no hay cambios al respecto en cuanto a la normativa. Los avisadores de radar son completamente legales, pero los detectores, capaces de captar las señales que emiten los radares, son ilegales. Hay aparatos que combinan ambos sistemas, pero si te pillan nos tememos lo peor...

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



**LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR**

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



LEGALITAS.COM

Adiós al Kadett. Bienvenido Opel Astra

Opel cambiaba la denominación, y mucho más, de su modelo compacto. El Kadett pasaba a llamarse Astra y con ese cambio se iniciaba una historia que hoy continúa.

Un clásico llegaba al mercado y era uno de los protagonistas de la revista de esta semana. Tras el Kadett, Opel ponía en juego la familia Astra, que

25 años después, sigue haciendo historia. Repasábamos una gama que llegaba con variantes de 3 y 5 puertas, además del familiar. Pero después



LA PORTADA

Nº 403

FECHA

13-7-1991

HABLAMOS DE

Los proyectos de futuro de Porsche protagonizaban nuestra portada con la imagen del 968, Y junto a él la nueva generación de compactos de Opel, la familia Astra, que llegaba al mercado. También anunciábamos una guía con todos los coches a la venta en España.



se sumarían el sedán y también un cabrio. Y la historia sigue.

Otro que hizo historia fue el Volvo 850 GLT, la primera piedra de la renovación de la marca sueca. Y en nuestra primera toma de contacto nos sorprendía por su personalidad y carácter vanguardista.

En vanguardia, por cierto se situaba el modelo que protagonizaba nuestra prueba de la semana, una

de las 1.000 unidades del espectacular Alfa Romeo SZ creadas por Zagato y cuyo título resumía su espíritu: 'Provocación'.

Y nuestro último tema enfrentaba a dos modelos con 50 años de diferencia pero con el mismo encanto. Jeep cumplía medio siglo y nosotros lo celebrábamos comparando el nuevo Wrangler con el mítico Wylls... Sin palabras.

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

Comparamos los mini GTI: AX GTI, Uno Turbo, Clio 16 V y Polo G40

Los deportivos más pequeños y más baratos con los que hacer pinitos al volante. Citroën AX, Fiat Uno, Renault Clio y Volkswagen Polo ponían a prueba sus aptitudes.

Un proyecto conjunto de Volkswagen y Ford recibía luz verde. A raíz de ese acuerdo los dos fabricantes producirían un monovolumen en co-

mún en Portugal. Era la 'primera piedra' para Ford Galaxy, Volkswagen Sharan y Seat Alhambra.

Una exclusiva mostraba las primeras



imágenes espía del Mercedes SEC, el imponente coupé de la Clase S que debutaría en el Salón de Fráncfort ese otoño.

Otro imponente coupé, de origen británico, el Jaguar XJS 4.0 protagonizaba nuestra prueba. De él destacábamos sus prestaciones y exclusividad, que tenía un precio: más de 8 millones.

Mucho más baratos eran los deportivos de

nuestra comparativa. Citroën AX GTI (1,6 millones y 100 caballos), Fiat Uno Turbo (1,7 millones y 118 caballos) y Renault Clio 16V (1,7 millones y 140 caballos) ponían a prueba a un recién llegado, el Volkswagen Polo G40 (1,7 millones y 115 caballos). Con todos ellos y el resto de rivales, que analizábamos de forma más resumida, se podía uno sentir un poco piloto



LA PORTADA

Nº 404

FECHA

20-7-1991

HABLAMOS DE

La portada de esta semana estaba protagonizada por coupés, el Mercedes SEC, el Jaguar XJS 4.0 y el Volkswagen Corrado que estrenaba un motor V6. Y además, había espacio para la comparativa de los pequeños utilitarios deportivos.



ONLINE DESDE **15.90** €
faunia.es

SÍGUENOS EN:



LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE

Siempre lo has querido.



Ahora lo tienes por 190 € al mes*

En 48 cuotas. Entrada: 4.432,00 €. Cuota final: 7.455,77 €. TAE: 9,49 %

Nuevo Golf Special Edition TSI 110 EU6 equipado con:

4 puertas · Llantas de aleación de 16" · Park Pilot · Climatic · Radio CD con mp3 y 8 altavoces ·
Pantalla táctil de 6,5" · Volante multifunción · Faros antiniebla · Bluetooth · 7 airbags ·
Sistema anti-colisiones múltiples · Sistema Start&Stop

4 años de
mantenimiento
incluidos**



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km): 4,9. Emisión de CO₂ (g/km): 114.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 17.500 € para un Volkswagen Golf Special Edition 1.2 TSI BlueMotion Technology 110 CV/ 81 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando 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. Com. de Apertura: 3,00% (392,04 €). TIN: 7,99%. Importe total del crédito: 13.068,00 €. 47 cuotas de 190 € y si lo deseas, al cabo de 4 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 7.455,77 €. Importe total adeudado: 16.967,81 €. Precio total a plazos: 21.399,81 €. Oferta válida hasta 31.08.2016. **Financiando con Volkswagen Finance EFC S.A. se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Golf Sport con opcionales.