

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.681 del 16 al 30 de agosto de 2016



Gama Mazda AWD

Bajo la lupa

CX-3, CX-5 y Mazda6 Wagon



LA TRACCIÓN MÁS INTELIGENTE

## LOS HÍBRIDOS PEGAN FUERTE

### Toyota Prius

3,3 l/100 km  
122 CV

A fondo

Toda la oferta a la venta en España Desde 14.740 euros



### Audi Q7 e-tron

1,8 l/100 km  
373 CV

A fondo



## Seguridad EuroNCAP Así nos protegen los 25 modelos más vendidos



Prueba



Prueba

Seat Ibiza 1.4 TDI 75 CV Ecomotive Volvo S90 D5 AWD 235 CV



LA NOCHE NO SIEMPRE SIGNIFICA EL FINAL DEL DÍA.

## NUEVO SEAT ATECA

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

### SI CAMBIAS TU PUNTO DE VISTA, LA RUTINA PUEDE SER MARAVILLOSA

Presentamos el Nuevo SEAT Ateca. El primer coche pensado para cambiar tu punto de vista sobre las pequeñas y grandes cosas del día a día. Como cuando sales a cenar y de repente tu coche te recibe con una luz de bienvenida. Así que prepárate para ver la vida urbana desde otro punto de vista gracias al Nuevo SEAT Ateca, equipado con Portón trasero eléctrico con pedal virtual, Cargador inalámbrico, Top view camera, Asistente de aparcamiento automático, Asistente de atascos y Detector de ángulo muerto. Tecnología pensada para convertir tu rutina en algo maravilloso.



## Al detalle



### ATENCIÓN EN MADRID

En septiembre, el Ayuntamiento de Madrid presentará su Plan de Calidad del Aire 2017-2020, que podría incluir 'sorpresas' para los habitantes y visitantes de la capital que usen el automóvil. La consejera técnica del Área de Medio Ambiente y Movilidad, Elisa Barahona, adelantaba hace poco algunas ideas polémicas que el consistorio se apresuró a descartar, pero «cuando el río suena...». Luchar contra la contaminación de las ciudades es tarea común, pero las autoridades deben tomar medidas justas y, sobre todo, han de ofrecer alternativas lógicas para que la población se mueva por la ciudad o acceda fácilmente a ella.



### LA CHICA DEL ROMBO

Mireia Belmonte es una de las mejores deportistas españolas de la historia y ha vuelto a darlo todo en los Juegos de Río, de donde vuelve con más medallas para su 'colección'. La traemos a esta sección para mostrar nuestra admiración y porque, además, es imagen de marca de Renault. La firma del rombo eligió bien en su día, y eso contrasta con las empresas que toman como 'embajadores' a famosetes y figuras del postreo.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

Director general: Alfonso J. Nieto - [ajnieta@motor16.com](mailto:ajnieta@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Subdirectores: Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

Redactora jefe: María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto: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](mailto: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](mailto: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



Javier Montoya

[jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

## Los accidentes y la economía

Ahora que la situación económica parece mejorar, es necesario dar prioridad a la seguridad vial y volver a invertir en carreteras, en mantenimiento del coche, en educación vial...

Hace años, el entonces vicepresidente del Gobierno Francisco Álvarez Cascos hizo unas polémicas declaraciones que levantaron polvareda. Cascos afirmaba que el repunte de los accidentes de tráfico estaba marcado por la mejora de la economía; básicamente había más dinero, la gente viajaba más y, por tanto, se producían más accidentes. Era una explicación simplista y posiblemente interesada; pero tal vez no del todo desencaminada. Mejor dicho, seguro que la buena salud económica no es la causa principal de la accidentalidad; pero ayuda. Porque unos años después ese parece ser el panorama que nos volvemos a encontrar los españoles.

La reducción de cifras de siniestralidad de los últimos años ha estado condicionada, sin duda, por campañas de concienciación que los conductores hemos vivido y que parecen –o parecían– haber calado en nosotros. Pero esa reducción se ha producido también al mismo tiempo que vivíamos una tremenda crisis económica –con cifras de paro e inestabilidad laboral de récord–, o cuando la DGT, para remarcar su apuesta por la reducción de la siniestralidad, redobla la persecución al conductor en forma, sobre todo, de radares de velocidad. También coincidía esa reducción con la paralización de las inversiones en nuevas vías o en el mantenimiento de las actuales, o con la paralización de la inversión en políticas de seguridad y educación vial. Y eso, sin duda, no es positivo, pero lo compensaba el menor número de desplazamientos.

Pero el rumbo de la economía ha cam-

biado y también lo han hecho las cifras de siniestralidad. Es obvio que mejorar año tras año la estadística no es tarea fácil; pero si lo analizamos, parece que estemos viviendo un cambio de tendencia (los 51 fallecidos más hasta el 31 de julio respecto al año pasado parecen confirmarlo). Por un lado, la mayor alegría en el gasto de las familias, tras unos años de mucho pesimismo, ha hecho que vuelvan a las carreteras, a las vacaciones, a los viajes de fin de semana... Por otro lado, en esa mayor alegría en el gasto aún no se ha contemplado volver a retomar el mantenimiento estricto del coche después de unos años donde ese ha sido uno de los puntos que muchos conductores se han ahorrado (un estudio de la Fundación Mapfre afirma que un 60 por ciento de los coches que circulan presentan algún defecto de mantenimiento, con mal estado de los neumáticos como uno de los más destacados). Eso si nos fijamos en detalles más domésticos; porque si nos vamos a las grandes cifras, veremos que la reducción en las inversiones de mantenimiento en las carreteras nos ha colocado en

niveles de los años 80; y según la Asociación Española de la Carretera, el deterioro que han sufrido se puede cuantificar en 6.600 millones de euros. O que la inversión en educación vial ha caído un 30 por ciento en estos años.

Es hora de que a la concienciación de los conductores vuelvan a añadirse también 'los dineros' para volver a las rebajas en las cifras de accidentes.

Nuestras carreteras sufren un tremendo déficit de conservación que nos sitúa a niveles de los 80; y un 60 por ciento de nuestros coches presentan defectos de mantenimiento que afectan a la seguridad. Es hora de, además de concienciación, volver a poner dinero para arreglarlo.

**6.- LAFOTO**

**8.- QUÉ PASA  
 EL SKODA KODIAQ, MÁS CERCA.**

La firma checa ha publicado cuatro fotos del Kodiaq, su nuevo SUV de hasta siete plazas, aunque se trata todavía de imágenes parciales. El debut oficial tendrá lugar el 1 de septiembre.

**10.- EN PORTADA  
 TODOS LOS MODELOS HÍBRIDOS  
 QUE SE VENDEN EN ESPAÑA**

Entre los eléctricos puros y los modelos convencionales de gasolina y diésel se sitúa un creciente número de vehículos dotados de mecánica híbrida, en los que dos o más motores colaboran para mejorar el rendimiento y bajar el gasto. Repasamos la oferta actual, que incluye ya bastantes híbridos enchufables.

**16.- TOYOTA PRIUS.**

El Prius, primer vehículo híbrido fabricado en serie, está disponible ya con su cuarta generación, que rinde 122 CV, anuncia un gasto medio de 3,3 l/100 km y mejora por confort y agrado de uso gracias a su nueva plataforma.

**22.- AUDI Q7 TDI E-TRON  
 QUATTRO.**

Es uno de los híbridos enchufables más atractivos, pues asocia un 3.0 TDI, un motor eléctrico y una poderosa batería de iones de litio para generar 373 CV y homologar 1,8 l/100 km de gasto medio. Permite circular en modo eléctrico 56 kilómetros y cuenta con tracción total.

**26.- CUATRO RUEDAS  
 VOLVO S90 D5 AWD.**

Probamos la versión diésel más enérgica del nuevo S90, con un cuatro cilindros de 235 CV, un confort de marcha excelente y la seguridad habitual en los modelos suecos.

**32.- SEAT IBIZA 1.4 TDI 75  
 ECOMOTIVE.**

La renovación del Ibiza del pasado año incluyó la llegada de motores más eficientes, como este diésel tricilíndrico que convierte al modelo español en todo un referente del ahorro.

**34.- NISSAN BLADEGLIDER.**

La firma japonesa acaba de presentar su última creación eléctrica. Se llama Bladeglider, sorprende por su carrocería triplaza abierta y está basado en un 'concept' lanzado hace tres años.

**36.- LA GAMA MAZDA AWD,  
 BAJO LA LUPA.**

Mazda ofrece una completa gama de vehículos dotados de su sistema de tracción total inteligente, que tanto en los modelos todocamino CX-3 y CX-5 como en el Mazda6 Wagon aumentan la seguridad y la eficacia, aunque ajustando al máximo el consumo.

**42.- LO MÁS DE LO MÁS EN  
 COCHES CLÁSICOS SE SUBASTA EN  
 CALIFORNIA.**

Peeble Beach y Monterey se convertirán dentro de unos días en las capitales del mundo para los aficionados a los coches clásicos. Porque allí se subastarán algunas joyas míticas, como las que repasamos en nuestras páginas.

**48.- LA SEMANA**

**50.- AL DÍA  
 ASÍ NOS PROTEGEN LOS 25  
 MODELOS MÁS VENDIDOS.**

Reunimos los datos de las pruebas de EuroNCAP para saber cuáles serían los vehículos más seguros en un accidente.

**54.- A LA ÚLTIMA**

**56.- DE CARRERAS  
 MAX VERSTAPPEN.**

Es el piloto de Fórmula 1 con mayor proyección y el más joven en haber ganado una carrera en esa especialidad.

**60.- SABER COMPRAR  
 Y VENDER**

**LOS MEJORES DESCUENTOS Y  
 OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.**

**64.- QUEREMOS SABER/  
 CONSULTORIO**

**CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO**

**66.- EL RETROVISOR  
 MOTOR 16 HACE 25 AÑOS**



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

**Busca tu marca**

AUDI	22, 50
CITROËN	50
FORD	51
HYUNDAI	51
KIA	51
MAZDA	36
NISSAN	34, 51
OPEL	51, 52
PEUGEOT	52
RENAULT	53
SEAT	32
SKODA	8
TOYOTA	16, 53
VOLKSWAGEN	53
VOLVO	26

8

32

36

42

50

26

56

34



## Diseñado para sobrevivir

¿Realmente seríamos así si estuviéramos diseñados para sobrevivir a un accidente de coche? Esa es la pregunta que surge al ver a Graham, una recreación realizada por la Transport Accident Commission, en el estado australiano de Victoria, del único ser humano que podría aguantar un accidente en un vehículo no equipado con sistemas de protección. Una campaña en busca del objetivo '0 accidentes' que pone en valor el trabajo de las marcas automovilísticas en el desarrollo de modelos cada vez más seguros, lo que, unido a nuestra mayor concienciación, debería permitirnos conseguir ese ambicioso objetivo.



**EL NUEVO HYUNDAI i30, A PUNTO**

Su debut oficial será en el Salón de París pero antes, el 7 de septiembre, ya sabremos cómo es la nueva generación del i30, diseñada y desarrollada en Europa pero que Hyundai lanzará en todo el mundo. Según la firma coreana, presenta líneas más fluidas, equipará los últimos avances en seguridad y conectividad, y adoptará, entre otros, los nuevos motores 1.7 CRDi y 1.0 T-GDI.



▲ El nuevo i30 estrena una parrilla hexagonal distinta a la vista en los últimos coches de Hyundai.

**SUZUKI IGNIS: EN ENERO**

La gama europea de Suzuki crecerá a partir de enero de 2017 con la llegada del nuevo Ignis, un utilitario de cinco puertas que desembarca en nuestro continente durante el Salón de París. Estrena plataforma y entre sus motores de gasolina figurará el 1.2 con sistema híbrido SHVS y 90 CV.



**HABRÁ UN BMW M4 GT4 EN 2018**

BMW Motorsport iniciará este año las pruebas del M4 GT4, basado en el M4 Coupé de calle y destinado a carreras de circuito. Podría debutar en enero de 2018 en las 24 Horas de Dubai, y compartirá diversos elementos, como frenos y asiento, con el M6 GT3.

**El Kodiaq será desvelado el 1 de septiembre**  
Skoda da nuevas pistas sobre el **SUV de talla XL**

La empresa checa ha elegido Berlín para presentar oficialmente su modelo Kodiaq el próximo 1 de septiembre, pero sigue racionando datos e imágenes para preparar el ambiente, como ocurrió con la aparición en París de una unidad, todavía camuflada, en la última etapa del Tour de Francia. Y ahora Skoda distribuye las cuatro primeras fotos del coche definitivo 'al desnudo': una correspondiente a parrilla frontal y al faro -con tecnología

Full LED por vez primera en la marca-, y el resto a la óptica trasera, la llanta y la mitad superior del lateral. En todas se percibe el nuevo aire de diseño estrenado en su día por el actual Superb. El Kodiaq es un SUV de gran formato que en su variante de cinco plazas ofrecerá un maletero impresionante: 720 litros, y 2.065 abatiendo la segunda fila. Además, con la opción del asiento del acompañante plegable podrán transportarse ob-

jetos de hasta 2,90 metros de largo, y Skoda incluirá entre las alternativas una tercera fila que elevará a siete plazas el aforo. En cuanto al equipamiento, destacan elementos innovadores como el Area View -varias cámaras permiten controlar el perímetro del vehículo-, el Tow Assist -con remolque, se encarga de dirigir el vehículo marcha atrás- o el Manoeuvre Assist, que frena el vehículo si, marchando hacia atrás, detecta un obstáculo.



▲ A la derecha, el 'concept car' Vision S, que nos recuerda la forma básica del Kodiaq, y a su alrededor, cuatro detalles del modelo definitivo.

**PARA PENSAR**

0,7

litros de combustible cada 100 kilómetros llegan a ahorrar los amortiguadores de Audi

Unos motores eléctricos dispuestos en horizontal sustituyen a los amortiguadores, de modo que la suspensión eROT, además de mejorar el confort, convierte las irregularidades del firme y los balances en energía.

**EL PUNTAZO**

A partir del Shelby GT350, la versión más brutal del Mustang, ha nacido el Ford 'Ole Yeller' Mustang. Sólo un ejemplar y vendido en una subasta benéfica en Wisconsin por 295.000 dólares.



**Mitad SUV, mitad monovolumen**  
Mitsubishi **XM Concept:** se fabricará en Indonesia

No es casualidad que Mitsubishi haya elegido el Gaikindo, que es el exótico Salón del Automóvil de Indonesia, para desvelar el XM Concept. Y es que dicho modelo sirve de base a un vehículo que se fabricará en

ese país asiático desde octubre de 2017, y que estará a caballo entre SUV y monovolumen. De los primeros toma la gran distancia libre

al suelo o las protecciones inferiores en frontal y zaga, pensadas para usos 'off road' y para la estación de lluvias torrenciales, y a los segundos recuerda por el perfil monocuerpo y el interior de siete plazas. En cuanto al lanzamiento en otros mercados, nada se dice desde la casa nipona.



**Gama Range Rover 2017**  
El **SVAutobiography Dynamic**, con 550 CV

La división SVO (Special Vehicle Operations) de Land Rover ha desarrollado el Range Rover SVAutobiography Dynamic, dotado de un V8 de gasolina sobrealimentado con 550 CV similar al del Range Rover Sport SVR, pero calibrado especialmente para la nueva versión energética del Range Rover 2017, que presume de 69,4 mkg de par máximo y pasa de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos ayudado por su cambio automático ZF de 8 marchas. Los clientes podrán elegir entre varios diseños de llantas de 21 y 22 pulgadas, además de tres

acabados exclusivos, y es el primer Range Rover dotado de frenos Brembo, que firma las pinzas rojas. Además, la suspensión ha sido revisada por SVO -altura al suelo 8 milímetros menor-, y al exclusivo sistema All-Terrain Progress Control suma otras tecnologías como el Advanced Tow Assist -para ir más cómodamente marcha atrás con remolque- o el Intelligent Speed Limiter -ajusta la velocidad valorando las señales de tráfico-. Además, el interior es aún más lujoso y avanzado que en cualquier otra versión de la gama.

▶▶ Su sistema InControl Touch Pro equipará una pantalla táctil mejorada de 10 pulgadas.



**Por 27.200 euros, más impuestos**  
Ford Custom by Tinkervan: **con la casa a cuestas**

Ford y Tinkervan, empresa española dedicada a la transformación de vehículos vivienda, lanzan el Ford Custom by Tinkervan, dotado de un diésel 2.2 con cambio manual de 6 marchas y tracción delantera,

y que ofrece elementos como el techo elevable con apertura neumática y cierres rápidos, la cama de 2x1,30 metros, tres ventanas con mosquitera, toldo exterior, portabicicletas o nevera de 41 litros.



# Más de 50... y creciendo

Los vehículos híbridos han dejado de ser una 'rareza' tecnológica, pues podemos encontrarlos ya en las gamas de muchos fabricantes. Y a los más de 30 presentes hoy en el mercado se suman, además, unos 20 híbridos enchufables, que elevan las ventajas, pero también el precio.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando el primer Prius llegó a Europa, con su exótica carrocería sedán y una –entonces– curiosa mecánica que combinaba un motor de gasolina y uno eléctrico, la palabra 'híbrido' empezó a ser manejada por los aficionados

al automóvil. Seguro que algunos desconfiaban de aquel 'invento' venido de Japón, pero los otros fabricantes no dudaron en ponerse manos a la obra a la vista del éxito comercial de un coche que, con sus tres primeras generaciones, sumó varios millones de unidades vendidas en todo el

mundo. Y ahora llega la cuarta generación –ver prueba en la página 16–, que se encuentra un panorama bien distinto al del Prius pionero, pues los rivales han proliferado. De hecho, un usuario español tiene actualmente más de 30 modelos híbridos a su disposición, y eso sólo teniendo en cuenta

los que podríamos llamar híbridos 'normales', es decir, los que cargan sus baterías en marcha y no pueden recargarse mediante un cable, porque si añadimos los híbridos enchufables –que muchos ven como el paso intermedio ideal hasta que los vehículos eléctricos 'puros' ofrezcan más autonomía– el abanico de elección rebasa el medio centenar.

Tanto por los avances introducidos como por su creciente presencia en los concesionarios, es buen momento para valorar los híbridos entre las compras 'posibles' si estamos pensando en coche nuevo. Bajo consumo, mínimas emisiones, buen rendimiento en carretera... Son sólo algunas de las ventajas, a las que pueden añadirse otras en el día a día como aparcamiento gratuito o acceso a ciertas áreas 'prohibidas' de la ciudad.

## AUDI A8 HÍBRIDO 2.0 TFSI PRECIO DESDE 92.110 €



Un A8 de tracción delantera que asocia el 2.0 TFSI de 211 CV a un motor eléctrico de 54 CV para reducir el gasto a 6,2 litros. El maletero se reduce a 335 litros, y se ofrece versión alargada.

Potencia total: 245 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,7 seg./Motor de gasolina: 211 CV/Motor eléctrico: 54 CV/Consumo medio: 6,2 l/100 km/Emisiones CO2: 143 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 5,14 metros/Maletero: 335 litros

## BMW ACTIVEHÍBRIDO 5 PRECIO DESDE 70.450 €



Con la siguiente generación llegará un Serie 5 híbrido 'plug-in'. Hasta entonces, bien está esta berlina deportiva de 340 CV que sólo gasta 6,4 l/100 km. Maletero algo justo.

Potencia total: 340 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,9 seg./Motor de gasolina: 306 CV/Motor eléctrico: 54 CV/Consumo medio: 6,4 l/100 km/Emisiones CO2: 149 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,91 metros/Maletero: 375 litros

## DS 5 HÍBRIDO 4X4 PRECIO DESDE 42.700 €



Con su renovación, el DS 5 Hybrid4 pasó a llamarse 4x4, pero la mecánica no ha variado: un diésel híbrido con tracción total que gasta sólo 3,9 l/100 km. El maletero es pequeño.

Potencia total: 200 CV/Acel. 0-100 km/h: 8,6 seg./Motor diésel: 163 CV/Motor eléctrico: 37 CV/Consumo medio: 3,9 l/100 km/Emisiones CO2: 103 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,53 metros/Maletero: 325 litros

## HYUNDAI IONIQ HÍBRIDO PRECIO DESDE 23.900 €



Del Ioniq, un recién llegado, hay versiones híbrida y eléctrica, y pronto llegará un híbrido enchufable. El primero tiene 141 CV, sólo gasta 3,4 l/100 km y cuenta con un buen maletero.

Potencia total: 141 CV/Acel. 0-100 km/h: 10,8 seg./Motor de gasolina: 105 CV/Motor eléctrico: 44 CV/Consumo medio: 3,4 l/100 km/Emisiones CO2: 79 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,47 metros/Maletero: 443 litros

## INFINITI Q50 3.5 HÍBRIDO PRECIO DESDE 55.950 €



No falta potencia en el híbrido 'básico' de Infiniti, un Q50 que combina un 3.5 de gasolina con 306 CV y un motor eléctrico de 68 CV para alcanzar 100 km/h en sólo 5,1 segundos.

Potencia total: 364 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,1 seg./Motor de gasolina: 306 CV/Motor eléctrico: 68 CV/Consumo medio: 6,2 l/100 km/Emisiones CO2: 144 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,80 metros/Maletero: 400 litros

## KIA NIRO 1.6 HEV PRECIO DESDE 25.400 €



Otro de los últimos en llegar al segmento de los híbridos es el Niro de Kia, que comparte mecánica con el Ioniq de Hyundai. Es un coche muy práctico, rinde 141 CV y gasta sólo 3,8 litros.

Potencia total: 141 CV/Acel. 0-100 km/h: 11,5 seg./Motor de gasolina: 105 CV/Motor eléctrico: 44 CV/Consumo medio: 3,8 l/100 km/Emisiones CO2: 88 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,36 metros/Maletero: 401 litros

## LEXUS CT 200H PRECIO DESDE 22.900 €



El CT 200h es uno de los híbridos más vendidos en España, pese a que se trata de un modelo premium. La mecánica no es deportiva, pues totaliza 136 CV, pero el consumo es muy bajo.

Potencia total: 136 CV/Acel. 0-100 km/h: 10,3 seg./Motor de gasolina: 99 CV/Motor eléctrico: 82 CV/Consumo medio: 3,6 l/100 km/Emisiones CO2: 82 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,35 metros/Maletero: 275 litros

## FORD MONDEO HEV 2.0 HÍBRIDO PRECIO DESDE 34.550 €



El nuevo Mondeo ofrece esta variante híbrida, pero sólo con carrocería sedán. Rinde 186 CV, gasta poco, es amplia y está disponible con el acabado Vignale, más equipado y lujoso.

Potencia total: 186 CV/Acel. 0-100 km/h: 9,2 seg./Motor de gasolina: 140 CV/Motor eléctrico: 120 CV/Consumo medio: 4,2 l/100 km/Emisiones CO2: 99 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,87 metros/Maletero: 383 litros

## INFINITI Q50 3.5 HÍBRIDO AWD PRECIO DESDE 62.200 €



El Q50 está disponible con dos versiones híbridas. La de tracción total es más cara, pero ofrece más seguridad sobre firme poco adherente y sólo eleva el gasto 0,6 l/100 km.

Potencia total: 364 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,4 seg./Motor de gasolina: 306 CV/Motor eléctrico: 68 CV/Consumo medio: 6,8 l/100 km/Emisiones CO2: 159 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,80 metros/Maletero: 400 litros

## INFINITI Q70 3.5 HÍBRIDO PRECIO DESDE 65.595 €



La misma mecánica que mueve al Q50 equipa al Q70, la berlina más grande de la casa nipona. Pese a sus casi cinco metros, el gasto medio es de 6,2 litros. De 0 a 100 km/h, 5,3 segundos.

Potencia total: 364 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,3 seg./Motor de gasolina: 306 CV/Motor eléctrico: 68 CV/Consumo medio: 6,2 l/100 km/Emisiones CO2: 144 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,98 metros/Maletero: 350 litros

## LEXUS IS 300H PRECIO DESDE 35.900 €



El IS híbrido combina la deportividad de sus 223 CV y de su tracción trasera con un consumo bajo –4,2 l/100 km– y unas mínimas emisiones. El maletero es bastante capaz: 450 litros.

Potencia total: 223 CV/Acel. 0-100 km/h: 8,3 seg./Motor de gasolina: 181 CV/Motor eléctrico: 143 CV/Consumo medio: 4,2 l/100 km/Emisiones CO2: 97 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,67 metros/Maletero: 450 litros

## LEXUS GS 300H PRECIO DESDE 45.900 €



De la berlina GS hay dos variantes híbridas, y el GS 300h es la más 'tranquila', aunque sus 223 CV le permiten alcanzar 100 km/h en 9 segundos exactos. Sólo gasta 4,4 l/100 km.

Potencia total: 223 CV/Acel. 0-100 km/h: 9,0 seg./Motor de gasolina: 181 CV/Motor eléctrico: 143 CV/Consumo medio: 4,4 l/100 km/Emisiones CO2: 104 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,88 metros/Maletero: 450 litros

**LEXUS GS 450 H** PRECIO DESDE 69.800 €



La alternativa más enérgica del GS equipa una mecánica híbrida de 345 CV que genera prestaciones casi deportivas. Pero con un gasto de 6,1 l/100 km y un elevado confort.

Potencia total: 345 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,9 seg./Motor de gasolina: 292 CV/Motor eléctrico: 200 CV/Consumo medio: 6,1 l/100 km/Emisiones CO2: 141 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,88 metros/Maletero: 450 litros

**LEXUS NX 300H 4WD** PRECIO DESDE 46.700 €



También el NX está en los primeros puestos de ventas del mercado híbrido. Su versión de tracción total monta dos motores eléctricos, pero la potencia combinada es la misma: 197 CV.

Potencia total: 197 CV/Acel. 0-100 km/h: 9,3 seg./Motor de gasolina: 155 CV/Motores eléctricos: 143 CV + 68 CV/Consumo medio: 5,1 l/100 km/Emisiones CO2: 117 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,63 metros/Maletero: 555 litros

**LEXUS NX 300H 2WD** PRECIO DESDE 38.300 €



Comparte mecánica con el nuevo Toyota Rav4, de modo que su versión de tracción en un solo eje combina un motor de gasolina de 155 CV y uno eléctrico de 143 CV. El gasto, 5,0 l/100 km.

Potencia total: 197 CV/Acel. 0-100 km/h: 9,2 seg./Motor de gasolina: 155 CV/Motor eléctrico: 143 CV/Consumo medio: 5,0 l/100 km/Emisiones CO2: 116 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,63 metros/Maletero: 555 litros

**LEXUS RC 300H** PRECIO DESDE 45.900 €



Puede que sea más deportivo por aspecto que por prestaciones, pero el RC de mecánica híbrida tampoco defraudará, pues combina tracción trasera y 223 CV de potencia.

Potencia total: 223 CV/Acel. 0-100 km/h: 8,6 seg./Motor de gasolina: 181 CV/Motor eléctrico: 143 CV/Consumo medio: 4,9 l/100 km/Emisiones CO2: 113 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,70 metros/Maletero: 340 litros

**LEXUS RX 450H** PRECIO DESDE 63.200 €



La nueva generación del RX tiene una versión híbrida de carácter muy deportivo, con 313 CV totales y tracción integral asegurada por sus dos motores eléctricos. Gasta sólo 5,2 l/100 km.

Potencia total: 313 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,7 seg./Motor de gasolina: 262 CV/Motores eléctricos: 167 CV + 68 CV/Consumo medio: 5,2 l/100 km/Emisiones CO2: 120 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,89 metros/Maletero: 539 litros

**LEXUS LS 600H** PRECIO DESDE 121.500 €



El LS 600h está disponible con carrocería 'corta' -5,10 metros- y con la alargada, y disfruta de tracción total, 445 CV... El gasto no es de récord, pero 8,6 litros no es demasiado.

Potencia total: 445 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,1 seg./Motor de gasolina: 394 CV/Motor eléctrico: 224 CV/Consumo medio: 8,6 l/100 km/Emisiones CO2: 199 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 5,10 metros/Maletero: 420 litros

**MERCEDES C 300H** PRECIO DESDE 49.725 €



La nueva Clase C tiene versión híbrida enchufable, pero también ofrece híbrido 'normal': el C 300h de motor diésel. Y por 1.225 más lo tenemos con la útil carrocería Estate.

Pot. total: 231 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,4 seg. (Estate: 6,7)/Motor diésel: 204 CV/Motor eléctrico: 27 CV/Consumo medio: 3,6 l/100 km (Estate: 3,8)/Emisiones CO2: 94 g/km (Estate: 99)/Tracción: Delantera/Longitud: 4,69 metros/Maletero: 435 litros (Estate: 450)

**MERCEDES S 300H** PRECIO DESDE 91.175 €



La Clase S ofrece varias versiones híbridas, y esta es la más asequible. Rinde 231 CV en total, se conforma con 4,3 l/100 km de media y está disponible también con carrocería alargada.

Potencia total: 231 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,6 seg./Motor diésel: 204 CV/Motor eléctrico: 27 CV/Consumo medio: 4,3 l/100 km/Emisiones CO2: 110 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 5,12 metros/Maletero: 510 litros

**MERCEDES S 400H** PRECIO DESDE 104.810 €



Por encima del S 300h se sitúa esta versión con motor de gasolina más grande y 333 CV en total. Pero también gasta más: 7,0 l/100 km. Este S 400h también se ofrece con carrocería larga.

Potencia total: 333 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,8 seg./Motor de gasolina: 306 CV/Motor eléctrico: 27 CV/Consumo medio: 7,0 l/100 km/Emisiones CO2: 161 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 5,12 metros/Maletero: 510 litros

**PEUGEOT 508 RXH 2.0 HDI HYBRID4** PRECIO DESDE 44.530 €



Como el DS 5, el 508 RXH emplea la mecánica diésel híbrida de 200 CV, que por su forma de entregar la potencia asegura la tracción total. Carrocería práctica, pero con maletero algo justo.

Potencia total: 200 CV/Acel. 0-100 km/h: 9,5 seg./Motor diésel: 163 CV/Motor eléctrico: 37 CV/Consumo medio: 4,0 l/100 km/Emisiones CO2: 104 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,83 metros/Maletero: 400 litros

**RANGE ROVER SPORT SDV6 HYBRID** PRECIO DESDE 99.300 €



Hay muchos acabados distintos para elegir, pero el Range Rover Sport con mecánica SDV6 híbrida parte de 99.300 euros. Buenas prestaciones, tracción total, bajo consumo, amplitud...

Potencia total: 340 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,7 seg./Motor de gasolina: 292 CV/Motor eléctrico: 48 CV/Consumo medio: 6,2 l/100 km/Emisiones CO2: 164 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,85 metros/Maletero: 489 litros

**RANGE ROVER** PRECIO DESDE 145.700 €



El Range Rover 'de verdad' comparte con el Sport la mecánica. Y aunque pesa más y es más grande, ni en prestaciones ni en consumo hay gran distancia. En precio, sí.

Potencia total: 340 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,9 seg./Motor de gasolina: 292 CV/Motor eléctrico: 48 CV/Consumo medio: 6,2 l/100 km/Emisiones CO2: 164 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 5,00 metros/Maletero: 550 litros

**SUZUKI BALENO 1.2 DUALJET SHVS** PRECIO DESDE 17.255 €



Ha sido homologado como híbrido, pese a que su motor eléctrico de apoyo SHVS sólo rinde 2 kW: poco más de 3 CV. No obstante, el resultado es bueno, pues gasta 4,0 l/100 km de media.

Potencia total: 90 CV/Acel. 0-100 km/h: 12,3 seg./Motor de gasolina: 90 CV/Motor eléctrico: 3 CV/Consumo medio: 4,0 l/100 km/Emisiones CO2: 94 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,00 metros/Maletero: 355 litros

**TOYOTA AURIS TOURING SPORTS HYBRID** PRECIO DESDE 23.020 €



Por 1.000 euros extra, el Auris viene con la práctica carrocería familiar Touring Sports, que tiene 530 litros para equipaje. La mecánica rinde 136 CV y el gasto es muy bajo: 3,5 litros.

Potencia total: 136 CV/Acel. 0-100 km/h: 11,2 seg./Motor de gasolina: 99 CV/Motor eléctrico: 82 CV/Consumo medio: 3,5 l/100 km/Emisiones CO2: 81 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,60 metros/Maletero: 530 litros

**TOYOTA AURIS HYBRID** PRECIO DESDE 22.020 €



El Auris Hybrid equipa la mecánica del anterior Prius, y eso es toda una garantía. No es muy potente, pero gasta poco -3,5 l/100 km- y ofrece diversos acabados para elegir desde poco dinero.

Potencia total: 136 CV/Acel. 0-100 km/h: 10,9 seg./Motor de gasolina: 99 CV/Motor eléctrico: 82 CV/Consumo medio: 3,5 l/100 km/Emisiones CO2: 79 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,33 metros/Maletero: 360 litros

**TOYOTA PRIUS+ 1.8 HSD** PRECIO DESDE 31.200 €



Un monovolumen de siete plazas, pero con mecánica híbrida de bajo consumo y mínimas emisiones. Ese es el secreto del Prius+, un vehículo económico y de notable funcionalidad.

Potencia total: 136 CV/Acel. 0-100 km/h: 11,3 seg./Motor de gasolina: 99 CV/Motor eléctrico: 82 CV/Consumo medio: 4,1 l/100 km/Emisiones CO2: 96 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,65 metros/Maletero: 505 litros

**TOYOTA PRIUS** PRECIO DESDE 32.250 €



La cuarta generación del Prius pierde algo de potencia frente a su antecesor, pero va mejor. Porque las prestaciones son buenas y se asciende un escalón en confort y comportamiento.

Potencia total: 122 CV/Acel. 0-100 km/h: 10,6 seg./Motor de gasolina: 98 CV/Motor eléctrico: 72 CV/Consumo medio: 3,3 l/100 km/Emisiones CO2: 76 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,54 metros/Maletero: 502 litros

**TOYOTA RAV4 AWD HYBRID** PRECIO DESDE 33.600 €



El nuevo Rav4 está disponible con tracción delantera y total, y esta última se consigue con un segundo motor eléctrico, de modo que el consumo apenas sube: 5,0 l/100 km de media.

Potencia total: 197 CV/Acel. 0-100 km/h: 8,3 seg./Motor de gasolina: 152 CV/Motores eléctricos: 143 CV + 68 CV/Consumo medio: 5,0 l/100 km/Emisiones CO2: 117 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,61 metros/Maletero: 501 litros

**TOYOTA RAV4 2WD HYBRID** PRECIO DESDE 30.800 €



La versión de tracción delantera del Rav4 Hybrid parece ideal como modelo familiar: amplitud, bajo consumo, confort... Y sus 197 CV aseguran un buen nivel prestacional.

Potencia total: 197 CV/Acel. 0-100 km/h: 8,3 seg./Motor de gasolina: 152 CV/Motor eléctrico: 143 CV/Consumo medio: 4,9 l/100 km/Emisiones CO2: 115 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,61 metros/Maletero: 501 litros

**TOYOTA YARIS HYBRID** PRECIO DESDE 18.100 €



Toyota descuenta más de 3.000 euros en las versiones Hybrid del Yaris, y se anuncia un precio 'de arranque' de 14.740 euros. Por tanto, es el híbrido más asequible a la venta.

Potencia total: 101 CV/Acel. 0-100 km/h: 11,8 seg./Motor de gasolina: 75 CV/Motor eléctrico: 61 CV/Consumo medio: 3,3 l/100 km/Emisiones CO2: 70 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 3,95 metros/Maletero: 286 litros

# Híbridos enchufables

Si la oferta de híbridos 'normales' es creciente, la de híbridos enchufables –llamados también 'plug-in hybrid' o PHEV– está protagonizando una revolución. Y es lógico, porque aportan muchas de las ventajas de los vehículos cien por cien eléctricos pero no renuncian a las virtudes del coche tradicional, aunque el precio crece y los maleteros suelen perder capacidad.

**AUDI Q7 3.0 TDI e-tron QUATTRO** PRECIO DESDE 83.970 €



Su enorme batería autoriza un uso eléctrico generoso. Y como el motor básico es un TDI, el gasto real es bastante bajo. Lo probamos a fondo en la página 22.

Potencia total: 373 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,2 seg./Motor diésel: 258 CV/Motor eléctrico: 128 CV/Batería: 17,3 kWh/Autonomía en eléctrico: 56 km/Consumo medio: 1,8 l/100 km/Emisiones CO2: 48 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 5,05 metros/Maletero: 650 litros


**MERCEDES S 500e L** PRECIO DESDE 113.200 €



La mecánica híbrida del GLE se emplea también en el Clase S de carrocería larga, que puede cubrir 33 kilómetros en eléctrico. Prestaciones muy altas.

Potencia total: 442 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,2 seg./Motor de gasolina: 333 CV/Motor eléctrico: 116 CV/Batería: 8,7 kWh/Autonomía en eléctrico: 33 km/Consumo medio: 2,8 l/100 km/Emisiones CO2: 65 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 5,25 metros/Maletero: 395 litros

**MITSUBISHI OUTLANDER PHEV 4WD** PRECIO DESDE 47.200 €



En vez de un motor eléctrico, el Outlander PHEV tiene dos. Y como su batería presume de capacidad, la utilización eléctrica puede ser muy extensa. Gasta 1,8 litros.

Potencia total: 203 CV/Acel. 0-100 km/h: 11,0 seg./Motor de gasolina: 121 CV/Motors eléctricos: 82 CV + 82 CV/Batería: 12,0 kWh/Autonomía en eléctrico: 52 km/Consumo medio: 1,8 l/100 km/Emisiones CO2: 42 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,70 metros/Maletero: 498 litros

**BMW 330e** PRECIO DESDE 45.380 €



Otro de los nuevos BMW iPerformance es este Serie 3 de tracción trasera que rinde 252 CV y reduce el gasto medio a 1,9 l/100 km. Ecología y deportividad.

Potencia total: 252 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,1 seg./Motor de gasolina: 184 CV/Motor eléctrico: 88 CV/Batería: 7,6 kWh/Autonomía en eléctrico: 40 km/Consumo medio: 1,9 l/100 km/Emisiones CO2: 44 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,63 metros/Maletero: 370 litros

**PORSCHE CAYENNE S E-HYBRID** PRECIO DESDE 89.293 €



Es bastante caro y no es el más rápido o potente de los SUV 'plug-in', ni el que menos gasta, ni el que puede recorrer más kilómetros en eléctrico. Pero es un Porsche.

Potencia total: 416 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,9 seg./Motor de gasolina: 333 CV/Motor eléctrico: 95 CV/Batería: 10,8 kWh/Autonomía en eléctrico: 36 km/Consumo medio: 3,4 l/100 km/Emisiones CO2: 79 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,86 metros/Maletero: 580 litros

**VOLKSWAGEN GOLF GTE 1.4 TSI** PRECIO DESDE 39.990 €



Combinar el 1.4 TSI de 150 CV con un motor eléctrico de 102 CV y una batería de 8,7 kWh obra el milagro. Porque el GTE es casi como un Golf GTI, pero muy ecológico.

Potencia total: 204 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,6 seg./Motor de gasolina: 150 CV/Motor eléctrico: 102 CV/Batería: 8,7 kWh/Autonomía en eléctrico: 50 km/Consumo medio: 1,6 l/100 km/Emisiones CO2: 37 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,27 metros/Maletero: 272 litros

**BMW i8** PRECIO DESDE 139.200 €



El híbrido enchufable más exclusivo del momento es el i8, cuyo motor de gasolina es un 1.5 triclíndrico que rinde 231 CV. Tracción trasera y sonido muy deportivo.

Potencia total: 362 CV/Acel. 0-100 km/h: 4,4 seg./Motor de gasolina: 231 CV/Motor eléctrico: 131 CV/Batería: 7,1 kWh/Autonomía en eléctrico: 37 km/Consumo medio: 2,1 l/100 km/Emisiones CO2: 49 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,69 metros/Maletero: 154 litros

**VOLKSWAGEN PASSAT GTE 1.4 TSI** PRECIO DESDE 45.290 €



La mecánica del Passat GTE es parecida a la del Golf GTE, pero aún más enérgica. Son 218 CV en total, pero con un gasto de 1,7 l/100 km y hasta 50 kilómetros 'limpios'.

Potencia total: 218 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,4 seg./Motor de gasolina: 156 CV/Motor eléctrico: 116 CV/Batería: 9,9 kWh/Autonomía en eléctrico: 50 km/Consumo medio: 1,7 l/100 km/Emisiones CO2: 39 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,77 metros/Maletero: 402 litros

**VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT GTE 1.4 TSI** PRECIO DESDE 46.900 €



Por 1.610 euros extra nos llevamos el Passat GTE con la carrocería familiar, que tiene más maletero aunque pierda volumen también frente a un Variant normal.

Potencia total: 218 CV/Acel. 0-100 km/h: 7,6 seg./Motor de gasolina: 156 CV/Motor eléctrico: 116 CV/Batería: 9,9 kWh/Autonomía en eléctrico: 50 km/Consumo medio: 1,7 l/100 km/Emisiones CO2: 39 g/km/Tracción: Delantera/Longitud: 4,77 metros/Maletero: 483 litros

**MERCEDES C 350e** PRECIO DESDE 52.230 €



Alcanza 100 km/h en 5,9 segundos y sólo gasta 2,1 litros. Por 1.320 euros extra disponemos de la versión familiar, más funcional pero igual de deportiva.

Potencia total: 279 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,9 seg. (Estate: 6,2 seg.)/Motor de gasolina: 211 CV/Motor eléctrico: 82 CV/Batería: 6,2 kWh/Autonomía en eléctrico: 31 km/Consumo medio: 2,1 l/100 km/Emisiones CO2: 48 g/km/Tracción: Trasera/Longitud: 4,69 metros (Estate: 4,70)/Maletero: 335 litros (Estate: 350)

**VOLVO V60 D5 TWIN ENGINE AWD** PRECIO DESDE 52.900 €



Fue el primer híbrido enchufable diésel –ahora también está el Audi Q7–, y anuncia 50 kilómetros circulando en modo eléctrico. Maletero muy justo: 300 litros.

Potencia total: 231 CV/Acel. 0-100 km/h: 6,9 seg./Motor diésel: 163 CV/Motor eléctrico: 68 CV/Batería: 11,2 kWh/Autonomía en eléctrico: 50 km/Consumo medio: 1,9 l/100 km/Emisiones CO2: 48 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,64 metros/Maletero: 300 litros

**VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE AWD** PRECIO DESDE 79.950 €



En el XC90, Volvo ha preferido partir de un motor de gasolina para crear el 'plug-in hybrid', lo que se traduce en mucha potencia. Gasto bajo y correcto uso eléctrico.

Potencia total: 408 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,6 seg./Motor de gasolina: 320 CV/Motor eléctrico: 88 CV/Batería: 9,2 kWh/Autonomía en eléctrico: 40 km/Consumo medio: 2,1 l/100 km/Emisiones CO2: 49 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,95 metros/Maletero: 640 litros

**MERCEDES GLE 500e 4MATIC** PRECIO DESDE 75.000 €



Destaca por su alta potencia y sus excelentes prestaciones, y permite circular 30 kilómetros sin contaminar. Además, conserva la tracción total, es muy amplio...

Potencia total: 442 CV/Acel. 0-100 km/h: 5,3 seg./Motor de gasolina: 333 CV/Motor eléctrico: 116 CV/Batería: 8,8 kWh/Autonomía en eléctrico: 30 km/Consumo medio: 3,3 l/100 km/Emisiones CO2: 78 g/km/Tracción: A las 4 ruedas/Longitud: 4,82 metros/Maletero: 480 litros

## ELÉCTRICOS DE AUTONOMÍA EXTENDIDA

Un vehículo híbrido es el que complementa su motor principal, que puede ser de gasolina o diésel, con uno o varios motores eléctricos. La forma en que dichas mecánicas 'se organizan' para aumentar prestaciones o reducir gasto y emisiones ya es cosa de cada fabricante. La duda surge con los llamados 'vehículos eléctricos de autonomía extendida', como el BMW i3 REX –39.990 euros, 170 CV y 0,6 l/100 km de media–, que también asocian una mecánica eléctrica a otra 'tradicional'. ¿Son híbridos? En realidad no, pues aquí el motor eléctrico es protagonista, y el motor de apoyo –en ese i3, un bicilíndrico de gasolina con 35 CV– actúa sólo como generador de corriente, cargando la batería y aumentando el alcance.





# Mr. Eficiencia



Desde 1997, hablar de Prius es hablar de eficiencia. Y viceversa. Esta es la cuarta generación del primer vehículo híbrido fabricado en serie, y llega rebotante de tecnología para mejorar en los capítulos donde era posible hacerlo. Es más dinámico, más suave, más silencioso, más rápido y también más ahorrador. Sin duda, este Toyota Prius no te hará sentir el 'raro' del vecindario y demuestra ser todo un portento en la ciudad, aunque ahora también sorprende fuera de ella.



▶ Si lo queremos con rueda 'de verdad', su maletero ofrece 412 litros. Por cierto, la parte gris de sus llantas de 17 pulgadas es un embellecedor de plástico que ahorra 700 gramos en cada una. El maletero se cubre con un estor enrollable.



PRECIO **29.990 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:  
**76 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

**+** Economía de uso. Tecnología. Prestaciones. Cambio CVT mejorado. Mayor aislamiento. Comportamiento dinámico. Calidad general. Equipamiento.

EN CONTRA

**-** Un solo acabado. Gráficos obsoletos. Freno 'de pie'. Posición de algunos mandos. Bandeja del maletero. Tacto de freno en modo EV. Distancia de frenado.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



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

Toyota es una de las marcas que más fuerte ha apostado por la hibridación. Y sigue haciéndolo. Desde que en 1997 lanzara el Prius, ha comercializado ya más de ocho millones de híbridos en todo el mundo, de los cuales 3,5 millones se llaman Prius. En la actualidad, más de la mitad de sus ventas en Europa recaen en vehículos híbridos, y aquí juega un papel fundamental esta cuarta generación del primer híbrido producido en serie.

Vale, no juzgaremos su diseño. No diremos si nos parece

bonito, feo, curioso, peculiar, raro... En realidad tiene de todo, pero la 'verdad verdadera' es que sus líneas han sido dictaminadas por el túnel del viento. Él es el responsable de su afilado frontal, de la marcada caída de su techo hacia atrás, de cada pliegue de su carrocería o del portón dividido en dos por un alerón. Ahora bien, la visibilidad por el retrovisor interior ha mejorado. Así, firma un coeficiente aerodinámico de 0,24 –antes era de 0,25–, un dato para enmarcar, pero 'culpable' de que la discreción no sea su carta de presentación.

Aunque la longitud se estira 60 milímetros, el Prius sigue siendo comedido en tamaño. También es 20 milímetros más bajo, y eso se nota desde el minuto uno. Entrar a su habitáculo no es como hacerlo en un monovolumen, algo que sí sucedía antes. Sus asientos delanteros van 59 milímetros más cerca del suelo y la postura de conducción es más parecida a la de un Toyota GT86 que a la de un Avensis. Hay espacio de sobra para cinco ocupantes, pero detrás no es tan amplio como antes, el piso no es plano y, además, no sobra hueco para la cabeza. Y, por

supuesto, unas salidas de ventilación regulables añadirían confort detrás.

La amplitud posterior viene condicionada por la ubicación de sus baterías, que pasan del maletero a estar situadas bajo el asiento trasero. Así se ofrece un volumen para equipaje de 501 litros –509 tiene un Avensis– con kit reparapinchazos. Para ganar capacidad hay respaldos traseros abatibles y un estor que se puede quitar. Aunque ese estor enrollable se podría mejorar, pues deja poca altura al maletero y hay que 'apuntar' cada vez que queremos colocarlo en su sitio.

Pero lo verdaderamente interesante del nuevo Toyota Prius es descubrir cómo va, si es una alternativa clara a un diésel, si anda lo suficiente con 'sólo' 122 CV...

Una vez acomodados en su puesto de conducción, flanqueados por dos pantallas de 4,2 pulgadas, una tercera táctil de 7 pulgadas, un volante con 18 botones y otros tantos mandos distribuidos por la consola central –algunos no muy bien posicionados–, la verdad es que andamos perdidos. Requiere aprendizaje, pero una vez que te familiarizas es más sencillo de lo imaginado.

Ponemos en funcionamiento su mecánica híbrida y nada se escucha. Engranamos la marcha atrás y un desagradable sonido inunda el habitáculo mientras mantenemos la posición 'R' del cambio. Para facilitar las cosas, equipa sensores de parking, cámara trasera y un asistente de aparcamiento más intuitivo y eficaz que requiere un 22 por ciento menos de espacio para estacionar. Aceleramos... y nada; pues descubrimos que también hay que soltar el freno de estacionamiento, de pie. Un detalle 'feo' que contrasta con la tecnología que promulga.

No seamos alarmistas. Una vez asimilado todo esto, el Prius nos deleita con su suavidad al circular por la ciudad. En modo Eco, y sin forzar el acelerador, nos desplazamos con energía eléctrica. Pero si tenemos la batería suficientemente cargada, lo suyo es activar el programa EV. Recordemos que es un híbrido convencional –llegará más tarde un Prius 'Plug-In' enchufable– y que su batería de hidruro de níquel con 1,31 kWh de capacidad sólo se carga en deceleraciones, frenadas y con la energía sobrante del motor térmico. Circular en eléctrico es



LA CLAVE

Julián Garnacho  
jgarnacho@motor16.com

Por 30.000 euros puedes comprar casi de todo. Pero si buscas un vehículo para usar a diario y viajar en vacaciones o fin de semana, valoras la eficiencia, demandas un gran equipamiento y no te importa no pasar desapercibido, echa un vistazo al Prius. Gasta muy poco, anda lo suficiente, es amplio, viene equipado con todo lo que imagines y, además, podrás conducir todo un icono de la eficiencia. Sin duda, ha mejorado mucho frente al anterior en los apartados que debía.



▲ El modo EV también se puede combinar con cualquiera de los tres programas de conducción.



**CENTRADOS**  
**ASÍ ES COMO SE SITUAN LA**  
**MAYORÍA DE LOS MANDOS**  
**INTERIORES. SORPRENDE**  
**LA BUENA CALIDAD DE**  
**ACABADO Y SU COMPLETO**  
**EQUIPAMIENTO DE SERIE.**  
**ILUMINACIÓN FULL LED**  
**ESTA TECNOLOGÍA SE USA**  
**EN LOS FAROS PRINCIPALES**  
**Y ANTINEBLA, Y EN LOS**  
**PILOTOS TRASEROS. AHORA**  
**BIEN, LOS INTERMITENTES**  
**SON DE BOMBILLA.**



◀ Algunos gráficos están algo anticuados, pero muestran toda la información referente a su mecánica híbrida. La posición 'B' del cambio ayuda a retener más. Abajo, los mandos de los asientos calefactables.



◀ El pedal de freno de estacionamiento no parece de recibo. De serie, hay cargador inalámbrico, control de velocidad activo, aviso de cambio de carril, sensores de ángulo muerto... Estrena la plataforma TNGA, con suspensiones independientes y un excelente comportamiento.



hacerlo en silencio, lo que permite comprobar su excelente acabado, ya que no se perciben ruidos de ajuste. Hay potencia gracias a los 72 CV que genera su motor eléctrico, y en EV hemos alcanzado los 60 km/h, momento a partir del cual pasa a híbrido. Ahora bien, debería tener un pedal de freno que dosificara mejor, pues en EV parece un interruptor. Utilizando poco más de la mitad de la carga –cinco de las ocho rayas del indicador–, conseguimos recorrer hasta 2,8 kilómetros sin arrancar el motor 1.8 VVT-i. Esto ayuda a contener el consumo en ciudad, escenario donde brillan los híbridos; más si se conforman como este Prius con un consumo de 3,7

l/100 km, cifra inalcanzable para un diésel equivalente. Y es automático, con lo que ello supone en cuanto a comodidad en el tráfico. Pero nadie compra una berlina de 4,54 metros para 'callejear'. Bueno, hasta ahora los taxistas, pero Toyota ha decidido no homologar este nuevo Prius como taxi en Madrid o Barcelona para que no pierda ese icónico aire de 'ejemplo verde' en la firma nipona. En este Prius puedes meter a toda tu familia y realizar cualquier viaje que te propongas. Poneros cómodos y activar el climatizador S-Flow, que es inteligente y funciona dependiendo de los asientos que están ocupados. Pero esto es sólo

una gota en un mar de tecnología para mimar el consumo. Mientras disfrutas del viaje, en sus pantallas, con gráficos de barras algo obsoletos, o en el Head-Up-Display, puedes ver cualquier parámetro referente a su mecánica. Puedes 'jugar' con sus diferentes modos –Eco, Normal o Power– o relajarte escuchando música por su sistema JBL mientras cargas tu smartphone en su cargador inalámbrico. En autovía se nota la mayor insonorización respecto a su antecesor, y aquí es su 1.8 VVT-i, en mayor medida, el responsable de impulsarnos, siempre acompañado por el eléctrico, que asiste cuando debe y nos mueve por sí sólo

–una vez lanzados– hasta los 110 km/h, algo que antes no sucedía. Este motor, de gasolina y atmosférico, se ha rediseñado por completo, tiene ciclo de funcionamiento Atkinson y presume de la mejor eficiencia térmica del mundo, superior al 40 por ciento. Genera 98 CV de potencia, pero gracias a los 72 CV del motor eléctrico, el Prius mantiene cruceros a velocidades legales –y por encima– sin problemas. Además, aquí también saca pecho en consumo, un escenario hasta ahora poco propicio para los híbridos, ya que a 120 km/h se conforma con 4,6 l/100 km. A esta velocidad, un Toyota Avenis 150D necesita 6,5 l/100 km.



Una diferencia notable. Y si elevamos el ritmo, decir que a 140 km/h el Prius aún consume 0,9 l/100 km menos que el Avenis diésel. Y aunque tiene un depósito de 43 litros, en autovía da para más de 900 kilómetros sin repostar. Un aspecto criticado en su antecesor –también en Auris HSD y Lexus CT200h, con los que compartía mecánica– era el funcionamiento del cambio CVT, que revolucionaba en exceso su motor térmico al ganar

velocidad, con la consiguiente pérdida de confort. Toyota ha revisado por completo la gestión híbrida y este cambio de variador, de forma que, salvo que queramos ganar velocidad repentinamente, apenas notaremos que trabaja su 1.8 VVT-i, y la relación entre la velocidad a la que circulamos y el sonido del motor van más acordes. De hecho, si a 120 km/h aceleramos a fondo la rumorosidad crece sólo de 68 a 75 decibelios.

Muchos os habréis dado cuenta de que este Prius tiene 14 CV menos –antes eran 136 en total–, pero eso no se traduce en peores prestaciones. Bien es cierto que se ha quedado a décimas de lo homologado, pero aún así, se mueve con soltura. Por ejemplo, el mencionado Avenis 150D manual necesitó 9,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 9,7 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en quinta. Pero no es lo que corre, sino



▲ Los asientos son nuevos y muy cómodos. Hay espacio de sobra, y bajo los traseros van las baterías.

cómo corre. Este Prius estrena la plataforma TNGA, un 60 por ciento más rígida que la de su antecesor, y viene dotada de unas suspensiones independientes que mejoran notablemente su comportamiento dinámico. La dirección eléctrica es nueva, transmite más al conductor, y también es más directa. Toyota ha 'europeizado' la dinámica de su Prius, que incluso nos permite 'pasar muy bien' si en la vía aparecen curvas, algo impensable en sus antecesores. El nuevo Prius sólo se ofrece junto a este completísimo nivel de equipamiento, y con un precio muy competitivo: 29.990 euros.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR DE COMBUSTIÓN</b>	<b>1.8 VVT-i</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4 en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	13,04 a 1
Potencia máxima/rpm	98 CV / 5.200
Par máximo/rpm	14,5 mkg / 3.600
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	<b>Síncrono de imán permanente</b>
Posición	Delantera
Potencia máxima	53 kW / 72 CV
Par máximo	16,6 mkg
<b>BATERÍA</b>	<b>Hidruro de níquel</b>
Capacidad (kWh)	1,31
Voltaje nominal (V)	201,6
Autonomía en modo EV (km)	2
<b>Potencia máxima conjunta</b>	<b>122 CV</b>
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,65
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 255 mm / Discos 259 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/45 R17
Llantas, aleación	7,0J x 17"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.450
Capacidad del depósito (l)	43
Relación peso/potencia (kg/CV)	11,89
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,24

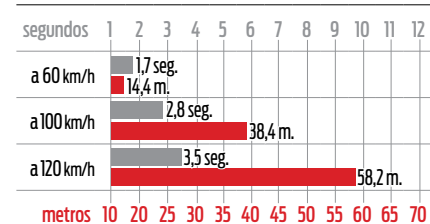
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad activo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Faros Bi-LED	▲		
Head-Up-Display	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Cargador inalámbrico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Sistema de navegación	▲		
Sistema de sonido JBL	▲		
Asientos del. calefactables	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Control de luces de carretera	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Aviso tráfico cruzado trasero	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla para conductor	▲		
Airbag de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Reposacabezas delanteros activos	▲		
Cámara de visión trasera	▲		

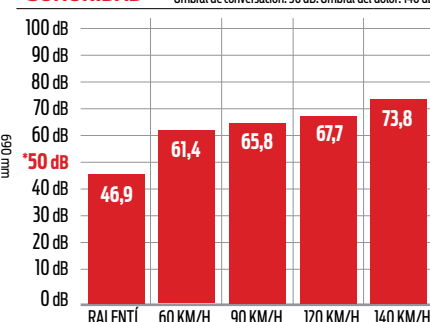
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>180 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,4 (10,6)
Recorriendo (metros)	189
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	16,0
1.000 m desde 40 km/h en D	31,1
De 80 a 120 km/h en D (oficial)	9,2 (9,0)
Error de velocímetro a 100 km/h	+4%
<b>CONSUMOS</b>	
	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	3,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	3,5
Conducción dinámica	7,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	4,6
A 140 km/h de cruceo	6,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	4,1
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	1.048
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	3,3
Ciclo extraurbano	3,3
Ciclo mixto	3,3

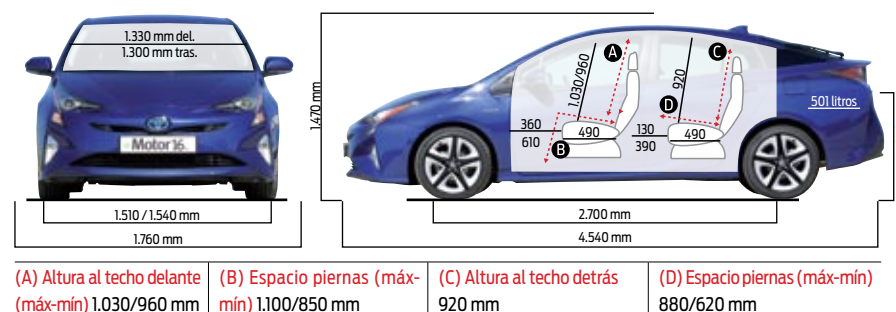
**FRENOS**



**SONORIDAD**



**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



	TOYOTA PRIUS HYBRID	FORD MONDEO HYBRID	HYUNDAI IONIQ STYLE	KIA NIRO EMOTION
<b>Precio</b>	29.990 euros	34.550 euros	29.900 euros	29.800 euros
<b>Cilindrada</b>	1.798 c.c.	1.999 c.c.	1.580 c.c.	1.580 c.c.
<b>Pot. gasolina</b>	98 CV / 5.200 rpm	140 CV / 6.000 rpm	105 CV / 5.700 rpm	105 CV / 5.700 rpm
<b>Potencia eléc.</b>	72 CV	120 CV	44 CV	44 CV
<b>Pot. conjunta</b>	122 CV	186 CV	141 CV	141 CV
<b>Cambio</b>	Automático CVT	Automático CVT	Aut. doble embrague y 6 vel.	Aut. doble embrague y 6 vel.
<b>Batería</b>	Hidruro Níquel de 1,31 kWh	ión litio de 1,4 kWh	ión litio de 1,56 kWh	ión litio de 1,56 kWh
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	3,3 / 3,3 / 3,3 l/100 km	2,8 / 5,0 / 4,2 l/100 km	3,9 / 3,9 / 3,9 l/100 km	4,4 / 4,5 / 4,4 l/100 km
<b>Emisiones</b>	76 g/km CO <sub>2</sub>	99 g/km CO <sub>2</sub>	92 g/km CO <sub>2</sub>	101 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	1.303 kilómetros	1.261 kilómetros	1.153 kilómetros	1.022 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	180 km/h	187 km/h	185 km/h	162 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	10,6 segundos	9,2 segundos	10,8 segundos	11,5 segundos
<b>Maletero</b>	501 litros	383 litros	443 litros	401 litros
<b>Dimensiones</b>	4.540 / 1.760 / 1.470 mm	4.867 / 1.852 / 1.501 mm	4.470 / 1.820 / 1.450 mm	4.355 / 1.805 / 1.535 mm
<b>Batalla</b>	2.700 mm	2.850 mm	2.700 mm	2.700 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,8 metros	11,6 metros	10,6 metros	10,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	43 litros	53 litros	45 litros	45 litros
<b>Peso</b>	1.450 kilos	1.579 kilos	1.445 kilos	1.500 kilos

	TOYOTA PRIUS HYBRID	FORD MONDEO HYBRID	HYUNDAI IONIQ STYLE	KIA NIRO EMOTION
<b>A favor</b>	Todo un referente en eficiencia, esta generación mejora en el apartado mecánico y dinámico. Espacioso, bien acabado y muy equipado, tiene un precio muy competitivo frente a la competencia. Es el menos potente, pero corre como el resto.	Con los descuentos se queda en 26.800 euros y tenemos una berlina muy generosa y aparente. Tiene una mecánica híbrida potente y eso se nota en prestaciones. El Mondeo brilla en comportamiento dinámico. Para quienes quieran pasar desapercibidos, es calzado al resto.	Es más potente que el Prius y tiene un cambio de doble embrague, mejor que el CVT del Toyota. Ofrece un buen comportamiento dinámico, presume de habitabilidad, de calidad... Hay tres niveles de equipamiento, desde 23.900 euros.	Su aspecto SUV le hace estar de moda y no tiene diseño 'extraño'. Es comedido en tamaño, pero presume de amplitud. Comparte tecnología con el Ioniq y ofrece un excelente comportamiento. 7 años de garantía. El Concept, arranca en 19.985 euros con descuentos.
<b>En contra</b>	Hay detalles a pulir, como los gráficos de sus pantallas, el freno 'de pie' o la bandeja trasera. Para ser una berlina amplia, debería tener salidas de ventilación detrás. Hay que mejorar el tacto del freno en modo EV.	Para equiparlo como el Prius hay que pagar unos 3.700 euros extra. La posición de sus baterías limita el maletero, y este Mondeo Hybrid no se ofrece con portón trasero. Pesa más y es más potente que el resto, eso se nota en su consumo.	El motor eléctrico es menos potente y no 'ayuda' como el del Prius. Esto también hace que gaste más, unido a unos neumáticos 225/45 R17 en el acabado Style. Cuenta con un freno 'de pie' y escasa visibilidad trasera.	Los Niro Emotion equipan gomas 225/45 R18 y se nota en consumo y prestaciones. Además es más alto que el resto y pesa más de la cuenta. Tiene freno 'de pie' y debería ofrecer un mejor tacto de la dirección.

**EL DETALLE**

**CON LA CASA A CUESTAS Hasta 725 kilos**

La cuarta generación del Toyota Prius es la primera que ofrece enganche de remolque. Es un accesorio que podemos adquirir en concesionario por 375 euros, a los que habrá que sumar el montaje y el tipo de conexión eléctrica -7 o 13 pines-. Cuando no se utiliza se puede desmontar y guardar, pero con él pues-

to, el Prius puede tirar de un remolque de hasta 725 kilos -sin freno-, aunque también se puede emplear para acoplar accesorios como soportes para bicicletas, disponibles en Toyota desde 259 euros.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,56 euros/km. Coste km total: 0,68 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 296,94 euros/año. Seguro a todo riesgo: 441,85 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**

**TOYOTA**  
 Toyota España, S.L.U. Avda. de Bruselas, 22. 28108. Alcobendas (Madrid) Tlf: 911 513 300

**RED DE POSVENTA**  
 182 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Tres años o 100.000 kilómetros  
[www.toyota.es](http://www.toyota.es)

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 30.490 EUROS**

# Todopoderosa tecnología



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

No caeré en el error de afirmar que como es la versión más avanzada, 'verde' y exclusiva del nuevo Q7, es la que deben comprar quienes estén interesados en el SUV grande de la firma de Ingolstadt. Y no lo haré porque seguiría recomendando a la mayoría el Q7 3.0 TDI de 218 CV –desde 62.590 euros– y, sobre todo, el de motor 3.0 TDI de 272 CV –a partir de 66.610 euros–; e incluso el 3.0 TFSI de gasolina –333 CV y 67.890 euros de precio base– para los que cubran menos kilometraje anual. Y es que las tres facturas citadas quedan bien por debajo de los 83.970 euros en los que arranca el 3.0

En la cumbre tecnológica de la gama Q7 y de la familia Audi encontramos esta versión híbrida enchufable e-tron de 373 CV y tracción Quattro que impresiona casi por todo. Comodísimo, rapidísimo, amplísimo, lujosísimo... Todo es a lo grande; salvo el consumo, que resulta mínimo.

TDI e-tron, que compensa en parte el esfuerzo económico extra con un equipamiento de serie aún más sucucento: faros LED con lavafaros, asistente de luces de carretera, intermitentes traseros dinámicos –se 'extienden' en vez de 'parpadear'–, llantas de 19 pulgadas –de 18 en los otros–, depósito de AdBlue con el doble de capacidad, MMI Navegación Plus con MMI Touch, Audi

Music Interface, disco duro interno, dos lectores de tarjeta SD, pantalla central escamoteable más grande –8,3 pulgadas en lugar de 7–, climatizador de tres zonas –de dos en sus 'hermanos'– o instrumentación Audi Virtual Cockpit. Son, 'grosso modo', 8.750 euros en dotación extra de serie; aunque el Q7 e-tron también acarrea 'sacrificios', como la imposibilidad

de montar rueda de repuesto o una tercera fila de asientos –1.700 euros en el resto de la gama– que muchos vemos casi como obligada en un modelo de 5,05 metros de largo.

Dicho eso, si alguien nos cuenta que 'pasa' de las dos butacas extra, que reside en una vivienda unifamiliar con facilidad para recargar la batería, que puede pagar esta refinada joya de la tecnología y que le va eso de moverse por la ciudad y alrededores en modo eléctrico –pero sabiendo que su vehículo tiene potencia y alcance de sobra para viajar por carretera–, nuestro consejo será claro: Q7 TDI e-tron.

Todo empieza a cuadrar si decimos que es lo más vanguardista de una marca tan



PRECIO **83.970 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **48 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**  
**A FAVOR**

**+** Calidad general. Confort de marcha y amplitud. Frenada y tracción. Respuesta mecánica y prestaciones. Consumo real. Movilidad en modo eléctrico.

**EN CONTRA**  
**-** Precio. Sólo 5 plazas. Equipaje visible salvo que ajustemos respaldo trasero. Sin modo Hybrid Charge. Recarga 'normal' lenta. Peso. Sin rueda de repuesto.

**NUESTRAS ESTRELLAS**

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

vanguardista como Audi. Y se permiten gestos de asombro o incredulidad al añadir que rinde 373 CV pero anuncia un gasto de 1,8 l/100 km y emisiones de CO<sub>2</sub> de 48 g/km.

La marca de los cuatro aros lo ha logrado, para empezar, partiendo de una segunda generación del Q7 que es mucho más ligera y aerodinámica que la primera. Y aprovechando lo mejor de su arsenal mecánico, como la tracción integral Quattro, el cambio Tiptronic de 8 marchas o un diésel 3.0 TDI de 6 cilindros optimizado de arriba abajo: 258 CV, 61,2 mkg de par desde sólo 1.250 rpm, fricciones reducidas, refrigeración mejorada, nueva gestión térmica, soportes de motor activos para eliminar

vibraciones al ralentí, catalizador de almacenamiento de óxidos nitrosos situado justo a continuación del turbo...

Hasta ahí, por así decirlo, la parte 'convencional', a la que



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

**A** sociar un V6 diésel TDI de 258 CV a un motor eléctrico de 128 CV y una batería de 17,3 kWh –responsable de que podamos usarlo mucho en eléctrico– permite a Audi homologar un gasto medio de 1,8 l/100 km. Casi un milagro si valoramos el peso del conjunto o sus altas prestaciones. Pero no creo que sea la versión más recomendable para la mayoría de potenciales clientes del Q7. Por tres razones: precio más alto, comportamiento menos ágil e imposibilidad de pedir siete plazas.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR DIÉSEL</b>	<b>3.0 TDI</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/valvulas	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Inyección directa por rail común, con turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	258 CV / 3.250-4.500
Par máximo/rpm	61,2 mkg / 1.250-3.000

<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima/rpm	94 kW (128 CV)
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 2.500
Autonomía máxima en eléctrico	Hasta 56 km (hasta 130 km/h)

<b>BATERÍA</b>	
Tipo - Capacidad	De iones de litio - 17,3 kWh

<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta - Par máx.	373 CV - 71,4 mkg

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	Electromecánica, asistida variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (400 mm) / Discos vent.

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente, por eje de cinco brazos y brazo oscilante de aluminio, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, por eje de cinco brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	255/55 R19 - 8,5Jx19"

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	2.520
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.051/1.968/1.741
Capacidad maletero - depósito (l)	650/1.835 - 75

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>230 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,6
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (6,2)
Recorriendo (metros)	107

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,3
1.000 m desde 40 km/h en D	25,3

De 80 a 120 km/h en D	4,3
Recorriendo (metros)	122
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 21,8 km/h de promedio	4,6

<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,8
En conducción dinámica	10,9

<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,7
A 140 km/h de crucero	7,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 (urbano, autovía y carretera)	5,9

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	1.271

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	N.d.
Ciclo extraurbano	N.d.
Ciclo mixto	1,8

Por su calidad y su fórmula exclusiva





◀▶ Toma eléctrica en el lado izquierdo y de carburante en el derecho. También hay toma para AdBlue, y caben 24 litros.



**MODO ELÉCTRICO 'EV' ES MÁS UTILIZABLE DE LO ESPERADO, TANTO POR ALCANCE COMO POR AGRADO Y RESPUESTA ACABADO DESIGN LA VERSIÓN SUPERIOR SUPONE 3.570 EUROS MÁS. PERO SU RICO EQUIPAMIENTO COMPENSA ESA 'MÍNIMA' INVERSIÓN EXTRA**



▶ Tecnología y precisión por los cuatro costados. Hoy por hoy, el Q7 e-tron es el Audi más avanzado.



▶ Nuestro Q7 tenía suspensión neumática adaptativa –2.505 euros–, que baja la altura en carretera hasta 30 milímetros y la sube hasta 60 en campo. Puro confort.



▶▶ El respaldo trasero se abate en tres partes. Y como opción, cada sección de la banqueta es corredera.



▶ Instrumentación digital configurable Audi Virtual Cockpit de serie, como en la versión deportiva SQ7. En el resto de la gama, 735 euros.



◀ El Audi Drive Select permite elegir el programa de conducción –hasta siete si hay suspensión neumática– para ajustar dirección, cambio, sonido del motor...

Audi añade una parte eléctrica que por sí sola suma 202 kilos y donde son protagonistas el motor eléctrico de 128 CV –va delante, junto al TDI– y la batería de alto voltaje de 17,3 kWh de capacidad –también genera la corriente de 12V para el consumo a bordo–, ubicada bajo el suelo del enorme maletero –650 litros dan para mucho equipaje– y que permite una utilización eléctrica diaria más generosa que en otros híbridos enchufables. Se anuncian 56 kilómetros de autonomía en el modo EV, que 'limita' la velocidad a 130 km/h –135 de marcador–, pero recorrer 70 kilómetros con el TDI apagado será posible a poco que trayecto y conducción sean favorables. Y 50 kilómetros sin emitir gases parecen garantizados, lo que para muchos supone el uso de uno, dos o tres jornadas por área urbana.

Hay tres modos de con-

ducción: el citado EV cien por cien eléctrico, que se activa cada vez que arrancamos el coche –ojo con esto, pues a veces gastaremos batería cuando recientemente habíamos 'ordenado' mantenerla–; el Hybrid, que emplea la carga de la batería siempre que lo estima oportuno, y el Battery Hold, que conserva la carga de la batería, lo que es útil, por ejemplo, si falta mucho para la ciudad y deseamos circular allí de forma ecológica. Pero echamos de menos un cuarto modo: el Battery Charge, que sí ofrecen el Audi A3 e-tron o las versiones GTE de VW Golf y Passat, y que sirve para recargar la batería a buen ritmo durante la marcha, aunque eso suponga consumir más carburante.

Puestos a pedir, nos gustaría también que la recarga en enchufe doméstico normal llevase mucho menos tiempo –podemos controlar la ope-

ración desde el smartphone, que también permite activar a distancia la climatización–, aunque el 'repostaje' completo lleva menos de dos horas y media en una toma industrial, como los postes que podemos instalar en nuestro garaje. Y una última crítica: como siempre arranca en EV –salvo que no quede batería–, al alcanzar los 130 km/h del 'tope' eléctrico debemos presionar el acelerador con cierta fuerza para seguir ganando velocidad. Y si nos gusta circular por autovía entre los 130 y 140 km/h de marcador, cada vez que el velocímetro cae de 135 debemos volver a 'imponernos' al pedal al acelerar de nuevo. O eso, o seleccionamos alguno de los modos alternativos al EV.

Son sólo algunas sugerencias, pero el funcionamiento básico convence. Vaya que si convence. Porque en EV hay buen empuje –sólo con la ba-

tería pasa de 0 a 60 km/h en 6,5 segundos– y, sobre todo, máximo confort: no hay ruidos, ni vibraciones... Vamos, que se oyen hasta las pisadas de los peatones. Y si colaboran los dos motores, el Q7 TDI e-tron se transforma en un deportivo: 230 km/h de velocidad punta, 6,2 segundos para coger 100 km/h... Le hemos medido 6,5 reales en esa maniobra –sólo 2,3 segundos entre 0 y 50 km/h–, mucho brío para un vehículo de 2.520 kilos. Y solventar adelantamientos es sencillo, pues pasa de 80 a 120 km/h en 4,3 segundos.

En cuanto al consumo, ¿qué decir? Lo explicamos con cada híbrido enchufable que probamos, y volvemos a hacerlo: la media oficial es un dato orientativo –auténtico, no inventado–, y nadie debe pensar que gastará 1,8 l/100 km. Porque serán 0 litros si circula en EV, y en esa situación



▶▶ Enorme maletero: 650 litros, y 1.835 al abatir la segunda fila. Pero debajo va la batería de alto voltaje, lo que aparea dos cosas: no se puede pedir tercera fila y no hay rueda de repuesto. El comportamiento es muy bueno, aunque se nota el peso extra.

3,2 l/100 km. Más la batería, claro. Porque tanto a los 5,9 litros de media real como a los 3,2 de nuestro mejor tramo habría que sumar unos 2,50 euros por la electricidad gastada. Traducido a gasóleo, la media real pasaría a ser de 8,3 litros y nuestro 'súper resultado' subiría a 5,6 litros.

En cuanto al comportamiento, si el nuevo Q7 supone un radical avance frente al anterior, el mayor peso de esta versión resta puntos, sobre todo en curvas lentas o medias, donde los apoyos al límite son menos francos. Y eso que nuestra unidad montaba la recomendable suspensión neumática. Pero hay más confort que eficacia pura. En cambio, la frenada es enérgica –53,8 metros a 120 km/h–, la dirección es precisa y una batería de asistentes de seguridad garantiza que sintamos todo controlado, ayudados por la tracción Quattro, que pasa un 40 por ciento del par al eje delantero y un 60 al trasero, pero llega a variar el reparto entre un 70:30 y un 15:85.

### ▶ SUS RIVALES

Modelo	Precio	Maletero	Consumo (0-100 km/h)	0 a 100 km/h
<b>BMW X5 xDRIVE 40e 313 CV</b> Pesa 215 kilos menos y eso le ayuda a moverse con la misma agilidad que el Q7. Pero la parte 'técnica' del X5 es un motor 2.0 Turbo de gasolina, el gasto es mayor y no es tan amplio.	73.500 e	500-1.720 l.	3,3 l/100km	6,8 seg.
<b>MERCEDES-BENZ GLE 500 e 4MATIC 442 CV</b> Rebautizado como GLE, puede hablarse de un modelo casi totalmente nuevo, aunque no tan amplio como el Q7. Toma como base un V6 de gasolina y es más potente.	75.000 e	480-1.800 l.	3,3 l/100km	5,3 seg.
<b>VOLVO XC90 T8 T.E. AWD MOMENTUM 7 PL. 408 CV</b> Es posiblemente el rival más duro del Audi, pues el XC90 tiene siete plazas, es más barato y más rápido. Y aunque no hay un diésel dentro del T8, gasta poco. Su maletero es enorme.	79.950 e	640-1.816 l.	2,1 l/100km	5,6 seg.

## CUATRO RUEDAS A FONDO VOLVO S90 D5 AWD INSCRIPTION

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

Si en tu cuenta corriente hay suficientes ceros precedidos de una cifra diferente a cero como para permitir desembolsar 63.911 euros por un vehículo, considérate privilegiado. Si te sientes joven, tu corazón pensará en un Mercedes-AMG A45. Si te gusta la aventura, qué tal un BMW X5 xDrive 25d. Y si quieres presumir de berlina, un Audi A6 podría ser una opción interesante.

Mira por dónde, es hablar de dinero y de coches, y aparece el tridente alemán. Pero si en tu comunidad de vecinos te faltan dedos para contar los Audi, BMW y Mercedes que hay, busca una alternativa a esos

A6, Serie 5 o Clase E sin pensar en el qué dirán.

Volvo ha regresado al segmento de las berlines premium por todo lo alto con este S90 —en octubre llegarán los familiares V90, y en este caso concreto costará 66.411 euros—, un sedán que acaricia los cinco metros de largo y cuya imagen exterior impone desde el minuto uno. Se nota que está menos visto que la competencia, de forma que llama poderosamente la atención. Además, desde hace unos años Volvo ha perdido ese estigma de diseño aburrido y angular que le había caracterizado durante décadas.

Esos 4,96 metros de longitud se traducen en un habitáculo verdaderamente amplio,

en el que cuatro adultos de 1,85 metros viajarán sin problemas y acomodados en unos asientos fantásticos por sujeción, dureza, calidad... Incluso las plazas de los extremos traseros tienen una forma ideal para recoger el cuerpo, lo que repercute negativamente en el confort del ocupante central, que tiene frente a sí un inmenso túnel donde encontramos salidas de ventilación y una pantalla táctil para controlar la temperatura y la calefacción de los asientos detrás, ambos opcionales.

Como críticas constructivas decir que nos gustaría que los reposacabezas se pudieran regular en altura o que hubiera más espacio para los pies detrás, pues los asientos delan-

teros van casi pegados al piso del vehículo. Además, la capacidad y la terminación de su maletero no están a la altura del resto. Ahora bien, por 113 euros hay rueda de repuesto de emergencia.

Paramos en la gasolinera y con 60 euros llenamos su depósito. Comienza un viaje 'a cuerpo de rey', pues nada más acomodarte en el puesto de conducción, no querrás bajarte. Pones en marcha su propulsor, toda una obra de la ingeniería que pertenece a la nueva familia Driv-e de Volvo, en la que los motores gasolina y diésel parten de un mismo bloque de cuatro cilindros y dos litros. No busques más; éste, con sus 235 CV, es el más potente de toda la gama dié-

sel. Y yo todavía estoy asimilando una potencia específica de 119,35 CV/litro.

Abruma la insonorización de su habitáculo, pues el propulsor es ruidoso desde fuera, pero dentro ni se siente. Pero si crees escucharlo, siempre podrás subir el volumen de su sistema de sonido opcional Bowers & Wilkins con 19 altavoces, que presenta una configuración capaz de producir un sonido calado a la ópera de Gotemburgo.

A día de hoy, un vehículo así se merece un selector de cambio del tipo 'by wire', pero Volvo sigue usando uno con conexión mecánica, de forma que al engranar marchas sentimos los saltos. Pero no te alarmes; pones D y te ol-



▲ Esta es la firma luminosa de los nuevos Volvo. Los faros Full LED son opcionales e iluminan de maravilla en la noche.



### LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Este Volvo S90 sorprende desde el primer minuto. La casa sueca se ha superado con esta berlina que te evitará dar explicaciones de por qué no has comprado uno de sus rivales alemanes. Y es que en España somos muy de 'sota, caballo y rey'. Ni las firmas premium se escapan al 'downsizing', y este S90 D5 equipa un cuatro cilindros de dos litros, aunque con 235 CV, suficientes para moverlo con alegría. Las suspensiones priman el confort y las curvas se le 'atragantan' un poco. Si priorizas el dinamismo elige el R-Design, pero si quieres viajar con el máximo confort esta es tu opción, pues incluso cuenta con un sistema que conduce por ti hasta los 130 km/h.

PRECIO **63.911 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:  
**127 G/KM**

### NUESTRA VALORACIÓN

#### A FAVOR

Confort de marcha. Calidad de acabado. Seguridad. Tecnología. Amplitud interior. Agradecimiento mecánico. Ayudas a la conducción. Prestaciones.

#### EN CONTRA

Plaza central trasera. Acabado del maletero. Ausencias de equipamiento de serie. Sólo versión AWD. Motor con cuatro cilindros. Peso elevado.

### NUESTRAS ESTRELLAS

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

Acomódate en sus ergonómicos asientos y prepárate para iniciar un placentero viaje con este nuevo Volvo S90, una verdadera alfombra mágica que te sorprenderá con su capacidad rodadora, su poderoso motor diésel de cuatro cilindros, su abrumadora tecnología y la posibilidad de circular de forma semiautónoma. Un derroche de placer.

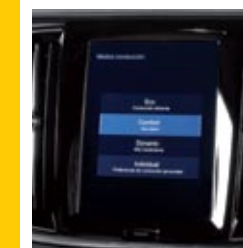


# Hasta el infinito y más allá





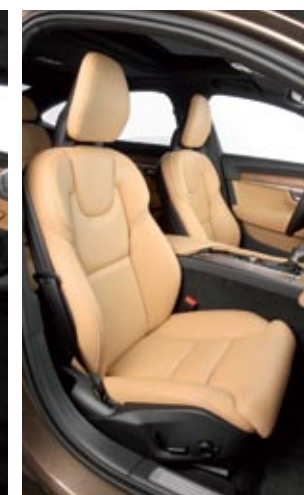
119,35 CV/LITRO  
**LOS NUEVOS MOTORES DRIV-E TIENEN CUATRO CILINDROS, DOS LITROS Y UN TURBOCOMPRESOR. ESTE D5 EROGA 235 CV Y 49,0 MKG DE PAR APUESTA DIGITAL**  
**LOS RELOJES SON UNA PANTALLA TFT DE 12,3 PULGADAS QUE SE PUEDE CONFIGURAR. LOS ACABADOS ESTÁN MUY CUIDADOS**



◀ Suspensión, motor, cambio, dirección... Todo se regula en modos Eco, Comfort, Dynamic e Individual. Todo hay que hacerlo por medio de la pantalla central y requiere algo de tiempo familiarizarse con ella. El motor se pone en marcha girando este mando hacia la derecha.



▶ El maletero cubica 500 litros, pero su acabado no está a la altura del resto del vehículo. Sus asientos son estupendos y la amplitud interior es muy buena, excepto la plaza central trasera por este generoso túnel.



vidas de volver a tocarlo. Ni siquiera echas en falta las levas en el volante, que sólo cuestan 182 euros. Y es que su cambio Geartronic de ocho relaciones se entiende a la perfección con su mecánica y nos obsequia con una gran suavidad. No es tan refinado como si tuviera seis cilindros, pero es un paso de gigante respecto a los anteriores motores de cinco cilindros de Volvo.

Los primeros compases sirven para familiarizarnos con su interior y, sobre todo, con su pantalla táctil de 9 pulgadas, desde la que se controla absolutamente todo. No desentonaría algún botón físico para

no tener que recurrir con tanta asiduidad a dicha pantalla, o que se pudieran hacer dos tareas a la vez, porque incluso si mueves el asiento, la pantalla te lo muestra y en ese momento, por ejemplo, no puedes modificar la temperatura del interior. Por lo demás, roza la perfección, con una excelente ergonomía, pero con unos retrovisores exteriores tan grandes que restan visibilidad en los giros.

Cuatro cilindros, dos litros, un turbo... Alguno estará pensando que es poca 'chicha' para 1.967 kilos. No te preocupes, porque potencia hay, aunque peso también. Este S90 hereda

la plataforma SPA del XC90, y aunque utiliza partes de aluminio, no es tan ligero como sus competidores y eso se nota en su comportamiento dinámico, más de rectas que de curvas. Si te va mas la última opción puedes decantarte por los R-Design, con una puesta a punto más deportiva. Aunque también podrías equipar este Inscription con el chasis Four-C, que añade una suspensión neumática –detrás emplea, de serie, una ballesta transversal de material compuesto en vez de muelles– y que puedes configurar en tres posiciones: Eco, Confort y Dinámico. Además, esta versión D5 sólo

se ofrece con tracción total, capaz de repartir su potencia equitativamente entre sus dos ejes gracias a su embrague de tipo Haldex fabricado por Borg Wagner. No es un deportivo, pero te lo puedes pasar realmente bien con este S90, que sorprende con unas buenas prestaciones.

Se ha quedado a un paso de las cifras homologadas, pero sus 235 CV y 49,0 mkg de par máximo empujan con energía. Acelera muy bien, ayudado de su cambio, cómodo, suave y rápido a partes iguales. Alcanza una velocidad punta de 240 km/h y adelantar es un juego de niños, pues basta pisar

Los D5 sólo se ofrecen con tracción AWD. Recurre a un sistema Haldex, que en condiciones normales se comporta como un tracción delantera.



a fondo para que pase de 80 a 120 km/h en sólo 5,6 segundos, recorriendo apenas 159 metros. Es sólo un segundo

más que el veloz Audi A6 3.0 V6 TDI de 272 CV.

Tiene un modo Eco –activa la función 'a vela' entre 65

y 130 km/h–, Start-Stop... Y todo sirve de ayuda para mimar el consumo. Los 4,8l/100 km homologados son muy op-

timistas, y nosotros hemos medido 7,0 l/100 km, nada mal para su peso y potencia. A estas alturas ya habrás recorrido casi 860 kilómetros y va siendo momento de repostar. Cuando te vuelvas a poner en marcha piensa en activar su sistema AutoPilot, de serie, que conduce por nosotros siempre que tengamos las manos en el volante. Nos mantiene en el carril hasta 130 km/h y respeta la distancia de seguridad. Y es que la tecnología y la seguridad son otras de las cartas de presentación de este Volvo S90, una alternativa que debes tener en cuenta frente a los típicos alemanes.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>D5 2.0 DRIV-E</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable e intercooler.
Potencia máxima (CV)/rpm	235 / 4.000
Par máximo (mkg)/rpm	49,0 / 1.750-2.250
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas AWD
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	59,9
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. ventilados 345 mm. Dis. 320 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente de paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente de paralelogramo deformable con ballesta, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Pirelli
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1,967
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,37
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,28

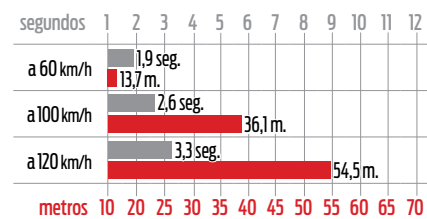
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales de 12,3 pulgadas	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 9 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad adaptativo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros Full LED			▶
Tapicería de cuero	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Sistema de navegación			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión regulable Four-C			▶
Head Up Display			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Tapa del maletero eléctrica			▶
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia On-call			▶
Auto frenado City Safety	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Airbag rodilla	▲		
Airbag frontales	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▼
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Cámara de visión trasera			▶

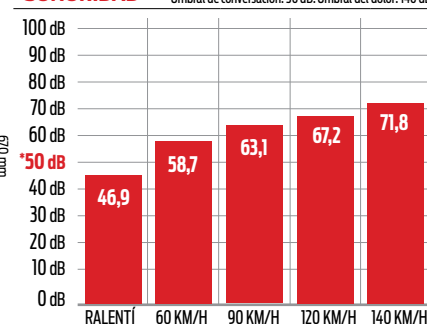
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	240 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,7
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,0 (7,0)
Recorriendo (metros)	136
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,1
De 80 a 120 km/h en D	5,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	8,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,8
Conducción dinámica	11,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,8
A 140 km/h de cruceo	7,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	857
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	N.D.
Ciclo extraurbano	N.D.
Ciclo mixto	4,8

**FRENOS**



**SONORIDAD**



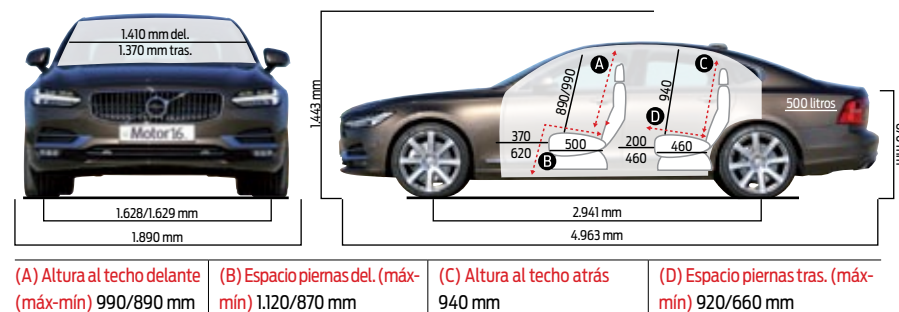
**EN COMPARACIÓN CON...**



	VOLVO S90 D5 235 CV AUT. AWD MOMENTUM	AUDI A6 3.0 V6 TDI 218 CV S TRONIC QUATTRO	BMW 525D 218 CV XDRIVE AUTOMÁTICO	MERCEDES E 350D 258 CV 9G-TRONIC
<b>Precio</b>	59.950 euros	56.655 euros	56.250 euros	61.800 euros
<b>Cilindrada</b>	1.969	2.967	1.995	2.987
<b>Potencia</b>	235 CV - 4.000 rpm	218 CV - 3.250/4.750 rpm	218 CV - 4.400 rpm	258 CV - 3.400 rpm
<b>Par máximo</b>	49,0 mkg - 1.750/2.250	51,0 mkg - 1.250/3.000	45,9 mkg - 1.500/2.500	63,2 mkg - 1.600/2.400
<b>Cambio</b>	Automático, 8 velocidades	Automático, 7 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades
<b>Tracción</b>	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Trasera
<b>Consumos</b>	N.D./N.D./4,8 l/100 km	5,5/4,6/5,0 l/100 km	5,8/4,6/5,1 l/100 km	6,4/4,6/5,2 l/100 km
<b>Emisiones</b>	127 g/km CO <sub>2</sub>	128 g/km CO <sub>2</sub>	133 g/km CO <sub>2</sub>	136 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	1.250 kilómetros	1.460 kilómetros	1.372 kilómetros	1.269 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	240 km/h	244 km/h	240 km/h	250 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	7,0 segundos	6,6 segundos	7,0 segundos	5,9 segundos
<b>Maletero</b>	500 litros	530 litros	520 litros	540 litros
<b>Dimensiones</b>	4.963/1.890/1.443 mm	4.933/1.874/1.455 mm	4.907/1.860/1.464 mm	4.923/1.852/1.468 mm
<b>Batalla</b>	2.941 mm	2.912 mm	2.968 mm	2.939 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,8 metros	11,9 metros	12,1 metros	11,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	60 litros	73 litros	70 litros	66 litros
<b>Peso</b>	1.967 kilos	1.840 kilos	1.840 kilos	1.800 kilos
<b>A favor</b>	Los Momentum tienen un precio algo más ajustado. Presume de calidad. Lo equipa casi todo en seguridad activa, incluso conducción semiautónoma. Es espacioso. Su motor le procura buenas prestaciones, gasta lo justo y es muy agradable.	El 3.0 V6 TDI es suave y agradable. Tiene cambio de doble embrague. Mejores prestaciones con menos potencia. Consumo muy ajustado. Tracción quattro muy eficaz. Gran amplitud interior. Calidad. Tecnología. Comportamiento más dinámico. El de 272 CV cuesta 60.875 euros.	Excelentes prestaciones para un motor de cuatro cilindros. Más ligero que el Volvo. Comportamiento dinámico. Calidad de acabado. Tecnología. Consumo real más comedido. Un 530d xDrive con 258 CV cuesta 59.150 euros.	Motor sensacional. Cambio de 9 velocidades. Confort de marcha. Ligereza –no tiene tracción total–. Amplitud interior. Ayudas a la conducción de última homada. Imagen alejada de lo ofrecido anteriormente por Mercedes. Calidad de acabado.
<b>En contra</b>	El mayor peso frente a sus rivales condiciona su dinámica. Cuesta más que sus competidores. Las levas del cambio son opcionales. El más largo, pero el que menos maletero tiene. Depósito de combustible más justo.	Es un modelo más veterano. No ofrece tantos sistemas de seguridad activa. Equipamiento justo y opciones elevadas de precio. Plaza central trasera incómoda. Rueda de repuesto compacta –hay que inflarla al utilizarla–.	Motor algo áspero y de sonido 'feo'. Plazas traseras justas en espacio. Sin tantas ayudas a la conducción. Equipamiento demasiado básico y opciones caras. Obligados al kit reparapinchazos.	Precio elevado y sin tracción 4Matic –por ahora–. Conducción poco deportiva. Equipamiento de serie justo. Sin opción a rueda de repuesto. Plaza central trasera incómoda. Diseño exterior semejante a Clase C y S.



**MEDIDAS**



**EL DETALLE**

**POWER PULSE** Un soplo de aire fresco

Heredado de los motores que Volvo fabrica para camiones y barcos, sólo lo usa la mecánica D5 aquí probada. Este sistema incrementa la presión en el colector de escape –justo donde se ubica su turbo de geometría variable–, para así eliminar el retardo del turbocompresor cuando el conductor pisa a fondo. Así se ahorran un segundo turbo de baja inercia y la respuesta al acelerador es inmediata. Para ello cuenta con un depósito de aire comprimido de dos litros de capacidad que se carga automáticamente a través de una válvula, y se descarga cuando pedimos 'marcha'.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 1,18 euros/km. Coste km total: 1,35 euros/km.

**RED DE POSVENTA**  
 72 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje  
[www.volvocars.es](http://www.volvocars.es)

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 390,80 euros/año. Seguro a todo riesgo: 796,59 euros/año con franquicia de 450 euros.

**DATOS DEL COMPRADOR**  
 Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana, 130. 28046 Madrid. Tlf: 915 666 237

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:**  
**84.433 EUROS**





# Vive en ayunas

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

El Ibiza sigue siendo un valor seguro. Seat lanzó la actual generación en 2010, pero en 2012 introdujo cambios y a mediados de 2015 acometió una renovación todavía más profunda que puso al día al modelo de Martorell en términos de mecánica, conectividad o seguridad. En los últimos meses habíamos probado algunas de las nuevas versiones, como las dotadas de los 1.0 EcoTSI tricilíndricos de gasolina con 95 y 110 CV, y esta vez apuntamos nuestra mirada al Ibiza menos 'sediento', equipado con un diésel también tricilíndrico: el 1.4 TDI CR. Está disponible con valores de 90 y 105 CV, pero también con los 75 CV que animan al Ibiza Ecomotive aquí analizado. Pueden parecer pocos, pero esos 75 'jacos' están disponibles a sólo 3.500 rpm y, muy importante, disfrutamos de un par máximo de 21,4 mkg entre 1.750 y 2.000 vueltas. Sus 'compañeros' de 90 y 105 CV son más briosos al realizar una conducción activa, pero tam-

El Ibiza que menos gasta es uno de los modelos de mecánica 'convencional' más austeros de cuantos se venden en España. Y aunque no es muy rápido, los 75 CV de su diésel tricilíndrico se defienden en carretera. Además, es práctico, está bien hecho y ofrece nuevas tecnologías.

poco ofrecen un par tan superior: 23,5 mkg entre 1.750 y 2.500 rpm. Y como los desarrollos de cambio –la caja es manual de cinco marchas

y no hay opción a la DSG de siete que sí ofrece el 1.4 TDI 90–son acertados, el Ibiza 1.4 TDI 75 Ecomotive se adapta tan bien a los usos urbanos

como a las salidas a carretera, sobre todo si nos movemos a ritmos legales por autovías o vías 'despejadas', es decir, sin necesidad de adelantamientos constantes y sin muchas curvas ni repechos.

Lejos queda, eso sí, cualquier atisbo de deportividad, pues anuncia 13 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado; pero hay que reconocerle voluntad, ya que en esa maniobra le hemos medido 12,7 segundos y la capacidad de recuperación, aunque limitada, no es ridícula. Ahí están los 11,8 segundos cronometrados para pasar de 80 a 120 km/h usando cuarta.

No es un velocista, pero sí un rodador de fondo que administra al máximo el combustible, ayudado en la ciudad por una función Start/Stop que deja la media ahí en 4,8 l/100 km reales. Y fuera de la urbe podremos conseguir cifras de récord, pues nosotros, sin intentarlo –en el test habitual la conducción es normal, tendente a la 'alegría'–, le hemos medido 4,0 l/100 km en carreteras de doble sentido y 4,9 en autovía. De hecho, es

<b>PRECIO</b>		<b>15.890 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>93 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	
Consumo real bajísimo. Prestaciones correctas. Carrocería práctica y amplia. Calidad general. Precio con descuento.	Más vibraciones que un 4 cilindros. Sólo en versión Reference Plus. Lagunas en la dotación. Aspecto 'feo' del motor.	



◀▶ El acabado Reference Plus lleva de serie aire acondicionado, airbag frontales y laterales delanteros, radio o ESP, pero se paga aparte el respaldo trasero 60:40 y varios elementos de seguridad.



◀▶ Los frenos traseros son de tambor, pero el Ibiza más austero frena bien: 53,7 metros desde 120 km/h a 0. Y los 185/60 R15, adecuados para el peso y la potencia del coche, ayudan a ahorrar y se agarran bien.



una buena relación entre precio –disfruta de 3.250 euros de descuento– y producto, aunque deberían ofrecerse más acabados con este motor al margen del Reference Plus, y en el equipo de serie echamos de menos los airbag de cortina, el quinto reposacabezas o la rueda de repuesto.

uno de los cinco diésel menos 'sedientos' que ha pasado por nuestras manos en los últimos 15 años. Ahí queda eso.

Tener sólo tres cilindros le otorga ventajas de cara al paro o al gasto, pero también genera más vibraciones, y aunque no podemos hablar de 'molestia', este 1.4 TDI 75 sí nos parece menos redondo de funcionamiento que los motores de cuatro cilindros como los que siguen usando muchos de sus rivales.

Del Ibiza hay que alabar su practicidad –más en el 5 puertas que en el SC de 3 probado– y la calidad general. O

**LA CLAVE**

pmartin@motor16.com

**Cuesta en la práctica 12.640 euros –3.250 menos de lo anunciado– y gasta poquísimos. Pero poco de verdad. Si buscamos un utilitario 'herramienta' para la ciudad y frecuentes salidas por autovía es una opción ideal, sobre todo si hacemos más de 15.000 kilómetros al año. Si no, mejor un 1.2 TSI 90: 10.930 euros.**

## SUS RIVALES



### OPEL CORSA 1.3 CDTI 75 CV EXPRESSION 3P

Es algo más pesado, y eso se nota en versiones con poca potencia tanto en el consumo como en las prestaciones. También es amplio. Hay dos acabados: Expression y Selective.

Precio	<b>15.620 €</b>
Maletero	<b>285 l.</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>3,7 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>14,8 seg.</b>



### VOLKSWAGEN POLO 1.4 TDI 75 CV EDITION 3P

Comparte casi todo con el Seat, incluido el motor tricilíndrico, y de ahí que gaste o prestaciones sean análogas. El Polo tiene un acabado aún mejor, pero también resulta más caro.

Precio	<b>16.170 €</b>
Maletero	<b>280 l.</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>3,6 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>12,9 seg.</b>

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.4 TDI CR 75</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.422
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	75 CV / 3.500
Par máximo/rpm	21,4 mkg / 1.750-2.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,1 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (256) / Tambores

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por eje semi-rígido, con muelles y amortiguadores

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	185/60 R15
Marca	Dunlop
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.155
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.043 / 1.693 / 1.428
Capacidad del maletero (l)	292
Capacidad del depósito (l)	45

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>173 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,4
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,7 (13,0)
Recorriendo (metros)	223

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	4,8
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,0
En conducción dinámica	7,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	4,9
A 140 km/h de cruceo	5,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera	4,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	957
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	4,1
Ciclo extraurbano	3,3
Ciclo mixto	3,6

Por su calidad y su fórmula exclusiva

**Carburantes BP**  
con tecnología **ACTIVE**

TRACCIÓN TRASERA CADA RUEDA DE ESE EJE RECIBE LA POTENCIA DE UN MOTOR ELÉCTRICO



### NISSAN e-NV200 'SOFC' Electricidad a partir de bio-etanol

Lo último en vehículos sin emisiones llega de la mano de Nissan, que a partir de su vehículo eléctrico e-NV200 ha creado el e-Bio Fuel Cell, prototipo presentado hace semanas en Japón y probado por carreteras brasileñas



▶ La nueva pila de combustible de bio-etanol ha sido desarrollada en Japón, y está siendo probada también en Brasil.



que está impulsado por la nueva pila de combustible de óxido sólido –SOFC, por sus siglas en inglés–, alimentada con energía proveniente de bio-etanol, que genera electricidad al reaccionar con el oxígeno del aire. Se trata de un sistema de propulsión limpio y eficaz que puede

funcionar a partir de etanol puro –extraído de caña de azúcar o maíz, por ejemplo–, o de agua mezclada con etanol. Sus emisiones están libres de carbono, y con la batería de 24 kWh utilizada, 30 litros de combustible permiten una autonomía superior a los 600 kilómetros.

esa tendencia. Un dispositivo, por cierto, que el conductor puede ajustar –modos Ágil y Drift–, e incluso desactivar.

En cuanto a la carrocería, el uso de una parte delantera estrecha y una zona trasera ancha se traduce en una estabilidad de conducción óptima y en un diseño aerodinámico al que ayuda la ausencia de retrovisores exteriores, sustituidos por sendas cámaras –envían imágenes a otras tantas pantallas, una en cada extremo del salpicadero– situadas tras las ruedas delanteras.

El Blade-glider mide 4,30 metros de largo por 1,85 de ancho y 1,30 de alto, tiene una distancia entre ejes de 2,80 metros y

distribuye a los tres ocupantes de forma original, con el conductor sentado en la punta de flecha que dibuja el habitáculo y los dos pasajeros ligeramente por detrás, con mucho espacio por delante para las piernas y una vista panorámica casi tan buena como la del conductor.

Entrar y salir al Blade-glider es fácil gracias a la amplia apertura de sus puertas, dotadas de articulación posterior. El techo abierto ha sido reforzado con una estructura antivuelco, que permite circular con sensaciones de roadster pero con la seguridad de un coupé; y en el interior reina la deportividad, empezando por los cinturones de cuatro puntos en todas las plazas o unos asientos de gran sujeción recubiertos con resina epoxi, de mayor resistencia y agarre.



◀ La vía delantera es mucho más estrecha que la trasera, lo que determina una cierta forma de 'punta de flecha' –o de 'ala delta'– en busca de la mejor aerodinámica. Y no hay retrovisores convencionales.



Nissan fabrica el Leaf, 'best seller' mundial de los vehículos eléctricos, y sigue desarrollando nuevos modelos sin emisiones. Su última creación, mostrada en Río de Janeiro, es un deportivo triplaza basado en el BladeGlider de 2013 que destaca por sus tecnologías de seguridad y, sobre todo, por combinar prestaciones y ecología.

Las puertas abren hacia atrás en ángulo de diedro para habilitar un acceso cómodo, y el techo recibe una estructura antivuelco que permite circular con las sensaciones de un roadster y la seguridad de un coupé cerrado.

▶ Las puertas abren hacia atrás en ángulo de diedro para habilitar un acceso cómodo, y el techo recibe una estructura antivuelco que permite circular con las sensaciones de un roadster y la seguridad de un coupé cerrado.

# Repescado para Río

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el Salón de Tokio de 2013 Nissan desvelaba el BladeGlider Concept, y tres años después, con ocasión de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro –donde la marca japonesa aporta los vehículos oficiales–, ve la luz la última evolución de ese prototipo. También se llama BladeGlider y representa la máxima expresión de la filosofía sobre movilidad inteligente de Nissan. Con su apariencia de 'ala

delta' –de ahí su nombre–, el BladeGlider es un deportivo 'Zero Emission' gracias a sus dos motores eléctricos de 130 kW –uno por cada rueda trasera– desarrollados, como la batería de iones de litio de 220 kW, por la firma británica Williams Advanced Engineering, socio técnico de Nissan. Una

mecánica que genera 72,1 mkg de par y que mueve con dinamismo los 1.300 kilos del conjunto, pues se anuncia una velocidad –autolimitada– de 190 km/h y 5 segundos para alcanzar 100 km/h.

El coche equipa un sistema sensible al par motor que controla la fuerza enviada a las ruedas motrices, y si percibe que el BladeGlider empieza a subvirar –es decir, seguir recto a la entrada del viraje–, envía automáticamente más par a la rueda exterior para reducir

la fuerza enviada a las ruedas motrices, y si percibe que el BladeGlider empieza a subvirar –es decir, seguir recto a la entrada del viraje–, envía automáticamente más par a la rueda exterior para reducir



# Un argumento más

La gama de vehículos Mazda cuenta con numerosas ventajas que la sitúan un paso por delante de muchos de sus rivales. Pero uno de los argumentos clave es el que llega de la mano de la tracción total al CX-3, al CX-5 o al Mazda6 Wagon. Un sistema eficaz que, además, cuida el consumo.

Mazda suma ya quince trimestres consecutivos de crecimiento en Europa. Y en el segundo trimestre de este año el avance en España ha sido de más del 30 por ciento, un éxito que en parte hay que atribuirlo a los SUV, ya que casi la mitad de las ventas de la marca japonesa se han ido a parar a este tipo de vehículos. De hecho, el SUV urbano CX-3 ha sido el modelo de mayores ventas en Europa, seguido muy de cerca por su hermano mayor, el CX-5.

Y dentro de esa estrategia, puesta en escena con argumentos tan sólidos como el diseño, la calidad o la tecnología SkyActiv, el sistema de tracción total de Mazda i-ACTIV AWD aporta ese plus que buscan los compradores más exigentes o simplemente los que van a hacer uso de este sistema porque son amantes de los deportes de invierno, realizan al-

guna escapada ocasional fuera del asfalto o reconocen la eficacia de la tracción a las cuatro ruedas en carretera cuando las condiciones de adherencia no son las más adecuadas. Y en este aspecto entra también en escena un Mazda6 Wagon disponible con este eficaz sistema de tracción, y que puede ser una alternativa interesantísima a los todocamino.

La tracción total, puesta a punto por un equipo puntero de ingenieros de la marca, utiliza 27 sensores que monitorizan 200 veces por segundo aspectos como el ángulo del volante, la presión sobre el acelerador o el freno, la marcha engranada, la tracción disponible en las ruedas delanteras, la temperatura exterior o si los limpiaparabrisas están funcionando. Esto permite que el sistema tenga una imagen muy exacta de la escena de conducción, incluyendo



condiciones de la carretera o las intenciones del conductor. Entonces el i-ACTIV calcula y ajusta la cantidad de par motor que envía a las ruedas traseras. Esto permite la salida desde parado en piso deslizante, la aceleración, el trazado de las curvas más cerradas o una frenada eficaz sin dejar que los neumáticos pierdan adherencia. Y lo mejor de todo es que en situaciones nor-

males el coche actúa como un tracción delantera, ya que el sistema, al reconocer la buena tracción, minimiza la fuerza que envía al eje trasero con las ventajas en consumo que aporta esta decisión.

Pero el sistema i-ACTIV aporta más ventajas, como el sistema de detección y alerta de deslizamiento de las ruedas delanteras, que permite anticiparse en milésimas de segundo y con precisión absoluta a las variaciones en las condiciones de conducción.

La tracción total de Mazda está disponible en combinación con cinco motorizaciones utilizadas por los CX-3, CX-5 y Mazda6 Wagon. Se trata de los 2.0 de gasolina con 150 y 160 caballos, el 2.5 de 192 y los 2.2 diésel de 150 y 175 caballos. Y entre todos destaca el consumo medio homologado por el CX-3 con mecánica 1.5 Diesel: sólo 4,7 l/100 km.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	CX-3 2.0 4WD	CX-3 1.5D 4WD	CX-5 2.0 4WD	CX-5 2.5 4WD	CX-5 2.2D 4WD	CX-5 2.0 4WD	6W 2.2D 4WD	6W 2.2D 4WD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. 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	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.499	1.998	2.488	2.191	2.191	2.191	2.191
Potencia máxima/rpm	150/6.000	105/4.000	160/6.000	192/5.700	150/4.500	175/4.500	150/4.500	175/4.500
Par máximo/rpm	20,8/2.800	27,5/1.600-2.500	21,2/4.000	26,1/3.250	38,8/1.800-2.600	42,8/2.000	38,8/1.800-2.600	42,8/2.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. o Aut. de 6 v.	Man. o Aut. de 6 v.	Automático, 6 v.	Automático, 6 v.	Man. o Aut. de 6 v.	Automático, 6 v.	Manual, de 6 v.	Automático, 6 v.
Frenos del./tras.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.
Neumáticos	215/50 R18	215/50 R18	225/55 R19	225/55 R19	225/65 R17	225/55 R19	225/55 R17	225/45 R19
Peso (kg)	1.310 (Aut: 1.340)	1.350 (Aut: 1.370)	1.480	1.515	1.555 (Aut: 1.570)	1.570	1.545	1.560
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535	4.555/1.840/1.670	4.555/1.840/1.670	4.555/1.840/1.670	4.555/1.840/1.670	4.800/1.840/1.480	4.800/1.840/1.480
Volumen maletero (l)	350 / 1.260	350 / 1.260	463 / 1.620	463 / 1.620	463 / 1.620	463 / 1.620	522 / 1.648	522 / 1.648
Capacidad depósito (l)	44	44	58	58	58	58	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	8,7 (Aut: 9,6)	10,5 (Aut: 11,9)	9,2	8,0	9,4 (Aut: 10,2)	9,4	9,5	9,1
Velocidad máx. (km/h)	200 (Aut: 195)	173 (Aut: 172)	187	194	197 (Aut: 194)	204	201	209
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (Aut: 6,3)	4,7 (Aut: 5,2)	6,6	7,2	5,2 (Aut: 5,5)	5,5	5,0	5,4
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	150 (Aut: 146)	123 (Aut: 136)	155	165	136 (Aut: 144)	144	132	143
Precios desde... (euros)	<b>24.480</b>	<b>24.430</b>	<b>34.235</b>	<b>36.235</b>	<b>28.955</b>	<b>37.935</b>	<b>31.635</b>	<b>38.245</b>



► El sistema i-Activ AWD distribuye el par de forma automática entre los ejes en función de numerosos parámetros. Aunque en condiciones normales la fuerza se manda al eje delantero para reducir el consumo.



LOS DOS TODOCAMINO PUEDEN SALIR AL CAMPO CON GARANTÍAS, Y EL MAZDA 6 AWD SE ADHIERE AL ASFALTO COMO SI TUVIESE GARRAS



## Todocamino compacto premium

La gama CX-3 dotada de tracción total está compuesta por cuatro modelos, con dos motores diésel y gasolina de 105 y 150 caballos, cambio manual o automático en ambos y los dos niveles de equipamiento más completos: el Luxury y el Luxury Premium, ambos con una dotación exquisita.

El CX-3 mide 4,27 metros de longitud y 1,53 de altura, por lo que forma parte del segmento de SUV urbano con ventajas definitivas a la hora de moverse con soltura por

La tracción total le sienta de maravilla a este todocamino cuyas características le sitúan por derecho propio en el segmento premium. El CX-3 enamora desde el minuto uno.

las grandes ciudades, aparcar sin problemas y lograr cifras de consumo de las que no hacen daño al bolsillo. El motor de gasolina, con 150 caballos de potencia, es refinado y eficiente, y una opción muy interesante. Pero la alternativa ideal en este escenario es el motor 1.5 diésel de 105 caballos, ya que la marca homo-

loga menos de 5 litros cada 100 kilómetros de media en ciudad, una cifra sorprendente para tratarse de un modelo con tracción total. Y es que en realidad el consumo medio de 4,7 l/100 km tan solo aumenta 7 décimas respecto a la versión de dos ruedas motrices, porque el 4WD pesa sólo 75 kilos más. Y a di-

ferencia de otros modelos en los que la adopción de la tracción a las cuatro ruedas implica una reducción notable de la capacidad del maletero o del depósito de combustible, en el CX-3 esto no ocurre y se mantienen los 350 litros de volumen para equipaje ampliables a 1.260 y la reserva de 48 litros, suficientes para recorrer más de 1.000 kilómetros con un solo depósito.

Dentro de su segmento el CX-3 está posicionado en un lugar privilegiado por tamaño, a caballo entre los SUV



▶▶ El diseño del interior es agradable a la vista y resuma calidad por los cuatro costados. El cambio automático es muy recomendable.



◀◀ El habitáculo ofrece un espacio muy convincente tanto delante como en las plazas traseras. Y el Pack Travel incluye, por 1.000 euros, las ayudas a la conducción más importantes.

urbanos más pequeños y los compactos, y también por unas características técnicas poco habituales. Es el caso del peso, hasta 150 kilos menor que en más de uno de sus rivales directos, gracias a la

carrocería SkyActiv-Body de Mazda, donde se ha empleado acero de alta resistencia en zonas estratégicas y geometrías transversales optimizadas para crear una carrocería ligera, de alta rigidez y con

propiedades de amortiguación óptimas.

Y la tracción total, que supone un incremento de precio de 1.800 euros, resulta muy recomendable porque termina de redondear el ex-

celente trabajo realizado por Mazda en este modelo. Y lo mejor de todo es que el sistema i-ACTIV AWD trabaja de forma automática y de manera imperceptible, sin que el conductor tenga que preocuparse de seleccionar nada para maximizar el rendimiento. Una ayuda definitiva a la conducción que aporta tranquilidad y un plus de seguridad que se suma a la batería de asistentes de conducción ofrecidos por este SUV, disponible desde 24.480 euros.



◀▶ El maletero del Mazda CX-3 ofrece un volumen de 350 litros, ampliable a 1.260 si abatimos los respaldos traseros. El todocamino nipón ofrece un comportamiento excelente.





◀▶ 463 litros de volumen para equipaje tiene el maletero del CX-5, un espacio que se combina con una gran flexibilidad de los asientos.

mento de precio que supone la tracción total es de 3.000 euros, y el peso aumenta sólo 60 kilos, por lo que en este caso también podemos hablar de un gran trabajo de chasis y aligeramiento general.

Como en el resto de la gama Mazda, el CX-5 está más cerca del segmento premium que del generalista gracias a un nivel de acabado y a una calidad de materiales excepcionales. Y su tamaño, amplitud, maletero y versatilidad aportan un equilibrio general poco habitual en el mercado.

Junto con la eficaz tracción total, que permite llegar siempre mucho más lejos sea cual sea el estado de la carretera, el CX-5 incorpora algunos sistemas interesantes como los nuevos faros adaptativos de LED, el control de ángulo muerto, el asistente de cambio de carril, la alerta de tráfico trasera, el aviso de cambio involuntario de carril, el detector de fatiga o el sistema de asistencia a la frenada en ciudad delantero y trasero. El CX-5 con tracción total está disponible a partir de 28.955 euros.

## Una compra inteligente

Desde que se mostró al público por primera vez, el CX-5 de Mazda ha cosechado un buen puñado de premios y su éxito es inapelable.

El Mazda CX-5 ofrece una de las gamas más completas de tracción total en el segmento todocamino, ya que dispone de cuatro motorizaciones, cambios manuales o automáticos y tres niveles de acabado, aunque la mayoría se combinan con el nivel Luxury, el más equipado. Tres de las motorizaciones combinan siempre la tracción total y el cambio automático. Se trata del 2.0 y el 2.5 de gasolina, con 160 y 192 caballos respectivamente, y el 2.2 D de 175 caballos. Mientras que la variante 2.2 D de 150 caballos con tracción a las cuatro ruedas puede combinarse con un cambio manual o uno



▶ El CX-5, como sus hermanos de tracción total, cuenta con el primer sistema de alerta y detección de derrapaje de las ruedas delanteras.

automático, ambos de seis relaciones. El todocamino compacto de Mazda dotado de este propulsor ha homologado

un consumo medio de 5,2 l/100 km, sólo seis décimas más que su equivalente con tracción delantera. El incre-



▶▶ El interior de los CX-5 está basado en el concepto 'head-up cockpit', y ya incluye un moderno sistema de conectividad asociado a una pantalla táctil de 7 pulgadas y funciones añadidas de información y entretenimiento. El interior es muy amplio, y se ha cuidado hasta el más mínimo detalle.



◀▶ Con más de 500 litros de capacidad en su maletero, el Mazda 6 Wagon con tracción total puede llevar a esquiar a toda la familia.

cia aunque sus cinco plazas vayan ocupadas y su tremendo maletero de 522 litros se haya llenado con el equipaje de toda la familia.

Como en sus hermanos del segmento SUV, la tracción total inteligente de Mazda trabaja en la sombra sin que el conductor tenga que preocuparse de nada. E incluso el sistema de detección y alerta de deslizamiento de las ruedas

## Lo tiene todo

Es elegante, aerodinámico, amplísimo y puede presumir de calidad a raudales. Para colmo, nada le parará los 'pies' gracias a su tracción total.

El Mazda6 Wagon no es un todocamino, salta a la vista, sin embargo la tracción total le aporta una serie de ventajas que sabrán valorar los más deportistas, los amantes de los deportes de invierno o simplemente todos aquellos enamorados de la conducción a los que no les asusta que el tiempo empeore y que se reduzca la adherencia.

En el Mazda6 la tracción total está disponible en la versión Wagon, y supone un incremento de poco más de 3.000 euros sobre la tracción delantera. Las cuatro ruedas motrices se pueden combinar exclusivamente con los dos motores diésel de 150 y



▶ Muy pocos familiares cuentan con un diseño tan conseguido; deportividad, aerodinámica, amplitud...

175 caballos: en el primer caso, el cambio es manual de 6 velocidades, mientras que en el segundo, el propulsor diésel más enérgico se asocia al eficaz cambio automático de 6 relaciones. Y entre las características técnicas desta-

ca un consumo medio que no supera en ningún caso los 5,5 l/100 km, y que con el motor de 150 caballos firma un sorprendente dato de 5,0 l/100 km. Ni que decir tiene que con esa potencia el Mazda6 Wagon se mueve con solven-

delanteras permite que el control de par transfiera una pequeña cantidad de fuerza al eje trasero para ayudar a que, en caso necesario, la transición de par entre ejes sea suave e instantánea. Una función más para un sistema genial.



▶▶ La ergonomía y la facilidad de manejo de todos y cada uno de los mandos del interior del Mazda6 Wagon 4WD ha sido objetivo prioritario a la hora de su diseño. Y el espacio, a pesar de esa línea descendente de la carrocería que optimiza la aerodinámica, es muy generoso incluso en altura.



# El epicentro del 'terremoto clásico'

Un año más, la localidad de Monterey, en California, será el objetivo de las miradas de los amantes de los coches clásicos. La subasta de RM y el Concurso de Elegancia de Peeble Beach reúnen algunas de las más impresionantes bellezas sobre ruedas fabricadas a lo largo de la historia.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com  
Fotos || RM Auctions y Gooding & Company

En solo una semana, Monterey, en la costa californiana, va a provocar un 'terremoto' en el sector de los coleccionistas de coches clásicos. Convertirá en imposible, por su precio, el sueño de cualquier amante del automóvil, y permitirá a los más avispaos encontrar algún 'chollo' inesperado entre la pléyade de coches que allí se van a exhibir.

Porque la última semana del mes de agosto, los amantes de los clásicos de lujo tienen una cita ineludible con vistas al Pacífico. Mejor dicho, dos citas ineludibles, porque entre el 17 y el 21 de agosto Peeble Beach reunirá a las más impresionantes bellezas con cuatro ruedas que ha creado la imaginación y el lápiz de los más afamados diseñadores del mundo del automóvil.

Cuatro días en los que habrá congresos, recorridos por la costa del Pacífico, subastas y, por supuesto, la pasarela final que supone el Concurso de Elegancia, una especie de 'Miss Mundo del

automóvil' que siempre hace suspirar a los simples mortales con imágenes para enmarcar.

Y en mitad de esta celebración, de este salón de belleza, otro acontecimiento a pocos kilómetros de Peeble Beach: la subasta anual de Monterey organizada por la empresa RM Auctions, que este año viene con un paquete de coches de auténtica leyenda y con precios que pueden hacer saltar la banca de las subastas de clásicos... Con una particularidad: puede que por primera vez en mucho tiempo, los modelos más valorados no sean Ferrari, pues un Jaguar y un Alfa Romeo se están disputando ese honor días antes de que empiece el evento.

La subasta de RM Auctions se une a la que realizará Gooding en Peeble Beach, donde también habrá un puñado de coches de culto. Entre una y otra podemos asegurar, sin temor a equivocarnos, que a finales de agosto en el mundo de los clásicos se habrá producido un terremoto cuyo epicentro se situó, un año más, cerca de Monterey.



▲ Motor de seis cilindros en línea con 3.442 centímetros cúbicos y triple carburador Weber, y cambio manual de cuatro velocidades.

## JAGUAR D-TYPE. 1955

El Jaguar ganador de las 24 Horas de Le Mans en 1956 será una de las grandes estrellas en Monterey; entre otras cosas porque es el único Jaguar C-Type o D-Type que se mantiene intacto respecto a cuando venció en la mítica carrera de resistencia. Fue, además, el primero en ser designado —en función de la construcción de su chasis— como un D-Type. Con el chasis número XKD 501 y el motor E 2036-9, contaba con un propulsor de seis cilindros en línea y 3.442 c.c. con triple carburador Weber, cambio manual de cuatro velocidades y cuatro frenos de disco. **PRECIO ESTIMADO: de 20 a 25 millones de dólares.**



▲ El D-Type que se subastará en Monterey es el único Jaguar C-Type o D-Type ganador en Le Mans que se conserva intacto desde su victoria.



▲ Su motor de ocho cilindros en línea tiene 2,9 litros y rinde 180 caballos. Las cuatro ruedas equipan frenos de tambor hidráulicos.

## ALFA ROMEO 8C 2900B LUNGO SPIDER BY TOURING. 1939

Esta joya de Alfa Romeo, carrozada por Touring, es el equivalente en la marca italiana al Bugatti Atlantic. Se trata de uno de los 12 Touring Spider que aún quedan en activo, y ganó un Concurso de Elegancia de Peeble Beach en el apartado de restauración gracias al trabajo de Tony Merrick. Cuenta con un motor de 8 cilindros en línea de 2.905 c.c. y 180 caballos de potencia, cambio manual de cuatro velocidades y cuatro frenos de tambor hidráulicos. **PRECIO ESTIMADO: de 20 a 25 millones de dólares.**



▲ Es uno de los 12 Touring Spider que quedan, y su restauración, obra de Tony Merrick, le sirvió para ganar en Peeble Beach.

 **LOS INTERESADOS EN CUALQUIERA DE ESTAS JOYAS DEBEN REGISTRARSE EN LA PUJA CON UN MÍNIMO DE 48 HORAS DE ANTELACIÓN**

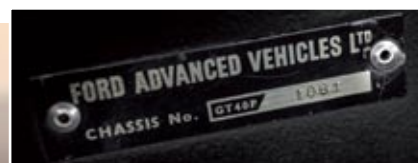


▼ El V8 del Shelby 260 Cobra de 1962 rinde 260 CV, que combina con una caja de cuatro marchas y un chasis avanzado para la época: suspensión independiente y frenos de disco en ambos ejes.



**SHELBY COBRA 260 'CSX 2000'. 1962**

El deportivo americano más importante de la historia. Así definen muchos a este modelo... Y mucho más todavía esta unidad, pues se trata de la primera creada por Carroll Shelby, con el chasis número CSX 2000. Durante cinco décadas ha pertenecido al mismo dueño, y es la propia fundación Carroll Hall Shelby Trust la que lo pone a la venta. Este deportivo cuenta con un motor de 8 cilindros en V, con un carburador de barril de cuatro cuerpos, suspensión delantera y trasera independientes, cambio manual de cuatro velocidades... **PRECIO ESTIMADO: Sin definir.**



◀◀ Una placa evidencia que estamos ante el GT40 con chasis 1061. Es uno de los 31 con especificaciones de carretera fabricados del Mark I, anteriores a 1967.



**FORD GT40 'P/1061'. 1966**

Es una de las 31 unidades del Ford GT40 creadas con las especificaciones originales para rodar en carretera y ha sido utilizada en diversas ocasiones para uso promocional por parte de Ford Motor Company. También es un habitual en las carreras de clásicos. Con el chasis 1061, este GT40 contaba con un motor de 8 cilindros en V de 345 caballos y carburadores Weber. El cambio era un ZF manual de cinco velocidades, y tanto la suspensión delantera como la trasera contaban con amortiguadores Koni. **PRECIO ESTIMADO: de 3,75 a 4,25 millones de dólares.**

◀◀ El motor es original, pero el escape es de competición, pues este GT40 es un habitual de las carreras de clásicos.



**FERRARI 250 GT LWB CALIFORNIA SPIDER BY SCAGLIETTI. 1958**

Una de las joyas de la marca italiana y el undécimo de los 50 LWB California Spider producidos. La firma de Scaglietti es otro de los atractivos de un modelo con el chasis número 1055 GT, certificado por Ferrari Classiche y ganador este año de la Emeritus Cup en la Cavallino Classic. Equipa un motor V12 con triple carburador Weber y 2.953 c.c. que rinde 223 caballos de potencia. Cambio manual de cuatro marchas, cuatro frenos de disco hidráulicos... **PRECIO ESTIMADO: de 12 a 14 millones de dólares.**

◀◀ Sólo se fabricaron 50 unidades del Ferrari 250 GT LWB California Spider, y la firmada por Scaglietti es una de ellas.

 **60 AÑOS EN MANOS DEL MISMO DUEÑO, PERO EL EXPILOTO JIM HALL SE DESPRENDE AHORA DE SU VICTORIOSO 750 MONZA SPIDER**



◀ El historial de éxitos deportivos en Norteamérica de este Ferrari 750 Monza Spider impresiona. Su último piloto, Jim Hall, ha sido el único propietario desde 1956 hasta ahora.



**FERRARI 750 MONZA SPIDER BY SCAGLIETTI. 1955**

Otra joya nacida de las manos prodigiosas de Scaglietti y pilotado a lo largo de su historia por Phil Hill, Carroll Shelby, Jim Hall... Segundo en las 12 Horas de Sebring de 1955, es uno de los mejores 750 Monza existentes. Su motor de cuatro cilindros en línea con carburadores Weber y 2.999 c.c. desarrollaba 260 caballos. Llevaba cambio manual de cinco velocidades y un chasis tubular de acero. **PRECIO ESTIMADO: de 4 a 5,5 millones de dólares.**



◀ Este Ferrari 250 GT Berlinetta Competizione de 1956 corrió en la Mille Miglia y el Tour de France.

**FERRARI 250 GT BERLINETTA COMPETIZIONE 'TOUR DE FRANCE' BY SCAGLIETTI. 1956**

El tercero de los 'hijos' de Scaglietti que se ofrece en Monterey es el segundo 250 GT Berlinetta Competizione construido –y uno de los 9 con la carrocería original–, que compitió en la Mille Miglia de 1956 y el Tour de France de 1959. Fue el ganador del premio 'Best of the show' en la Cavallino Classic de 2006. Motor V12 con triple carburador Weber de 2.952 c.c. y 260 caballos. Montaba un cambio manual de cuatro marchas, todas sincronizadas. **PRECIO ESTIMADO: de 7 a 9 millones de dólares.**



**1.- Alfa Romeo 8C 2300 Monza. 1933**

El Alfa Romeo 8C era el deportivo más avanzado técnicamente a comienzos de los años 30, y estuvo disponible en configuración Grand Prix o Monza, como esta unidad de plataforma recortada. Fue construida por el carrocerero Brianza y pilotado por el piloto Renato Balestrero en la década de los 30 y 40, en carreras como las de San Remo, el Gran Premio de Bari, el circuito de Módena... **PRECIO ESTIMADO: de 12 a 15 millones de dólares.**



**2.- Bugatti Type 55 Roadster. 1932**

Bugatti construyó a lo largo de la historia 38 unidades del Type 55, de las cuales sólo 14 contaban con carrocería roadster. Y este, con el chasis 55213, es una de sus mejores obras. Debutó en la Mille Miglia de 1932 con el piloto de pruebas de la marca, Achille Varzi, al volante. Un coche que se mantuvo como propiedad de la compañía para el uso personal de Jean Bugatti. En 2013 concluyó su restauración. **PRECIO ESTIMADO: de 10 a 14 millones de dólares.**



**3.- Ferrari 166 MM Berlinetta. 1950**

Una parte importante de la historia deportiva de Ferrari está en manos de esta unidad con el chasis 0046-M, que originalmente era una barqueta carrozada por Touring. Con él, el carrocerero italiano Nuccio Bertone participó en las ediciones de 1950 y 1951 de la Mille Miglia. Posteriormente sería convertido en una berlinetta por Zagato. **PRECIO ESTIMADO: 6 a 8 millones de dólares.**



**4.- Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione. 1959**

Un modelo que nació de fábrica, con todas las especificaciones para la competición y preparado por Scaglietti con una carrocería de aluminio –en lugar de la de acero– y los faros carenados. Tiene una larga lista de competiciones en Estados Unidos, y también de galardones, pues, por ejemplo, logró el premio Platinum en la Cavallino Classic de Palm Beach en 2011. **PRECIO ESTIMADO: de 18 a 20 millones de dólares.**



**5.- Ferrari 250 GT SWB Berlinetta. 1962**

Uno de los iconos del diseño italiano, en este caso como una versión 'de calle' y una de las últimas unidades producidas. Este 250 GT, con el chasis número 3359 GT, fue objeto de una restauración completa por parte de Ferrari Classiche, en la que participaron antiguos empleados de Scaglietti como Franco Bacchelli o Roberto Villa. Un trabajo reconocido con un premio especial en el Concurso de Elegancia de Villa del Este. **PRECIO ESTIMADO: de 10 a 12 millones de dólares.**



**6.- Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione. 1960**

Esta unidad, con el chasis 1759 GT, es uno de los primeros SWB Berlinetta de competición construidos. A sus mandos se pusieron hombres como Phil Hill, Richie Ginther y Wolfgang Von Trips. Formó parte del equipo de competición creado por Luigi Chinetti, el importador de Ferrari en Estados Unidos, y acabó en la séptima posición en las 24 Horas de Le Mans de 1960. **PRECIO ESTIMADO: de 15 a 18 millones de dólares.**



**7.- Porsche 935. 1979**

Uno de los más importantes modelos en la historia deportiva de Porsche, con más de 150 victorias hasta 1984. Esta unidad, con el chasis 009 0030, participó en las 24 Horas de Le Mans de 1979 con el actor Paul Newman al volante, junto a Rolf Stommelen y Dick Barbour. Con este coche, de un equipo privado, lograron el segundo puesto absoluto en la prueba. Durante la temporada de 1980, este 935 fue patrocinado por Apple Computer, convirtiéndose en el único vehículo de competición apoyado por la compañía de la manzana. **PRECIO ESTIMADO: de 4,5 a 5,5 millones de dólares.**

**Y MÁS ESTRELLAS EN PEEBLE BEACH**

En Peeble Beach, Gooding también pondrá los dientes largos a los aficionados con modelos legendarios como estos. En los siete aquí destacados, los precios 'orientativos' oscilan entre 4,5 y 20 millones de dólares.



## la frase

Jaime Roura. Presidente de FACONAUTO, la patronal de los concesionarios.



«Seguimos cautelosos con lo que ocurra en el mercado de aquí a final de año. Ya no tenemos Pive y habrá que ver cómo afecta esto a las matriculaciones a partir de otoño. Pero es necesario que se continúe renovando el parque, para lo cual consideramos prioritaria la puesta en marcha de un plan estructural e intensivo».

## en breve

## ► EL Q60 SPORTCOUPÉ, EN MARCHA.-

Infiniti ha iniciado la producción de su nuevo coupé deportivo en Tochigi. Para acoger al modelo, la planta japonesa ha mejorado las líneas de producción y ha puesto en marcha una cabina de pintura adaptada al recién inaugurado proceso 'Dinámica piedra arenisca roja'.

## ► SAMSUNG QUIERE A MAGNETI MARELLI.-

La firma coreana está negociando para comprar la filial de componentes de automoción a Fiat Chrysler Automobiles (FCA). El acuerdo, que podría cerrarse este año, puede suponer un desembolso de 2.700 millones de euros.

## ► UNIÓN ELÉCTRICA.-

Seat y Endesa buscan unidas una segunda vida para las baterías de los vehículos eléctricos, dado que con 10 años de vida aún mantienen un 80 por ciento de su capacidad.

## el puntazo

En verano, distracciones y alcohol son los grandes enemigos de los conductores jóvenes.

Un nuevo estudio, realizado por Ford en Europa, revela la peligrosa tendencia de los jóvenes a enviar mensajes (43 %), responder llamadas (36 %) o ver videos y series de televisión (11 %) mientras conducen. También muestra que el 26 % ha conducido sin llevar abrochado el cinturón de seguridad y que el 13 % lo ha hecho después de consumir alcohol, con el añadido de que casi el 70 % confiesa que relaja la conducción durante los meses de verano, mientras que el 41 % asegura asumir más riesgos si viaja con amigos. Actitudes que el 41 % defiende con el argumento de que a veces existen razones que justifican asumir riesgos al volante.

## la cifra

1.070.755

son los motores que se han hecho en España en el primer semestre del año y suponen un 3,1% menos que los producidos en el mismo periodo de 2015. Por el contrario, la fabricación de cajas de cambio ha aumentado un 7,8 % sobre la cifra de 2015, rozando el millón de unidades. De las plantas españolas han salido exactamente 961.426 transmisiones, camino de cerrar 2016 con dos millones de unidades.



## EL DETERIORADO PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL

## Deficiencias peligrosas

Con un parque demasiado envejecido resulta aún más preocupante la desidia de los conductores españoles por mantener sus coches en condiciones, cuando

el buen estado de los elementos mecánicos del vehículo incide directamente en la integridad de los que viajan en ellos. Una desidia que lleva a más de la

mitad de los turismos –6 de cada 10– a circular con algún defecto relacionado con la seguridad, como pone de manifiesto el análisis realizado por la Fundación

Mapfre sobre una base de 76.800 inspecciones.

Los resultados colocan la antigüedad media de las unidades examinadas en 13 años y 145.000 kilómetros recorridos, que suponen 2 años y 6.400 km más que en 2014, lo que no se compensa con un mayor cuidado, pese a ser dos características que influyen significativamente en el estado de los elementos más importantes para la seguridad vial.

Lo refleja el hecho de que, frente al 6 % de unidades con menos de 86.000 km que presenta 4 o más defectos, el porcentaje sube al 22 % cuando se han cubierto más de 190.000 kilómetros.

Otro hecho destacable es la presencia de mayor número y más significativas deficiencias en los modelos de gasolina, por lo general con menos años y más kilómetros recorridos de media que los diesel, vehículos de gasóleo que en



ninguno de los apartados analizados gana a los de gasolina en proporción de defectos. Entre esos defectos destacan el estado de ruedas y neumáticos –deficiente en el 31 % de los gasolina y el 27 % de los diésel, con el desgaste como gran protagonista–, los fallos de motor –32 y 25

%–, iluminación –25 % en ambos– y freno: 18 y 8 %, respectivamente.

En un vistazo por territorios, Canarias, Castilla y León y Castilla-La Mancha aparecen como las autonomías con más deficiencias. Fallos que, por lo general, se centran en los frenos, el desgaste de neumáticos y un

deficiente mantenimiento del motor, con niveles inadecuados de refrigerante y aceite, y mal estado de manguitos y correas. Los más preocupados por sus coches parecen los andaluces, baleares y catalanes. Sin perder de vista la repercusión directa del estado de los vehículos en la seguridad, y dado el generalizado mantenimiento incorrecto del parque automovilístico español, el director de seguridad vial de la Fundación Mapfre, Jesús Monclús, hace una llamada a la responsabilidad, recalcando la importancia de realizar los cambios necesarios, especialmente a medida que aumentan los años y los kilómetros.



## Siniestralidad

## La carretera no perdona en julio

La identificación de los 300 tramos más peligrosos de las carreteras comarcales, el incremento de la actividad de los helicópteros Pegasus en autopistas y autovías, y los 60 nuevos radares –que se pueden transportar en moto– no han dado sus frutos como medidas contra la siniestralidad, puesto que en julio –los 31 días más negros del calendario cada año–, 123 personas perdían la vida en la carretera; muy lejos de los 107 fallecidos ese mes en 2014, cuando comenzó la tendencia al alza que se está produciendo. Los fallecidos han sido 10 más que en julio de 2015, colocando el saldo desde el 1 de enero al 11 de agosto en 50 muertos más, en un periodo en el que se acumulan 707 muertos, con Andalucía y Galicia presentando los mayores incrementos –14 y 13 muertos por encima de 2015, respectivamente–, frente a las bajadas máximas de 12 y 9 experimentadas en Cataluña y País Vasco, respectivamente, donde las responsabilidades sobre el tráfico están transferidas.

Por ser el mes tradicionalmente con mayor número de víctimas, julio aporta la cifra más alta al acumulado anual, seguido por marzo y junio, que con 100 muertos cada uno, son los periodos con mayor incremento sobre el año pasado: 20 y 18 fallecidos más, respectivamente. De la línea ascendente que mantiene la siniestralidad mortal desde que se inició 2016, el único descenso aparece en mayo, con 16 vidas perdidas menos que en el mismo mes de 2015.

Además, la nueva planta, dotada de tecnología de última generación y un centro de I+D, impulsará las sinergias de la alianza

que Ficosa mantiene con Panasonic al producir en Brasil las soluciones generadas entre ambas compañías.

Producción  
Martorell y Vigo,  
las más activas  
en el semestre

Aunque redujo la producción un 6%, la factoría que Seat tiene en Martorell (Barcelona) es la que más coches ha fabricado en el primer semestre del año, con la esperanza de acabar el ejercicio en los niveles de 2015. Ensambló más de 245.000 unidades, cifra muy próxima a los 243.000 coches que salieron del centro de PSA en Vigo, cuya producción aumentó un 8 % respecto a los primeros seis meses del pasado ejercicio. Los resultados de la primera

mitad de 2016 colocan a Almussafes de Ford en la tercera posición, con 226.000 coches y un crecimiento del 17 %, por delante de Figueruelas (General Motors), que cerró el semestre con unas 210.000 unidades, casi al nivel de 2015 (-1 %). Del resto, los mayores incrementos son para Renault en Palencia (180.000 unidades y +90 %) e Iveco en Valladolid (13.500 unidades y +70 %). Les siguen Mercedes-Benz Vitoria (72.000 y +52 %), Nissan Ávila (8.800 y +22 %), Iveco Madrid (14.000 y 13 %), Volkswagen Landaben, en Navarra, (174.000 y +11%) y PSA Madrid (50.000 y +6 %). Son datos pro-

visionales, que sólo dejan a Renault Valladolid (131.000 -2 %) y Nissan Barcelona (53.000 y -3 %) por debajo de los niveles del pasado año.

Carreteras  
Guardarrailes  
bajo mínimos

La Asociación Española de la Carretera (AEC) vuelve a poner de manifiesto el deterioro por falta de mantenimiento que sufren las vías españolas. En esta ocasión son las barreras de protección, que evitan que los vehículos se salgan de la calzada, las que quedan en muy mal lugar, dado que casi una tercera parte se en-

contran en mal estado o mal colocadas. Oxidación (5 por ciento de los casos), deformación (3,5 %), uniones no aptas (8 %), tramos con alineación incorrecta (4 %) y los extremos no enterrados de los guardarrailes (19 %) son los principales defectos detectados en la investigación de los 175 kilómetros de barre-

ras metálicas ubicadas en los 3.000 tramos de 100 metros de longitud estudiados en la red estatal y autonómica. La AEC calcula en 229 los millones de euros necesarios para reponer ese 30 por ciento de barreras deterioradas, sin contabilizar nuevas instalaciones en los tramos en que son necesarias y carecen de ellas.

Volkswagen  
Nuevas  
acusaciones

Caliente aún el cierre del acuerdo entre las autoridades estadounidenses y la marca alemana, la Agencia de Protección del Medio Ambiente de

EE.UU. (EPA) acusa a Volkswagen de manipular también las emisiones en sus motores diesel 3.0 de 6 cilindros. Esos software ilegales afectarían a unos 85.000 Porsche Cayenne, VW Touareg y diversos Audi.

La multinacional alemana también se enfrenta a una multa de 5 millones de euros impuesta por la autoridad de competencia y mercados italiana por «práctica comercial incorrecta» en el fraude de los motores diesel. Por su parte, la Audiencia Provincial de Braunschweig (Baja Sajonia) ha admitido a trámite una demanda de accionistas de Volkswagen contra la

compañía por la manipulación de las emisiones de gases contaminantes en sus coches diésel.

Ficosa  
Otra gran  
planta en Brasil

La apuesta por Mercosur de la multinacional española la ha llevado a la apertura de una nueva planta en Brasil, que será la base de operaciones del grupo en la zona. Ubicada en el área metropolitana de Sao Paulo (Jandira), producirá retrovisores, sistemas de control y comandos (frenos, cambios y cables), soluciones de limpieza y sistemas electrónicos para el automóvil.

# Las estrellas circulan por España

Con independencia del segmento al que pertenezcan los coches que eligen, los españoles pueden presumir de seguridad. Las 5 estrellas, máxima puntuación otorgada por EuroNCAP, ratifican ese alto nivel en 23 de los 25 modelos más matriculados en nuestro país en lo que llevamos de año, lo que tiene mucho que ver con las sucesivas modificaciones del protocolo para incitar a los fabricantes a hacer cada vez coches más seguros y el endurecimiento de pruebas y requisitos.

Mª Jesús Benoit | mjbenoit@motor16.com

Desde que en 1997 el consorcio europeo independiente puso en marcha su programa para evaluar la protección que ofrecen los vehículos ante los impactos más comunes en caso de accidente, la seguridad de ocupantes y peatones no ha dejado de mejorar. Incitados por ese reto, los fabricantes se han esmerado en optimizar la seguridad que ofrecen sus coches, especialmente es-

poleados por el constante endurecimiento de los requisitos imprescindibles para obtener las preciadas cinco estrellas, la mayor calificación posible.

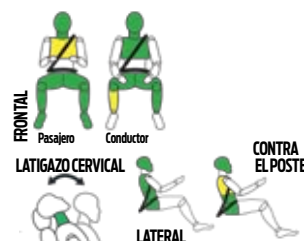
EuroNCAP insiste en que los resultados no se pueden comparar directamente entre vehículos de diferentes tamaños y categorías. También recalca que no se debe obviar la diferencia de las puntuaciones obtenidas con distintos protocolos, debido al endurecimiento progresivo de exigencias y

requisitos, una diferencia que, en su empeño por la máxima objetividad, ha llevado a EuroNCAP a limitar el análisis comparativo a los modelos testados en un mismo ejercicio y presentar las clasificaciones por categorías de vehículos. Se insiste además en no olvidar la insalvable distancia que existe entre los modelos desarrollados para contar con las últimas tecnologías y los más antiguos. No en vano, la intención es ayudar a los con-

sumidores a conocer el nivel de protección de los modelos que se venden en el Viejo Continente. Y por ese motivo, ahora se permite a los fabricantes solicitar una segunda valoración de la seguridad adicional que proporcionan los paquetes opcionales disponibles; el protocolo establece la realización de las pruebas de choque oficiales, o 'crash test', con el equipamiento de serie en todos los mercados de la Unión Europea.

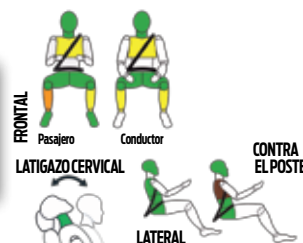


Cuenta con cuatro EuroNCAP Advanced concedidos en 2012: Active Lane Assist, Pre-Sense Front, Pre-Sense Basic y Secondary Collision Brake Assist.



AUDI A3	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	87%
PEATONES	74%
S. SEGURIDAD	86%

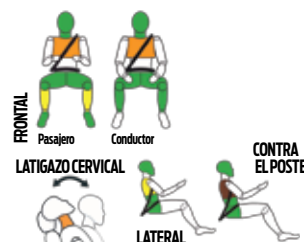
CITROËN C4 PICASSO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	88%
PEATONES	68%
S. SEGURIDAD	81%



A la estructura estable del habitáculo añade la máxima nota en impacto lateral y protección de las piernas de los peatones.



Protege bien a los ocupantes adultos y cumple con la protección de niños, pero peatones y sistemas de seguridad lo dejan sin la quinta estrella.



DACIA SANDERO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	80%
NIÑOS	79%
PEATONES	57%
S. SEGURIDAD	55%

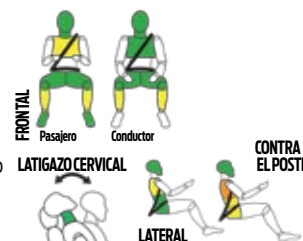
FIAT 500	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	★★★★★
NIÑOS	★★★★★
PEATONES	★★★☆☆



No se ha vuelto a revisar y mantiene resultados de los test de 2007, cuando no había clasificación global de estrellas y los sistemas de seguridad no contaban con peso propio.

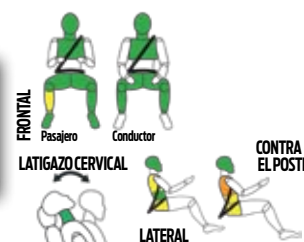


MyKey y SYNC Emergency Assistance eCall son EuroNCAP Advanced del utilitario de Ford, uno de los más seguros de su segmento.



FORD FIESTA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	86%
PEATONES	65%
S. SEGURIDAD	71%

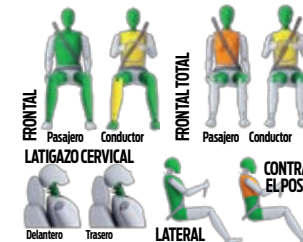
FORD FOCUS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	82%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	71%



Cinco Advanced disponibles: SYNC Emergency Assistance eCall, Active City Stop, Driver Alert, Forward Alert y Lane Keeping Aid.

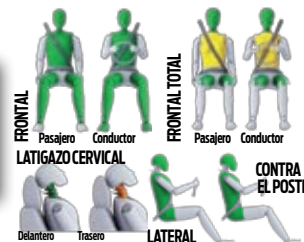


Con alta puntuación en todas las áreas, la última generación del SUV coreano muestra una considerable evolución en seguridad integral.



HYUNDAI TUCSON	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	85%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	71%

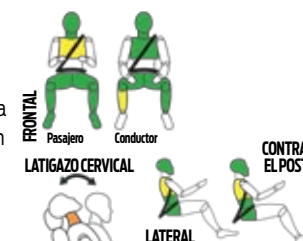
KIA SPORTAGE	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	83%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	71%



Sus resultados cobran fuerza al ser de 2015, con mayores exigencias que en 2010, cuando la anterior generación fue el mejor de su clase.

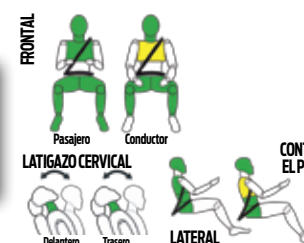


Testado en 2011, el crossover japonés salda el examen con buena nota, pese a la deficiente protección de peatones, que hoy le dejaría sin la quinta estrella.



NISSAN JUKE	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	81%
PEATONES	41%
S. SEGURIDAD	71%

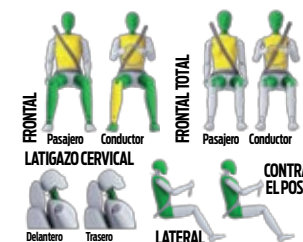
NISSAN QASHQAI	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	83%
PEATONES	69%
S. SEGURIDAD	79%



Con los nuevos protocolos de 2014, los resultados obtenidos por el crossover japonés lo colocaron como el mejor de su clase ese año.

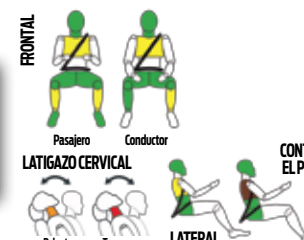


Es otro de los modelos más vendidos testado en 2015, lo que refuerza los resultados obtenidos tras el endurecimiento de las pruebas.



OPEL ASTRA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	84%
PEATONES	83%
S. SEGURIDAD	75%

OPEL CORSA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	79%
NIÑOS	77%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	56%



Testado en 2014, tiene un EuroNCAP Advanced por el Side Blind Spot Alert, o control de ángulos ciegos. Destaca su buen resultado en peatones.



## PROTOSCOLS CADA VEZ MÁS DUROS Un examen para cada situación

Se trata de ofrecer al comprador información real de la seguridad que ofrece el coche que le interesa, pero también se busca incitar a los fabricantes a no dejar de mejorar con sistemas y soluciones que ayuden a evitar accidentes y reduzcan la gravedad de las lesiones si finalmente se producen. Por eso EuroNCAP usa hasta cuatro unidades del modelo que analiza para realizar unas pruebas que se centran en el 'latigazo cervical', cuyas consecuencias cuestan en Europa unos 10.000 millones de euros; los 'impactos laterales', la segunda causa más importante de muertes y lesiones graves, y los 'impactos contra poste', esos golpes contra objetos rígidos y estrechos en los que hay muertos con demasiada frecuencia. El examen se complementa con los 'impactos frontales': el 'parcial solapado', que provoca más muertes y lesiones graves que cualquier otro tipo de accidente, y el 'comple-

to', para medir los sistemas de sujeción, cada vez más fundamentales ante la cada vez mayor rigidez de las estructuras de los vehículos.



**LATIGAZO CERVICAL.** Asientos y sistemas de sujeción de la cabeza se prueban con un dummy en una especie de trineo, que recibe un impacto trasero a baja velocidad. Tres pruebas dinámicas representan las intensidades de accidentes comunes. Se introdujo en 2009.



**IMPACTO LATERAL.** Una barrera deformable se impulsa en ángulo recto a 50 km/h contra el vehículo detenido. El conductor es un dummy varón de talla media, y detrás van los que representan niños en sillas de retención infantil. Se introduce en 1997 y la prueba fue actualizada en 2015.



**IMPACTO LATERAL DE POSTE.** A 32 km/h, un vehículo se lanza de lado, y en un pequeño ángulo alejado de la perpendicular -desde este año- hacia un mástil rígido y estrecho. El conductor es un dummy masculino de talla media. Se introdujo en 2001 y también fue actualizado en 2015.

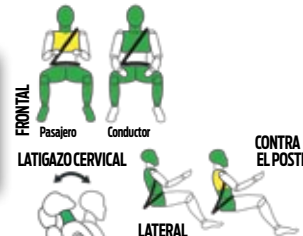


**IMPACTO FRONTAL SOLAPADO.** A 64 km/h, un 40 por ciento del frontal del vehículo de prueba impacta contra una barrera deformable para reproducir una colisión a 50 km/h entre dos coches del mismo peso. Delante van dos dummies varones de talla media, así como 'niños' en sistemas de retención detrás. Introducido en 1997 y actualizado en 2015.



**IMPACTO FRONTAL COMPLETO.** El vehículo choca de frente a 50 km/h contra una barrera rígida, con un dummy de mujer en el asiento del conductor y otro en la plaza trasera del lado del copiloto. Este test se introduce en 2015.

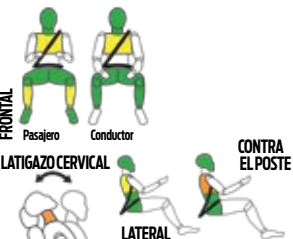
OPEL MOKKA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	90%
PEATONES	67%
S. SEGURIDAD	100%



Al reseñable equipo de serie de seguridad se une el Adaptive Forward Lighting, que mejora la visibilidad y merece un EuroNCAP Advanced.

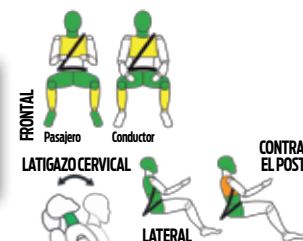


Testado en 2012, la efectividad en adultos, niños y sistemas de seguridad se vio ensombrecida por su mejorable protección de peatones adultos.



PEUGEOT 208	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	78%
PEATONES	61%
S. SEGURIDAD	83%

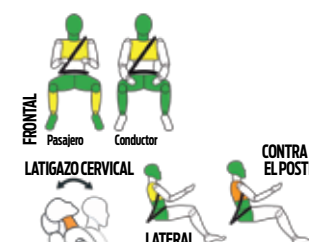
PEUGEOT 308	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	79%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	81%



Buen resultado del compacto francés, especialmente en protección de ocupantes adultos, niños de 18 meses y equipamientos de seguridad.



Su estructura idéntica a la del 208 limitó el examen a los apartados modificados desde 2012, que pasó las pruebas. Destaca la notable mejora en protección de peatones.



PEUGEOT 2008	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	77%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	70%

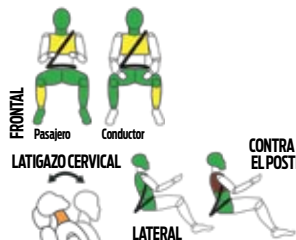
RENAULT CAPTUR	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	79%
PEATONES	61%
S. SEGURIDAD	81%



El 80 por ciento de los puntos en juego es el saldo global del modelo fabricado en Valladolid, que cuenta con los últimos equipamientos de protección.



Fue el mejor de su clase en 2012, con excelentes resultados en adultos, niños y sistemas de seguridad. Su nota global subió hasta el 85 por ciento.



RENAULT CLIO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	89%
PEATONES	66%
S. SEGURIDAD	99%

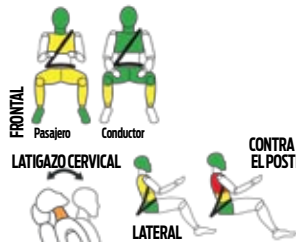
RENAULT MEGANE	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	87%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	71%



Es el cuarto '5 estrellas' de la marca en 2015 y presenta un alto nivel de seguridad pasiva y activa, reforzada por sus sistemas de seguridad.

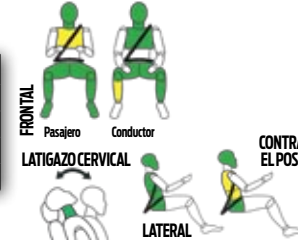


La última prueba de EuroNCAP que se realizó al utilitario español fue en 2011, aunque el consorcio europeo ha revalidado sus resultados en 2016.



SEAT IBIZA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	77%
PEATONES	59%
S. SEGURIDAD	71%

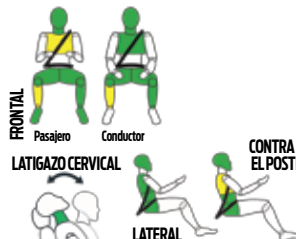
SEAT LEON	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	94%
NIÑOS	92%
PEATONES	70%
S. SEGURIDAD	71%



Lane Assist y Multi Collision Brake son sus EuroNCAP Advanced, premios a las tecnologías de seguridad que aún no entran en la valoración.

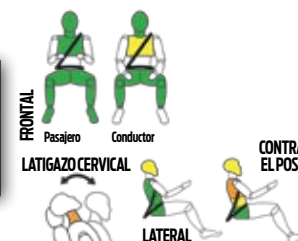


Fue el primer modelo con 5 estrellas del segmento C, según el programa 2013, destacando sus buenos resultados en los cuatro apartados en juego.



TOYOTA AURIS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	84%
PEATONES	68%
S. SEGURIDAD	66%

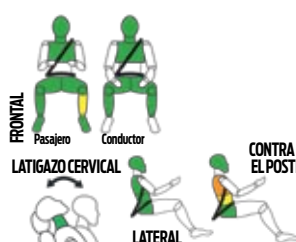
TOYOTA YARIS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	89%
NIÑOS	81%
PEATONES	60%
S. SEGURIDAD	86%



Sus sistemas de seguridad y su carrocería, que dispersa la energía de las colisiones para que no afecte a los ocupantes, potencian la seguridad.

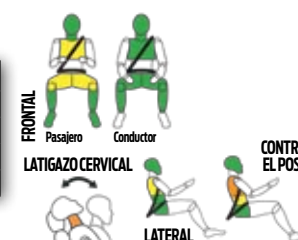


Front Assist, Multi Collision Brake, Proactive Occupant y Lane Assist en la séptima generación de un modelo con resultados similares a la anterior versión.



VOLKSWAGEN GOLF	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	94%
NIÑOS	89%
PEATONES	65%
S. SEGURIDAD	71%

VOLKSWAGEN POLO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	86%
PEATONES	41%
S. SEGURIDAD	71%



Los resultados datan de 2009, cuando las exigencias eran mucho menores y los fabricantes se preocupaban menos de la protección a los peatones.



CITROËN BERLINGO

PEUGEOT

EL 2008 DE CARLOS SAINZ Carlos Sainz ya conduce una de las 150 unidades del Peugeot 2008 GT Line que la marca ha lanzado en edición limitada para celebrar los éxitos en su carrera como piloto de rallys. Asimismo, la



embajadora lifestyle de Peugeot, María León, ha recogido las llaves de su nuevo 2008 GT, con el que seguirá recorriendo mundo y contando sus experiencias en la miniserie para Internet 'A Road Fashion Experience'.

AL FILO DE LO IMPOSIBLE

Como vehículo oficial del programa de TVE 'Al Filo de lo Imposible', el Citroën Berlingo sigue demostrando su capacidad para adaptarse a todo tipo de situaciones y terrenos. Este modelo, que se fabrica en Vigo, ha acompañado a los expedicionarios del programa hasta los lugares más remotos. En concreto, la unidad que viaja con el equipo es la versión Multispace XTR Plus, que cuenta con el sistema Modutop, que permite aprovechar el techo como espacio para guardar objetos.

ATENTOS A... HASTA EL 12/11 El DS Performance Tour permite probar todos los exclusivos vehículos de la marca, entre ellos el DS 3 Performance. Para probarlos, solo hay que registrarse en la web de la izquierda.



ESCULTURA DE ARENA

En la creación del Seat Ateca de arena se han empleado 26 toneladas. Ramírez ha reproducido hasta el más pequeño detalle del SUV español.



Quienes pasen por la T1 del aeropuerto de Barcelona encontrarán dos unidades del Ateca: una 'auténtica' y, a su lado, una réplica hecha con arena de playa por el artista Sergi Ramírez.

SEAT ATECA: VAMOS A LA PLAYA

Nada más y nada menos que 26 toneladas de arena de playa han sido necesarias para crear la réplica a tamaño real del nuevo Seat Ateca, que sorprenderá a todos los pasajeros que circulen por el aeropuerto de Barcelona hasta el próximo mes de octubre.

El artista Sergi Ramírez, especializado en esculturas de arena, firma la creación de esta impre-

sionante figura, que recrea con maestría todos y cada uno de los rasgos que dan personalidad al primer SUV de la marca española.

Por la Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona pasan a diario unos 100.000 pasajeros. Si eres uno de ellos, no te será difícil encontrar el stand, en el que destaca la frase 'Created in Barcelona' y donde no solo podrás disfrutar de

este Ateca de arena, sino también de una unidad 'auténtica' del modelo. Además, en el interior de la instalación se puede ver también un vídeo con el 'making of' sobre la creación de la escultura.

El Ateca es el último lanzamiento de Seat y está teniendo una fuerte acogida en el mercado, como demuestran los 4.000 pedidos formalizados en un solo mes.

MAZDA DEBUT MUSICAL

Después de recorrer Europa -desde Barcelona a la localidad belga de Boom- en un Mazda3, la DJ mallorquina Paula Serra debutó en Tomorrowland, uno de los festivales de música electrónica más prestigiosos del mundo. Una actuación en la que Mazda ha jugado un papel muy importante. La marca



COCHE OFICIAL

El Maserati Ghibli será el coche oficial de la gira 'Lobbo Tour', del cantante Huecco, con el que la marca colaborará en algunos proyectos de su Fundación, Dame Vida.

SUBASTADOS DOS FIAT 500 ELÉCTRICOS A FAVOR DE LA NATURALEZA

Garage Italia Customs y Fiat siguen diseñando modelos únicos para el disfrute de los entusiastas del automóvil. Sus últimas creaciones son estas dos unidades del Fiat 500 eléctrico, denominadas 'Sea Ice' y 'Wild', y customizadas con motivos alusivos al proceso de calentamiento global y a la protección

medioambiental. Ambos modelos, contruidos con materiales ecosostenibles y reciclables, fueron subastados recientemente por un total de 550.000 euros a favor de la Fundación Leonardo DiCaprio, que desde 1998 tiene como objetivo principal la protección de los lugares más salvajes del planeta.



Los 550.000 euros de la subasta se destinarán a la Fundación Leonardo DiCaprio.

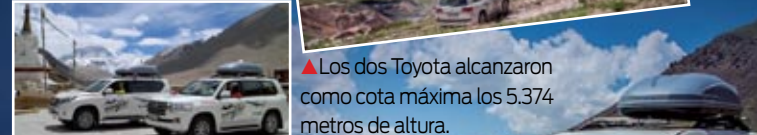
DOS LAND CRUISER EN EL TECHO DEL MUNDO

TOYOTA ESCALA EL EVEREST

El Toyota Land Cruiser confirma su fiabilidad después de recorrer más de 15.000 kilómetros como vehículo de apoyo a un equipo de alpinistas en su ascenso al Everest.

Un Toyota Land Cruiser 200 y un Land Cruiser Prado han sido sometidos a la prueba más dura: recorrer 15.250 kilómetros en condiciones extremas como vehículos de apoyo a un equipo de alpinistas en su ascenso al Everest, en la cordillera del Himalaya. Y han demostrado su fiabilidad realizando el via-

je sin una sola avería, a pesar de haber ascendido hasta los 5.374 metros de altura por caminos helados y en condiciones meteorológicas adversas. Los dos todoterreno sirvieron de apoyo a la expedición Everest, que ha grabado material exclusivo sobre la cumbre más alta del planeta.



El camino hacia el Himalaya no fue precisamente 'de rosas'.

Los dos Toyota alcanzaron como cota máxima los 5.374 metros de altura.

FORD FIESTA ARRANCA EL 40 ANIVERSARIO

Ya han comenzado los actos que conmemoran el 40 aniversario del icónico Ford Fiesta, cuya primera unidad salió de la factoría de la marca en Almussafes, Valencia, allá por 1976. Para celebrarlo, en Reino Unido se

han concentrado 40 ejemplares de las siete generaciones del Fiesta lanzadas hasta hoy, que recorrieron la distancia que separa las ciudades de Dagenham y Brighton. En España, la celebración tendrá lugar en octubre.



LANZAMIENTO

El actor Kit Harington, conocido por su papel en la serie 'Juego de tronos', es el protagonista del spot de lanzamiento del Infiniti Q60, en el que se muestra el potencial del nuevo modelo.

BP Ultimate informa. El programa de fidelización de BP es pionero en España y cuenta con más de 17 años de trayectoria. En la actualidad, este programa ya suma más de 3 millones de socios en España y es el más valorado del sector según un estudio realizado por TNS sobre la "Eficacia de los programas de fidelización" realizado en 2015. Carburantes BP con tecnología ACTIVE

EL PILOTO HOLANDES DE RED BULL ES EL TRIUNFADOR MÁS JOVEN EN LA HISTORIA DE LA FÓRMULA 1. GANÓ TRAS SÓLO 24 CARRERAS



# 'Max' madera

Max Verstappen está rompiendo todos los esquemas con su soberbio rendimiento en Red Bull a pesar de sus dieciocho años y su todavía corta experiencia en monoplazas. Los primeros compases de su carrera en la Fórmula 1 siguen en corto la estela de algunos de los más grandes pilotos en la historia de este deporte.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

«Le critiqué personalmente cuando iba a entrar en la Fórmula 1 pensando que era demasiado joven, pero estoy contento de haberme equivocado, y esto ha fortalecido mi comprensión de que los jóvenes están mucho más preparados en este mundo, hay que dejarles hablar, escuchar lo que tienen que decir». Max Verstappen ha hablado alto y claro desde su llegada a la Fór-

mula 1. Personalidades como el excampeón Mika Hakkinen han debido reconocer su error. Comprensible hasta cierto punto, porque el holandés es un ejemplo singular en más de sesenta campeonatos del mundo.

«Los tiempos han cambiado», explicaba recientemente Hakkinen, «la gente joven llega cada vez antes al más alto nivel, incluyendo los negocios, todo. Se desarrollan mucho más rápido, simplemente por las herramientas que tienen

hoy para estudiar y entender qué está ocurriendo en el mundo». Pero Verstappen está confirmando la excepcionalidad de su talento en una disciplina de enorme complejidad técnica y presión. La etiqueta de 'nuevo Senna' anticipada por Helmut Marko supuso para muchos una falta de respeto a la personalidad deportiva y humana del brasileño. Pero su trayectoria está avalando la singularidad de su figura.

Con sus cuatro podios —y una victoria— desde que llega-

ra a Red Bull, Verstappen está dejando los mismos detalles de otros grandes campeones en los primeros compases de sus respectivas carreras. Recordemos aquel Mónaco 84 de Ayrton Senna, en su primera temporada. En la segunda carrera de 1985 ya logró su primera victoria bajo el diluvio del Gran Premio de Portugal. Directamente desde la Fórmula 3, Prost debutó en Argentina 80 con uno de los peores monoplazas de la historia de McLaren: terminó sexto,

cuando solo puntuaban los seis primeros. En la siguiente carrera, Brasil, fue quinto. Desde el comienzo quedó claro que habían llegado dos genios a la Fórmula 1.

Michael Schumacher asombró en Spa 91 con Jordan, a quien le arrebató las manos para la siguiente carrera. Ya con Benetton, en las tres siguientes pruebas no bajó de la sexta posición. Justo un año después logró su primera victoria en el circuito de su debut. Schumacher era entonces el ganador más joven de los últimos 25 años, y el cuarto de la historia.

Volvamos con Verstappen. En el Gran Premio de Gran



▶ El único lunar de Verstappen con el equipo austriaco fue su actuación en el Gran Premio de Mónaco, segunda cita del holandés al volante del Red Bull. Chocó con las protecciones en los entrenamientos libres, en la manga de clasificación y en carrera, pero se apresuró a pedir perdón.

Bretaña fue votado como mejor piloto del día por cuarta vez... y tercera consecutiva. Logró su primer triunfo en el debut con Red Bull, y es hoy el triunfador más joven de la historia en este deporte. Desde entonces, salvo Hamilton, ha sido el piloto que más puntos ha logrado.

«En cada generación hay

un gran piloto que destaca sobre el resto. Schumacher en la suya, luego Alonso, y ahora Verstappen», comentaba Trevor Carlin, propietario de uno de los equipos más importantes de Europa por debajo de la Fórmula 1, y buen conocedor de los mejores talentos. El holandés todavía no había debutado con Toro Rosso. Ha-

ce tan solo dos años iniciaba su primera temporada en monoplazas, directamente desde los karts. A mitad de 2014 ya había sido fichado por Red Bull. En 2015 asombró en Toro Rosso. Esta temporada, tras cuatro carreras ya había sido promocionado a Red Bull.

En Montmeló, su victoria sembró la incredulidad gene-

**MONTMELÓ EN SU ESTRENO CON RED BULL, LOGRÓ SU PRIMER TRIUNFO CUIDANDO SUS GOMAS Y DEFENDIÉNDOSE DE RAIKKONEN**



ral. Su arrancada fue perfecta. Y aunque su compañero Ricciardo fue eliminado desde su muro de boxes en una estrategia errónea, los Mercedes se habían estrellado antes entre ellos y Ferrari se equivocó con Vettel, el holandés supo cuidar sus neumáticos y defenderse del aliento de Raikkonen en la recta final de la carrera. «En las últimas ocho vueltas, Kimi estaba por detrás. Era como pilotar sobre hielo». Y como el hielo respondió a la enorme presión de una situación inesperada.

Más meritoria incluso fue su actuación en Silverstone, porque entonces se entrometió en la pugna de los dos



▲ Bastaron cuatro carreras esta temporada para que Verstappen fuese promocionado a Red Bull desde Toro Rosso, donde pugnaba con Sainz.

Mercedes. Con asfalto húmedo metió presión a Hamilton y superó a Rosberg durante buena parte de la carrera. «Su destreza fue espectacular», reconocía al final de la prueba Toto Wolff, máximo responsable del equipo alemán. «La forma en la que posiciona el coche en la pista... Si tiene un buen monoplaza, puede llevar a cabo una pelea magnífica».

A pesar de una temporada tan brillante, también la inexperiencia pasa factura. Como en las calles de Montecarlo. «Veremos qué pasa en Mónaco, el coche debería ser bas-

tante rápido allí. El objetivo es, primero, alejarme de los muros y, si lo logramos, quizás podamos estar cerca del podio», declaraba Verstappen antes de la carrera. La realidad fue que no paró de visitar constantemente los raíles del circuito.

En los primeros libres tocó ligeramente el muro en Massenet. En el Q1 se cargó un chasis. En la vuelta 29 acabó nuevamente estampado en aquella curva. «Al final, tengo que pedir perdón al equipo porque trabajaron muy duro para tener el coche preparado, no debería haber ocurrido, no le di al equipo el resultado que merecía, y lo siento». Sin embargo, en tres de las últimas cuatro carreras no se ha bajado del podio.

A pesar de su juventud, tampoco parece tener complejos para marcar su territorio fuera de la pista, como hizo con Lewis Hamilton recientemente. Según su versión, Verstappen llamó la atención sobre la peligrosidad de la entrada a boxes. «Oh, no deberías preocuparte por ello», le contestó Hamilton. Pero Verstappen hacía pública la intervención de Rosberg en aquella reunión para poner en evidencia al británico: «Oye Lewis, dijiste que te daba miedo esa entrada, así



▲ En tres de las últimas cuatro pruebas disputadas Max Verstappen no se ha bajado del podio. Y ha sido votado como el mejor piloto del día en varias de las últimas carreras.



que ¿cuál es el enfoque del tema?». Verstappen tomó nota y devolvió públicamente la pelota a Hamilton. «Queremos seguridad y no morir en la pista», declaraba en voz alta el piloto holandés en referencia a Lewis Hamilton, «porque sea campeón del mundo no tienes que evitar ponerte en contra. En la prensa dice que no le importa, pero al equipo le dice una cosa diferente. Quizás solo quiera ir de molón».

También confirmó su fuerte personalidad en el Gran Premio de Hungría, donde a pe-

sar de las críticas recibidas por su defensa frente a Raikkonen se reafirmó una y otra vez en su posición sin el menor complejo. «Estás luchando, no se trata de un paseo de domingo. Así es como yo afronto una carrera, porque estamos aquí para pelear y sumar puntos, y pienso que a Senna y a Prost les gustaría también».

«Todo ha estado bastante más movido desde que Max se unió al equipo. Se podría decir que ha cambiado el ambiente. Desde mi punto de vista, está apretando y nos está

haciendo dar un poco más de nosotros», reconocía el propio Daniel Ricciardo, quien ha tenido que elevar su nivel de rendimiento para responder al holandés, quien de momento no puede con el australiano los sábados. Sin embargo, Red Bull ha superado a Ferrari en la clasificación de Constructores. Resulta innegable el estímulo que ha supuesto para el equipo austríaco la llegada del joven piloto holandés.

«Pienso que a Senna y a Prost les gustaría también...» Agresivo en la pista y con un

gran dominio del monoplaza, inteligente, sobrado de confianza en sí mismo, con un punto de soberbia... El holandés solo necesitó 24 carreras en Fórmula 1 para lograr su primera victoria. En el caso de Senna y de Schumacher fueron 18. Vettel requirió 21, y 30 si hablamos de Fernando Alonso. Puede que Mika Hakkinen se equivocara, porque puede afirmarse sin la menor duda que, por el momento, Max Verstappen está siguiendo muy de cerca la misma ruta de los más grandes.



## MATRICULACIONES EN JULIO

### Las ventas suben en España en el mes que desaparece el Pive

Pese a tener dos días hábiles menos que el año pasado, julio cerraba con 107.306 coches vendidos, que suponen un 4,5 por ciento más que ese mes de 2015 y la mejor cifra mensual desde 2009. Pero el hito más importante del pasado mes ha sido la finalización del Pive, un plan de ayudas que en sus ocho ediciones y sus cuatro años de vigencia ha permitido achatarrar 1,1 millones de vehículos, y cuya aportación al erario público ha superado los 5.000 millones de euros, generando una actividad económica en el país de más de 10.000 millones de euros, según las asociaciones del sector Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores).

En los siete primeros meses del año se han vendido 730.540 coches (+11%), con especial actividad de empresas y alquileres (+13,9 y +13,2%, respectivamente), frente al 8,5% de incremento que acumulan las compras de particulares. También todos los segmentos crecen, salvo los vehículos monovolumen pequeños (-1,7%), con especial subida en los dos que acaparan la mayor cuota: pequeño (+28,5%) y medio-bajo (26%).

Entre las marcas más vendidas, los mayores crecimientos mensuales los presentan Fiat (32,7%), Dacia (28,8%), Opel (23,2%) y Kia (20,3%).

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Julio		Enero-Julio	
	8.089		61.859
	8.017		56.526
	7.659		54.458
	7.574		53.360
	7.054		51.303
	6.083		41.299
	5.939		37.205
	5.760		35.290
	5.519		34.875
	5.411		34.317

### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Julio		Enero-Julio	
	3.612		24.785
	3.545		23.351
	3.334		22.529
	3.197		18.634
	2.654		18.181
	2.474		17.367
	2.303		16.318
	2.237		15.915
	2.221		15.489
	2.180		15.233

FUENTE: ANFAC

## VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-JULIO)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
	1.205		210
	443		153
			81
			53

### CIUDADANO

Modelo	Unidades
	10.222
	6.462
	3.027
	2.567
	2.530



### UTILITARIO

Modelo	Unidades
	22.529
	18.634
	17.367
	16.318
	15.489



### FAMILIAR COMPACTO

Modelo	Unidades
	23.351
	16.015
	15.915
	13.832
	10.614



### BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
	6.691
	5.774
	5.238
	5.237
	5.017



### GRANDES BERLINAS

Modelo	Unidades
	1.543
	1.535
	1.241

### BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
	293
	247
	201
	118
	110



### TT PEQUEÑO

Modelo	Unidades
	12.472
	11.319
	10.175
	8.466
	5.544



### TT MEDIO

Modelo	Unidades
	15.233
	11.300
	11.108
	7.928
	7.862



### TT GRANDE

Modelo	Unidades
	3.225
	1.390
	932
	889
	865

### MONOVOLUMEN GRANDE

Modelo	Unidades
	1.863
	1.568
	1.341
	1.018
	673

### ELÉCTRICOS

Modelo	Unidades
	388

Un descuento de 5.415€



## KIA Niro, disponible a partir de septiembre

El nuevo todocamino híbrido coreano llega al mercado en septiembre, con tres versiones, un equipamiento de alto nivel, una garantía de 7 años o 150.000 kilómetros y un precio competitivo, que ahora cuenta con 5.415 euros de descuento. Tres acabados integran la gama, y desde el primero no faltan de serie elementos como cambio DCT de 6 velocidades, 7 airbag, ABS+, sistema de

frenada de emergencia con reparto electrónico de la frenada, control electrónico de estabilidad, llantas de aleación de 16 pulgadas, luces diurnas LED, volante o palanca cambios en piel. A eso se suma el Advance Driving Assistance Pack para los acabados Concept y Drive, que por 800 euros extra añade asistencia de frenada de emergencia –ante una colisión frontal–, control de crucero adaptativo

## AUDI Personalización deportiva Black line

Con una ventaja que supone pagar aproximadamente la mitad de lo que costarían por separado los elementos que componen el kit, Audi ha iniciado la comercialización de los Black line edition, el paquete que completa la imagen deportiva

A buen precio



### PRECIOS\*

	19.985 €
	21.385 €
	24.385 €

\*Con promoción y sin PIVE

y panel de instrumentos Supervisión de 4,2 pulgadas. También el acabado Emotion se puede completar con el Pack Luxury –2.000 euros–, que incorpora detección de ángulo muerto con alerta de tráfico trasero, tapicería en piel y asiento del conductor regulable eléctricamente –8 posiciones– con ajuste lumbar –2 posiciones– y función de memoria, así como asientos delanteros y volante calefactables, y asientos delanteros ventilados.

el Black line añade llantas en acabado titanio con una pulgada más que en el modelo en cuestión –el A7 Sportback mantiene la medida– y un paquete exterior que apuesta por el negro: parrilla, entradas de aire laterales, marcos de la ventanillas, retrovisores, difusor trasero o cristales tintados.

### MEV

#### MOVILIDAD ELÉCTRICA

Un cuatro plazas 100% eléctrico es la propuesta de My Electric Vehicle, la empresa inglesa especializada en este tipo de movilidad que facilita los desplazamientos por ciudad al estar sus vehículos exentos de pago en las zonas de aparcamiento regulado y poder circular por las áreas restringidas a la circulación, como las de prioridad residencial. Se trata del ZIP S, que mide 250 centímetros de largo y 140 de ancho, pesa 780 kilos y tiene cambio automático, bu-



na manejabilidad y visibilidad, frenos de disco y suspensión independiente en el eje delantero. Lo impulsa un motor eléctrico de 4 kW capaz de alcanzar los 45 km/h sin esfuerzo y dispone de 150 kilómetros de autonomía en conducción urbana y 120 en carretera si su uso es ininterumpido. Elevation eléctrica, asientos delanteros reclinables y traseros abatibles, y dirección asistida son algunas de sus características, a las que se unen las opciones de aire acondicionado, tapicería de piel, llantas de aluminio en negro y portaequipajes. Otro reciente lanzamiento de la compañía es el Daytona 6+2, un eléctrico de alta capacidad que puede ampliar hasta 90 los 50 kilómetros de autonomía originales.

GUÍA DEL COMPRADOR, Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

**Peugeot**

El **nuevo Expert** se pone **a la venta**

Sobre la base de la plataforma EMP2 se ha desarrollado la nueva generación del Peugeot Expert, que ya está en los concesionarios para cumplir las expectativas de antiguos y nuevos clientes por ser tanto un vehículo enfocado a la carga como al transporte de pasajeros. A eso se añaden sus tres longitudes (Compact (4,60 metros), Standard (4,95) y Long (5,30) y las cuatro configuraciones de carrocería: Furgón, Doble Cabina –5 ó 6 plazas–, Combi –hasta 9 plazas– y Plataforma Cabina; con una altura de 1,90 metros que garantiza el acceso a cualquier parking. La nueva Expert destaca también por una capacidad de carga sorprendente, equipamientos innovadores para el segmento y una gama de motores muy eficientes, con consumos que la con-

vierten en referencia de su categoría. Son los BlueHDi Euro 6, con cinco niveles de potencia –de 95 a 180 caballos–, con cambio manual de 5 ó 6 velocidades o EAT6, y Start&Stop –salvo la versión de entrada–. A eso se une que cuenta con equipamientos hasta ahora no disponibles en los turismos de Peugeot, como el navegador conectado en 3D accionado por voz, que ofrece información del tráfico en tiempo real, la cámara de marcha atrás con visión aérea 180º y zoom vista trasera VisioPark 1, o la alerta de cansancio del conductor. Destacan también sus puertas laterales motorizadas ‘manos libres’ y sistemas de ayuda a la conducción inusuales en un vehículo de este tipo, como el head-up display, la lectura de señales de tráfico con indicación del límite de velocidad, el Active Safety Brake o las luces de carretera y cruce automáticas.

**Con equipamiento que aún no ha llegado a los turismos de la marca gala**



**Fiat Professional Fullback**, protagonista en la gama 2016

Llega la gama 2016 de Fiat Professional con el Fullback como protagonista. Se trata de un pickup 4X4 que monta un turbodiesel ‘common rail’ 2.4 con 154 ó 181 CV, asociado a un cambio manual de seis marchas o al automático de cinco, con una carga útil que su-

**PRECIOS FULLBACK\***

<b>Cabina Extendida</b>	
Opening Edition 2.4 D 181 CV Man.	26.716 €
SX 2.4 D 154 CV Man.	22.894 €
<b>Doble Cabina</b>	
Opening Edition 2.4 D 181 CV Man.	28.284 €
Opening Edition 2.4 D 181 CV Auto.	29.558 €
SX 2.4 D 154 CV Man.	24.462 €
LX 2.4 D 181 CV Auto.	29.558 €
LX 2.4 D 181 CV Man.	28.284 €

\*Con promoción

pera la tonelada y la robustez que le confiere su chasis de largueros. Todas las versiones tienen una altura máxima de 1.780 mm y una

anchura de 1.815 mm, aunque la longitud depende de su configuración, al estar disponible con cabina extendida y doble. No faltan de serie elementos como, ABS con EBD, TSA –aumenta la estabili-

dad durante el remolcado–, o el aviso de salida de carril.

A esta gran primicia se añade el nuevo Talento, la renovación a fondo de Fiorino y Qubo, y los motores E6, que llegan a Ducato y Dobló.



**DS Ponte al volante**

Los modelos de la marca francesa van a estar a disposición del público español hasta finales de año. La iniciativa, denominada ‘DS Performance Tour’, ofrece la oportunidad de ponerse al volante de los vehículos premium de PSA, que destacan por diseño, prestaciones, elevado nivel tecnológico

y elementos tan exclusivos como la tapicería Bracelet, realizada en cuero semi-Anilina o Nappa. Sólo hay que registrarse en la web dsperformancetour.es y elegir el punto de venta para disfrutar de los 208 caballos del DS 3 Performance o ponerse al volante del nuevo DS 4 en su versión Sport, probar el DS 4 Crossback o conducir el buque insignia de la gama, el DS 5, con tecnología híbrida diésel, tracción integral y 200 caballos de potencia.

**PRECIOS**

	Profesional	Particular
<b>FURGÓN</b>		
Pro 1.6 BlueHDi 95 Compact	15.812 €	19.133 €
Pro 1.6 BlueHDi 115 S&S Compact	16.651 €	20.148 €
Premium 1.6 BlueHDi 95 Compact	16.818 €	20.350 €
Premium 1.6 BlueHDi 115 S&S Compact	17.657 €	21.365 €
Pro 1.6 BlueHDi 95 Standard	16.044 €	19.414 €
Pro 1.6 BlueHDi 115 S&S Standard	16.883 €	20.429 €
Pro 2.0 BlueHDi 120 Standard	17.240 €	20.861 €
Pro 2.0 BlueHDi 150 S&S Standard	18.395 €	22.258 €
Premium 1.6 BlueHDi 95 Standard	17.050 €	20.630 €
Premium 1.6 BlueHDi 115 S&S Standard	17.889 €	21.646 €
Premium 2.0 BlueHDi 150 S&S Standard	19.400 €	23.474 €
Premium 2.0 BlueHDi 180 S&S Auto Standard	21.489 €	26.002 €
Pro 1.6 BlueHDi 95 Long	16.342 €	19.774 €
Pro 2.0 BlueHDi 120 Long	17.538 €	21.221 €
Pro 2.0 BlueHDi 150 S&S Long	18.692 €	22.618 €
Premium 2.0 BlueHDi 120 Long	18.543 €	22.438 €
Premium 2.0 BlueHDi 150 S&S Long	19.698 €	23.834 €
Premium 2.0 BlueHDi 180 S&S Auto Long	21.786 €	26.362 €
<b>DOBLE CABINA</b>		
Pro 1.6 BlueHDi 95 Standard	16.705 €	20.213 €
Pro 1.6 BlueHDi 115 S&S Standard	17.544 €	21.228 €
Pro 2.0 BlueHDi 120 S&S Standard	17.990 €	21.768 €
Pro 1.6 BlueHDi 95 Long	16.705 €	20.213 €
Pro 2.0 BlueHDi 120 S&S Long	17.990 €	21.768 €
<b>PLATAFORMA CABINA</b>		
Pro 2.0 BlueHDi 120 S etandard	16.532 €	20.004 €
<b>COMBI</b>		
1.6 BlueHDi 95 Compact	18.492 €	22.375 €
1.6 BlueHDi 115 S&S Compact	19.226 €	23.264 €
1.6 BlueHDi 95 Standard	18.743 €	22.679 €
1.6 BlueHDi 115 S&S Standard	19.478 €	23.568 €
2.0 BlueHDi 150 S&S Standard	20.941 €	25.339 €
1.6 BlueHDi 115 S&S Long	19.798 €	23.956 €
2.0 BlueHDi 150 S&S Long	21.261 €	25.726 €

**DEALERBEST**

**Supervivientes**



El automóvil sobrevivirá. En la era de las grandes compañías de economía colaborativa, donde grandes imperios han caído presa de su propio tamaño y ambición, nuestro sector representa un paradigma. A pesar de la caída de las ventas en los años de la crisis y siguientes, de los nuevos estándares medioambientales y de las restricciones a la circulación, la mayor amenaza para la continuidad de nuestra industria tal y como la conocemos se halla precisamente en el modelo de negocio, en la configuración misma del mercado y sus actores.

Si el mayor divulgador de contenidos (Facebook) no los crea, si la mayor operadora de alojamientos del mundo (Airbnb) no posee apartamento alguno y si la mayor compañía de taxi del mundo (Uber) no tiene coches, ¿cómo es posible estar seguros de que la industria del automóvil puede seguir produciendo vehículos destinados a la propiedad de particulares y empresas, y garantizar su supervivencia?.

Es probable que algunos analistas vislumbren el éxito de la economía colaborativa; del valor de las experiencias por encima de los bienes de consumo; del inexorable proceso de agrupamiento de consumidores y usuarios o de un perfil de individuos de nueva generación –los llamados ‘millennials’– cuya función de utilidad, podríamos decir, incluye compartir bienes como un bien en sí. En este contexto, no sería descabellado pensar en un futuro del sector del automóvil con fabricantes de coches híbridos y eléctricos con piloto automático, grandes compañías dedicadas al

coche compartido y de alquiler por horas como compradores y usuarios finales que ni conducen, ni poseen coche. Sin embargo, y aunque no deben ignorarse las bondades de estos nuevos fenómenos sociales y empresariales ni la naturaleza de animal social de los seres humanos, el coche –y la motocicleta– particulares prevalecerán. Lo harán porque no representan un bien comparable al resto, porque más allá de ser un conjunto de motor de combustión interna –y/o eléctrico– y una parte ciclo

un desastre, o quizás pienses que ya no existen vehículos tan bonitos y fiables como aquellos. En cualquier caso, para ti han sido y seguirán siendo especiales: de hecho, sigues girando la cabeza y suspirando cada vez que te cruzas con uno igual por la carretera. Coge a tus amigos, coge a tu pareja, coge a tu mascota. Prepara el equipaje, o no. Planea el recorrido, o no. Ve a ese lugar, huye de este otro, desaparece por un momento. Baja la ventanilla, canta, sube el volumen, escucha a tus pasajeros. Súbete la visera, disfruta del paisaje y de esas dos curvas enlazadas que vienen. Ten una cita, ve a cenar, a ver estrellas, no hace falta ni que te bajes. Mete



destinada a transportarnos, permiten a las personas vivir nuevas experiencias y las dotan de una autonomía y de una sensación de individualidad que, precisamente en este contexto sociocultural, no tiene parangón. Estas experiencias a bordo de nuestro vehículo permanecen y le dan valor más allá de sus prestaciones y características. ¿Quién no ha tenido un coche o una moto especial de los que aún se acuerda o que aún conserva? Puede que fuese el primero, en el que hiciste aquel viaje, el que conseguiste con tanto esfuerzo o el que heredaste de aquel ser querido a quien también sigues echando de menos. Quizás fuesen estética y mecánicamente

tercera, para a repostar, cuida el motor, revisa la presión de los neumáticos, ten tiempo para tu automóvil y para ti. Cuéntale a todo el mundo que ya eres ap-to, que cambias de coche, que te subes a una moto, ¡y hazle fotos! Nuestros clientes, tanto fabricantes como concesionarios, están tan convencidos como nosotros de que vivir esas experiencias va a seguir mereciendo la pena; de que los automóviles nos seguirán emocionando, siempre llenos de anécdotas y experiencias; de que seguiremos queriendo conducirlos y conducirnos. Porque, a pesar de todo, el automóvil sobrevivirá.

**DIP&DRIVE**

**VÍA-T EUROPEA**

El dispositivo Vía-T de Dip&Drive puede utilizarse en peajes y aparcamientos de Francia, gracias a la alianza con la compañía francesa Bip&Go. Con esa incorporación, el servicio de telepeaje que estaba operativo en las vías de pago de Portugal y España hace posible el pago en las autopistas y aparcamientos que disponen de ese servicio en los tres países con un solo dispositivo y un único contrato. Para el uso en Francia, en España hay dos tipos de tarifa: 2 euros + IVA el mes que se utiliza y 8,30 + IVA para todo el año. El dispositivo se puede adquirir en [www.bipdrive.com](http://www.bipdrive.com), la app Bip&Drive o el teléfono 900 83 11 11, mientras que el centro de atención al cliente gestiona el cambio gratuito para los que ya lo tienen y quieren incorporar Francia.



**MOPAR**

**ACCESORIOS Y SERVICIOS PARA FIAT PROFESSIONAL**

La nueva gama de vehículos de Fiat Professional cuenta con productos específicos de Mopar, la división de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) al servicio del resto de marcas del grupo. En su oferta destacan los accesorios exclusivos de los nuevos FullBack y Talento, y el sistema multimedia UconnectTM 5” NavLife para la última generación del Dobló Cargo. Además, Mopar Vehicle Protection permite mantener los vehículos en perfectas condiciones y viajar con total tranquilidad. Se unen atención al cliente con asistencia en carretera, con extensión específica para el Ducato Camper, el myFiatProfessional y un Merchandise para los que utilizan a menudo y de forma prolongada el vehículo.







## MOTOR ROTATIVO TIPO WANKEL

Luis Cuevas

He oído y leído de todo, para bien y para mal, sobre el motor rotativo Wankel, pero me gustaría que me explicaran las ventajas y los inconvenientes de ese tipo de mecánicas. Lo cierto es que no se utiliza mucho actualmente, por algo será. Gracias por adelantado.

### RESPUESTA

El motor rotativo Wankel es un propulsor de combustión interna que funciona de una manera completamente diferente a lo que estamos acostumbrados a ver.

El cilindro tiene una forma elipsoidal y el 'pistón' es una especie de triángulo con los lados ligeramente curvados que realiza un giro de centro variable y que se comunica con el cigüeñal mediante un piñón con una corona dentada hueca. Al girar el pistón triangular en el interior del cilindro, uno de los vértices del pistón libera el colector de admisión; sigue girando y llega la fase de máxima compresión. En ese momento se inyecta el combustible y posteriormente llega la fase de explosión. Al seguir girando, el vértice expulsa los gases por el colector correspondiente.

Las ventajas de este tipo de motor son que presenta menos piezas móviles y, por tanto, resulta más suave en su funcionamiento.

Vibra menos, es más ligero y compacto, y ofrece buenos registros de potencia, aunque no tanto de par máximo.

Por contra, en un motor rotativo es más difícil mantener la estanqueidad de los segmentos, por lo que au-



CARTA DE LA SEMANA

## SENSOR DE PRESIÓN DEL FILTRO DE PARTÍCULAS

Francisco José Suárez

Tengo un Volkswagen Golf VI TDI 110 caballos y acudí al servicio oficial al encenderse un testigo en el cuadro de mandos. Me gustaría que me explicaran qué es el sensor de presión y la regeneración del filtro de partículas, pues parece que están relacionadas. Gracias.

### RESPUESTA

El sensor de presión diferencial del filtro de partículas es el elemento encargado de determinar el grado de obstrucción del filtro. Lo que hace este 'artilugio' es medir permanentemente la presión a la entrada y a la salida del propio filtro. Comparando la presión a ambos lados del filtro se puede comprobar el grado de saturación. En ocasiones el sensor se estropea y no mide bien, motivo por el que se supone que te lo han cambiado.

La función del filtro es eliminar las partículas de carbonilla que se generan tras la combustión. El filtro las va acumulando, y las elimina en una segunda fase. Para que esto último suceda hay que elevar la temperatura y mantener un régimen de giro y una velocidad más altos. Si realizamos trayectos muy cortos en ciudad corremos el riesgo de que el filtro se sature pero no elimine

menta el consumo de aceite. Por eso son más contaminantes.

Después de un largo período de uso este tipo de mecánicas fue desapareciendo poco a

las partículas, llegando a ocasionar averías que pueden pasar por su sustitución.

La propia electrónica del vehículo detecta y actúa para fomentar la regeneración del filtro. El conductor lo aprecia porque el régimen de giro es más elevado, y a velocidades constantes puede notar algún pequeño tirón. Nosotros podemos contribuir a la regeneración circulando por carretera durante varios minutos –bastan unos 15– a una velocidad superior a los 60 km/h.

En cuanto a que notabas que el motor al ralentí no iba tan redondo como antes, se debe a que el filtro entra en fase de regeneración. No debes preocuparte, pero si te lo hace a menudo quizás debas salir a carretera algo más para ayudarle; pues si no lo haces, el motor puede entrar en una fase de autoprotección que limita las prestaciones para no dañar el filtro de partículas.

poco. Mazda ha sido una de las marcas más activas con este tipo de tecnología, logrando éxitos en el mundo de la competición como la victoria en las 24 Horas de Le Mans.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### FECHA DE CADUCIDAD DE LOS NEUMÁTICOS

Carlos Gómez

Los neumáticos no tienen una fecha de caducidad explícita. Los códigos que encontramos en la banda de rodadura nos indican la semana y el año que se ha fabricado, pero no la de caducidad. En la composición del neumático hay un índice de humedad que aporta flexibilidad a los materiales que lo componen. Con el paso del tiempo la humedad disminuye,

la goma se endurece y puede llegar a cristalizarse, perdiendo gran parte de su adherencia; con peligro, incluso, de que se produzca un 'reventón'. Y esto es aplicable tanto a los coches como a las motos. Si la motocicleta a la que haces referencia apenas ha sido utilizada en los últimos años, da igual que el dibujo esté prácticamente nuevo. Si los neumáticos tienen más de cinco años, por tu seguridad te aconsejamos que los cambies.

### CAUSAS DEL CONSUMO

Pedro Cisneros

Claro que los motores son cada vez más eficientes, pero el consumo de un vehículo depende de muchos factores. Los que más afectan son la aerodinámica –casi un 30 por ciento– y el peso, seguido de los rozamientos por rodadura (19%), los rozamientos provocados dentro del motor, las pérdidas de calor y de llenado, la alimentación y encendido y, por último, los rozamientos de la transmisión. En ese orden.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿ME PUEDEN QUITAR PUNTOS POR ARROJAR DESDE EL COCHE UN BOTE DE REFRESCO O UNA BOLSA DE PATATAS?

Efectivamente, el artículo 65.4 de la Ley de Seguridad Vial cataloga como una infracción grave el hecho de arrojar, a la vía o en sus inmediaciones, objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación.

Es evidente que, con esta definición, prácticamente cualquier cosa que se arroje a la vía puede ser considerada susceptible de producir un incendio o un accidente, pues hay que tener en cuenta que, al lanzarlo, puede caer sobre otro vehículo y generar un problema de visibilidad, que a su vez puede generar un accidente, o dificultar y obstaculizar la libre circulación del resto de usuarios; y lo mismo ocurre con la posibilidad de generar un incendio, el cual no sólo puede ser causado por un cigarrillo encendido, sino también por muchos objetos que, en contacto con otros, pueden contribuir a iniciar una combustión.

De ahí que el hecho descrito, al ser considerado grave, puede ser sancionado con la pérdida de 4 puntos y una multa económica de 200 euros.

## BUENA PREGUNTA

### LAS BICICLETAS, COMO VEHÍCULOS QUE SON, DEBEN CUMPLIR LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN

#### ¿Pueden multar a los ciclistas por saltarse un semáforo en rojo?

#### RESPUESTA

Evidentemente, tenemos que recordar que, según se recoge en el Reglamento General de Vehículos, las bicicletas son vehículos de dos ruedas que, además, son usuarios de las vías públicas, por lo que les es aplicable toda la normativa reguladora de la circulación.

Hay que recordar que la pretensión o finalidad, tanto de la Ley de Seguridad Vial como del Reglamento General de Circulación, precisamente es la de regular el tráfico, siendo de obligado cumplimiento para todos los usuarios de las vías; en consecuencia, es evidente que los ciclistas también se ven obligados a cumplir las citadas normas de circulación. Precisamente, una de esas normas es la de detenerse, obligatoriamente, ante la luz roja de un semáforo, ya que mientras permanezca encendida, los vehículos, incluidas las bicicletas, no deben rebasar el semáforo, y tampoco podrán rebasar la línea de detención anterior más próxima al citado semáforo.

Hasta tal punto llega la regulación que, incluso, la propia normativa de tráfico prevé semáforos específicos para determinados vehículos, y así, cuando el semáforo presenta la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren, exclusivamente, a ciclos y ciclomotores. Pero esto no significa, como se ha señalado, que las bicicletas no tengan que respetar el resto de semáforos, como cualquier otro vehículo o usuario de la vía.

Por último, debemos recordar que las infracciones por no respetar la luz roja de un se-

máforo son consideradas de carácter grave, y como tales, son sancionables con multa de 200 euros, si bien, a diferencia de lo que sucede con los vehículos de motor, no conlleven la pérdida de puntos, ya que ésta sólo se produce cuando el hecho del que se deriva se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción, algo que en el caso de una bicicleta no se da.



### ANTES SUPONÍA PÉRDIDA DE PUNTOS, PERO AHORA YA NO

#### ¿El estacionamiento sobre un paso de peatones supone la pérdida de puntos?

#### RESPUESTA

Si bien en el inicio de la aplicación de la Ley reguladora del carné por puntos este tipo de in-

fracciones conllevaban la pérdida de 2 puntos, con posterioridad se ha producido una reforma legislativa que ha suprimido esta infracción como causante de pérdida de puntos, y, en este caso, este tipo de infracciones será sancionada, únicamente, con multa de 200 euros, sin pérdida de puntos.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
-20%  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Probamos el S4, el deportivo de la familia Audi 100

¿Una berlina de representación con un motor deportivo de 230 caballos? Nadie se había vuelto loco en Audi; es que llegaba la gama S a la marca alemana.

¿Un Volkswagen Golf eléctrico hace 25 años? Pues sí; y no hablamos de un prototipo, sino de un coche real, llamado City Stromer, del que se vendieron 40 unidades en Suecia y Alemania por algo más de 4 millones de pesetas. Tenía 56 kilómetros de autonomía y una velocidad máxima de 100 km/h.



Entre las novedades de la semana, la remodelación del líder mundial, el Toyota Corolla, que hace 25 años era el coche más vendido del planeta. Y ahora lo sigue siendo.

Y otra novedad, pues Audi estrenaba su familia deportiva S con la llegada del S4. Se trataba de una variante 'vitaminada' con motor 2.3 de 230 caballos de potencia del Audi 100 que habíamos podido probar en el circuito de

Zolder, donde nos demostraba todo su carácter.

La comparativa tenía como protagonistas a dos BMW, el 316 en sus variantes manual y automática. Los dos con 100 CV, y del primero (2.670.000 pesetas) destacábamos su comportamiento y no nos gustaban sus recuperaciones lentas. Del automático (2.870.000 pesetas) nos gustaba el cambio, pero debía mejorar su aceleración.



LA PORTADA

Nº 405

FECHA

27-7-1991

HABLAMOS DE

El Audi S4, con su imponente imagen, era el principal reclamo de la portada tras nuestra prueba en el circuito de Zolder. Y dos alemanes más, el BMW 316i en sus versiones de cambio manual o automático que aquí comparábamos, completaban la portada.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Comparativa diésel frente a gasolina: ¿cuándo compensa?

No siempre es un buen negocio comprar un diésel. Por eso, para averiguar cuándo compensa, analizábamos 11 populares modelos en sus variantes diésel y gasolina.

El gasóleo empezaba a estar 'bien visto', sobre todo gracias a su precio inferior y al menor consumo de los coches con este tipo de motor. Era un avan-

ce de la 'dieselización' que ha vivido el sector del automóvil español. En Motor16 analizábamos esta semana algunos de los coches más populares para descu-



brir que no siempre compensaba invertir en un diésel.

La comparativa, como no podía ser menos, también se centraba en los diésel y poníamos a prueba los más modernos utilitarios con motor turbodiésel. El Fiat Uno TD (1,56 millones de pesetas y 72 caballos) destacaba por su motor muy agradable y debía mejorar su sonoridad en frío. Del Ford Fiesta 1.8 TD (1,83 millones

y 77 caballos) nos gustaban sus prestaciones y consumos, y no tanto la dirección. El Opel Corsa TD (1,51 millones y 66 CV) alardeaba de motor, pero su cambio era mejorable. Y el Peugeot 205 (1,81 millones y 78 CV) tenía un gran comportamiento, pero también acabados mejorables.

Y en Argentina, el Toyota Celica de Carlos Sainz llevaba a cabo una gran remondata hasta la victoria.



LA PORTADA

Nº 406

FECHA

3-8-1991

HABLAMOS DE

¿Vale la pena el diésel? Con esta pregunta y los resultados de Ford Escort, Renault 21 y Mercedes E se ilustraba la portada de esta semana. También con la imagen de la comparativa entre Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa y Peugeot 205 con motores turbodiésel.



ONLINE DESDE **15,90 €**  
faunia.es

SÍGUENOS EN:

LEONES DE STELLER  
**DESCÚBRELOS**  
MÁS CERCA IMPOSIBLE

Go Further 

**NUEVO FORD EDGE.  
ESTÁ AQUÍ.**

*Ford* EDGE

