

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.682 del 30 de agosto al 12 de septiembre de 2016

8 480002 030168 01682

Bajo la lupa

CAPTUR Y KADJAR



LOS GRANDES ÉXITOS DE RENAULT SE FABRICAN EN ESPAÑA

ESTE ES EL FUTURO DE VOLKSWAGEN

Descubrimos 6 nuevos modelos

POLO, POLO SUV, POLO GTI, CC, TOUAREG, TIGUAN 7 PLAZAS



Comparativa

Cee'd Sportswagon, Carens y Sportage
Elegimos el Kia familiar más recomendable



Prueba

▲ Fiat Tipo Sedán 1.6 Multijet 120



Prueba

▲ Range Rover Evoque Convertible 2.0 TD4 180 4x4

30 AÑOS PASAN VOLANDO. LITERALMENTE

30 ANIVERSARIO DEL BMW M3.
SIEMPRE DEPORTIVO. SIEMPRE JOVEN



Consumo promedio: desde 6,7 hasta 12 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 194 hasta 204 g/km.



¿Te gusta conducir?

BMW M3



Al detalle



UN RÉCORD NADA EDIFICANTE

240 kilómetros al volante con una tasa de alcohol de 4,75 gramos por litro de sangre. El 'Guinness de los Récords' no anotará este dato que se le tomó a una conductor vasco hace unos días en carreteras francesas y que supone no solo una nueva plusmarca en cuanto a los datos de alcohol sino, sobre todo en un nuevo récord de insensatez y falta del más mínimo sentido común. El estado del conductor era tal que no fue capaz ni de soplar por el etilómetro. Bochornoso.



FIAT BUSCA 'HACKERS'

Aquello que decía Napoleón de «si no puedes vencer a tu enemigo, únete a él» lo ha tomado Fiat al pie de la letra. Hace unas semanas, el grupo italiano descubrió un posible 'hackeo' remoto de los sistemas de los Jeep Cherokee. Y para corregir y solucionar esos posibles problemas, Fiat quiere contratar un 'hacker' que busque posibles debilidades y fallos en los sistemas de información UConnect que incorporan los modelos del grupo italiano. Será la garantía de contar con la máxima protección ante 'los malos'.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Pokémon y la seguridad vial

La avalancha de usuarios del juego de caza virtual se ha convertido, además de en una moda, en una amenaza potencial para los usuarios de las carreteras.

Con deportividad, algo de chanza y cierta ironía hay que tomarse a veces las surrealistas tendencias de los tiempos que nos toca vivir. Tomemos el caso del exitoso juego del verano Pokémon Go, capaz de mover a millones de personas a buscar y cazar vía teléfono móvil a fantoches virales de todo tipo. Parece como si la realidad hubiera dejado de interesar en sí misma y fuera necesario aportar este tipo de alicientes que obligan a mirar a través de la pantalla del Smartphone. Es verdad que en la sociedad actual, todos en mayor o menor grado somos presa del consumismo digital, pero da miedo pensar que uno puede terminar siendo un cliente cautivo de determinados negocios, tal y como ya ocurre. Además, la fiebre colectiva de los 'cazafantasmas' no tiene límite y a los famosos Pokémon los buscan en lugares como el museo del Holocausto de Auschwitz, el museo del Genocidio de Camboya o en cuarteles de la Guardia Civil en España.

Y lo que es peor y más grave; también, según la Fiscalía de Seguridad Vial, está la persecución de estos monigotes en coche, lo cual se ha convertido en una amenaza potencial para los usuarios de las carreteras. De hecho, son numerosas las plataformas y páginas web que ofrecen rutas en automóvil a un precio medio de 10 euros por hora y persona. Claro que la cosa es aún peor cuando se trata de peatones o ciclistas, ya que unido al despiste general que supone ir hablando por teléfono, mandar mensajes o ir inte-

raccionando con las redes sociales, se le suma la actividad de atrapar el pokémon de turno antes de que desaparezca. Y menos mal que parece que la empresa creadora del juego ha decidido que ya no aparezcan los dichosos muñequitos en autopistas y autopistas, como ocurrió los primeros días con los consiguientes sustos provocados por cazadores andando por los arcenes o coches parados en los mismos lugares.

Y hay otros 'peligros' que puede provocar el jueguecito. Por ejemplo, la factoría de Volkswagen en Navarra es una de las últimas empresas en prohibir el juego en sus instalaciones para evitar cualquier tipo de espionaje industrial, pues el juego siempre funciona con la cámara activada y no está claro quién y cómo puede acceder a esas imágenes.

Por otro lado, son cada vez más numerosas las peticiones de las aseguradoras para que se investigue por parte de los juzgados que instruyen casos relacionados con accidentes de tráfico, si los responsables de un siniestro estaban utilizando el móvil en el momento del hecho, porque ya hemos visto, por

ejemplo, conductores de autobús 'de caza' mientras cubren la ruta, o todos los conductores que van prestando atención a hurtadillas al móvil mientras conducen, tal vez buscando los hombrecillos de colores. En consecuencia, aprovechar las ventajas del smartphone facilita la vida, pero vivir pendientes de la pantalla puede ser nefasto tanto en lo físico como en lo mental.

La caza de los Pokémon no es compatible con la seguridad vial; no solo cuando se usa en los coches, sino también cuando se suman los ciclistas y peatones, que van circulando más pendientes del teléfono y de la caza de los bichitos de colores que de lo que ocurre en las calles

SUMARIO

Nº 1.682 • 30 agosto-12 septiembre 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8

6.- QUÉ PASA

VISION MERCEDES-MAYBACH 6

Una obra de arte presentada en Pebble Beach. Mide 5,7 metros de largo y sólo 1,32 de alto, y se mueve gracias a cuatro motores eléctricos que generan una potencia equivalente a 750 caballos.

8.- EN PORTADA

LOS VOLKSWAGEN QUE LLEGAN

Desde un nuevo modelo fabricado en Navarra junto al Polo, al nuevo buque insignia de Volkswagen a nivel mundial. Así de importantes son las novedades en la marca alemana.

12.- CUATRO RUEDAS

COMPARATIVA KIA CEE'D SPORTSWAGON-CARENS-SPORTAGE

Con la llegada de la nueva generación del Sportage lo hemos sometido a una difícil prueba: medirse, de cara a una utilización familiar media, al Cee'd Sportswagon y al Carens, dos rivales de cuidado por practicidad y precio. ¿Cuál es el más recomendable?

22.- FIAT TIPO SEDÁN 1.6 MULTIJET 120

El nuevo Fiat Tipo tiene mucho que decir porque maneja hábilmente argumentos de mucho peso entre las berlinas compactas: precio, dotación, espacio, o prestaciones.

28.- RANGEROVER EVOQUE CONVERTIBLE 2.0 TD4

Land Rover crea el primer descapotable sobre la base de un SUV premium. Un modelo que aporta agrado, refinamiento y unas sorprendentes aptitudes 'off road'.

32.- BAJO LA LUPA RENAULT CAPTUR Y KADJAR

Captur y Kadjar son los grandes éxitos de Renault. Dos modelos, fabricados en España que conquistan el mundo.

40.- 20 AÑOS DE SEAT CUPRA

Se cumplen 20 años del primer Seat Ibiza Cupra y para celebrarlo comparamos los primeros Cupra con los Ibiza y León actuales.

46.- BAJO LA LUPA HONDA CR-V Y HONDA HR-V

Tecnología innovadora y soluciones inteligentes son las armas de los SUV de Honda, que han llevado al CR-V a ser el más vendido del mundo.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS 25 AÑOS DE SCHUMACHER

Se cumplen 25 años del debut en F-1 de Michael Schumacher. Un día que cambió la historia.

Busca tu marca

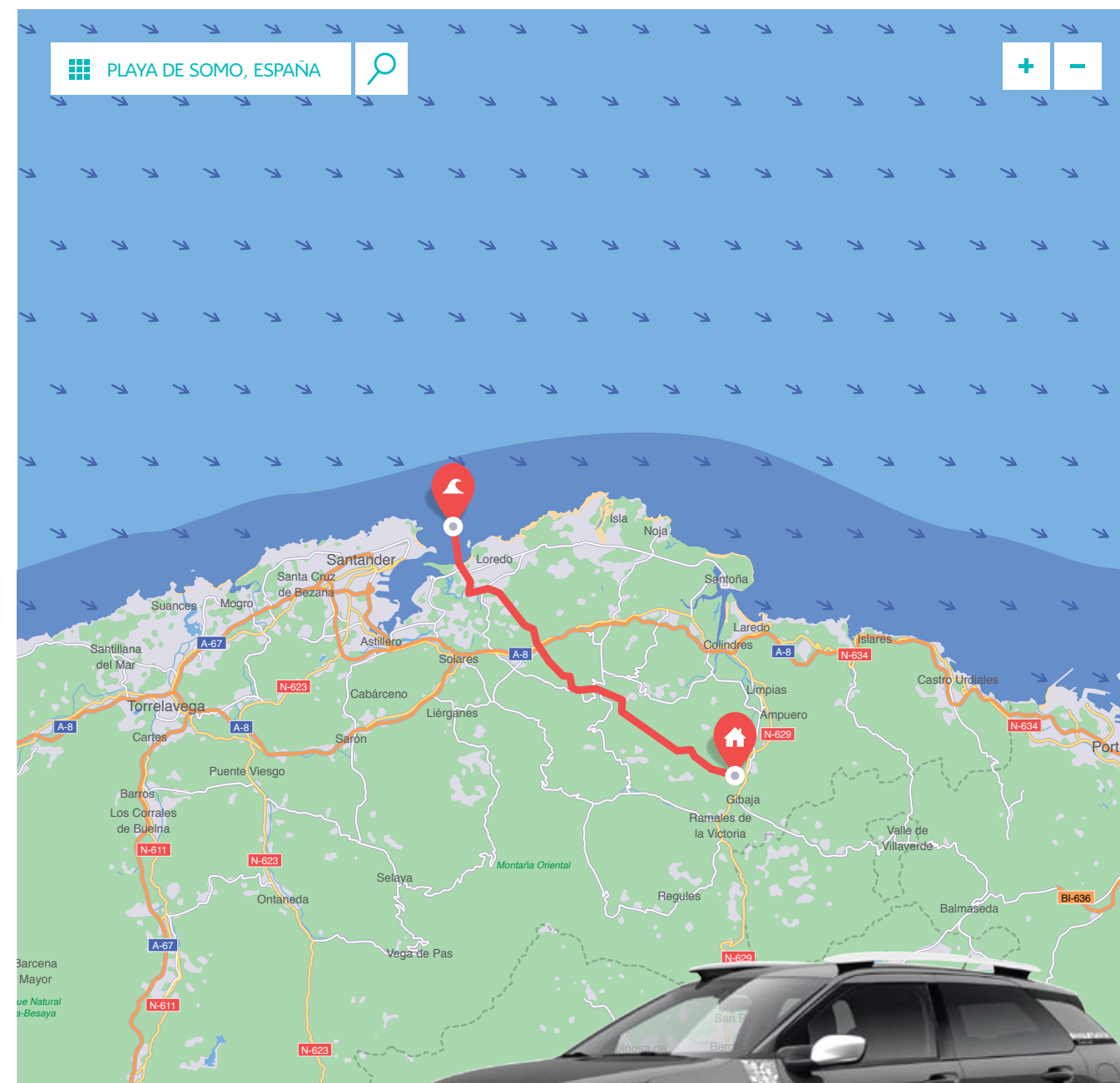
CADILLAC	7
FIAT	22
HONDA	46
KIA	12
LAND ROVER	28
MERCEDES	6
RENAULT	32
SEAT	40
VOLKSWAGEN	8

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



Síguenos en...

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



TECNOLOGÍA GRIP CONTROL:

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



CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN prefiere TOTAL

citroen.es

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

TESLA P100D

Los Tesla eléctricos se van a ofrecer ahora con una variante de batería de 100 kWh de capacidad. Eso significa que su autonomía aumenta hasta los 613 kilómetros y su aceleración, con 4 ruedas motrices, de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos.



ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO

Ahora también en versión Volante descapotable. Se ha presentado en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach. Solo se harán 99 unidades con capota de lona.



VW TIGUAN

Volkswagen está procediendo a completar la gama de motores de su nuevo Tiguan. Por eso ahora llega un gasolina 2.0 TSI de 220 caballos y un diésel 2.0 TDI Biturbo con 240 caballos de potencia. Ambos asociados a la tracción total y al cambio automático DSG.



KIA RIO

El 15 de septiembre Kia dará a conocer por vez primera su nuevo Rio antes de que su presentación oficial se produzca en el Salón de París del mes de octubre. Es la cuarta generación del Kia más vendido en el mundo.

Vision Mercedes-Maybach 6

Con **cuatro motores eléctricos** y 750 caballos

El puñetazo en la mesa de Mercedes frente a los rivales premium tiene nombre y apellidos: Vision Mercedes-Maybach 6. Se ha presentado en Pebble Beach y es una obra de arte, tanto en diseño como en tecnología de vanguardia o sistemas de infotretenimiento. Para empezar mide 5,7 metros de largo y sólo 1,32 de alto, y su elegante y deportivo estilo recuerda los atrevidos y aerodinámicos diseños de algunos visionarios modelos de los

años 30. El Vision Mercedes-Maybach 6 se mueve gracias a cuatro motores eléctricos situados en las cuatro ruedas y que generan una potencia equivalente a 750 caballos. La marca alemana habla de una batería de 80 kWh que le permitirá recorrer hasta 500 kilómetros con una sola carga. Este excepcional modelo eléctrico podría recargarse en un enchufe normal o bien con un tipo de recarga inalámbrica. Y no solo eso, el concept presenta

un sistema de carga a 350 kWh que en 5 minutos permitiría disponer de 100 kilómetros de autonomía. El supercoupé alemán muestra un interior de ciencia-ficción con asientos tipo butacón, un parabrisas delantero que hace las veces de 'head-up-display' gigante e incluso hologramas con información. Afortunadamente vemos que tiene volante, aunque que para entonces la conducción autónoma ya será habitual.



▶ Con una longitud total de 5,7 metros, el Vision Mercedes-Maybach 6 tiene una silueta imponente y puertas de ala de gaviota. Sus 4 motores eléctricos rinden el equivalente a 750 caballos.

PARA PENSAR

30

minutos puede estar sumergida en el agua la nueva llave de las Ford Transit

Entre otras pruebas radicales, también resiste que se introduzca 50 veces en cemento o 96 horas de exposición continua a diésel, gasolina, etanol, detergentes y sudor.

EL PUNTAZO

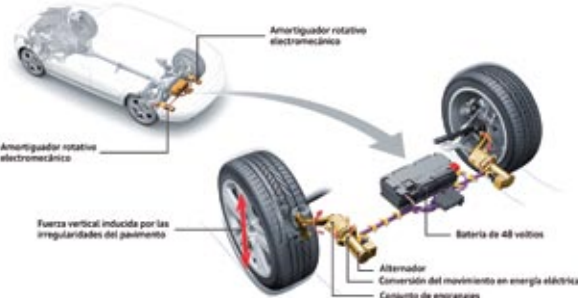
El BMW 2002 Homage Concept es un prototipo creado para conmemorar los 100 años de vida de la marca y los 50 años del mítico BMW 2002 Turbo.



Amortiguación **e-ROT** para Audi

En automoción todavía quedan muchas cosas por inventar y, de momento, Audi lleva ventaja. Porque entre otras cosas se ha sacado de la manga unos amortiguadores denominados eROT que acumulan energía por cada movimiento vertical de

la rueda. Por eso dependiendo de las irregularidades del asfalto, un sistema como este puede ahorrar hasta 0,7 l/100 km. Audi asegura que tiene lista esta tecnología para entrar en producción, pero el vehículo debe tener tecnología de 48 voltios, como el SQ7.



Cadillac Escala Concept
Mide **5,35 metros** y lleva un V8 Biturbo

La reunión de Pebble Beach se ha puesto de moda y los fabricantes se lo toman ya casi como si fuese un salón en cuanto a presentación de novedades se refiere. Es el caso de Cadillac que ha llevado al Concurso de Elegancia más elitista un concept en forma de berlina de nada me-

nos que 5,35 metros de longitud. El Escala Concept tiene 4 plazas y un maletero gigante. ▶ El motor es un 4.2 V8 Biturbo de gasolina.



Lamborghini Centenario Roadster
Sólo **20 unidades** ya agotadas

Lamborghini tampoco ha querido faltar a la convocatoria de Pebble Beach donde se suele encontrar un público muy propenso a eso de comprar 'juguetitos exclusivos' con precios que, en este caso, no bajan de los dos millones de euros. Y allí ha presentado este

Lamborghini Centenario Roadster dotado de un propulsor V12 de 6,5 litros de cilindrada y 770 caballos de potencia. Fabricado en carbono, este Centenario

Roadster estrena un alerón activo y una estética muy exclusiva para conmemorar los 100 años

del nacimiento de Ferruccio Lamborghini. Recordemos que el Centenario está basado en un Lam-

orghini Aventador aunque con 50 kilos más de peso y una estética todavía más espectacular.

▶ La pantalla central del Centenario tiene 10,1 pulgadas. Este superdeportivo acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos.



NO PARAN EN VOLKSWAGEN NO PARAN DE PREPARAR MODELOS. ESTAS 5 NOVEDADES LLEGARÁN EN LOS PRÓXIMOS 24 MESES



Los Volkswagen que llegan

Desde un nuevo modelo fabricado en Navarra junto al Polo, al nuevo buque insignia de Volkswagen a nivel mundial. Así de importantes son las novedades que nos deparan los próximos 24 meses en la marca alemana. No bajan el ritmo por nada.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: CarPix y Volkswagen

En lo que va de año Volkswagen ha dejado de ganar 2.200 millones de euros sobre todo debido a los riesgos legales derivados del asunto del diésel, para los que se reconocieron unas provisiones adicionales de 1.600 millones de euros en los seis primeros meses del año. Como consecuencia, el beneficio operativo del Grupo

después de extraordinarios disminuyó hasta los 5.300 millones de euros, una cifra importante en cualquier caso. «Hemos logrado un sólido resultado en unas condiciones difíciles», afirmó recientemente Frank Witter, director Financiero del Grupo. «Esto demuestra que el Grupo Volkswagen tiene un alto poder de ingresos, pero necesitaremos trabajar duro de forma continuada para absorber el significativo impacto del asunto del diésel». Y

efectivamente en esas están. En Volkswagen, que prepara un despliegue sin precedentes a nivel lanzamientos, así como en el resto de marcas de un Grupo que a nivel de imagen parece no haber salido demasiado mal parado con el problema de las emisiones. Pero harán lo posible para mejorar todavía más esa reputación. Y si no, que sirva esta pequeña muestra de lo que prepara el fabricante alemán a modo de ejemplo.

VW TIGUAN XL

Con 7 plazas

Nuestros fotógrafos espía han conseguido pillar sin camuflaje y en Europa al nuevo Volkswagen Tiguan de batalla alargada (LWB) que llegará el año que viene con la opción

de una tercera fila de asientos y capacidad para siete ocupantes. El coche se fabricará inicialmente en la factoría de VW en Puebla, México y en China, para cubrir la demanda del país asiático y de EEUU, aunque todo parece indicar que también terminará fabricándose en Europa. Para someterse a las pruebas pertinentes, la primera unidad de este Tiguan XL salía de la fábrica de Puebla el pasado 1 de junio aunque hasta enero de 2017 el coche no entrará en producción. El

Tiguan XL tendrá 110 mm más de distancia entre ejes y en total será 20 centímetros más largo, ya que la parte trasera se alarga para acoger sin pegas esa tercera fila de asientos. En el lateral se puede apreciar el nuevo diseño de la luna del pilar trasero, ampliada para ganar luminosidad. La tercera fila será opcional y la banqueta central seguirá contando con esos 16 centímetros de desplazamiento longitudinal que tanta versatilidad proporciona al todocamino alemán.



VW CC

Apunta más alto

El sustituto del CC actual será una berlina coupé que crece en todos los sentidos situándose en un escalón superior para atacar casi directamente al Mercedes CLS. El futuro CC, que podríamos ver en los concesionarios a finales de 2017, medirá 4,9 metros de longitud pero solo 1,4 metros de altura. Su maletero, al que se accederá a través de un gran portón trasero en vez de la pequeña tapa actual, cubicará

cerca de 500 litros, 45 más que ahora. El CC que veamos el año que viene está basado en la plataforma modular MQB con una distancia entre ejes de 2,84 metros, una garantía de centímetros extra en las plazas traseras que dispondrán de dos configuraciones con dos o tres asientos. La marca alemana, que ya avanzó este modelo con su VW Sport Coupé GTE Concept, dispondrá de toda la gama mecánica

disponible en el nuevo Passat incluida la versión híbrida enchufable GTE con un motor TSI y dos motores eléctricos con un total de 380 caballos. El futuro CC –aunque podría llamarse de otra forma–, dará un paso más en todo lo referente a conectividad y ayudas a la conducción. Por eso su sistema de navegación contemplará los datos biométricos del conductor en el cálculo de las propuestas de ruta y la nueva pantalla 'Active Info Display' ofrecerá gráficos tridimensionales de máxima calidad con nuevas e interesantísimas informaciones.



FOTOS ESPÍA

▲ Unas de las características del nuevo VW CC es que sustituye la tapa del maletero por un generoso portón que da paso a un maletero de cerca de 500 litros. La longitud total del nuevo coupé de la marca alemana se acercará a los 4,9 metros.



◀ El nuevo CC de Volkswagen está basado en el Sport Coupé Concept. Será más grande que el actual. Podrá llevar 4 ó 5 pasajeros.



NUEVOS SUV TRES DE LAS NOVEDADES QUE PREPARA VOLKSWAGEN SERÁN MODELOS TODOCAMINO, ES EL SEGMENTO QUE MÁS SUBE



VW TOUAREG

El nuevo **buque insignia** mundial

Con la desaparición del Phaeton, la próxima generación del Touareg se convertirá en el nuevo buque insignia de la marca en el mundo. El todocamino alemán, que podría estar ya en los concesionarios europeos en el otoño de 2017, se construirá sobre la plataforma utilizada por los Audi Q7, Porsche Cayenne y Bentley Bentaiga, una forma de reducir radicalmente

el peso total del conjunto. Además el Touareg de la tercera generación –recordemos que en 2010 el coche recibió una profunda puesta al día– será algo más corto y con una carrocería más baja y aerodinámica que la del actual. Pero la adopción de la nueva plataforma no va a implicar que el nuevo Touareg lleve motores de 4 cilindros, salvo

la versión híbrida enchufable. El motor diésel más pequeño será como hasta ahora un V6 aunque también disfrutará de un V8 TDI con cerca de 400 caballos como el que lleva el nuevo Cayenne. En el interior el Touareg contará de forma opcional con una gran pantalla táctil de 15 pulgadas y con unos sistemas de conectividad impresionantes.



FOTOS ESPIA

▲ En las fotos capturadas del nuevo Touareg ya se puede apreciar la nueva posición del espejo retrovisor y de las manillas de las puertas. Sin duda se trata de la nueva generación del todocamino alemán. A nivel diseño estará basado en el T-Prime Concept GTE.



◀▲ El todocamino presentado en el Salón de China la primavera pasada es el anticipo del nuevo Touareg. Destaca la gran pantalla táctil de 15 pulgadas.



VW POLO SUV

Hecho en Navarra

Paralelamente al nuevo Polo, Volkswagen desarrolla una versión todocamino de agresivo y original diseño que contará incluso con sistema de tracción total y que será fabricado también en la factoría de Landaben, Navarra. La variedad en los tipos de tracción será posible gracias a que el nuevo modelo, al igual que el Polo, nacerá basado en la plataforma MQB A0, muy versátil a la hora de combinar sistemas de tracción y tipos de motorización. El Polo todocamino, para cuyo nombre la marca alemana tendría registrados nombres como Terasun, Tribue o Teracor, llegaría al mercado



FOTOS ESPIA

▲ Como es habitual, resulta complicado adivinar el diseño final de cualquier modelo camuflado. Sin embargo la marca nos proporciona suficientes pistas como para imaginarlo.

después del nuevo Polo, es decir a mediados de 2018. Como su hermano pequeño, el Polo SUV contará con una distancia entre ejes al menos 90 mm aumentada respecto al modelo actual, es de suponer que la versión todocamino, que también tendrá algún cen-

tímetro más de altura libre al suelo, ofrezca un espacio generoso en el habitáculo y un maletero de cerca de 300 litros. La gama mecánica del nuevo Polo SUV comenzará con un motor de gasolina con tres cilindros, turbo y una potencia de 110 caballos.



◀▶ El Polo SUV va mucho más allá de lo que hasta ahora han sido las versiones CrossPolo. Podrá llevar incluso tracción total.



VW POLO

Con nueva plataforma **más ligera**

La marca alemana Volkswagen sustituirá el año que viene su Polo por una nueva generación basada en la plataforma MQB A0. El modelo alemán será el primero de Volkswagen en utilizar dicha plataforma cuya batalla será ya la misma para los que luego la hereden, modelos como el Audi A1, el Seat Ibiza o el Skoda Fabia, reduciendo las variantes y con ello los costes. El Polo que

llegue en 2017 será más grande –superará los 4 metros de longitud–, pero también más ligero lo que ayudará a compensar el aumento de tamaño, equipamiento y sistemas de seguridad. En las fotos espía se pueden apreciar dos traseras con una única diferencia: el doble tubo de escape visto de la versión GTI, desarrollada paralelamente al nuevo modelo.



FOTOS ESPIA

▲ El nuevo Polo está diseñado a partir de la plataforma MQB A0 del Grupo. Será más grande pero a su vez más ligero. Mejorarán espacio interior y maletero.

▲ La versión GTI del nuevo Polo podría dar una potencia cercana a los 205 caballos.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Pocas veces hemos visto con tanta claridad que la clave... es el precio! Ya con las facturas P.V.P. hay diferencias notables entre el más barato –el Cee'd SW– y el más caro –el nuevo Sportage–, pero si tenemos en cuenta las promociones vigentes para los tres modelos, las cosas cuadran toda-

vía más a favor del Cee'd –que también es el más ahorrador y el de comportamiento más equilibrado en carretera– frente al SUV; porque si el primero baja a 17.015 euros, el Sportage se queda en 23.746 euros: 6.731 euros extra que nosotros, particularmente, somos incapaces de justificar. Y en medio, el Carens, que con descuento baja a 20.357 euros. De él nos han convencido las prestaciones –su cambio tiene desarrollos casi deportivos– y su modulable habitáculo.

KIA CEE'D SW 1.6 CRDI VGT 136 DRIVE

PRECIO **22.575 €**

Emissiones oficiales: **104 g/km**



NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ El más barato: con descuento, 17.015 euros. Consumo muy bajo. Maletero. Comportamiento. Garantía de 7 años.

- Desarrollos largos y motor con menos respuesta a bajo régimen. Sin salidas de aire detrás. Equipo de serie.

El Sportage se vende tan bien en España que suma casi tantas matriculaciones como Cee'd y Carens juntos. Y con la llegada de esta nueva generación, que progresa en casi todos los apartados, su éxito sólo puede crecer. Pero esta vez le hemos sometido a una difícil prueba: medirse, de cara a una utilización familiar media, al Cee'd Sportswagon y al monovolumen de la marca coreana, dos rivales de cuidado por practicidad y precio.

¿Puede el nuevo Sportage con los Kia más prácticos?

KIA CARENS 1.7 CRDI VGT 141 DRIVE 5 PL.

PRECIO **25.070 €**

Emissiones oficiales: **118 g/km**



NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Precio 'real': 20.357 euros. Segunda fila versátil. Amplitud. Recuperaciones. Disponible con 5 ó 7 plazas. Garantía.

- Consumo real más elevado. Balanceo en curva y pérdidas de tracción. Plaza central trasera algo más estrecha.

KIA SPORTAGE 1.7 CRDI 115 DRIVE 4X2

PRECIO **28.350 €**

Emissiones oficiales: **119 g/km**



NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Rebaja de 4.604 euros. Equipo de serie. Motor eficaz. Amplitud y confort. Garantía. Uso 'off road' posible.

- Con diferencia, el más caro. Distancia de frenada a alta velocidad. Tacto de dirección. Distancia al suelo algo justa.

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

Llego al concesionario de Kia con la familia 'a cuestras' dispuesto a comprar coche nuevo. Y ante mí aparecen tres modelos que aparentemente tienen poco que ver entre sí, pero que encajan con lo buscado: un vehículo amplio, pero asequible y que gaste poco, y con un equipamiento lo más completo posible. Uno

es el Cee'd Sportswagon, variante familiar del compacto de la firma coreana; otro es el Carens, un monovolumen de talla media rival de Citroën C4 Picasso, Peugeot 5008 o Volkswagen Touran; y el tercero es el nuevo Sportage –Kia comercializa aún la generación anterior–, uno de los SUV de mayor éxito en nuestro país. ¿Cuál elegir?

Si la estética manda, que

cada cual escoja en función de sus gustos. Más que nada, porque si alguien está afectado ya por el 'virus SUV' será difícil redirigirle hacia otra alternativa. Pero si la decisión final puede obedecer a criterios más lógicos, quizás esta prueba ayude a aclararnos y a saber más cosas.

Por ejemplo, que los SUV están de moda y eso parece estar inflando algo sus precios, incluso si hablamos de una versión sin tracción total, como la que nos ocupa. El nuevo Sportage no es un producto caro, y de ahí su buena aceptación, pero sí lo parece cuando situamos su factura junto a la de sus 'hermanos' de gama. Y eso que en esta prueba hemos hecho 'trampa' para que el precio del Sportage no se dispare, que



OCUPAN ESPACIOS PARECIDOS ENTRE EL MÁS LARGO, QUE ES EL CARENS, Y EL MÁS CORTO, QUE ES EL SPORTAGE, HAY MENOS DE 5 CENTÍMETROS DE DIFERENCIA. PERO EL SUV ES 7,5 CENTÍMETROS MÁS ANCHO QUE EL CEE'D SW EL CEE'D, EL MÁS AHORRADOR EL MODELO FAMILIAR, MÁS BAJO Y AERODINÁMICO, GASTA MUCHO MENOS. Y EL SPORTAGE SE HA IMPUESTO AL CARENS



▲ El más caro es el Sportage, pero supera en ventas a Cee'd y Carens. La 'moda SUV' parece imparabile.

► Maletero de 536 litros ampliable a 1.694 en el Carens de cinco plazas. En la versión de siete plazas son 492 y 1.650 litros, y se queda en 103 litros si usamos la tercera fila.



◀ El Cee'd Sportswagon reserva 528 litros para el equipaje, y 1.642 si abatimos el respaldo. Bajo el suelo va la rueda de repuesto, de emergencia como en sus 'hermanos'.

► Los 503 litros de capacidad del Sportage pasan a ser 1.492 al abatir la segunda fila. El suelo del maletero puede ponerse a dos alturas, y más abajo va la rueda de repuesto.



pues la versión más comparable por potencia, con el motor 2.0 CRDi de 136 CV, se vincula al acabado GT Line y cuesta 33.450 euros, muy por encima de Cee'd SW y Carens con mecánicas de potencia similar. De ahí que hayamos elegido el

Sportage 1.7 CRDi de 116 CV; y con el acabado Drive, como en los otros dos modelos. Son 28.350 euros que ahora se quedan, gracias al descuento del que disfruta el SUV, en 23.746 euros. Eso suena bien, pero tanto el Carens 1.7 CR-

Di Drive de 141 CV como el Cee'd SW 1.6 CRDi Drive de 136 CV se benefician también de drásticas rebajas, pues si el monovolumen cuesta 24.970 euros y se queda en 20.357, el coche familiar baja de los 22.575 'oficiales' a los 17.015

euros 'reales'. Si la economía es nuestra prioridad, aquí mismo podemos dejar de leer, toda vez que el Cee'd SW, que también es el más aerodinámico -Cx de 0,29- y ligero, no sólo resulta mucho más barato -3.342 euros de diferencia



con el Carens y 6.731 frente al Sportage- sino que también, como luego veremos, es el más ahorrador.

Con sus 4,48 metros, el Sportage es el más corto, aunque también el más ancho y alto. Pero las diferencias de tamaño no serán determinantes en el uso diario, pues los tres ocupan más o menos el mismo espacio sobre el asfalto, y la superior altura del monovolumen y el SUV -1,61 metros el primero y 1,64 el segundo- no debería plantear problemas en zonas subterráneas.

Con tallas exteriores tan parecidas -lo único evidente es que el Cee'd es más bajo-, por dentro tampoco debemos esperar grandes diferencias de amplitud. Siendo minuciosos, y cinta métrica en mano, sí descubrimos que el Cee'd SW, más estrecho por fuera y con la menor distancia entre ejes, cede algún centímetro aquí y allá. Centrándonos en la segunda fila, que en los tres admite a tres ocupantes con relativa comodidad, la anchura al nivel de las caderas es de 133 centímetros en el Cee'd SW, de 134 en el Carens y de 134,5 en el Sportage, mientras que si situamos un conductor de 1,75 al volante, tras él quedarán 72,5 centímetros para las piernas en el Cee'd y 74,5 en sus 'rivales'. Y el Carens re-

PARA UN USO FAMILIAR LOS TRES CUMPLEN A LA PERFECCIÓN. EL CEE'D GANA POR PRECIO Y EL CARENS TIENE EL INTERIOR MÁS VERSÁTIL



► La butaca central trasera es algo más estrecha que las otras dos, pero resulta cómoda y también permite ajustar su posición longitudinal –corre 18 centímetros– o la inclinación de su respaldo. Y el Carens ofrece el interior más alto.



► El Cee'd SW es el más estrecho y bajo, y el de menor batalla, pero no desmerece por habitabilidad, pues su fila trasera tiene 133 centímetros de ancho –134,5 el Sportage y 134 el Carens–, y para las piernas ofrece sólo dos centímetros menos que sus rivales.



► Interior bien aprovechado en el nuevo Sportage, el más ancho de los tres tanto delante como detrás. Y comparte triunfo con el Carens en hueco para las rodillas detrás. Además, cada sección del respaldo posterior permite ajustar su inclinación.



serva virtudes añadidas, como un suelo totalmente plano en la segunda fila, la mayor altura libre al techo en las cinco plazas o, ya en el terreno de la versatilidad, una banqueta posterior con ventajas extra, pues se compone de tres butacas –la central es algo más estrecha que las otras dos–, permite ajustar la inclinación de cada tercio del respaldo –el Sportage también deja ajustar la inclinación de su respaldo, dividido en dos secciones– y puede desplazarse longitudinalmente –también por ter-

cios– unos 18 centímetros. O sea, que los 74,5 centímetros para las piernas pueden reducirse hasta 57 si necesitamos agrandar el maletero sin abatir respaldos.

Surge la palabra ‘maletero’ y se abre ante nosotros otro apartado donde estos Kia son brillantes y andan parejos: 536 litros el Carens, 528 el Cee'd SW y 503 el Sportage, que anuncia curiosamente menos volumen que el modelo anterior. Y de cara a una hipotética mudanza, en la que tuviésemos que abatir por completo

la segunda fila, el Carens sigue venciendo, tanto por volumen –1.694 litros, frente a los 1.642 del Cee'd y los 1.492 del Sportage– como por cotas lineales: 180 centímetros de largo por 107,5 de anchura entre pasos de rueda, cuando el Cee'd tiene 178 de longitud por 102,5 de ancho, y el Sportage ofrece 171,5 por 103.

Si en espacio y funcionalidad podemos conceder una victoria por la mínima al Carens, al hablar de acabado cuesta establecer un orden, pues los tres comparten un

nivel de calidad bastante bueno, con materiales de correcta presencia y ausencia de ‘grillitos’ sobre mal firme. El Cee'd, eso sí, es el único sin salidas de aire traseras ajustables.

En cuanto al equipamiento, para los tres hemos elegido el acabado Drive, pero eso no significa que la dotación de serie sea idéntica, y ahí pierde la batalla el Cee'd SW, que monta aire acondicionado en lugar de climatizador automático, prescinde del espejo interior fotosensible y de los sensores de lluvia y oscuridad, y no

ofrece opción alguna, salvo la consabida pintura metalizada. Aún así, su equipamiento –ver cuadro en página 20– nos parece muy razonable.

Mejor dotado viene el Carens, pues su versión Drive sí tiene climatizador bizona y el retrovisor antideslumbramiento o los sensores que echamos en falta en el Cee'd. Además, ofrece un paquete opcional con techo panorámico y navegador, al margen de la tercera fila de asientos.

Sin embargo, la victoria en el terreno del equipamiento es para el Sportage, que se aprovecha de ser el más moderno. Y es que en el SUV de la firma coreana encontramos asistentes como el reconocimiento de señales de tráfico, la alerta por salida involuntaria de carril o la cámara de marcha atrás, y también es de serie el navegador –incluye 7 años de actualización gratuita de la



► En curva, llevándolos al límite, nos gusta más la eficacia del Cee'd –que también es el que mejor frena– y del Sportage, mientras que el Carens, muy enfocado al confort, exhibe más tendencia a tirar de morro.

cartografía europea –con pantalla táctil de 7 pulgadas. Y en opción, faros bixenón adaptativos y techo solar. ¿Suficiente equipamiento extra para compensar el mayor precio que en sus ‘hermanos’? Nosotros creemos que no, pero ayuda a justificar el sobrecoste pagado.

Nos ponemos en marcha y empezamos a descubrir notables diferencias dinámicas desde el primer momento. Lógico, porque nuestros tres protagonistas usan motores diésel distintos. El más veterano es el del Cee'd SW, que monta el 1.6 CRDi en su variante VGT

de 136 CV, cuya respuesta a bajo régimen es peor, lo que se combina con unos desarrollos de cambio bastante largos. No es un coche lento –anuncia 10,5 segundos para acelerar hasta 100 km/h y le hemos medido 10,1–, pero se muestra perezoso en las maniobras de adelantamiento, sobre todo en quinta y sexta.

Todo lo contrario que el Carens, que no esprinta tan bien desde parado –no nos han enamorado sus neumáticos Nexen– y se ha ido a 11,2 segundos reales para alcanzar 100 km/h. En cambio, recupera velocidad con inesperado brío, ayudado por un motor 1.7 CRDi VGT de 141 CV con par muy generoso –34,7 mkg, frente a los 28,6 del propulsor del Cee'd– y unos desarrollos de cambio –los tres modelos comparados equipan transmisión manual de seis velocidades– muy cortos. El Carens

BUENA CALIDAD Y EXCELENTE GARANTÍA OFICIAL: 7 AÑOS O 150.000 KILÓMETROS, SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE EN LOS 3 PRIMEROS AÑOS



▶▶ Tres butacas independientes y correderas, salidas de aireación, suelo plano... Detrás, el Carens lo borda.



▶▶ El Cee'd es el único sin salidas de aire traseras. Y también el único que aún usa el bloque 1.6 CRDi, más veterano.



▶▶ Bajo las salidas de aireación traseras del Sportage va una toma de 12V –lleva dos delante– y el segundo puerto USB.



pesa 178 kilos más que el Cee'd, no es tan aerodinámico –más altura y Cx de 0,30– y sólo anuncia 5 CV extra, pero 'pule' al modelo de carrocería familiar –ver cuadro en página 21– al afrontar adelantamientos. Sirva este ejemplo: en sexta, el Carens pasa de 80 a 120 km/h en sólo 10,7 segundos, cuando el Cee'd SW necesita 11,4 en quinta y se va a 15,1 segundos usando la sexta.

En cuanto al Sportage aquí probado, que equipa el 1.7 CRDi de 116 CV –decíamos al principio que el 2.0 CRDi de 136 dispara su precio–, es en conjunto el más lento de los tres coches, pero su moderna mecánica se defiende a la perfección, pues además de ser más suave y silenciosa, responde de maravilla a bajo régimen. Y es que sus 28,6 mkg de par máximo están ahí desde sólo 1.250 revoluciones por minuto. Y como el peso se ha contenido mucho –anuncia sólo 111 kilos más que el

Cee'd SW– y la aerodinámica ha sido optimizada de nuevo –Cx de 0,33–, las prestaciones medidas nos han sorprendido gratamente, pues apenas cede terreno al recuperar velocidad frente al Cee'd –20 CV más potente– y acelera con ga-

nas: anuncia 11,5 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y le hemos medido 11,3.

Está bien que los vehículos sean rápidos, porque eso también es seguridad, pero hablando de motores muchos preferirán conocer datos

de consumo. Y en esa parcela arrasa el Cee'd SW, que en nuestro recorrido mixto por ciudad, carreteras de todo tipo y autovía se conformó con 5,9 l/100 km. Uno menos exactamente que el Sportage, cuyos 6,9 litros de media real nos

parecen aceptables –no ejemplares– para un SUV de su tamaño y potencia con tracción en un eje. En cuanto al Carens, el peso extra y sus cortos desarrollos de cambio –en sexta, a 120 km/h, el motor gira a más de 2.500 vueltas– le pa-

san factura, yéndose hasta los 7,2 l/100 km de promedio. Derrota parcial que el monovolumen de Kia acompaña de otra cuando analizamos su comportamiento. El Carens va bien en líneas generales, pero los ingenieros han priorizado

el confort sobre la eficacia pura, y no parece 'cómodo' en zonas de curvas cerradas, donde le penalizan unos neumáticos de agarre mejorable y la ausencia de una estabilizadora trasera –que sí llevan Cee'd y Sportage–, pues hay balanceo

y cabeceo, y tendencia a tirar de morro en los virajes cerrados abordados a fuerte ritmo. Pero la frenada es correcta y la dirección –cuya dureza podemos ajustar mediante el Flex Steer– no va nada mal.

El comportamiento del Sportage convence más que el del Carens, pues resulta más equilibrado, pero el centro de gravedad queda alto, y eso impide disfrutar tanto de las carreteras de montaña como en el Cee'd, más bajito. Además, en el SUV coreano debería mejorarse el tacto de la dirección, y la frenada a alta velocidad se alarga mucho: 58 metros para pararnos desde 120 km/h.

Unas cosas con otras nos quedamos con el comportamiento del Cee'd SW, que sin tener un tacto muy deportivo –la dirección equipa Flex Steer pero debería ser un poco más rápida– se mueve con una mezcla adecuada de eficacia y confort, ayudado por un centro de gravedad bajo.



EL DETALLE

TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS

Sólo para los Sportage más potentes

Kia reserva su tracción total a los Sportage más 'briosos'. En dos casos no hay posibilidad de elección, pues el sistema 4x4 va asociado al diésel 2.0 CRDi de 185 CV y al 1.6 T-GDI de gasolina de 177 CV, mientras que con el 2.0 CRDi de 136 CV sí podemos escoger, y la versión 4x4 –5,2 l/100 km de gasto oficial– supone 2.000 euros extra respecto a la de tracción 4x2, que homologa 4,9 litros. La firma coreana ha optado por una tracción AWD inteligente que funciona en condiciones normales como tracción 'cien por cien' delantera, pero que envía par al eje trasero si alguna rueda delantera pierde motricidad. Además, hay un modo 'Lock'

que, sólo hasta 40 km/h, distribuye el par de forma equitativa: 50 por ciento delante, 50 detrás. Superada esa velocidad, el reparto volverá a depender del agarre de las ruedas delanteras.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

KIA CARENS 1.7 CRDI VGT DRIVE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,51 euros/km. Coste por km total: 0,63 euros/km.

SEGURO

A terceros: 308,23 euros/año. A todo riesgo: 447,15 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia S.A.U. C/ Anabel Segura, 16. 28108 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 796 466

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

7 años o 150.000 km (primeros 3 sin límite de km) www.kia.es

KIA CEE'D SW 1.6 CRDI VGT DRIVE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,46 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.

SEGURO

A terceros: 314,36 euros/año. A todo riesgo: 442,21 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia S.A.U. C/ Anabel Segura, 16. 28108 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 796 466

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

7 años o 150.000 km (primeros 3 sin límite de km) www.kia.es

KIA SPORTAGE 1.7 CRDI DRIVE 4X2

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,58 euros/km. Coste por km total: 0,71 euros/km.

SEGURO

A terceros: 349,17 euros/año. A todo riesgo: 496,31 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia S.A.U. C/ Anabel Segura, 16. 28108 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 796 466

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

7 años o 150.000 km (primeros 3 sin límite de km) www.kia.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

“ Los Carburantes BP con tecnología Active devoran la suciedad del motor como miles de pirañas hambrientas ”



FICHA TÉCNICA

	CARENS	CEE'D SPORTSWAGON	SPORTAGE
MOTOR	1.7 CRDI VGT 141	1.6 CRDI VGT 136	1.7 CRDI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.685	1.582	1.685
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	141/4.000	136/4.000	116/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	34,7/1.750-2.500	28,6/1.500-3.000	28,6/1.250-2.750
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	47,2 km/h	59,8 km/h	54,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75	2,95	2,75
Diámetro de giro (m)	11,0	10,6	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 300 mm / Discos 284 mm	Discos ventilados 280 mm / Discos 262 mm	Discos ventilados 305 mm / Discos 302 mm
SUSPENSIÓN			
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabiliz.	Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabiliz.
RUEDAS			
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	225/60 R17
Marca	Nexen	Continental	Hankook
Llantas	6,5J x 16"	6,5J x 16"	7,0J x 17"
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.567	1.389	1.500
Capacidad del depósito (l)	58	53	62
Relación peso/potencia	11,11 kg/CV	10,21 kg/CV	12,93 kg/CV
Mantenimiento (km)	Cada 30.000 km o 2 años	Cada 30.000 km o 2 años	Cada 30.000 km o 2 años

EQUIPAMIENTO

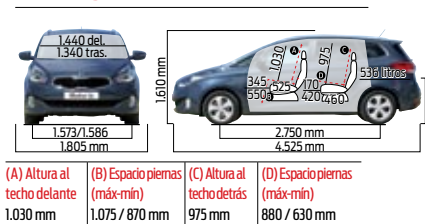
	CARENS DRIVE			CEE'D SW DRIVE			SPORTAGE DRIVE		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Instrumentación configurable		▼			▼			▼	
Sensor de lluvia y luces	▲				▼		▲		
Pantalla central táctil a color			▶		▼		▲		
Ordenador de viaje	▲				▼		▲		
Regulador/limitador velocidad	▲			▲			▲		
Cuatro elevalunas eléctricos	▲			▲			▲		
Banqueta posterior desplazable	▲				▼		▲		▼
Navegador			▶		▼		▲		
Tapicería de cuero		▼			▼			▼	
Faros de xenón o LED		▼			▼				▶
Faros antiniebla	▲			▲			▲		
Aire acondicionado		▼		▲				▼	
Climatizador automático bizona	▲				▼		▲		
Dirección asistida regulable	▲			▲				▼	
SEGURIDAD									
Aviso de ángulo muerto		▼			▼			▼	
Reconocimiento de señales		▼			▼		▲		
Alerta cambio involuntario carril		▼			▼		▲		
Alerta por cansancio		▼			▼			▼	
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Airbag rodilla para conductor		▼			▼			▼	
Airbag laterales delanteros	▲			▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼			▼			▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲			▲		
Control de estabilidad/tracción	▲			▲			▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲				▼		▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲			▲			▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad		▼			▼			▼	
Asistente de salida en cuesta	▲			▲			▲		
Cámara de visión trasera		▼			▼		▲		
Sensores de parking traseros	▲			▲			▲		
Dos anclajes Isofix traseros	▲			▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

KIA CARENS DRIVE

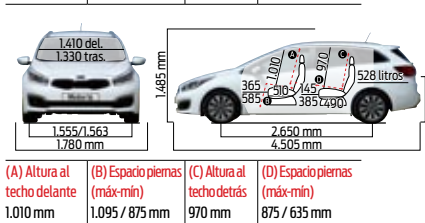
Pintura metalizada: 450. Pack Total (techo solar corredizo eléctrico y navegador): 2.150. Tercera fila de asientos: 674.

MEDIDAS



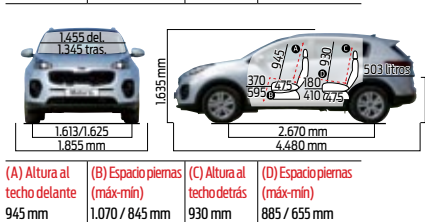
KIA CEE'D SW DRIVE

Pintura metalizada: 451.



KIA SPORTAGE DRIVE

Pintura metalizada: 441. Pack Total (faros delanteros bixenón adaptativos con lavafaros y techo solar panorámico eléctrico): 1.700.



BANCO DE PUEBRAS

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
VELOCIDAD MÁXIMA	191 KM/H	194 KM/H	176 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,9	17,2	17,9
De 0 a 50 km/h	4,1	3,4	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,2 (10,4)	10,1 (10,5)	11,3 (11,5)
Recorriendo (metros)	186	171	195
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3	19,5	17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,7	23,0	19,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,2	21,9	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,2	34,8	32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,1	40,3	35,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,4	41,0	38,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,3	8,8	9,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,7	11,4	10,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,7	15,1	16,7
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+ 4%	+ 4%	+ 3%

CONSUMOS

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
EN CIUDAD			
A 22,5 km/h de promedio	6,7	5,8	6,7
EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,9	5,0	5,9
Conducción dinámica	9,8	8,7	9,5
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,0	6,3	7,4
A 140 km/h de cruceo	8,9	7,1	8,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2	5,9	6,9

AUTONOMÍA MEDIA

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
Kilómetros recorridos	805	898	898

CONSUMOS OFICIALES

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
Ciclo urbano	5,1	4,7	5,4
Ciclo extraurbano	4,2	3,6	4,2
Ciclo mixto	4,5	4,0	4,6

FRENOS

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
DISTANCIA DE FRENADO			
A 60 km/h	13,9	12,8	12,7
A 100 km/h	38,0	35,9	37,0
A 120 km/h	52,9	53,9	58,0

SONORIDAD

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
MEDIDAS (dB)			
Al ralentí	43,8	44,2	45,3
A 60 km/h	62,4	64,5	62,7
A 90 km/h	64,0	67,9	64,2
A 120 km/h	68,3	70,1	68,2
A 140 km/h	71,7	72,9	70,9

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

BALANCE FINAL

	CARENS	CEE'D SW	SPORTAGE
TECNOLOGÍA	8,0 Equipa ya el diésel 1.7 CRDi e incluye modernos elementos de confort y seguridad. Disponible con el cambio automático DCT.	7,5 Emplea aún el diésel 1.6 CRDi, más veterano, pero está disponible con el cambio DCT. En cuestión de asistentes no está a la última.	9,0 Además de montar el moderno 1.7 CRDi y de ofrecer la tracción 4x4 -con otros motores-, estrena varios asistentes, cámara posterior...
COMPORTAMIENTO	6,5 Al ser tan rápido, llaman más la atención ciertas limitaciones dinámicas. No tracciona bien en curva cerrada y tira de morro.	8,0 Más ligero y más bajito, el Cee'd pasa mejor por todo tipo de curvas y, de media, frena en menos metros. La dirección no es rápida.	7,0 Es un SUV y eso eleva el centro de gravedad, pero se comporta con equilibrio y es cómodo. Desde alta velocidad, la frenada se alarga.
PRESTACIONES	8,5 Ha sido una de las sorpresas de la prueba, pues los cortos desarrollos y el altísimo par del motor se traducen en un excelente repris.	7,5 Su motor tiene menos par que el del Carens, y sus desarrollos son largos. Acelera bien por ligereza, pero recupera con cierta pereza.	7,0 Para tener sólo 116 CV, las prestaciones son correctas. Influye un motor con gran respuesta a bajo régimen y un peso comedido.
SEGURIDAD	8,0 Mereció en su día las cinco estrellas de EuroNCAP, máxima nota posible. El equipamiento de seguridad es completo.	8,0 También presume de las cinco estrellas de EuroNCAP. Su dotación de serie incluye los principales elementos de seguridad.	8,5 Acaba de llegar y ya suma las cinco estrellas de EuroNCAP. Monta asistentes muy avanzados que no hay en sus hermanos.
HABITABILIDAD	9,0 El maletero más grande, el único que ofrece tercera fila y, junto con el Sportage, el más amplio. Además, su interior es modulable.	8,0 Cede unos centímetros aquí y allá, pero su habitáculo es amplio. Y reserva 528 litros para el equipaje, casi tanto como el Carens.	8,5 Su maletero es el más pequeño, pero 503 litros están muy bien. Y su habitáculo tiene las mejores cotas. El acceso, muy cómodo.
CONSUMO-PRECIO	7,5 Es el que se ha alejado más en la práctica del gasto anunciado con sus 7,2 litros de media real. Está algo mejor equipado que el Cee'd.	9,0 Incluyendo el descuento en los tres, cuesta 3.342 euros menos que el Carens y 6.731 menos que el Sportage. Y encima gasta poco.	6,5 Es más caro -también está mejor equipado-, gasta casi como el Carens, paga más seguro y sus neumáticos cuestan el doble.

CONCLUSIÓN

KIA CEE'D SW

8,0 El Cee'd Sportswagon es otro de esos familiares que cumplen como 'compra maestra'. Porque es amplio, tiene un maletero enorme, anda bien, gasta poco y presume de comportamiento. Y muy importante: cuesta lo que tiene que costar porque no está tan de moda.

KIA CARENS

7,9 El Carens figura en el 'Top 5' de ventas en el segmento monovolumen, y no por casualidad: ofrece mucho por lo que cuesta, se beneficia de suculentos descuentos, su interior es modulable, tiene un gran maletero... Y sus prestaciones son fantásticas en carretera. Gasto algo alto y estabilidad mejorable.

KIA SPORTAGE

7,8 Es el que mejor se vende de los tres y el más equipado -lleva navegador, nuevos asistentes de conducción, cámara trasera-, pero pierde frente a sus 'hermanos' de gama por culpa de un precio alto. Y aunque resulta ágil, no gasta demasiado y es amplio, en nada de eso arrasa al Cee'd o al Carens.

Un Tipo con suerte

En un segmento en el que el Citroën C-Elysee lleva vendidas en lo que va de año más de 4.500 unidades y se sitúa como número uno absoluto, el Tipo tiene mucho que decir porque maneja hábilmente argumentos de mucho peso entre las berlinas compactas. Hablamos de precio, dotación, espacio, calidad o prestaciones. El Sedán es un Tipo con suerte porque lo tiene casi todo.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro García Martins

Extraño este segmento de compactos con culo y un tamaño que ronda los cuatro metros y medio. Aunque hasta hace poco el diseño de los modelos de este segmento me ha parecido un poco forzado –el Renault 7 me dejó en su día marcado para toda la vida– no me refiero a que sea extraño por sus formas, especialmente conseguidas en el modelo que nos ocupa, sino por sus vaive-

nes en la lista de ventas. Tan pronto se despeñan en el ránking como inician una llamativa subida sin venir a cuento. Al menos en España, porque en otros países de Europa o del mundo son modelos muy valorados y de gran éxito entre los compradores.

En nuestro país la venta de berlinas compactas está actualmente liderada con holgura por el Citroën C-Elysee que, más cerca de la filosofía 'low cost' y del Dacia Logan,

juega con un precio de derribo y una presentación correcta pero poco ambiciosa en cuanto a calidad o equipamiento. En el extremo y con un menor número de ventas encontramos modelos como el Seat Toledo o el Skoda Rapid, cuyo planteamiento es el de ofrecer calidad y tecnología a buen precio... aunque al final este aspecto se les ha ido de las manos y se han convertido en los más caros del grupo. Pero claro solo hay que pegar un

reparo a las posibles opciones del Seat –detector de fatiga, freno multicolisión, apertura y arranque sin llave, faros Full led o pantalla tácil de 6,5 pulgadas– para posicionar al modelo donde le corresponde, que es muy lejos del mano-

PRECIO		17.770 €		NUESTRA VALORACIÓN			
EMISIONES DE CO ₂ : 110 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Relación precio-equipamiento. Cambio de 6 marchas. Potencia y consumo. Espacio interior y maletero. Calidad y solidez.	-	Peso elevado. Depósito de combustible pequeño. Sequedad de la suspensión en baches pequeños y juntas de dilatación.		
ACABADO	*****						
PRESTACIONES	*****						
CONFORT	*****						
SEGURIDAD	*****						
CONSUMO	*****						
PRECIO	*****						

seado mundo del bajo coste. Y en este escenario tan cambiante Fiat ha tirado por la calle de en medio poniendo a punto un sedán compacto que combina calidad y equipamiento con un precio competitivo, suficiente tecnología para estar en el grupo de los grandes, amplitud para que no haya fuga de compradores de los que

buscan espacio a precio de utilitario y el toque italiano que no puede faltar a nivel estético. Con todo, la marca italiana ha conformado un producto que destaca sobre el resto y que, además de gustar a nivel global, en lo que va de año ha conseguido ya igualar en ventas al Logan mientras persigue al C-Elysee.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Fiat sabe lo que hace cuando se trata de poner a punto una berlina global que guste en todas partes. El Tipo con carrocería Sedán tiene un precio muy competitivo y una imagen interesante con características y equipamientos que lo alejan lo suficiente de la berlina 'low cost' pura y dura. Y aunque este segmento de compactos con maletero separado siga en España en horas bajas, lo cierto es que los modelos recién llegados ofrecen una buena lista de argumentos que da que pensar. Como que el Tipo Sedán es mil euros más barato que su equivalente en 5 puertas. Vamos, que tener toda una berlina nunca ha sido tan fácil.



◀▶ El motor Multijet de 120 caballos ofrece un buen rendimiento con consumos bajos.



Motor16.com



◀▶ El maletero del Tipo Sedán tiene unas formas muy regulares. De serie lleva kit de reparación. El respaldo trasero es abatible por partes.



MUY CONSEGUIDA LA SILUETA DEL TIPO CON CARROCERÍA SEDÁN ESTÁ COMPUESTA POR FORMAS MUY EQUILIBRADAS PANTALLA TÁCTIL LA PANTALLA TÁCTIL ES DE SERIE PERO DEBERÍA ESTAR MÁS ORIENTADA AL CONDUCTOR



▶◀ La pantalla de 5 pulgadas es de serie pero si lleva navegador y radio digital hay que pagar 605 euros más. El cambio es de 6 marchas, una más que su competencia.



▶◀ La tapa del maletero se abre a distancia por la fuerza del muelle, pero no tiene asidero para bajarla por lo que te manchas sí o sí. El espacio disponible es muy generoso y el túnel central en el piso de la parte trasera apenas se eleva 10 centímetros. Los asientos son cómodos.



El Tipo Sedán está realizado sobre la misma plataforma del Fiat 500X con una generosa distancia entre ejes de 2,64 metros –la misma que por ejemplo un Seat Ateca–. Esta medida asegura un buen espacio interior y por lo tanto una comodidad que incluso se amplía al ocupante central de las plazas traseras –que admiten a tres adultos sin pegas– que se va a encontrar con un piso del que sobresale un túnel central de solo 10 centímetros de altura. Los asientos son grandes y cómodos, hay huecos muy generosos para objetos cotidianos en las puertas y alrededor de la palanca de cambios y el salpicadero tiene una parte superior de acabado blando que transmite un buen nivel de calidad percibida. Es verdad que se respira un ambiente de coche moderno de nivel medio-alto pero algunos detalles nos han llamado la atención, co-

mo que el asiento del conductor en su posición más baja se queda a 45 centímetros del asfalto, demasiado bajo incluso para un conductor de talla elevada aunque imaginamos que es una cesión que beneficia a los conductores gigantes de algún mercado global emergente. O que la pantalla central de 5 pulgadas no sea un poco más grande y esté más orientada al conductor para una mejor visibilidad. Otros detalles más feos enturbian un poco la excelente imagen conseguida. Es el caso del cableado visto en las bisagras de la tapa del maletero o el de la ausencia de tiradores para cerrarla por lo que te manchas las manos sí o sí. Pero se convertirán casi en anécdotas cuando el propietario del Tipo Sedán aproveche los 520 litros de carga, mida un ancho de boca de 1.040 mm y vea que, a lo ancho, puede trans-



▶ El interior del Tipo Sedán está repleto de huecos portaobjetos. Y entre los mandos encontramos el que permite conocer el estado de la presión de los neumáticos o los que suben el haz de luz de los faros.

portar objetos de hasta 1.370 mm. Eso sí, al abatir los respaldos queda un pequeño escalón de 10 centímetros que no obstaculiza el aprovechamiento del espacio. El motor diésel Multijet de 120 caballos no muestra mucho refinamiento en frío, pero empuja con ganas ya por debajo de las 1.500 rpm y en combinación con una acertada caja de cambios de 6 marchas, consigue combinar un rendimiento muy satisfactorio con unos consumos que en condiciones normales, rara-

mente superan los 6,5 l/100 km. Y eso que en este caso y debido entre otras cosas a su mayor tamaño, se las tiene que ver con un peso bastante elevado. El tacto general al volante es muy de Fiat, con una dirección a la que cuesta acostumbrarse un poco por su ligereza incluso sin elegir la función 'City', un cambio rápido pero de generosos recorridos de palanca y unos frenos potentes que no pudieron dar mejores datos por la lluvia. En esas condiciones el Tipo se muestra subvirador cuando



▶ El cuadro de instrumentos tras el volante está compuesto de una pantalla TFT de 3,5 pulgadas. La información propuesta es muy completa y se lee con facilidad.

se incrementa el ritmo y el coche va muy descargado del eje trasero, pero en general la berlina compacta ofrece aplomo de berlina grande y firmeza de GTI, con un comportamiento irreprochable impropio de un modelo pensado para la familia y un tipo de conducción más bien relajada. Una

suspensión que no siempre ofrece una respuesta suficientemente amortiguada –a veces es algo seca– pero que lo compensa con trayectorias impecables. Fiat ofrece un Tipo Sedán 1.4 16V de gasolina con 95 caballos, acabado Easy y climatizador manual, 6 airbags, ESP y 4 años de garantía o 100.000 km por 9.900 euros, financiando con la marca. Un precio sorprendente que como es habitual crece bastante si uno no se ajusta a ese patrón. Es el caso de la unidad probada, aunque con el acabado Lounge y el motor diésel más potente el modelo de Fiat sigue mostrando un precio competitivo. Incluso más que la versión de 5 puertas, mil euros más cara, con peores prestaciones, mismo consumo y 80 litros menos de volumen para equipaje. Más claro, el agua.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

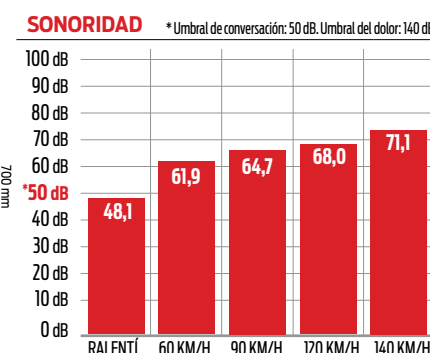
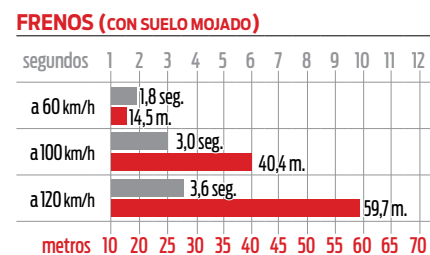
MOTOR	1.6 MULTIJET
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima/rpm	120 /3.750
Par máximo/rpm	32,6 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N. D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Del: Discos ventilados. Tras: Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	De tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	De ruedas tiradas con muelles helicoidales, amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.420
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,8
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Retrovisor interior electrocromático	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 5 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Navegador			▶
Asientos delanteros calefactables			▶
Aparcamiento asistido		▼	
Dirección asistida Dual Drive	▲		
Acceso y arranque sin llave		▼	
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲		
Limitador de velocidad	▲		
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Airbags laterales	▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲		▶
Frenada de emergencia en ciudad			▶
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz		▼	
Control de tracción	▲		
Neumáticos 'run flat'		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	199 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (9,7)
Recorriendo (metros)	179
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en 4ª	16,0
400 m desde 50 km/h en 5ª	18,9
400 m desde 60 km/h en 6ª	19,2
1.000 m desde 50 km/h en 4ª	30,5
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	34,0
1.000 m desde 60 km/h en 6ª	35,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	9,9
Error de velocímetro a 100 km/h	97
CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,0
Conducción dinámica	6,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,8
A 140 km/h de crucero	6,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	790
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,2
Ciclo extraurbano	3,6
Ciclo mixto	4,2



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.000 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.020/800 mm (C) Altura al techo atrás 900 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 750/490 mm

EN COMPARACIÓN CON...



	FIAT TIPO SEDÁN 1.6 MULTIJET 120 CV	CITROËN C-ELYSÉE BLUEHDI 100 CV	SEAT TOLEDO 1.6 TDI 115 CV START/STOP	SKODA RÁPID 1.6 TDI 115 CV
Precio	17.755 euros	16.300 euros	17.790 euros	18.131 euros
Cilindrada	1.598	1.560	1.598	1.598
Potencia	120 CV-3.750 rpm	100 CV-3.750 rpm	115 CV-4.000 rpm	115 CV-3.500 rpm
Par máximo	32,6 mkg-1.750	25,9 mkg-1.750	25,5 mkg-1.500/3.000	25,5 mkg-1.500/3.000
Cambio	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,2/3,6/4,2 l/100 km	4,6/3,3/3,8 l/100 km	5,1/3,7/4,2 l/100 km	5,1/3,7/4,2 l/100 km
Emisiones	110 g/km CO ₂	98 g/km CO ₂	109 g/km CO ₂	109 g/km CO ₂
Autonomía	1.075 kilómetros	1.265 kilómetros	1.310 kilómetros	1.310 kilómetros
Vel. máxima	199 km/h	183 km/h	201 km/h	201 km/h
0 a 100 km/h	9,7 segundos	10,8 segundos	10,0 segundos	10,0 segundos
Maletero	520 litros	506 litros	550 litros	550 litros
Dimensiones	4.532/1.792/1.497 mm	4.427/1.748/1.466 mm	4.482/1.706/1.461 mm	4.483/1.706/1.461 mm
Batalla	2.636 mm	2.652 mm	2.602 mm	2.602 mm
Diámetro giro	10,9 metros	10,9 metros	11,0 metros	11,0 metros
Depósito comb.	45 litros	48 litros	55 litros	55 litros
Peso	1.420 kilos	1.165 kilos	1.292 kilos	1.292 kilos

	FIAT TIPO SEDÁN 1.6 MULTIJET 120 CV	CITROËN C-ELYSÉE BLUEHDI 100 CV	SEAT TOLEDO 1.6 TDI 115 CV START/STOP	SKODA RÁPID 1.6 TDI 115 CV
A favor	Calidad correcta para un precio muy competitivo si tenemos en cuenta el equipamiento. Es el único del grupo que tiene 6 marchas además de ser el más potente. Los 120 caballos empujan y le convierten en el más rápido.	Aunque menos equipado y potente que ninguno, lo cierto es que el Citroën es el más barato con diferencia, por eso es el más vendido. Su menor potencia le permite ofrecer también el consumo más bajo del grupo. Y es el más ligero lo que compensa en parte la ausencia de caballos.	La última puesta al día situó al Toledo al nivel de las berlinas más preparadas, sobre todo si tenemos en cuenta el equipamiento que puede llevar. Es más corto que el Tipo pero ofrece algo más de maletero. Y su motor TDI es una referencia.	Muchas de sus ayudas a la conducción son opcionales pero a un precio muy razonable. Tiene, junto al Toledo, el mejor maletero del grupo y una calidad fuera de toda duda. Y su relación prestaciones-consumos es de las mejorcitas del segmento.
En contra	El Tipo Sedán es el más pesado con hasta 260 kilos más que por ejemplo el C-Elysée. Pero es el que tiene el depósito de combustible más pequeño y por lo tanto la menor autonomía. Y su suspensión es muy firme.	Es el más 'low cost' del grupo en cuanto a calidad de materiales y terminación aunque el nivel es más que correcto. Su menor potencia no le deja destacar en prestaciones. Y su menor tamaño propicia que anuncie el menor volumen de carga.	El precio es elevado porque hay que añadir un pack con el aire acondicionado en el acabado Reference. Y en este acabado el climatizador automático no está disponible. Para tener más cosas hay que pagar casi 20.000 euros.	Es el más caro del grupo sin contar con el equipamiento más rico, que corresponde al Tipo. Por eso hay que pagar aparte el climatizador automático o los sensores de luces y lluvia, por ejemplo.

EL DETALLE

TRES VERSIONES Desde 9.900 euros

Primero fue el Sedán, pero no tardó mucho en unirse la versión de 5 puertas. Y ahora tras el verano llega el Tipo Station Wagon con una carrocería familiar y 550 litros de capacidad del maletero, es decir 30 litros más que la versión probada. Curiosamente el Tipo más barato es el Sedán, que gracias a las promociones de Fiat se vende desde 9.900 euros, segui-

do del 5 puertas que cuesta 1.000 euros más. Y del Station Wagon que tiene de incremento otros 1.000 euros. Todos tienen ahora una garantía de 4 años o 100.000 kilómetros.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste km total: 1,66 euros/km.

RED DE POSVENTA
76 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
4 años o 100.000 kilómetros
www.fiat.es

SEGURO
Seguro a terceros: 324,33 euros/año. Seguro a todo riesgo: 466,52 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

FIAT
Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, km 27.500. 28804 Alcalá de Henares (Madrid). Tlf: 918853700

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 19.585 EUROS

Un nuevo terreno

Como todo está ya inventado, el Evoque Convertible no es el primer todocamino descapotable de la historia. Pero Land Rover sí podrá presumir de haber introducido este tipo de carrocería en el segmento premium, donde el público demanda constantemente propuestas nuevas y exclusivas. Pierde una plaza, ve reducido el maletero a la mitad y las prestaciones bajan por culpa del mayor peso, pero el SUV británico sigue aportando agrado, refinamiento y unas sorprendentes aptitudes 'off road', y se rearma con más tecnología que nunca.



▶▶ La capota de lona eléctrica, que sólo se ofrece en color negro, se quita en 18 segundos y se pone en 21. Ambas operaciones pueden realizarse en marcha, hasta 48 km/h.

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

En Land Rover hablan del «convertible para todas las estaciones» cuando se refieren a su Evoque descapotable. No es la primera vez que la firma británica lanza un 4x4 con carrocería sin techo, pero la diferencia estriba en que ahora se explora una parcela de mercado nueva, y hay que viajar a Norteamérica –y en la ‘máquina del tiempo’– para encontrar

el ejemplo más cercano: el Nissan Murano CrossCabriolet, a la venta allí de 2011 a 2014. El Evoque Convertible va en esa línea, pero es más compacto, lujoso y tecnológico, aprovecha la tradición de Land Rover en materia de vehículos todoterreno y, sobre todo, trata de extender el enorme éxito de ventas de los Range Rover Evoque Coupé y 5 puertas a un territorio donde no hay rivales. Y eso le insufla exclusividad extra ante un sector del

público deseoso de conducir ‘lo último’ y ‘lo más’.

Si los Evoque ‘cerrados’ ya son bastante caros, el Evoque Convertible va aún más allá y eleva la factura unos 5.500 euros. Será el precio por atraer todas las miradas de la calle y de la carretera tanto si circulamos descapotados como si lo hacemos con el techo de lona, que sorprendentemente sólo se ofrece en color negro. Aunque el precio será también renunciar a la quinta plaza que

sí tienen los otros Evoque, ver reducido el maletero a menos de la mitad o contar con una fila posterior más apropiada para chavales que para adultos. Pero debemos matizar en este apartado, pues las plazas traseras disfrutan de suficiente anchura –121,5 centímetros– y mucha altura al techo –93,5 centímetros–, de manera que lo más justito es el hueco para las piernas. Con un conductor ‘ibérico’ al volante –1,75 de estatura–, detrás hay 59 cen-

tímetros de cota longitudinal –en un Audi A1 de tres puertas serían 66,5 centímetros–, lo que obligará a ‘negociar’ la posición exacta de las butacas delanteras, especialmente con el copiloto. Y tampoco ayuda que el respaldo trasero sea tan vertical. Lo dicho: mejor niños que mayores.

En cuanto al maletero, damos por buenos los 251 litros porque la zona de equipaje tiene forma regular –100 centímetros de anchura por 77 de profundidad y 35 de altura– y la boca de carga es suficientemente amplia; pero no hay rueda de repuesto –ojo con las salidas camperas, pues los kits de pinchazos no obran milagros– y el respaldo trasero no se abate, salvo un pasillito central –opcional por 260 euros– para meter objetos largos.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Han sido más de dos y más de tres los que a la vista del Evoque Convertible me cuestionaron la necesidad de que exista un todocamino descapotable. Y probablemente porque imaginaban al SUV de Land Rover surcando un barrizal o circulando por una pista polvorienta con la carrocería descapotada y sus ocupantes cubiertos de suciedad. Pero si aplicamos la lógica, nuestro protagonista justifica su presencia. Primero, porque muchos clientes del Evoque son urbanitas que jamás salen del asfalto; y segundo, porque esta versión vale para la nieve, el barro y el desierto, y ahí podemos colocar el techo.

El habitáculo goza del tono refinado y lujoso que caracteriza a otros Range Rover, y aunque el acabado no es el de un Audi, materiales y ajustes cumplen con lo que se es-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	2.0 TD4 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.999
Alimentación	Inyec. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 4.000
Par máximo/rpm	43,9 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 9 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	74,7 km/h en 9ª

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc.vent. 325 mm / Disc. 317 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R19 - 8,0J x 19"
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.967
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370 / 1.900 / 1.609
Capacidad del maletero (l)	251
Capacidad del depósito (l)	54

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,1 (10,3)
Recorriendo (metros)	190

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	30,7
De 80 a 120 km/h en D	8,6
Recorriendo (metros)	242
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,2 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,0
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	658
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,7
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,7

Por su calidad y su fórmula exclusiva



PRECIO	64.400 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 149 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
COMPORTAMIENTO	*****	+ Exclusividad. Tecnología disponible y calidad general. Motor energético. Tracción y aptitudes 'off road'. Maletero de 251 litros.	- Precio. Incremento de peso: pérdida de prestaciones, mayores inercias y frenada larga. Cuatro plazas. Hueco para piernas en segunda fila.
ACABADO	*****		
PRESTACIONES	*****		
CONFORT	*****		
SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		



▲ El maletero ofrece 251 litros sea cual sea la posición de la capota. Pero la boca de carga es estrecha y no hay rueda de repuesto.



▲ El paraviento es opcional –320 euros– tanto en la versión HSE probada como en la SE, 6.500 euros más barata. Al usarlo, anulamos las dos plazas traseras, y su presencia sólo es determinante a muy alta velocidad. Sin él, incluso a 140 km/h no hay remolinos.



SE NOTA EL PESO EXTRA RESPECTO A UN EVOQUE COUPÉ DE MECÁNICA SIMILAR, EL CONVERTIBLE PESA 280 KILOS MÁS. EN LA PRÁCTICA, AFECTAN MÁS AL COMPORTAMIENTO Y A LAS PRESTACIONES PURAS QUE AL CONSUMO PANTALLA DE 10,2 PULGADAS DE SERIE, PERTENECE AL 'IN CONTROL TOUCH PRO'. EL EQUIPO DE AUDIO ES UN MERIDIAN DE 380W



▲▲ Buen acabado y materiales 'premium'. Detrás hay mucha altura al techo y 121,5 centímetros de anchura, más que suficientes para las dos plazas, pero el hueco para las piernas es bastante justo.



▲ Cambio ZF de nueve marchas con mando giratorio 'emergente'. Y a su lado, el selector para uso 'off road'.

pera de un 'premium'. Sobre todo por diseño –al arrancar el motor, el selector giratorio del cambio emerge de la consola– y por el alto componente tecnológico del Evoque, que ya viene bien equipado en la versión SE Dynamic –57.700 euros–, refuerza su dotación en la variante HSE Dynamic probada –6.500 euros más cara– y ofrece una interminable lista de opciones para que el cliente, a golpe de talonario, personalice su coche en cuestión de confort, lujo, asistentes de seguridad, apariencia exterior... Nuestra unidad, por ejemplo, sustituía los 235/55 R19 de serie en el nivel HSE –preferimos los 235/60 R18 del SE debido a su mayor per-

fil– por unos 245/45 R20 que logran un aspecto más deportivo pero lastran las prestaciones, elevan el consumo y reducen el ámbito de actuación del Evoque Convertible al asfalto. Pues con esas gomas y esas llantas, mejor evitar los experimentos en los caminos.

Y es que sería una lástima 'condenar' a la ciudad, la carretera y la autovía a un coche que luce en el frontal el emblema de Land Rover, y que por malos terrenos da de sí más de lo imaginable. Eso a pesar de que en la metamorfosis de Evoque a Evoque Convertible el SUV británico ha perdido algunas capacidades, pues el ángulo de ataque se reduce de 25 a 19 grados, el de salida pa-

sa de 33 a 31, y el ángulo ventral también cede 2 grados; pero los 20,5 centímetros de altura libre al suelo siguen garantizando la movilidad por pistas, incluso si hay roderas, y la tracción total funciona con eficacia. Muchos se preguntarán si estamos bromeando con lo de la conducción 'off road' en un descapotable refinado como éste, pero siempre podemos sustituir el ejemplo de la pista polvorienta por uno más 'cool': la carretera nevada que lleva a la estación de esquí.

Como los otros Evoque, el modelo Convertible proporciona mucho agrado de conducción y un confort de marcha notable. Avanza con aplomo y aislándonos del ex-

terior, pero faltaríamos a la verdad si dijésemos que las sensaciones son idénticas a las de un Evoque cerrado. En primer lugar, porque a pesar de los sólidos refuerzos –marco del parabrisas, chasis...– se aprecia cierta vibración al pasar por calzadas muy rotas, y en segundo lugar, porque los 280 kilos extra –ahí cuentan los citados refuerzos o los protectores eyectables antivuelco traseros, que actúan en 90 milésimas– se notan en varias situaciones. Por ejemplo, al exigir lo máximo al nuevo motor diésel 2.0 TD4 de 180 CV –nos siguen maravillando sus 43,9 mkg a sólo 1.750 rpm–, pues las prestaciones puras empeoran respecto al Evo-

que Coupé. Si este anuncia 9 segundos para alcanzar 100 km/h, el valor oficial del Convertible sube a 10,3 segundos,

y nosotros le hemos medido 11,1 segundos. Bien es cierto que con una unidad de pruebas todavía poco rodada.

SUS RIVALES



BMW 225D CABRIO AUT. 225 CV

Es rival porque mide casi lo mismo –4,43 metros–, tiene también carrocería descapotable de cuatro plazas y es 'premium'. El BMW es más deportivo, pero fuera del asfalto...

Precio	45.950 €
0 a 100 km/h	6,4 s.
Consumo	4,6 l/100 km
Maletero (l)	280 / 335



RANGE ROVER EVOQUE COUPÉ TD4 180 SE AUT. 4X4

A igualdad de acabado que el Evoque Coupé SE, el Convertible cuesta 5.500 euros más. Y el Coupé tiene cinco plazas, un enorme maletero, es más veloz, gasta menos...

Precio	52.600 €
0 a 100 km/h	9,0 s.
Consumo	4,9 l/100 km
Maletero (l)	550 / 1.350



MERCEDES C 220 D 4MATIC CABRIO 170 CV

El descapotable de la nueva Clase C mide 4,69 metros, pero parece una opción al ser un cabrio 'premium' de cuatro plazas que ofrece motor diésel y tracción total.

Precio	55.248 €
0 a 100 km/h	8,1 s.
Consumo	5,0 l/100 km
Maletero (l)	285 / 360

En proporción, convencen más los 8,6 segundos que tarda en pasar de 80 a 120 km/h, sinónimo de adelantamientos seguros. Y en la consecución de esa cifra juega un papel esencial el cambio automático ZF de nueve marchas –con levas en el volante y dos modos de uso–, que se muestra muy activo. Incluso demasiado, pues a poco que variamos la presión sobre el acelerador ya reduce o sube una marcha, y parece siempre 'inquieto'.

El peso extra se nota también al frenar –paramos desde 120 km/h lleva 56,5 metros–, y, sobre todo, en las curvas de pequeño radio, pues crecen las inercias y hay más tendencia a tirar de morro. Si los Evo-

que 'normales' van de cine, el Evoque Convertible prefiere ritmos de marcha más sosegados, aunque su rápida dirección –sólo 2,3 vueltas entre topes– se presta a culebrar por vías tortuosas.

En cuanto al consumo, los 8,2 l/100 km medidos durante el test tienden más a mucho que a poco, pero el Evoque Coupé TD4 180 con caja automática gasta más o menos eso en la práctica. Y aunque 'bebiese' más, se lo perdonaríamos al pulsar el botón que guarda la capota: 18 segundos para descubrirnos... ¡y a vivir! Porque conducir sin techo el Evoque, incluso por autovía y sin paraviento, es todo un placer. Y no es una frase hecha.

 **20 VERSIONES** UNO DE LOS SECRETOS DEL ÉXITO DEL RENAULT CAPTUR ES SIN DUDA SU AMPLÍSIMA OFERTA DE MOTORES Y CAMBIOS

Cerca de subirse a lo más alto

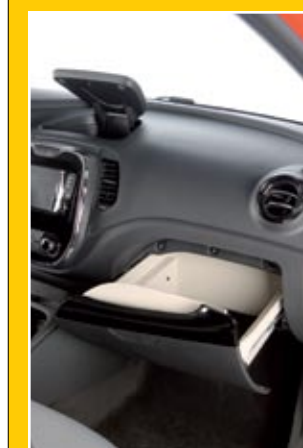
El Captur es el todocamino más pequeño de Renault, se fabrica en Valladolid, ya es el número uno de su segmento y está muy cerca de arrebatarse la primera posición del ranking de ventas de todocamino al fenómeno Nissan Qashqai. Y es que entre enero y julio se han vendido nada menos que 12.472 Captur en España. El modelo de Renault combina calidad con diseño, personalización y eficiencia de sus mecánicas.



CALIDAD TOTAL Desde Valladolid para el mundo

La factoría de Renault en Valladolid puede estar orgullosa de construir el Captur en exclusiva para todo el mundo. Un todocamino hecho a conciencia al que no le falta ni un solo detalle de serie o en opción para situarse a la altura de los mejores. Pantalla táctil de 7 pulgadas en color, manejo de los controles mediante mensajes de voz, sensores de lluvia y luces, climatizador, Start/Stop, cámara de visión trasera, control de cruce con limitador de velocidad, asiento de cuero calefactables, tarjeta manos libres de acceso y arranque... Los controles de calidad a los que se somete el todocamino urbano de la marca francesa aseguran su fiabilidad.

► Uno de los retos de calidad a los que se ha enfrentado el Captur ha sido el de la pintura bitono, pero también en el interior se nota el salto de calidad y de practicidad. Pantalla táctil, huecos por todas partes, luces led... En general, las tolerancias son mínimas.



Dicen en Renault que el habitáculo del Captur desprende hospitalidad, calidez y relax. Y no les falta razón. Es más, habría que añadir que en el interior del Captur se logra una síntesis innovadora de estilo y funcionalidad única en su segmento.

Porque allí, envuelto en una carrocería simpática y original, encontramos un diseño práctico y numerosas ayudas para hacer más agradable los trayectos.

Para empezar, el todocamino urbano fabricado en España se aparca con la faci-

lidad que se maniobra en un coche de tan solo 4,1 metros de longitud. Además, cuenta con una generosa altura libre al suelo que permite superar un camino sin que los bajos queden expuestos y sentarse al volante a una altura considerable que permite antici-

parse al resto de conductores y conducir de una forma más relajada, con eficientes motores que permiten desplazar-se sin que los trayectos salgan caros y con un equipamiento al nivel casi de un segmento superior.

El Captur es un mode-

lo espléndidamente útil, comenzando por su flexibilidad interior gracias a una banqueta trasera inclinable, abatible por partes asimétricas y deslizante un total de 16 centímetros. Este detalle, propio de segmentos superiores, facilita que se pueda adaptar dicha

banqueta ya sea para llevar más equipaje o para acomodar mejor a los pasajeros de las plazas traseras. O para ambas cosas, jugando con los volúmenes y organizando el habitáculo según las necesidades.

El maletero dispone de un

suelo con múltiples posiciones, móvil y reversible (según versión). El suelo, más elevado a la altura del umbral, protege de miradas indiscretas lo que no se desea mostrar; y en posición baja, ofrece un espacio de carga complementario muy práctico. Y su capacidad

varía en función de cómo se lleve colocada la banqueta, 309 litros si esta está desplazada al máximo hacia delante y 404 litros si sucede lo contrario.

La tapicería del Captur siempre estará reluciente ya que puede retirarse, lavar-



◀▶ De serie el Captur lleva kit de reparación, pero por solo 80 euros se ofrece una rueda de repuesto de las denominadas de emergencia. Gracias al asiento trasero desplazable, la capacidad del maletero varía.

se y volver a colocarse con una facilidad desconcertante, gracias a un sistema de cremallera y velcro. Además, se garantiza su aspecto después de pasar por hasta cinco lavadoras. Y si uno se aburre de los colores, el concesionario dispone de una colección de fundas que permiten personalizar el Captur a placer.

En materia de innovación, Captur pisa con fuerza proponiendo dos sistemas multi-

▶ La versión Xmod incluye en su equipamiento de serie el sistema de control de adherencia Extended Grip.



▶ **BITONO LA PINTURA BITONO DEL CAPTUR FORMA PARTE DE LOS RETOS DE CALIDAD A LOS QUE SE HA ENFRENTADO ESTE MODELO. EL CAPTUR SE PUEDE PERSONALIZAR HASTA CONVERTIRLO EN UN MODELO ÚNICO**



▶▶ El modo 'ECO' actúa sobre la centralita del motor reduciendo la respuesta al acelerador y la fuerza del climatizador. La reducción del consumo es interesante a costa de reducir las prestaciones. El espacio es muy generoso.



▶▶ El cambio automático EDC de doble embrague y seis marchas (izquierda), es una gozada por rapidez y agrado de uso.

PERSONALIZACIÓN DISEÑO, ORIGINALIDAD Y CARÁCTER

Cuatro tipos de llantas diferentes, carcasas de retrovisor, barras laterales y tubo de escape cromado, estribos laterales, umbrales de puertas iluminados, red organizadora del maletero, cofre de techo rígido, barras de techo, portabicicletas trasero, sistema de video portátil, sensores de aparcamiento, alarma, caja negra de video Road Eyes... El cliente de un Captur puede personalizar su coche hasta límites insospechados ya que el catálogo de accesorios tiene 36 páginas y en él se puede encontrar casi de todo. Es una de las claves que permiten al Captur estar a un paso de lo más alto del podio de los SUV.



media: Media Nav y Renault R-Link. Además, todas las radios del Captur están equipadas con Bluetooth, tomas USB

y Jack, para telefonar con manos libres y escuchar música en audio streaming. La tableta digital Renault

R-Link con pantalla táctil de 7" con navegador TomTom e internet, sistema de reconocimiento vocal, telefonía manos libres Bluetooth, además de aplicaciones conectadas, emails, información del vehículo, etc. Así como un catálogo de aplicaciones descargables a través del R-Link Store.

Y la oferta mecánica del Captur comprende cuatro interesantes motorizaciones que van desde los 90 a los 120 caballos en gasolina y de 90 a 110 en diésel. Y en esta materia es donde el Captur también juega con una ventaja adicional. Se trata de la variedad no solo ya de motores sino también de cambios. Porque el todocamino urbano de la marca del rombo dispone de cajas de cambio manuales

de 5 y 6 marchas y una opción de cambio automático de doble embrague EDC disponible en combinación con el motor TCE de 120 caballos y con el dCi de 90. Este cambio supone una auténtica ruptura ya que es una caja cómoda, reactiva y sobria al mismo tiempo, con un consumo de carburante y emisiones de CO₂ comparables a los conseguidos con una caja manual.

Y para completar el trabajo, las versiones Xmod, las más equipadas por cierto, incorporan de serie un sistema de control de adherencia denominado Extended Grip que utilizando los sensores del ESP frenan la rueda que patina en superficies resbaladizas y permite avanzar apoyado por unos neumáticos M+S.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 90 CV	TCE 120 CV	DCI 90 CV	DCI 110 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	898	1.197	1.461	1.461
Potencia máxima/rpm	90/5.250	120/4.900	90/4.000	110/4.000
Par máximo/rpm	13,8/2.500	19,4/2.000	22,4/1.750	26,5/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. de 5 vel.	Man.o aut. 6 vel.	Man.o aut. 6 vel.	Man. de 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Tamb.
Neumáticos	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.176	1.302/1.255	1.245/1.288	1.245
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.122/1.778/1.566	4.122/1.778/1.566	4.122/1.778/1.566	4.122/1.778/1.566
Volumen maletero (l)	309/404/1.235	309/404/1.235	309/404/1.235	309/404/1.235
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	12,9	9,9/10,9	13,1/13,5	11,0
Velocidad máx. (km/h)	171	182/192	171/170	175
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	5,5	3,7/3,8	3,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	114	125	95/99	98
Precios desde... (euros)	15.100	18.850	17.000	20.550

 17 VERSIONES GAMA COMPLETA AL COMBINAR CUATRO ACABADOS, TRES MOTORES, DOS TIPOS DE CAMBIO Y TRES TIPOS DE TRACCIÓN

Chico para todo



▲ Los LED de luz día forman una C inconfundible que otorga mucha personalidad al Kadjar.

Modo Auto: el sistema ajusta automáticamente el reparto del par y adapta la transmisión de la potencia entre cada una de las ruedas delanteras y traseras. En esta posición la tracción y seguridad son óptimas.

Y modo Lock: se produce un reparto 50/50 entre las ruedas delanteras y traseras hasta alcanzar los 40 km/h en terrenos accidentados o con escasa adherencia (nieve, barro, tierra, arena). Además, los 200 mm de altura libre al suelo, una cifra superior a la de muchos de sus rivales, le proporcionan varias ventajas añadidas. Por un lado el puesto de conducción más elevado ayuda a dominar mejor el perímetro del coche y conducir anticipando. Por otro, el acceso mejora porque los ocupantes ni escalan ni se sientan en el suelo, simplemente se dejan caer.



Puede que el Kadjar sea el vehículo más polivalente de la gama Renault. Y es que vale para todo porque ofrece espacio interior de sobra, un maletero muy flexible y capaz, posibilidades de salir del asfalto en las versiones Xmod o 4x4 y una gama mecánica con opciones para todas las necesidades. Es el auténtico chico para todo.

No parece fácil combinar bajo una sola carrocería una lista de ventajas como las que ofrece el Kadjar de Renault. El todocamino construido en la planta que Renault tiene en Palencia con unos estándares de calidad por encima de la

media, tiene el tamaño, los motores, los tipos de cambio y los equipamientos necesarios para una clase de clientes que lo quieren todo sin tener que pagarlo a precio de oro. En total hablamos de 17 versiones que nacen de combinar

cuatro niveles de acabado: Life, Intens, Zen y Xmod; tres motorizaciones: TCe de 130 caballos, y dCi de 110 y 130 caballos; dos tipos de cambio: manual y automático de doble embrague EDC ambos con 6 velocidades; y tres tipos de

tracción: delantera, delantera con sistema Extended Grip y neumáticos M+S para mejorar la tracción en terrenos resbaladizos o tracción total, ¿Condiciones de conducción variables? Se gira el mando y se selecciona el modo

que más se adapta a la situación del terreno. Se ofrecen tres modos disponibles. El denominado 2WD: tracción solo en las ruedas delanteras para condiciones de conducción normales, además, este modo optimiza el consumo.

Las versiones 4x4 o Xmod del Kadjar pueden salir del asfalto con garantías. La altura libre al suelo es de 200 mm.





▲▲ Situando el piso del maletero en su posición más elevada y abatiendo el respaldo del acompañante se consiguen hasta 2,5 metros de longitud de carga.



◀ 4,45 METROS ES LA LONGITUD DEL KADJAR, SUFICIENTE PARA OFRECER CINCO BUENAS PLAZAS Y UN MALETERO DE 472 LITROS MADE IN SPAIN HASTA EL ÚLTIMO RINCÓN DEL KADJAR OFRECE UN NIVEL IMPECABLE DE ACABADO Y MUJ BUENA CALIDAD ▶

▼ La rueda de selección junto al cambio permite activar el tipo de tracción en las versiones 4X4.



Si hay algo que Renault sabe hacer bien es sin duda lograr un elevado agrado de conducción gracias al silencio de marcha, la amplitud, la calidad de los materiales y la nobleza de reacciones en su comportamiento. Y el Kadjar es uno de los modelos de la marca que mejor representa

esta filosofía. Sobre todo si va acompañada, como es el caso, de un equipamiento digno de segmentos superiores. En este sentido destaca la dotación de seguridad. Y es que por ejemplo el crossover francés cuenta entre su equipamiento de serie u opcional con sistema de parking manos libres,



▲ La pantalla táctil de 7 pulgadas trabaja con el sistema multimedia R-Link 2 que invita a una interesante experiencia de conducción.



◀ Los asientos del Kadjar tienen diseño y lo más importante, sujetan el cuerpo a la perfección. Además son muy cómodos.



CALIDAD RENAULT CALIDAD COMPROBADA

Se nota a la perfección cuando un coche está fabricado a conciencia. Y el Kadjar está fabricado así en Palencia porque la marca se ha preocupado de no dejar ni un solo detalle al azar y que su todocamino más polivalente ofrezca la calidad necesaria para estar a la altura del mejor rival. Antes de salir al mercado los prototipos del todocamino de Renault han recorrido 650.000 kilómetros en cuatro meses para comprobar el envejecimiento que el coche tendría con tres años de uso. Con la información, el Kadjar recibió refuerzos en las zonas de mayor desgaste. Y en lo referente a la calidad percibida, el Kadjar demuestra un alto nivel.



◀ La factoría de Palencia se puso al día a todos los niveles cuando comenzó a producir el Kadjar. Hoy en día se puede hablar de una fábrica modelo.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 130	DCI 110	DCI 130	DCI 130 4X4
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.461	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	130/5.500	110/4.000	130/4.000	130/4.000
Par máximo/rpm	20,9/2.000	26,5/1.750	32,6/1.750	32,6/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. o aut. de 6 vel.	Man. o aut. de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/60 R17	215/60 R17
Peso (kg)	1.381/1.434	1.455/1.482	1.490	1.611
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607
Volumen maletero (l)	472/1.478	472/1.478	472/1.478	472/1.478
Capacidad depósito (l)	55	55	55	65
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	11,9/11,7	9,9	10,5
Velocidad máx. (km/h)	192	182/181	190	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,6/5,5	3,8	4,3	4,8
Emissiones CO2 (g/km)	126/123	99	113	126
Precios desde... (euros)	18.850	20.850	23.600	26.700

frenada de emergencia asistida, alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico, detector de ángulos muertos, 6 airbags (frontales, laterales de cabeza / tórax, cortina), cinturones de seguridad con pretensores y limitador de carga, reposacabezas antisacudidas y protección infantil máxima con 2 fijaciones IsoFix, alerta por cambio involuntario de carril, cambio automático de luces carretera/cruce y un largo etcétera.

Los motores del Kadjar no son muchos pero sí muy buenos. Comenzando por el de

gasolina, un 1.2 Turbo que puede ser manual o automático y que sorprende por su relación prestaciones-consumos. En diésel, el 1.6 dCi de 110 caballos también puede ser manual o automático EDC, con un consumo que no aumenta respecto a un cambio manual y sin embargo acelera ligeramente mejor. El gasto medio homologado para este motor es de 3,8 l/100 km, una cifra que vuelve a mejorar la de casi todos sus rivales más directos.

El Kadjar parte de un precio de 18.850 euros sin promociones.

Todo comenzó en 1996, cuando contra todo pronóstico, Seat se hizo con la victoria en la Copa del Mundo de Rallys en la categoría de dos litros con su Ibiza Kit-Car. Como homenaje crearon el Ibiza Cupra, icono de deportividad al que en estos 20 años han seguido hasta 15 versiones de tres modelos diferentes, a cual más excitante.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Alvaro G. Martins

Con 66 años de vida, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo esconde una bonita historia, que creamos o no, ha marcado la vida de una gran parte de los españoles. Que levante la mano quien no se haya montado alguna vez en un Seat.

Y aunque Seat se funda en 1950 con un capital de 600 millones de pesetas, hay una buena parte de su historia que no se entendería sin una denominación tan joven y rebostante de vitalidad: Cupra.

Todo comienza en 1996, cuando Seat Sport participa por vez primera en la Copa del Mundo de Rallys en la categoría de dos litros con un inconfundible Ibiza Kit-Car pintado en verde lima, cuyo motor 2.0 16 válvulas generaba 250 CV. Ese año consigue la victoria, siendo la única marca en vencer en su año de debut hasta hoy. No sólo eso, sino que Seat repite título en 1997 y 1998 con pilotos de la talla de Harri Rovanperä, Oriol Gómez o Toni Gardemeister.

Esa primera victoria animó a Seat a homenajear a su coche campeón, y en el



Salón de París de 1996 presentan el Seat Ibiza Cupra, abreviatura de Cup y Racing. De esta manera, Seat ofrecía al público un vehículo que proporcionaba prestaciones excitantes y tenía un marcado carácter deportivo,

pero que era utilizable a diario. Tal fue su éxito, que Cupra cumple 20 años y sigue en plena forma. A aquel Ibiza, le han seguido otras tres generaciones Cup Racing, incluyendo una con un propulsor 1.9 TDI de 160 CV.

Cupra no sólo ha estado ligado a Ibiza, pues en 1999 apareció el Córdoba Cupra con un propulsor 1.8 Turbo y 156 CV de potencia.

Y el León es otro claro ejemplo, con siete versiones Cupra diferentes en 16 años

y con potencias que han oscilado entre 204 y 290 CV. Eso sin dejar de lado su actual gama, con carrocería ST incluida. Y es que funcionalidad y prestaciones saben ir de la mano, incluso a velocidades de vértigo.

20 años de deportividad 'made in Spain'



7,48 KG/CV ERA LA RELACIÓN PESO/POTENCIA DEL PRIMER IBIZA CUPRA. EL ACTUAL BRILLA CON 6,56 KG/CV GRACIAS A SU 1.8 TSI DE 192 CV

Las mismas sensaciones dos décadas después

Aunque entre medias Seat ha comercializado tres generaciones más de Ibiza Cupra, hemos querido homenajear al primogénito en un cara a cara con la versión actual. Les separa toda una vida, pero la filosofía de los Cup Racing sigue tan viva como siempre.



En 1996 Seat y Seat Sport trabajan de la mano en el desarrollo del primer Ibiza Cupra. La firma española ya había ofrecido algún que otro deportivo con anterioridad, pero esta máquina debía ser especial, pues

rendía homenaje a la victoria en la Copa del Mundo de Rallys y Seat decidió ofrecer un vehículo capaz de transmitir sensaciones únicas, pero utilizable en el día a día.

Al igual que hace 20 años, nos subimos a este Ibiza Cu-

pra de 1996 –lo probamos a fondo en el número 686 de Motor16– y nos llama la atención la semejanza con cualquier otro Ibiza de la época. Sólo el tapizado, los relojes con fondo blanco o los indicadores adicionales

por delante del cambio le delatan, mientras que el actual tiene algún que otro detalle estético extra que acentúa su deportividad.

Seat trasladó el motor de su Ibiza Kit-Car y el que por aquel entonces usaba el Golf

GTI 16 válvulas atmosférico, que en aquella época era 'lo más'. Generaba 150 CV y a día de hoy, con más de 150.000 km a sus espaldas, este Ibiza que tienes ante ti se mantiene en plena forma y transmite un 'feeling' especial gracias a su ligereza, pues pesa 138 kilos menos que el actual. Pero se nota el paso del tiempo y cómo Seat ha evolucionado en estos 20



◀ El emblema Cupra ha desaparecido de su exterior. En 20 años el Ibiza ha crecido 20 centímetros en longitud y también ha cogido peso. Pero también suma 42 CV.

ra un Audi RS7 Performance con 605 CV de potencia.

Incluso así, Seat se desvió con el desarrollo de este primer Ibiza Cupra, al que equiparon con una suspensión deportiva y unos potentes frenos sobredimensionados con ABS y control de tracción. Gracias a los adhesivos Cupra o a sus llantas de múltiples radios de 16 pulgadas con gomas 195/45, el modelo español no podía negar su deportividad.

años en apartados como la ergonomía, la dirección, los frenos o el cambio, esto último mejorable.

Aun así, aquel Seat Ibiza te permite ir verdaderamente rápido, aunque la actual 'era turbo' es superlativa, con potencias y cifras de par motor impensables en aquella época, que se traducen en prestaciones sobresalientes.

Pero también se nota la evolución mecánica en lo que a consumos se refiere, pues el primer Ibiza Cupra homologaba una media de 9,7 l/100 km, prácticamente lo mismo que anuncia aho-

El resto era de serie, incluida la deportividad en el primer Cupra de la historia, una máquina especial, que con 20 años de vida sigue acelerando el pulso de cualquiera que se ponga a sus mandos.



◀▶ La discreción reinaba en el interior del primer Ibiza Cupra. Los relojes con fondo blanco o los indicadores frente al cambio lo diferenciaban del resto. Por entonces ofrecía doble airbag.

▶▶ 20 años después, el Ibiza Cupra entra en la era digital. Asientos deportivos, tapizado específico, techo en antracita, pedales deportivos... Son las señas de identidad en su interior.

FICHA TÉCNICA

	IBIZA CUPRA I 2.0 16V	IBIZA CUPRA IV 1.8 TSI
MOTOR	2.0 16V	1.8 TSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.798
Potencia máxima/rpm	150 CV/6.000	192 CV/4.300-6.200
Par máximo/rpm	18,4 mkg/4.600	32,6 mkg/1.450-4.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	195/45 R16	215/40 R17
Peso (kg)	1.122	1.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.850/1.640/1.410	4.055/1.693/1.420
Volumen maletero (l)	270	292
Capacidad depósito (l)	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	6,7
Velocidad máxima (km/h)	216	235
Consumo mixto (l/100 km)	9,7	6,0
Precio... (euros)	16.236 (EN 1996)	21.400

86 CV DISTANCIAN A ESTOS LEÓN CUPRA. HAN EXISTIDO VERSIONES CON 225, 265 Y 280 CV,  **PERO NINGUNO CON EL SONIDO DEL 2.8 V6**

Dos leones que han marcado la historia



A finales del año 2000 aparece el primer Cupra con seis cilindros, con más de 200 CV, con tracción total... Era el Cupra definitivo y se escondía bajo esta carrocería de León. Su sucesor sólo le supera en potencia y en los 7 minutos y 58 segundos que necesita en Nürburgring.



Los éxitos cosechados por los deportivos Ibiza Cupra en cuanto a ventas, hicieron a Seat Sport lanzar una vitaminada versión del León, que hasta la llegada del Cupra ofrecía el 1.8 20VT de 180 CV como tope de gama.

El resultado fue este Seat León Cupra 4, que rompió moldes. Era el primer turismo de Seat con un propulsor VR6, con una disposición en V estrecha para que ocupara lo que un cuatro cilindros -meses antes lo estrenó el Al-

hambra-, superaba los 200 CV, tenía tracción total y era el Seat de calle más rápido de la historia: 235 km/h.

Incorporar la tracción total con embrague Haldex obligó a equiparlo con una suspensión trasera indepen-

diente -su maletero perdía 70 litros-, que mejoraba su excelente dinámica. A ello ayudaba también su rápida dirección, sus potentes frenos o su preciso cambio manual de seis velocidades.

El León Cupra ha ido



◀▶ La tracción total del primer León Cupra es garantía de eficacia. Ahora se conforma con un diferencial autoblocante y con unas gomas 235/35 R19, que son 'chicles' con el Pack Performance opcional.



◀▶ Los asientos Recaro son la seña de identidad de su habitáculo, con una plaza central trasera incómoda. Sorprende su calidad, pero también el equipamiento en el año 2000.

▶▶ SC, 5 puertas, ST... Ahora hay un León Cupra 290 para cada momento de la vida. Todos ellos ofrecen prestaciones sensacionales, deportividad y tecnología a raduales.



evolucionando con las siguientes generaciones, que abandonaron la tracción total y recurrieron a motores

sobrealimentados, incapaces de ofrecer la dulzura y el sonido con la que nos obsequia este 2.8 VR6, que eso sí, no

brilla por su economía, a diferencia del actual.

Sus potencias y prestaciones se han ido incrementando hasta llegar al summum de la deportividad con el actual Seat León Cupra 290, que se ofrece con tres carrocerías, incluyendo el funcional ST, actualmente el familiar más rápido en rodar en el 'Infierno Verde' de Nürburgring.

Seat también nos deja elegir entre un cambio manual o el efectivo DSG, ambos con seis velocidades. Equipan diferencial autoblocante, llantas de 19 pulgadas, chasis activo... Es decir, todo lo imprescindible para disfrutar como niños en cualquier tramo revirado, si bien, su selector de modos le deja comportarse con la suavidad de la que

hace gala cualquier otro TSI.

Y es que ahora recurren a un poderoso motor 2.0 TSI con 290 CV y 35,7 mkg de par motor, cifras soñadas en el año 2000 por infinidad de deportivos de renombre.

En mi vida había conducido un León Cupra 4, pero confieso que al día siguiente estaba mirando precios de segunda mano. Me impactó su progresividad y la capacidad para subir de vueltas de ese motor atmosférico de los que a día de hoy quedan pocos, pero también su rápido paso por curva, sin llegar a contar con una suspensión demasiado rígida. He de confesar que aún con 16 años de historia, Seat Sport hizo un trabajo sensacional con su primer León Cupra.

FICHA TÉCNICA

	LEÓN CUPRA 4 2.8 VR6	LEÓN CUPRA 290 2.0 TSI
MOTOR	2.8 VR6	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	6, en V a 15 grados	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.792	1.984
Potencia máxima/rpm	204 CV/6.200	290 CV/5.900-6.400
Par máximo/rpm	27,5 mkg/3.200	35,7 mkg/1.700-5.800
Tracción	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual o DSG, 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis. vent.	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	225/45 R17	235/35 R19
Peso (kg)	1.485	1.375
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.184/1.742/1.439	4.236/1.810/1.423
Volumen maletero (l)	270	380
Capacidad depósito (l)	60	50
De 0 a 100 km/h (s)	7,3	5,6
Velocidad máxima (km/h)	235	250
Consumo mixto (l/100 km)	10,9	6,5
Precios desde... (euros)	27.045 (EN 2000)	34.050

 **17 VERSIONES** PARA TODOS, INCLUIDO UN MOTOR DIÉSEL DE 160 CABALLOS QUE PUEDE IR ASOCIADO A UN CAMBIO DE 9 MARCHAS

Tecnología fiable

El CR-V lleva desde 2012 coronándose como el SUV más vendido del mundo en su segmento, un mercado que comprende los 53 principales mercados mundiales. De hecho se han vendido ya 7 millones de CR-V desde 1995. Y con la última actualización se ha convertido en un modelo todavía más sofisticado y exclusivo con un gran despliegue de tecnología innovadora.



▲▲▼ Como buena marca japonesa, Honda es uno de los fabricantes más rigurosos y fiables del mercado. Y esa calidad obtiene una magnífica respuesta por parte de los compradores. Por eso es el SUV más vendido del mundo.

El CR-V se ha convertido en una pieza clave para el éxito de Honda en Europa. Y más después de la última actualización, que trajo una serie de mejoras que han colocado al todocamino japonés en una posición ideal frente a sus rivales, entre otras cosas porque mantiene un precio muy competitivo.

Entre los aspectos destacados del CR-V, se inclu-

yen un nuevo motor diésel y una nueva transmisión automática de nueve velocidades que ofrecen una relación entre potencia y emisiones insuperable, innovadoras tecnologías de seguridad, un sistema de infoentretenimiento y conectividad completamente nuevo, así como una suspensión mejorada y medidas optimizadas para reducir el ruido, la vibración

y la rumorosidad con el fin de disfrutar de una conducción refinada y dinámica.

La gama española del CR-V se compone de 15 versiones entre 25.900 y 41.000 euros. Con una gama de motores que comprende una mecánica de gasolina 2.0 i-VTEC de 155 caballos asociada siempre a la tracción total y un cambio manual de 6 velocidades o a otro automático de


5 marchas. Y dos diésel 1.6 i-DTEC, uno con 120 caballos, tracción delantera y cambio manual de 6 marchas y otro con 160 caballos, tracción total y dos tipos de cambio, manual de 6 marchas y el nuevo automático de 9 velocidades. Y lo cierto es que esa combinación de propulsor diésel de 160 caballos con tracción total y cambio de 9 relaciones, ofrece muchos argumentos

► El interior del todocamino de Honda mantiene su fabulosa amplitud aunque se han mejorado aún más los materiales y la calidad de los ajustes. Los respaldos traseros son reclinables.



para que uno se plantee su compra. Entre ellos, un consumo medio homologado de tan solo 5,1 l/100 km y unas prestaciones casi de GTI. Aunque para gasto mínimo, el que anuncia la versión diésel de 120 caballos con tracción delantera y cambio manual: 4,4 l/100 km con una autonomía de más de 1.300 kilómetros.

Al principio, lo primero

 **EL MÁS CAPAZ** EL MALETERO DEL CR-V ES EL DE MAYOR TAMAÑO ENTRE LOS MODELOS DE SU CLASE CON NADA MENOS QUE 589 LITROS



◀▶ En el restyling que se le hizo el año pasado, se actualizó el tablero de abordo incorporando una pantalla táctil de 7 pulgadas. La conectividad está al nivel más elevado. Y los motores Honda han evolucionado. Se ofrece incluso un cambio automático de 9 marchas.



▶ El CR-V estrenó el primer sistema de control de cruceo adaptativo inteligente del mundo. Pero el sistema Honda Sensing incorpora muchos otros sistemas.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 155 4WD	1.6 120 CV	1.6 160 4WD	1.6 160 4WDA.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.597	1.597	1.597
Potencia máxima/rpm	155/6.500	120/4.000	160/4.000	160/4.000
Par máximo/rpm	19,6/4.300	30,6/2.000	35,7/2.000	35,7/2.000
Tracción	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. o Aut., 6 y 5 v.	Man. de 6 vel.	Man. de 6 vel.	Automática de 9 v.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg)	1.521/1.543	1.545	1.630	1.658
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685
Volumen maletero (l)	589/1.669	589/1.669	589/1.669	589/1.669
Capacidad depósito (l)	58	58	58	58
De 0 a 100 km/h (s)	10,2/12,3	11,2	9,6	10,0
Velocidad máx. (km/h)	190/182	182	202	197
Consumo mixto (l/100 km)	7,4/7,5	4,4	4,9	5,1
Emissiones CO2 (g/km)	173/175	115	129	134
Precios desde... (euros)	30.200	25.900	33.300	35.500

que sorprende del CR-V es la espaciosidad de su interior y la calidad que rezuma de cada rincón o cada detalle.

El habitáculo del CR-V garantiza que todo está justo donde se necesita, para que el conductor tenga el control en todo momento, una ergonomía habitual en todos los modelos de la marca japonesa. El salpicadero, con una distribución elegante y ordenada, presenta la tecnología de conducción más avanzada de la manera más simple posible, mostrando la información esencial a la altura de la vista para ofrecer un control inme-

diato de todo el despliegue de información que permite al propietario del CR-V sacarle el máximo partido al coche. Este confort y agradable sensación de control se traslada también a la pantalla inteligente i-MID, que proporciona información útil sobre el trayecto y se maneja intuitivamente desde unos mandos situados en el volante de piel. Esto, junto con el nuevo sistema de entretenimiento con pantalla táctil de 7 pulgadas Honda CONNECT, permite controlarlo todo.

El CR-V también incluye un sistema para abatir con un

solo movimiento los asientos traseros, con división 60:40, que permite plegarlos completamente con solo tirar de un asidero. De esta manera, el CR-V se convierte en un vehículo versátil y el SUV compacto que ofrece más espacio en el maletero, con 1.648 litros de capacidad de carga plana -con rueda de repuesto de tamaño grande- (1.669 litros en el caso de llevar rueda de emergencia) o 589 litros con los asientos colocados en posición vertical. La longitud de carga es de hasta 1.570 mm, con lo que el maletero del CR-V tiene cabida sin problemas

para dos bicicletas de montaña o cuatro bolsas de palos de golf.

El CR-V ha incorporado recientemente mejoras en el chasis para una mayor maniobrabilidad y una conducción más refinada. Sus pilares rediseñados, incluidos los cojinetes de la nueva suspensión delantera, los amortiguadores, la geometría perfeccionada de la mangueta inferior y los brazos del ancho de vía trasero, contribuyen en conjunto a una conducción más fluida y estimulante.

Además, Honda ha renovado completamente sus sis-

temas de ayuda al conductor. Con el nombre de Honda Sensing, el nuevo sistema combina ahora tecnologías tanto de cámara como de radar, lo que ha permitido realizar avances en su sistema de prevención y mitigación de impactos y su sistema de control de cruceo adaptativo. Los sistemas avanzados de ayuda al conductor de Honda, entre los que se incluyen el avisador de colisión delantera, el sistema de alerta de cambio de carril involuntario, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico, el avisador de ángulo muerto, el sistema de

alerta de tráfico cruzado y el sistema de luces de carretera automáticas, se suministrarán junto con el Honda Sensing en la versión más alta de la gama CR-V, o como parte del paquete de sistemas avanzados de ayuda al conductor, disponibles como opción de fábrica en otras versiones.

Y por supuesto no podemos olvidar que el CR-V, como el resto de modelos de la marca nipona, ofrece una garantía de 5 años sin límite de kilometraje, una demostración clara de la confianza que la marca tiene en su producto.



SUV COUPÉ EL DISEÑO DEL HR-V TIENE UN PUNTO DE COUPÉ ACENTUADO POR LOS TIRADORES CAMUFLADOS DE LAS PUERTAS TRASERAS

Estilo y funcionalidad

Con una carrocería líder de su clase en aerodinámica y practicidad, el HR-V de Honda ofrece además un habitáculo cuidado y sofisticado, conectividad máxima, motores fiables y eficientes y una seguridad de segmentos superiores. El Honda HR-V se desmarca de todos sus rivales.



▶▶ El fabricante número uno de motores en el mundo ofrece una gama de un propulsor de gasolina y otro diésel a cada cual más eficiente. El de gasolina puede ir asociado a un cambio automático CVT.



▶▶ Al llevar el depósito de combustible situado bajo el asiento del copiloto, se libera detrás un espacio espectacular para convertir al HR-V en uno de los todocamino más versátiles de su segmento.



▶▶ El sistema de infoentretenimiento Honda Connect se incorpora de serie desde el acabado Elegance.

Hace ya un año que llegó a España el Honda HR-V y gracias a su calidad y agrado al volante, el todocamino japonés se sitúa en ese grupo de coches, un poco desconocidos para el gran público, pero que siempre hay que tener en cuenta a la hora de comprar, aunque no pertenezcan a las marcas habituales que se barajan en el mercado español. Primero por exclusividad, un plus que hoy en día muchos compradores echan de menos en un automóvil. Segundo por fiabilidad, en el caso de Honda respaldada por algún que otro galardón en el apartado

de satisfacción al cliente en los EE.UU. con datos de la empresa norteamericana de análisis JD Power. Y tercero por innovación, con soluciones que han revolucionado el segmento y facilitan la vida a bordo y la practicidad. Y algo que seguro desconocías: el HR-V fue el todocamino más vendido de su segmento en el mundo en 2015, un dato que dice mucho a favor de este modelo de vocación global.

Con una longitud de 4,3 metros, el HR-V se ha diseñado según Honda para captar la atención de un tipo de clientela muy concreta como

pueden ser los jóvenes solteros y las parejas con vistas a tener familia que valoran su estilo de vida y el diseño. Mitad todocamino, mitad coupé, el HR-V es atrevido y robusto con una presencia sólida y corpulenta que transmite una gran sensación de seguridad, protección, confianza y funcionalidad. Pero lo mejor es que tras ese diseño exclusivo y diferenciador encontramos un interior tan calculado y útil que parece cosa de magia. A ver si no cómo se puede entender que con ese tamaño exterior el crossover pequeño de Honda ofrezca un interior ca-

paz de acoger a cuatro adultos de talla grande y a un niño con un maletero mayor que el de cualquiera de sus rivales. En concreto hablamos de 470 litros que se pueden ampliar a 1.533 litros con los respaldos abatidos. Además, los denominados 'Magic Seat' que permiten un plegado vertical, tipo cine, de la banqueta trasera dejan hueco para transportar objetos de hasta 1,24 metros de altura.

El HR-V está disponible con un motor de gasolina 1.5 i-VTEC de 130 caballos asociado a un cambio manual de 6 velocidades o a un CVT que

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5I-VTEC	1.5I-VTEC CVT	1.6 I-DTEC
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.597
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	130/6.600	130/6.600	120/4.000
Par máximo/rpm	15,8/4.600	15,8/4.600	32,2/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Auto. CVT, de 7 vel.	Manual, de 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos (mínimo)	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg) (mínimo)	1.241	1.249	1.324
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605	4.294/1.772/1.605
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
Volumen del maletero (l)	470	470	470
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	11,2	10,0
Velocidad máxima km/h	192	187	192
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	5,2	4,0

simula 7 y que consigue reducir el consumo del cambio manual de 5,7 a 5,4 l/100 km. También con un diésel 1.6 i-DTEC de 120 caballos que recurriendo a los sistemas Stop/Start y ECON, de serie, consigue un consumo medio de tan solo 4,0 l/100 km.

El HR-V tiene una gama de 8 versiones con tres niveles de acabado: Comfort, Elegance y Executive. Y desde el acabado más básico el equipamiento de serie incluye 8 airbag, Climatizador automático, 'Magic Seats', asientos delanteros con calefacción, pantalla de 5 pulgadas en color, freno acti-

vo en ciudad y un largo etcétera. En materia de seguridad y confort, las versiones medias y altas de la gama contarán de serie o en opción con sistemas tan interesantes como avisador de colisión frontal, reconocimiento de señales de tráfico, limitador de velocidad inteligente, avisador de cambio involuntario de carril, faros LED, apertura y arranque sin llave, techo solar panorámico practicable, pantalla de 7 pulgadas o sistema de luces de carretera automáticas. El HR-V está disponible en los concesionarios entre 21.900 y 28.500 euros.



CASI 1,2 MILLONES DE VEHÍCULOS A LA CHATARRA Los datos del Plan PIVE

La finalización de las ayudas directas a la compra de vehículos nuevos a cambio del achatarramiento de uno de más de 10 años paraliza el rejuvenecimiento del parque que se venía produciendo, además de ralentizar las ventas, que seguirán creciendo con incrementos más moderados (se cifra en 30.000 las unidades que se dejarán de vender).

Esa necesidad de seguir recuperando el mercado y, especialmente, acabar con los 11,4 años de media del parque automovilístico español, lleva a las asociaciones del sector a considerar prioritario un plan «estructural e intensivo» para seguir renovando el parque. Un parque cuya

antigüedad media estaba en 8 años en 2008 y puede alcanzar los 12 al finalizar 2016. Son calculos de Faconauto, la asociación que reúne a los concesionarios españoles y cuyas previsiones colocan en el 66 por ciento del total de coches en circulación los que tendrán más de 10 años en 2020, si se acaban las medidas que ayudan a luchar contra el envejecimiento: medidas que también generan una actividad económica adicional.

Desde que a finales de 2012 se puso en marcha el primer Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE) ha habido 8 ediciones, que han contribuido a frenar el envejecimiento

de los vehículos matriculados en España, a la vez que a reactivar las ventas y potenciar la producción de las plantas españolas. Tres parámetros con una

repercusión directa en la mejora de la siniestralidad y el medio ambiente (a modelos más nuevos, más tecnologías de seguridad y menos contaminación), la supervivencia de muchos concesionarios, el mantenimiento y creación de empleo y la apuesta por las fábricas españolas de las grandes multinacionales del automóvil, que tanto valoran la fuerza del mercado interno al plantear nuevas adjudicaciones.

Lo cierto es que los objetivos de los planes se han cumplido, con la sustitución de casi 1.200.000 vehículos con más de 10 años por modelos nuevos, propiciando un ahorro anual de 412 millones de litros de

combustible, evitando la importación de 2.628.687 barriles de petróleo cada año y reduciendo la emisión de 850.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera.

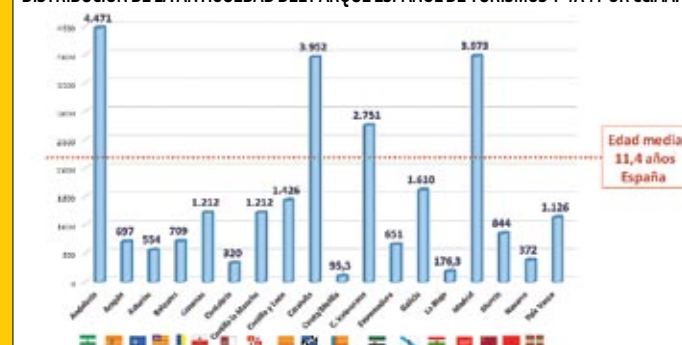
A ello se añade una demanda adicional de casi 250.000 unidades, que suponen más del 20 por ciento de las matriculaciones realizadas entre 2013 y 2016. Aumento de ventas que ha ayudado a la recuperación de otros sectores y parado la pérdida de empleo sufrida por los concesionarios, oponiendo los 50.000 despidos sufridos entre 2008 y 2013 a los 15.000 puestos de trabajo generados en los tres últimos ejercicios, según Faconauto.

Y todo ello sin costar un euro a la Administración, porque las dotaciones del PIVE se han recuperado con creces, llegando a multiplicarse por 4. De hecho, el impacto sobre las Arcas Públicas de las operaciones acogidas al conjunto de los PIVE se sitúa en más de 5.000 millones de euros, generados por Impuesto de Matriculación, IVA y resto de tributos relacionados con los vehículos. A lo que se añade el impacto positivo que propicia la capacidad de arrastre

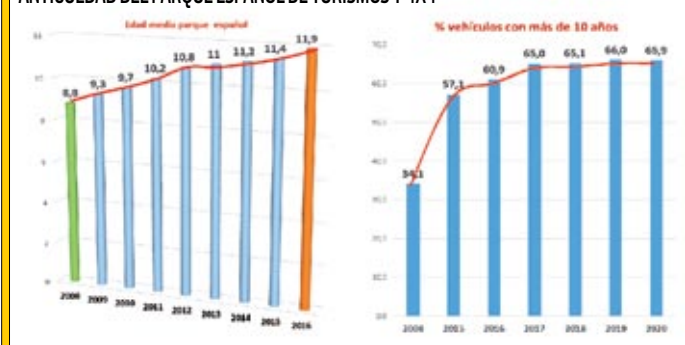
SOLICITUDES VALIDADAS PLANES PIVE POR CC.AA.

Comunidad Autónoma	Solicitudes	Porcentaje %
Andalucía	171.481	15,4
Aragón	34.332	3,1
Asturias	28.103	2,5
Baleares	33.736	3,0
Canarias	50.020	4,5
Cantabria	16.627	1,5
Castilla la Mancha	35.157	3,2
Castilla y León	57.546	5,2
Cataluña	174.978	15,7
Ceuta/Melilla	2.017	0,2
C. Valenciana	124.057	11,1
Extremadura	22.840	2,1
Galicia	69.691	6,3
La Rioja	9.569	0,9
Madrid	165.899	14,9
Murcia	37.398	3,4
Navarra	23.400	2,1
País Vasco	56.351	5,1
TOTAL	1.113.202	100,0

DISTRIBUCIÓN DE LA ANTIGÜEDAD DEL PARQUE ESPAÑOL DE TURISMOS Y 4x4 POR CC.AA.



ANTIGÜEDAD DEL PARQUE ESPAÑOL DE TURISMOS Y 4x4



Drogas al volante Casi un tercio de positivos

La mezcla de drogas y alcohol es una tendencia al alza que pone de manifiesto el aumento

de los controles que se vienen realizando. Concretamente, en los tres días de agosto en que se intensificaron las pruebas de drogas y alcohol, 333 de los 899 conductores sometidos al test salivar

dieron positivo en drogas, castigado con 1.000 euros y 6 puntos en vía administrativa y hasta con 6 meses de prisión y 4 años de privación del derecho a conducir por vía penal. Los positivos detectados en la

última campaña de vigilancia especial suponen el 37 por ciento de los realizados, con cannabis (240 casos), cocaína (107), anfetaminas (65), metafetaminas (44) y opiáceos (22) como las sustancias



LOS NÚMEROS DEL PIVE

	MATRICULACIONES
DEL 1 AL 7	883.000
PIVE 8	300.000
TOTAL	1.183.000
DEMANDA AÑADIDA	246.294
% DEL TOTAL	20,8

DEL 1 AL 8
PIVE 1
Aprobado: 24 Septiembre 2012
Presupuesto: 75 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € vendedor). Expedientes validados: 72.227. Antigüedad media vehículos dados de baja: 16,99 años.

PIVE 2
Aprobado: 30 enero 2013
Presupuesto: 150 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € vendedor). Expedientes validados: 148.657. Antigüedad media vehículos dados de baja: 17,03 años

PIVE 3
Aprobado: 26 julio 2013
Presupuesto: 70 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € vendedor). Expedientes validados: 68.488. Antigüedad media vehículos dados de baja: 16,91 años.

PIVE 4
Aprobado: 25 Octubre 2013
Presupuesto: 70 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € ven-

dedor). Expedientes validados: 69.141. Antigüedad media vehículos dados de baja: 16,99 años.

PIVE 5
Fecha: 24 Enero 2014
Presupuesto: 175 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € vendedor). Expedientes validados: 171.356. Antigüedad media vehículos dados de baja: 16,69 años.

PIVE 6+7
Fecha: 20 Junio 2014 y 27 Febrero 2015
Presupuesto: 175+142+33 millones de euros
Ayuda: 2.000 € (1.000 € Gobierno+1.000 € vendedor). Expedientes validados: 352.485. Antigüedad media vehículos dados de baja: 18,27 y 16,75 años.

PIVE 8
Fecha: 14 Mayo 2015
Presupuesto: 225 millones de euros
Ayuda: 1.500 € (750 € Gobierno+750 € vendedor). Matriculaciones acogidas: 267.000.

Fuente: BOE

del automóvil sobre otros sectores, con una actividad económica adicional superior a los 10.000 millones de euros, según las asociaciones del sector Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios), Ganvam (vendedores) y Aniacam (importadores). El Gobierno, cuando lo haya, sea del signo que sea, no tendrá más remedio que habilitar nuevos fondos pa-

ra reactivar unas ayudas que no pueden desaparecer visto el positivo balance de las ocho ediciones realizadas. Es la petición unánime de las asociaciones del sector, que valoran los PIVE como claro ejemplo de efectiva colaboración público-privada, dado el esfuerzo que marcas y concesionarios por completar y potenciar las ayudas del Gobierno.

mas consumidas. El incremento de la presencia de drogas en los conductores contrasta con el descenso del consumo de alcohol, presente en 1.452 de los 81.237 controles de alcoholemia realizados

+58,6% hasta junio Superávit comercial del automóvil

La diferencia positiva entre las exportaciones y

La frase

Mark Fields, Director general de Ford Motor Company



«Estamos volcados en poner en las carreteras un coche autónomo que mejore la seguridad y resuelva los desafíos sociales y medioambientales que afectan a millones de personas, no solo a aquellos que se pueden permitir coches caros (la meta es 2021)».

La cifra

13,4

las importaciones en el sector del automóvil (fabricantes de coches y motos y componentes), es decir, el superávit comercial, cerró los seis primeros meses del año con 4.101,9 millones de euros, lo que supone una subida del 58,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Según datos del Ministerio de Economía y Competitividad, las exportaciones en el sector del automóvil subieron un 13,3% y las importaciones un 7,1%. Por segmentos, los fabricantes de coches y motos lograron un superávit comercial de 8.193,7 millones de euros, lo que supone un 15% de crecimiento. En junio, la cifra ascendió a 1.621,1 millones, un 56,9% más.

años es la edad media del parque automovilístico en Extremadura, la comunidad con los coches más antiguos de España. Además, en Extremadura, según datos de Anfac, el 37,2 por ciento de los coches que circulan tienen una media de más de 15 años. La edad media en España es de 11,7 años.



Invertirán 260 millones de euros Alianza de Volvo y Uber para la conducción autónoma

El fabricante sueco y la empresa de transporte compartido se unen para desarrollar nuevos vehículos con los últimos avances en tecnologías de conducción autónoma, incluidos los vehículos sin conductor. Ambas empresas invertirán conjuntamente 260 millones de euros en este proyecto, en el que Volvo desarrollará nuevos coches tomando como base la plataforma modular SPA, una de las arquitecturas para vehículos más avanzadas del mundo y que permite incluir toda la seguridad, los componentes y las características necesarias para poner en la carretera los vehículos autónomos. Esta plataforma, que ya utilizan los modelos más avanzados de la marca sueca, como el XC90 o los nuevos S90 y V90, es la parte principal del programa de transformación industrial global de Volvo Cars y ha supuesto una inversión de 11.000 millones de dólares.

Esta alianza marca el comienzo de lo que ambas empresas ven como una alianza industrial a más largo plazo. Hakan Samuelsson, presidente y consejero delegado de Volvo Cars, ha dicho que: «Con esta alianza, Volvo se coloca en el corazón de la revolución tecnológica que hoy día vive el sector de la automoción.»

VOLKSWAGEN



LOCOS POR EL BEETLE

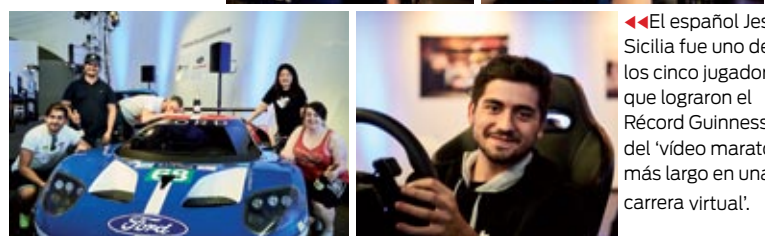
Un año más, la localidad de Travemünde, en el norte de Alemania, fue el escenario de la mayor concentración de apasionados del Volkswagen Beetle que se celebra en el mundo. Más de mil personas y 650 vehículos de las tres generaciones del 'Escarabajo' acudieron al 'Beetle Sunshine Tour'. El evento acogió además la presentación del renovado modelo, que cuenta con un frontal rediseñado, nuevos colores y tapicerías y más posibilidades de personalización.

DABIZ MUÑOZ PRESENTA EL GLC COUPÉ El chef Dabiz Muñoz colabora de nuevo con Mercedes en la promoción del nuevo GLC Coupé. El premiado cocinero ha grabado dos spots centrados en su apuesta por la diferencia,



por la mezcla de sabores y texturas que le ha valido tres estrellas Michelin. Una característica que comparte con este coche, con elementos de crossover y coupé.

RETO FORD GT



▲ La prueba se disputó al volante de un Ford GT virtual en el circuito de Le Sarthe, en el que se corren las 24 Horas de Le Mans.

48 HORAS, 29 MINUTOS, 21 SEGUNDOS

Es el tiempo que han estado conduciendo sin descanso cinco jugadores al volante de un Ford GT virtual en el videojuego 'Forza Motorsport 6', lo que les ha servido para anotar un nuevo Récord Guinness, el del 'video maratón más largo en una carrera virtual'. La prueba se ha disputado en la versión para el juego del circuito de Le Sarthe, donde se corren las 24 Horas de Le Mans, y donde el verdadero Ford GT de carreras logró una histórica victoria en su categoría el pasado mes de junio. Ford y Microsoft colaboran en la competición virtual 'Forza Racing Championship', que coronará al mejor jugador de 'Forza' del mundo, que recibirá el nuevo Ford Focus RS 2017 como premio.

PEUGEOT LAB NOVEDADES EN LA RED

La división creativa de la marca del león, Peugeot Design Lab, estrena web, una página en la que los amantes del diseño podrán disfrutar de información e imágenes en alta resolución sobre cada proyecto: helicópteros, yates, juguetes, relojes, tablas de surf y, por supuesto, coches y camiones. Entre las novedades, la web podrá verse desde todo tipo de dispositivos, desde ordenadores hasta tablets y smartphones. Además, Peugeot Design Lab también acaba de abrir un nuevo perfil en la red social Instagram, donde compartirá con sus fans dibujos y bocetos de sus próximos proyectos, fotos, 'making of' de los mismos, etc.



▲ Peugeot Design Lab estrena web y perfil en Instagram.

CUENTA TU EXPERIENCIA EN INTERNET MI VIAJE A BORDO DEL LAND ROVER DEFENDER

Land Rover no quiere que los millones de kilómetros recorridos al volante de los más de dos millones de Series y Defender vendidos caigan en el olvido. Para ello, ha abierto una web en la que invita a los usuarios a 'colgar' su aventura.

Coincidiendo con el fin de la producción del Defender, Land Rover abrió una web, 'Defender Journeys', e invitó a los amantes del modelo a 'subir' sus experiencias a bordo. La página alberga ya 400 itinerarios, que incluyen desde viajes en familia hasta expediciones a tierras remotas, pasando por aventuras como la que llevó en 1977 a los británicos Alec y Jan Forman a recorrer 26 países hasta Pakistán guiándose solo con un mapa y una brújula. Todo aquel que lo desee puede subir sus fotos o vídeos al volante de este legendario automóvil.



▲ La web 'Defender Journeys' cuenta ya con 400 itinerarios.

SKODA SEXTO AÑO CON LA VUELTA

Skoda sigue apoyando las pruebas ciclistas más importantes. En esta ocasión la Vuelta Ciclista a España vuelve a contar con la marca como vehículo oficial, con el Superb como 'abanderado' de la prueba. La marca también proporciona a la organización varias unidades del Octavia, tanto en su versión berlina como Combi, y del Yeti. Además, Skoda es de nuevo el patrocinador del Maillot Verde de la regularidad y viste cada día al corredor que ocupa la primera posición de la clasificación por puntos.



POR EUROPA EL TOUR ELÉCTRICO DEL NISSAN LEAF

El tour eléctrico del Nissan Leaf ha recorrido 650 kilómetros por carreteras europeas. Con una autonomía de 250 Km. con una sola carga, el gasto de este modelo se sitúa entre 1 y 2 euros cada 100 kilómetros.

VOLVO Y GOODYEAR UN CAMIÓN DE RÉCORD

El camión 'The Iron Knight' de Volvo Trucks acaba de batir dos récords mundiales de velocidad para camiones equipados con neumáticos Goodyear. En concreto, esta máquina de 4,5 toneladas y 2.400 CV, alcanzó una velocidad media de 169,09 km/h en 21,29 segundos y 1.000 metros de distancia. También batió el récord de los 500 metros a 131,29 km/h en 13,71 segundos. Su velocidad punta llegó a los 276 km/h.



CONCURSO SEAT HA PATROCINADO LA FORMULA STUDENT EN ESPAÑA

Por séptimo año, Seat ha patrocinado la Formula Student en España, donde los estudiantes de ingeniería diseñan y construyen un monoplaça. Participaron 70 equipos de 14 nacionalidades.

RENAULT ¡FELICIDADES, MIREIA!

Renault ha felicitado oficialmente a Mireia Belmonte por sus éxitos en los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro, en concreto por su segunda medalla, el Oro en la categoría de 200 metros Mariposa. La deportista, que acumula cuatro metales olímpicos, es embajadora desde hace años de la marca del rombo y conduce un Captur personalizado con el techo de color rosa.



ATENTOS A... 10/09/16

El nuevo Kia Niro es el vehículo oficial del festival de música DCCODE, con el que la marca colabora desde 2013. Kia sorteó previamente entradas dobles para asistir a este evento y una entrada VIP, que daba acceso a mantener un encuentro con la banda principal.





CON 22 AÑOS SE CONVIRTIÓ EN EL TERCER DEBUTANTE MÁS JOVEN EN LA F-1. Y DESDE ESE DÍA CAMBIÓ LA HISTORIA DE ESTE DEPORTE



El día que una estrella rompió el universo de la Fórmula 1

El pasado 25 de agosto se cumplió el vigesimoquinto aniversario de la llegada de Michael Schumacher a la Fórmula 1, uno de los debuts más sonados en la historia de este deporte. Hoy, desgraciadamente, el piloto alemán ni siquiera podrá recordarlo.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Eddie Jordan preguntó a Willy Webber si su joven piloto, Michael Schumacher, había estado antes en Spa ante un posible debut en la Fórmula 1 en el trazado belga. Aquel no dudó en contestar afirmativamente. No mintió, pero tampoco dijo toda la verdad. Schumacher había sido un mero espectador, nunca había rodado antes como piloto. Por ello, al llegar al circuito belga, Schumacher sacó una bicicleta plegable del maletero de su Mercedes para conocerlo a pe-

dales. Ni siquiera en un coche de alquiler.

Y así, el 25 de agosto de 1991, quien luego se convertiría en el mejor palmarés en la historia de la Fórmula 1, protagonizó uno de los debuts más sonados en la historia de este deporte, anticipando el futuro espléndido que luego cuajaría hasta su retirada en 2012. Desgraciadamente, la tragedia golpeó a un Schumacher que no puede en el presente recordar aquella fecha.

Una pelea entre otro piloto y un taxista anticipó lo que hubiera llegado tarde o temprano de otra forma. Unos

meses antes de aquella famosa fecha, el belga Bertrand Gachot vació un bote de gas a un taxista londinense, Eric Court. Cuando llegó la condena judicial en vísperas del Gran Premio de Bélgica, el piloto local tuvo desgracia por partida doble: perdía la oportunidad de correr ante su público, y tuvo que ingresar en la cárcel. Eddie Jordan tuvo que buscar un sustituto a toda prisa. Fue la puerta de entrada para un jovencísimo Schumacher, por entonces con 22 años, quien se iba a convertir en el cuarto debutante más joven de la historia.

«Necesitaba reemplazarle», recordaría más tarde el propio Jordan. Había un joven piloto que corría en prototipos del que no sabía a nada, «pero su manager me presionaba muchísimo, así que llegué a un acuerdo para correr con él en Spa, y les cobré 150.000 dólares». Para Jordan aquella historia fue tanto una gran oportunidad como una increíble ocasión perdida.

Schumacher acudió antes a Silverstone para tomar contacto con el Jordan, 20 vueltas que se convirtieron en leyenda dentro del equipo y luego de la Fórmula 1. Nunca había pilo-



◀ Sin haber pilotado nunca un Fórmula 1, Eddie Jordan lo puso a los mandos de uno de sus coches y le cobró 150.000 dólares que pagó Mercedes, marca para la que corría Schumacher en Sport Prototipos. El alemán asombró en entrenamientos, pero su coche no aguantó ni una vuelta. A partir de ahí la torpeza de Jordan dejó que Schumacher fuera fichado por Briatore para Benetton. Y ahí comenzó su leyenda.

tado un monopla de la categoría. De la Fórmula 3 pasó a los prototipos, en el equipo oficial de Mercedes. Las carreras del Mundial de Resistencia y la disciplina del fabricante alemán le habían educado para competir al más alto nivel.

En 1989, Mercedes eligió a los tres mejores pilotos de la Fórmula 3 alemana para su programa del Mundial de Sport Prototipos, con la mente puesta en la Fórmula 1. Karl Wendlinger, Heinz Harald Frentzen y Michael Schumacher fueron los escogidos. En 1990 y 1991 Schumacher «aprendió en un año lo que otros en tres o cuatro», señalaba el por entonces el director deportivo de Mercedes, Jochen Neerspach, «vimos que era algo más que un buen piloto. Era realmente sobresaliente».

Pero un Fórmula 1 era otro tema. Para empezar, en Jordan le pidieron que cuidara el motor, porque iba a ser el mismo que utilizar en Spa. Schumacher comenzó tranquilo. A las tres vueltas, le tuvieron que parar. Iba demasiado rápido. «Bueno, las tres primeras vueltas fueron bastante impresionantes, pero después se hizo algo normal. Era algo especial, seguro, pero no exageradamente. Te podías acostumbrar rápido, y lo hice».

Jordan también había trabajado antes con Ayrton Senna en la Fórmula 3. «Era igual que Senna, pero un poco más contenido al demostrarlo», recordaría después el propio Jordan, «lo que ambos compartían era una confianza absoluta en ellos mismos. Pero ninguno era un fanfarrón. No trataban a la gente de forma condescendiente, aunque había un cierto punto de arrogancia en ambos».

Su compañero Andrea de Cesaris se limitó a indicarle cuál era la marcha de cada curva, como contaba después el propio Schumacher. Con esa información y el paseo



«UN GANADOR, LO TENÍA TODO» ASÍ DEFINE A MICHAEL SCHUMACHER MARK GALLAGHER, MIEMBRO DE JORDAN EN SU DEBUT EN 1991



MICHAEL SCHUMACHER, SUS MEJORES CARRERAS

306 carreras, 7 títulos mundiales, 91 victorias... las cifras de Schumacher en la F-1 no admiten comparación. Pero estas pueden ser sus 10 mejores carreras.



1.- G. P. ESPAÑA, 1996. FERRARI

El Ferrari de aquella temporada poco tenía que hacer frente a los Williams. Pero bajo el impresionante diluvio que cayó sobre Montmeló dobló a todos hasta la tercera posición, y ganó con 45 segundos de ventaja sobre el segundo clasificado. Jean Todt, reconocería después, no daba crédito a lo que había visto.



2.- G. P. BÉLGICA 1995. BENETTON RENAULT

Schumacher remontó desde la decimosexta posición de parrilla tras un accidente en los entrenamientos. Luchando con Hill por la victoria, se salió de la pista, volvió a boxes, y remontó en condiciones cambiantes de pista hasta lograr la victoria.



3.- G. P. HUNGRÍA 1998. FERRARI

Schumacher arrebató una increíble victoria a los dos pilotos de McLaren –Hakkinen y Coulthard– con una larga secuencia de vueltas de clasificación necesarias para hacer funcionar la estrategia que Ross Brawn improvisó sobre la marcha.



4.- G. P. BÉLGICA 1992. BENETTON FORD

Un año después de su debut, y en condiciones de agua, logró su primera victoria en Fórmula 1 con Benetton. Fue el único triunfo que no conseguían ni Williams ni McLaren en aquella temporada.



5.- G. P. FRANCIA 2004. FERRARI

Gracias a un cambio de estrategia sobre la marcha, Schumacher robó la cartera a Renault y Fernando Alonso. Con cuatro paradas en boxes, el alemán logró mantener un ritmo infernal para lograr una victoria que parecía destinada al piloto español.



6.- G. P. ESPAÑA 1994. BENETTON FORD

Una carrera que no terminó en victoria, pero la segunda posición fue lograda con la quinta velocidad engranada y bloqueada después de que el piloto alemán dominara gran parte de la prueba y tuviera que parar también en boxes en estas condiciones. En un trazado como Montmeló, toda una proeza.



7.- G. P. MÓNACO 1997. FERRARI

Aunque Mónaco fue también escenario de su polémica maniobra de 2006, parando el coche en los entrenamientos para evitar que sus rivales pudieran mejorar su tiempo, en aquella edición de 1997 aplastó a sus rivales con casi un minuto de ventaja sobre el segundo clasificado.



8.- G. P. JAPÓN 2000. FERRARI

A pesar de sus problemas al comienzo de la carrera, consiguió remontar con una agresiva estrategia y arrebató a Mika Hakkinen la victoria y, con ello, lograr su primer título para Ferrari, el primero de pilotos desde 1979.



9.- G. P. SAN MARINO 2003. FERRARI

Schumacher ganaba en Imola pocas horas después de fallecer su madre. La noche anterior, tanto su hermano Ralf como el piloto alemán se habían despedido de ella en un hospital de Colonia.



10.- G. P. BÉLGICA 1997. FERRARI

No salía en primera posición (fue tercero en entrenamientos), pero bajo la lluvia remontó hasta lograr el liderato de la prueba. Y sacó 40 segundos al segundo clasificado en solo cinco vueltas.

en bici como todo bagaje salió a la pista. Desde el primer momento su rendimiento fue impactante. En la primera sesión de libres rodó siempre entre los diez primeros. El sábado lideró buena parte de la sesión de libres, con sus tiempos siempre en el 1.52. En los clasificatorios bajaría a 1.51. «Si hubiera podido dar la segunda vuelta, hubiera bajado a 1.50», declararía posteriormente, porque su vuelta anterior «no fue suficientemente buena, iba tranquilo, intentando asegurar el tiempo para clasificarme, y en la siguiente podía haber arriesgado más...», pero no pudo completarla por incidencias de otros monoplazas.

Con todo, su mejor tiempo le permitió salir séptimo tras la descalificación del italiano Riccardo Patrese. Su compañero Andrea de Cesaris quedó a siete décimas. Y todo el mundo anonadado, el italia-



▲ Tras su debut con Jordan, Michael Schumacher fue captado por Benetton, por Flavio Briatore (en la foto de la derecha). Allí coincidió con un jovencísimo Ross Brawn, a la izquierda junto al alemán.



▲ En Ferrari junto a Jean Todt devolvió a la Scuderia a lo más alto. A la izquierda con Todt y Ecclestone. En la foto de la derecha escucha a Giovanni Agnelli en presencia de Luca Cordero de Montezemolo.

no el primero de todos. En la reunión del equipo tras los entrenamientos, el italiano se quejaba de una zona donde un bache desequilibraba el comportamiento del monoplaza. «Al llegar, pisaba a fondo, y no tenía ningún problema», explicaría el piloto alemán, restándole importancia al tema. También reconoció que había esperado más potencia y eficacia de los frenos de carbono de un Fórmula 1...

El impacto del debut de

Schumacher fue extraordinario. Y pudo haber sido incluso más impactante si Eddie Jordan no hubiera cometido el primero de los dos grandes errores con el piloto alemán. Ese fallo fue no haber sustituido el embrague antes de la carrera, a petición del propio Schumacher. El Jordan-Ford 191 no completó siquiera la primera vuelta. Pero el magnífico rendimiento del monoplaza permitió a De Cesaris remontar hasta

la segunda posición. Cuando estaba alcanzando a Ayrton Senna, su coche sufrió una avería mecánica y hubo de abandonar ¿Qué hubiera ocurrido si Schumacher hubiera completado aquella famosa carrera?

Flavio Briatore y Tom Walkinshaw no necesitaron la respuesta. Entonces se confirmó que Jordan había cometido su segundo gran error. Porque los responsables de Benetton se lanzaron en picado

a por Schumacher. El irlandés solo había hecho firmar al piloto alemán una carta de intenciones. No había un contrato formal. Para la siguiente carrera, el G.P. de Italia, el brasileño Roberto Moreno recibió una generosa 'patada' para salir de Benetton con medio millón de dólares de compensación que luego se gastaría corriendo con el propio Jordan.

Así comenzó a forjarse el mejor palmarés de la histo-

ria de la Fórmula 1. De 306 carreras en las que compitió, ganó 91, se subió al podio 155 veces, logró 68 poles y 77 vueltas rápidas, con siete títulos mundiales. Tras su primera retirada llegó incluso a competir en dos ruedas para mitigar su espíritu competitivo. Volvió a la Fórmula 1 con Mercedes en 2010, el fabricante que pagó los 150.000 dólares a Jordan para su debut, cerrando un círculo que se abrió en 1991. Mercedes fi-

chó a sus jóvenes pilotos para un hipotético salto a la Fórmula 1 que se demoró casi dos décadas.

Dos décadas en las que Schumacher vivió al límite en la Fórmula 1. Por desgracia, y ya retirado definitivamente, un 29 de diciembre de 2013 sufrió aquel trágico accidente de esquí en los Alpes franceses. Desde entonces, Michael Schumacher vive, aunque en el recuerdo de todos.

Y nada mejor para ilustrar-

lo que algunas de las palabras que recientemente le dedicaba Mark Gallagher, uno de los miembros del equipo Jordan en aquellas míticas fechas de 1991. «Un líder natural que sabía cómo inspirar a los que le rodeaban», «una ética de trabajo que significaba pasar horas y horas en los detalles técnicos con sus ingenieros, buscando mejoras mínimas». Gallagher también recordaba cómo «llevó a otro nivel la preparación física, o su profesionalismo con los patrocinadores». También hablaba del «hombre de familia, de su apoyo a causas humanitarias como embajador de la UNESCO, de cómo fue el mayor donante privado tras el tsunami en Asia»...

Y, sobre todo, la sentencia final que resumía su carrera: «en pocas palabras, cuando se trataba de entender qué era lo necesario para ser un ganador, el lo tenía todo».

LOS CINCO GRANDES MERCADOS EN JULIO



Francia y Alemania protagonizan la caída

En el séptimo mes del año, la caída de las matriculaciones en Francia y Alemania, la estabilidad de Reino Unido, tras la excepcional demanda de 2015 y la continua caída del canal de particulares, y la tímida subida de España e Italia (ver gráfico) han llevado al conjunto de los cinco grandes mercados europeos a retroceder un 2 por ciento, cortando la racha de subidas sucesivas que se inició hace 15 meses. Son datos de Jato Dynamics, que considera puntual un cambio de tendencia propiciado por los dos días laborables menos en julio de este año con respecto a ese mes de 2015.

Son datos de los cinco principales mercados europeos que marcan la tendencia de las ventas en toda Europa, que han caído también un 2,3 por ciento en julio, lo que supone poner fin a 34 meses de continuos crecimientos, pues la última vez que las ventas en el continente cayeron fue en agosto de 2013.

Pese a esa la desaceleración en julio en los cinco mercados principales, los 6.773.200 de unidades matriculadas superan un 7 por ciento la suma de los siete primeros meses del ejercicio pasado.

Entre los 20 fabricantes que más venden, el descenso afecta, con retrocesos de dos dígitos a Citroën (16,5 %), Volkswagen (13,9 %) y Skoda (10,8 %), anotándose también la marca alemana —que se mantiene como la más vendida en Europa—, la mayor caída de cuota de mercado (pasa del 13,2 % de 2015 al 11,6 % de 2016). Según el analista de Global Automotive en Jato Dynamics, Felipe

► Matriculaciones en los cinco grandes mercados

Marca	Unidades	% 2016/2015	Modelo	Unidades	% 2016/2015
Volkswagen	97.145	-13,9	VW Golf	25.466	-24,3
Ford	64.427	-0,1	VW Polo	17.892	-7,4
Opel	57.448	+2,1	Ford Fiesta	17.394	-0,9
Audi	52.343	-3,5	Opel Corsa	15.091	+12,2
Renault	51.313	-1,0	Renault Clio	14.390	-13,1
Mercedes	51.264	+2,8	Opel Astra	14.152	+16,7
Fiat	50.007	+3,4	Peugeot 208	13.822	+1,0
Peugeot	49.154	-9,0	Fiat Panda	13.460	-5,0
BMW	42.768	+3,1	Nissan Qashqai	13.161	-4,9
Citroën	32.602	-16,5	Ford Focus	12.467	-17,1
Nissan	29.530	-6,5	Dacia Sandero	12.267	+27,0
Toyota	26.398	-2,7	Audi A3/S3/RS3	11.235	+10,4
Hyundai	26.358	+4,8	Mercedes C	11.189	-9,3
Dacia	25.360	+12,5	VW Passat	10.905	-29,2
Skoda	25.117	-10,8	Peugeot 308	10.829	-13,7
Kia	24.304	+12,9	Fiat 500	10.498	-9,8
Seat	21.316	-3,2	Peugeot 2008	10.432	+4,2
Mini	12.012	+9,7	Opel Mokka	10.073	-2,2
Mazda	10.900	+0,4	VW Tiguan	9.915	-14,1
Volvo	10.495	+5,8	Renault Captur	9.867	-7,4

Muñoz, al retroceso de las ventas que tradicionalmente precede al verano, en VW se une el efecto del fraude de las emisiones, que se empieza a sentir en Europa.

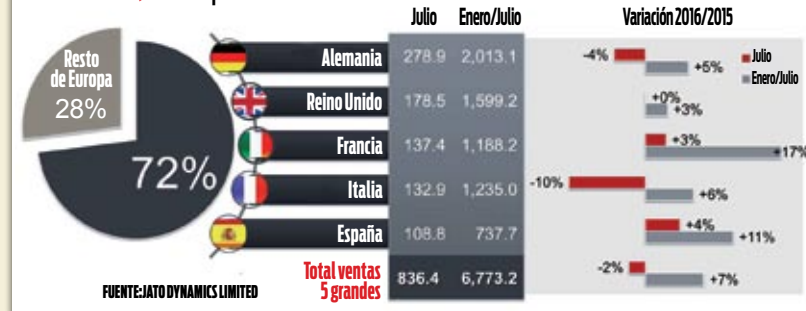
Entre las marcas que más progresan en el mes de julio, destacan las subidas de Kia y Dacia, las únicas entre las 20 primeras con incrementos de dos dígitos, especialmente por la buena acogida de Sandero y Sportage, respectivamente. También destacan los resultados obtenidos por Land Rover, apoyados por la buena acogida del actualizado Evoque, e Infiniti, por registrar el mayor

incremento (+233 %), coincidiendo con las ventas de su modelo Q30.

Un repaso al comportamiento de los mercados por segmentos deja claro el interés por los SUV, que acaparan en julio más de una cuarta parte de las ventas (25,8 %), frente a la caída de los segmentos tradicionales, especialmente lujo, utilitarios y monovolumen. Mientras que por modelos, el VW Golf, más vulnerable que nunca, continúa su reinado como el favorito de los europeos, aunque el gran triunfo del mes es para el Dacia Sandero, con un crecimiento en volumen del

27 %, que lo coloca al undécimo lugar del ranking (ver cuadro). Por su parte, el Nissan Qashqai vuelve a ser el SUV más vendido, tras pasar algunos meses detrás del Captur, modelo que en julio de 2016 se ha visto superado por el Opel Mokka y el nuevo VW Tiguan.

► Reparto de ventas



Con acabado y equipamiento más deportivo

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

AUDI Q2 Edition #1, más offroad y más deportivo

Las entregas se iniciarán a finales de otoño, pero ya se puede pedir la versión más deportiva del nuevo SUV compacto de la marca de los cuatro aros. Se trata del Edition #1, que estará disponible en las tres variantes mecánicas de la gama (1.4 TFSI COD, con cambio manual y S tronic y 1.6 TDI) y un único color: color gris quantum, que resaltan los detalles en negro y gris Manhattan exclusivos de esta edición, que cuenta con el equipamiento S line, llantas de 19 pulgadas Audi Sport y el paquete de perso-

nalización 'exclusive titanium black'. Tampoco falta una mejora en la dotación de serie, que se concreta en luces LED tanto delante como detrás, asientos deportivos regulables en altura, volante multifunción forrado en piel, también deportivo, guardacuerpos de aluminio iluminados en los umbrales de las puertas y guías Led en panel de instrumentos y consola central.

CITROËN SpaceTourer: se admiten pedidos

Tres longitudes, cuatro acabados, cuatro motores diésel de última generación y cambio manual o automático configuran la gama del polivalente comercial de Citroën, que puede acoger hasta 9 pasajeros, ofrece un alto nivel de confort, gran modularidad y un maletero de 2.932 litros, en configuración de 5 plazas. Con un precio de partida de 24.515 euros, destacan sus consumos y emisiones, al mejor nivel de la categoría, como ponen de manifiesto los 5,2 l/100 km y los 137 g/km de CO₂, que colocan la versión equipada con el BlueHDi 115 S&S con cambio manual de 6 velocidades como referencia en el segmento. Incorpora puertas deslizantes manos libres y luneta de portón practicable, así como una amplia gama de tecnología útil para el conductor, como el 'head up display', el reconocimiento de señales de tráfico con indicación de velocidad máxima o el Citroën Connect Nav, el navegador con reconocimiento vocal, que informa sobre la situación del tráfico en tiempo real. También dispone de 'Active Safety Brake', que activa el frenado de emergencia ante riesgo inminente de colisión, faros

PRECIOS	PVP	PVP**
XS BlueHDi 95 S&S ETG6 Business	24.515 €	uso profesional*
XS BlueHDi 115 S&S 6v Business	24.700 €	
XS BlueHDi 150 S&S 6v Business	26.420 €	
M BlueHDi 115 S&S 6v Business	24.995 €	
M BlueHDi 150 S&S 6v Business	26.720 €	
M BlueHDi 180 S&S EAT6 Business	29.420 €	
M BlueHDi 180 S&S EAT6 Business Lounge	34.970 €	
Talla XL BlueHDi 115 S&S 6v Business	25.370 €	
XL BlueHDi 150 S&S 6v Business	27.100 €	
XL BlueHDi 180 S&S EAT6 Business	29.800 €	
XL BlueHDi 180 S&S EAT6 Business Lounge	35.350 €	
XS BlueHDi 150 S&S 6v Feel	30.614 €	
XS BlueHDi 180 S&S EAT6 Feel	33.421 €	
M BlueHDi 115 S&S 6v Feel	29.129 €	
M BlueHDi 150 S&S 6v Feel	30.921 €	
M BlueHDi 180 S&S EAT6 Feel	33.728 €	
M BlueHDi 180 S&S EAT6 Shine	39.227 €	
XL BlueHDi 180 S&S EAT6 Feel	34.121 €	
XL BlueHDi 180 S&S EAT6 Shine	39.619 €	

inteligentes Smartbeam, que regulan el cambio de luces de carretera a cruce, cámara de visión 180° 'Top Rear Vision' y el indicador de descanso recomendado 'Coffee Break Alert'.

Desde 24.515 € para uso comercial



HELLA



CON EL AIRE EN PERFECTO ESTADO

La multinacional alemana alerta sobre los pequeños indicios que dan la pista de que algo falla en el aire acondicionado del vehículo. Empezando por una refrigeración insuficiente, las luces de alarma también se deberán encender ante el aumento del consumo de combustible, los ruidos al encenderlo sobrepasen el umbral normal, se empañen los cristales o proliferen los malos olores. Son síntomas de que el compresor se pone en marcha muy a menudo y durante más tiempo, hay un ventilador deteriorado y obstruido, se ha producido un fallo del climatizador o el filtro del habitáculo está sucio o excesivamente viejo. Cuando se aprecia alguno de esos problemas, Hella aconseja revisar el sistema de inmediato para evitar daños mayores, como también aconseja aparcar a la sombra en días calurosos, abrir las puertas antes de subir al vehículo, encender a potencia máxima aire y ventilador del habitáculo y abrir las ventanilla y el techo solar durante los primeros minutos. Recuerda que la temperatura del habitáculo no debería bajar de los 22° C y que ponerlo una vez a la semana en invierno ayuda a un correcto funcionamiento.





TOYOTA

Proace Furgón llega al mercado español

Compact y Medio (L1), dos tamaños de batalla y dos niveles de equipamiento integran la oferta inicial del Proace Furgón, disponible en la red de concesionarios de Toyota desde 16.125 euros, aplicado el descuento programado para unidades de uso comercial (de 6.429 a 8.047 euros), que también pueden contar con los programas de financiación 'Pay per Lease' y

'Toyota Renting Plus'. A la espera de la llegada del Proace Furgón Largo, la variante de mayor tamaño, y el Proace Verso, de hasta 9 plazas, hay cuatro opciones diésel para elegir, de entre 95 y 150 caballos, con consumos medios y emisiones contenidas; en unas semanas la oferta crecerá con el 2.0 D de 174 caballos, el único asociado a la transmisión automática

de seis marchas. Puertas laterales correderas eléctricas a ambos lados, tres asientos, el nuevo sistema de carga inteligente 'Smart Cargo' o el Tracción Select, que mejora la capacidad todoterreno al adaptar el funcionamiento del control de tracción, son elementos que puede equipar este comercial ligero de Toyota. Además, el Proace Furgón será el primero de la

gama Toyota en contar con 'Pro-Business', el sistema telemático que se lanzará en los próximos meses destinado a ayudar a reducir el mantenimiento de las flotas, dado que permitirá acceder a la ubicación del vehículo mediante GPS, gestionar carburante y kilometraje, recibir alertas de revisiones, conocer datos de trayectos privados y profesionales y analizar estilos de conducción.

PRECIOS FURGON USO COMERCIAL

	PVP	Descuento
COMPACT 1.6D 95 CV BUSINESS	22.554€	6.429€
COMPACT 1.6D 95 CV COMFORT	23.190€	6.615€
MEDIO (L1) 1.6D 95 CV BUSINESS	23.041€	6.571€
MEDIO (L1) 1.6D 95 CV COMFORT	23.678€	6.752€
COMPACT 1.6D 115 CV BUSINESS	24.124€	6.884€
COMPACT 1.6D 115 CV COMFORT	24.760€	7.065€
MEDIO (L1) 1.6D 115 CV BUSINESS	24.612€	7.022€
MEDIO (L1) 1.6D 115 CV COMFORT	25.248€	7.208€
MEDIO (L1) 2.0D 122 CV BUSINESS CARGA +	25.620€	7.315€
MEDIO (L1) 2.0D 122 CV COMFORT CARGA +	26.256€	7.501€
MEDIO (L1) 2.0D 150 CV COMFORT TTS	28.223€	8.074€

USADOS

Más viejos y sin garantía

El mercado de segunda mano sigue marcado por las unidades más antiguas, más baratas, según Ancove, la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos, que resalta el repunte del 1,32 % en la venta de coches de más de 10 años en julio, copando el 53,3 % del total de ventas de usados ese mes. Por contra, las transferencias por debajo de esa edad bajaron el 6,35 %, propiciando una caída general de las ventas de usados del 2,4 % (153.118 vehículos), respecto a julio de 2015. Descenso que muestra la ligazón en los comportamientos de los mercados de ocasión y nuevo, dado que las

compras de coches nuevos por particulares subieron el 5,4 % en julio, impulsadas por el final del PIVE; panorama que lleva a Ancove a seguir reclamando un plan de achatarramiento que incluya unidades de segunda mano. En ese intento de reducir los 12 años de media del parque automovilístico español, la asociación propone ayudas moduladas de Gobierno y vendedores en función de la edad del coche a achatarrar.

En cuanto a los modelos más demandados en julio, Seat Ibiza (5.151 unidades), VW Golf (4.522) y Renault Mégane (4.421) copan las primeras posiciones en el mes y en el acumulado, con Madrid a la cabeza (19.232 operaciones) en el cómputo mensual, seguida de Barcelona (16.429) y Valencia (6.630).

Por su parte, la última encuesta del Observa-

torio Ducit-RACE, coloca en más del 60 % las ventas de VO que se realizan entre particulares. Añadiendo que el 18 % de los compradores sufre una avería durante el primer año, estando en garantía. Sin embargo, solo en la mitad de los casos en que se produjo un problema el vendedor se hizo cargo de la reparación, puesto que gran parte no cumple con la garantía mecánica que establece la ley.



DEALERBEST TE PROPONE EL 'CONCESIONARIO VERDE'

La preocupación por el medio ambiente y la necesidad de encontrar recursos alternativos para las fuentes de energía actuales están cada vez más presentes en nuestro día a día y en la sociedad. En la cumbre del clima de París (COP21) hubo por fin un acuerdo global sobre la responsabilidad del hombre

en el cambio climático, y se hizo un llamamiento a fomentar y privilegiar a nivel mundial las inversiones en la reducción de las emisiones de CO₂. Por otra parte, según la Organización Mundial de la Salud, si el medio ambiente fuera más saludable, cada año se podrían evitar hasta 13 millones de muertes. Esta es sólo una de las advertencias que la OMS nos envía para concienciarnos sobre la importancia de salvar la salud de nuestro planeta. Es

por ello que en **dealerBest** queremos aportar nuestro granito de arena a la causa medioambiental y queremos apostar por el desarrollo sostenible y la economía baja en carbono, que se convertirán en motor económico de las próximas décadas, con la propuesta de un Concesionario verde.

¿Cómo definimos en **dealerBest** el 'Concesionario verde'? El 'Concesionario verde' es un concesionario Sostenible, Consciente, Concienciado

y Eléctrico, con el fin de hacer de cada concesión una estación de reducción, reciclaje y reutilización de recursos. De esta manera integramos nuestros servicios con las campañas de vehículos de bajo consumo y emisiones, híbridos, eléctricos, etc. En definitiva el producto, el lugar de venta, el vendedor y el fabricante apuntan desde

ya en la misma dirección. Una dirección hacia la sostenibilidad que se traduce en ahorro y rentabilidad a corto, medio y largo plazo. Con este nuevo concepto de concesionario haremos hincapié en la contratación de energía verde, la generación de energía para autoconsumo a partir de energías renovables,



la reducción del consumo de energía con medidas adaptadas a cada concesión, además de fomentar el uso del vehículo eléctrico mediante las infraestructuras más rentables. Por otra parte también estarán dentro de nuestras tareas la reducción y el reciclaje de los residuos, además de la formación, que nos ayudará a fomentar conocimientos, hábitos y comportamientos que favorecen la efectividad de todo lo anterior.

Pero no todo el beneficio está en la ética de nuestra concesión. Ser sostenible, aparte de evidenciar una visión de presente y de futuro, es económicamente rentable. Si hablamos de la inversión económica, ésta no debería ser un obstáculo ya que hemos estimado que la suma de ahorros y subvenciones es mayor que la inversión. Sobre todo si, con una óptima gestión de las ayudas económicas, gracias a la experiencia de

dealerBest en el sector, se puede cubrir en casos concretos hasta un 70% (datos de un caso real) de la inversión total. Los casi 30 años de experiencia en el sector del automóvil de **dealerBest** hacen que apostemos firmemente por este nuevo proyecto de 'Concesionario verde'. Y es que la suma de todas las acciones que conforman el proyecto del 'Concesionario verde' puede llegar a significar un

ahorro económico del 45% y un ahorro de energía del 30% (datos de un caso real), aparte de una sonrisa, o al menos un guiño de ojo, del planeta. Así pues, con el 'Concesionario verde' no solo ganan los concesionarios. Ganan los clientes, gana el medio ambiente, gana nuestro legado para las próximas generaciones y en consecuencia, ganamos todos. ¿Quieres ser parte del cambio?



DEALERBEST

¿Cumplimos ya con la nueva Directiva Europea sobre Eficiencia Energética?

El día 12 de noviembre de 2016 vencerá el plazo de los 9 meses que han tenido las empresas para aplicar la nueva Directiva Europea sobre Eficiencia Energética, y como lo exige el Real Decreto 56/2016, para someterse a una auditoría energética. A continuación recogemos los puntos más importantes de esta normativa para las empresas y os recordamos algunas de sus implicaciones.

¿Cuáles son las obligaciones para las empresas?

Este real decreto obliga a todas las empresas que no sean PYMES a realizar una auditoría

energética, siempre y cuando no hayan realizado previamente una en los últimos cuatro años. Desde la fecha de la primera auditoría energética deberán repetirse cada 4 años. Una empresa grande es considerada una compañía que emplea por lo menos 250 personas o aquellas empresas que superen un volumen de negocio de 50 millones de euros y cuyo balance general exceda los 43 millones de euros.

¿Qué es una auditoría energética?

Las auditorías energéticas son la principal herramienta para

saber cómo, cuándo y dónde consumimos energía y por el hecho de realizarse de forma distinta según los ámbitos, las empresas y los países, requieren de una normalización que permita hacer comparables los resultados obtenidos.

¿Qué ocurre si no se cumple con ella?

Se ha establecido un régimen sancionador para el incumplimiento de esta normativa. Las sanciones económicas varían en función de su gravedad (leves, graves y muy graves) y van desde los 300 a los 60.000€, pudiendo incrementarse hasta 100.000€ en caso de perjuicio para terceros, para las Administraciones Públicas o para el medio ambiente, o lucro para el infractor.

El objetivo de este Real Decreto es el de impulsar el ahorro y la eficiencia energética, reducir las emisiones de gases contaminantes y optimizar equipos o sistemas consumidores de energía.

¿Quién nos puede auditar?

Personal con la formación técnica en energía adecuada según regula el propio decreto. Desde **dealerBest** contamos con profesionales con dicha cualificación que, más allá de realizar una auditoría para el cumplimiento de la normativa, desarrollarán un documento que significará un guión para la obtención de ahorro mediante medidas de eficiencia energética

PEUGEOT

LA VIDA MÁS FACIL CON MYPEUGEOT

Como si de un asistente personal se tratara, la nueva aplicación MyPeugeot avisa de las revisiones del coche, indica el consumo, recuerda los trayectos realizados, adelanta consejos de mantenimiento y ayuda a encontrar el punto de venta o el servicio oficial Peugeot más cercano, así como dónde se ha aparcado el vehículo. Disponible para iPhone y Android es gratuita y actúa en tiempo real y desde cualquier lugar.



ASISTENCIAS RACE

MÁS AVERÍAS ESTE VERANO

El calor, la falta de mantenimiento, un parque automovilístico envejecido y el esfuerzo a que se somete al vehículo son las causas del incremento de las asistencias realizadas por el Real Automóvil Club de España (RACE) en lo que llevamos de verano. Con una media de más de 2.000 averías mecánicas al día, las intervenciones han subido el 1,2 por ciento sobre el mismo periodo de 2015, con los fallos de batería y neumáticos como los más frecuentes, pese a ser evitables con revisiones periódicas y un buen mantenimiento. El RACE también indica que el barómetro de Averías por carretera, puesto en marcha en 2014, refleja un aumento de los problemas relacionados con el calor, el uso intensivo del vehículo y la falta de mantenimiento.





VENTAJAS DEL PROGRAMA MI BP?

Dónde se puede encontrar información sobre las ventajas del programa Mi BP?

RESPUESTA

Los usuarios interesados en conocer todas las ventajas del programa Mi BP pueden acceder a www.mibp.es. También pueden descargar la App Mi BP disponible en Google Play y Apple Store donde acceder a toda la información del programa Mi BP en cualquier momento y lugar.

CARACTERÍSTICAS DE LA FIBRA DE CARBONO

Antonio Barrios

Ya sé que la fibra de carbono es un material muy ligero y resistente, pero ¿me podrían explicar cómo se fabrica y sus características? Gracias

RESPUESTA

El material sintético reforzado con fibras de carbono (CFRP) es robusto, sumamente resistente y muy ligero. En aeronáutica este tipo de material se emplea desde hace más de 30 años, mientras que en la industria del automóvil comenzó a usarse en la década de los 80, principalmente en vehículos de competición y superdeportivos debido a su elevado coste de producción.

La fibra de carbono es claramente superior a materiales como el acero o el aluminio. En un Fórmula 1 tienen que pasar duros test e



¿LA TECNOLOGÍA ADBLUE SE PUEDE AÑADIR DESPUÉS DE COMPRAR EL AUTOMÓVIL?

Justino Vázquez

Tengo una duda que me gustaría que me resolvieran. Últimamente compruebo que cada vez hay más modelos que incorporan aditivos de AdBlue, con el que mejoran las cifras de consumos y emisiones. Tengo un Mercedes Clase B 220 CDI y mi pregunta es si puedo montar esa tecnología en algún sitio, como ocurre con los depósitos de GLP. Muchas gracias

RESPUESTA

Efectivamente, la dura normativa en materia de emisiones vigente en la Unión Europea provoca que muchos modelos diésel incorporen la tecnología con soluciones de AdBlue, algo que se lleva haciendo ya durante años en los camiones que circulan por las carreteras del Viejo Continente.

La norma Euro 6 obliga a todos los vehículos diésel que se vendan en Europa a arrojar como mucho 80 mg de óxido de nitrógeno.

impactos de hasta 300 km/h. Y a la vez es un compuesto muy ligero. El peso de las fibras de carbono en estado puro es de 1,8 gramos por cada centímetro cúbico, por los 2,7 del aluminio o los 7,8 gramos del acero.

Una pieza de CFRP se compone en un 50 por ciento de fibra de carbono. El resto lo forman resinas y termoplásticos. La materia prima de la que deriva la fibra de carbono es una fibra sintética que se obtiene a partir del petróleo.

Por eso se hace imprescindible en ocasiones inyectar una solución de urea en el catalizador para rebajar esas emisiones.

Sin embargo, no lo podrás hacer en tu Clase B porque, al contrario de lo que ocurre con los depósitos de GLP (Gas Licuado del Petróleo), la transformación es más compleja porque se necesita un catalizador especial e ir acompañada de la correspondiente homologación. No merece la pena. Y una cosa más: no influye en el consumo, sólo en las emisiones.

Luego se calienta a temperaturas superiores a los 1.300 grados centígrados para obtener el compuesto final. La resistencia se obtiene porque en apenas unos centímetros cuadrados de superficie se pueden entretejer o mezclar varios cientos de miles de fibras de carbono. Modelos como el Alfa 4C o el BMW i3, este último eléctrico, son vehículos de producción que apuestan claramente por este tipo de tecnología en su construcción.

CONSULTAS RÁPIDAS

RUIDOS AL GIRAR

Alfonso Ruiz

Por las pistas que nos das ese ruido puede llegar de los palieres que unen las ruedas a la transmisión. Podría deberse a una rotura de una junta homocinética del palier, es decir, de las puntas de esas barras que transmiten el movimiento del motor a las ruedas. Son rodamientos llenos de bolas y cruceñas que están unidos a las ruedas. Puede que la avería se haya producido por la rotura o

desgaste de los guardapolvos que evitan que la suciedad llegue a los rodamientos. Comprueba que no se haya producido una pérdida de aceite y acude al taller lo antes posible, ya que si terminara de romperse, el vehículo quedaría totalmente inmovilizado y existe riesgo serio de sufrir un accidente.

INYECCIÓN DIRECTA E INDIRECTA

Pedro Gómez

Las diferencias son claras. En

un sistema de inyección directa los inyectores se encuentran después de las válvulas de admisión, dentro de la cámara de combustión. Con eso se consigue una mayor presión de inyección, se mejora la mezcla y, por lo tanto, la combustión es más eficaz. Cuando la inyección es indirecta, los inyectores están en el colector de admisión, antes de las válvulas correspondientes. Algunos motores más sofisticados son capaces de combinar los dos tipos de inyección.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS



¿APARCAR EN UN PASO DE PEATONES CONLLEVA LA PÉRDIDA DE PUNTOS DEL CARNÉ?

La respuesta a esta pregunta es no. Si bien en el inicio de la aplicación de la Ley reguladora del carné por puntos, este tipo de infracciones 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, siendo considerada grave. A este respecto, se debe recordar a todos los conductores que la parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo, o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

BUENA PREGUNTA

LOS MENORES DE 16 AÑOS DEBEN LLEVAR CASCO

Han multado a mi hijo de 12 años por montar en bici sin casco ¿Es esto posible?

RESPUESTA

Sí, con la entrada en vigor de la reforma de la Ley de Tráfico en el mes de mayo del año 2014, es obligatorio la utilización de casco para todos los ciclistas menores de 16 años. El uso del casco en menores de 16 años tendrá carácter obligatorio independientemente de la vía por la que circulen, con una sanción de 200 euros para aquellos que no cumplan con la norma que, en el caso de los menores, deberán ser sus tutores legales los responsables del pago de la multa.

Es importante conocer también que el Reglamento de Circulación establece expresamente la prohibición de circular por autopistas y autovías con bicicletas, no obstante, los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente.



200 EUROS DE MULTA Y PROBLEMA CON EL SEGURO

En unos días me caduca la ITV ¿A qué sanción me enfrente por conducir con la ITV caducada?

RESPUESTA

La multa por circular con un vehículo con la ITV caducada es de 200 €. En el caso de ser parado por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, al conductor se le retirará el permiso de circulación y se le entregará un documento para poder desplazarse hasta una estación de ITV en los 10 días siguientes. Además, en caso de sufrir un accidente, la compañía aseguradora del vehículo que circulaba con la ITV caducada podría no hacerse cargo del pago de los daños propios y aunque de los daños a terceros el seguro si se hiciera cargo, si se demuestra que el accidente podría haber sido evitado de tener pasada la ITV, la aseguradora podría reclamar esos gastos al tomador del seguro, el titular del vehículo y el conductor.

LOS LÍMITES DE VELOCIDAD DE UN TURISMO

He comprado un vehículo que anteriormente era mixto pero ahora es turismo ¿Cuáles son los límites de velocidad que debo cumplir?

RESPUESTA

Si se realizaron todas las comunicaciones al respecto del cambio sufrido en el vehículo, el mismo habría dejado de ser mixto para convertirse en un turismo, en cuyo caso, la velocidad que deberá respetar será la establecida para ese tipo de vehículos. Mientras que, si por el contrario, no se comunicó la modificación al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, siempre deberá respetarse el límite fijado para los vehículos mixtos, es decir, 100 kilómetros por hora en autopistas y autovías, 90 kilómetros por hora en vías con más de 1,5 metros de arcén asfaltado o más de un carril en alguno de los sentidos de la circulación y 80 kilómetros por hora en el resto de vías fuera de poblado.

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Los primeros kilómetros con el Opel Astra

El sucesor del Kadett, el Opel Astra, llegaba al mercado y nosotros nos poníamos a su volante. Cuatro carrocerías, tres motores... Sigue haciendo historia.

Nuestro corresponsal en Japón, Daniel Monteverde nos hablaba del desarrollo, el Opel Astra, 'el hijo del Kadett', era la gran novedad de la semana y la primera vez

ción cuando el airbag frontal aún no se había popularizado.



que nos poníamos al volante de un modelo que llegaba al mercado con cuatro carrocerías y tres motorizaciones diferentes.

También eran novedad los Porsche 968 que conducíamos por primera vez.

Y la prueba a fondo la protagonizaba un Audi de esos que te pintan una sonrisa. El Coupé S-2 con 220 caballos y tracción total permanente nos mara-

villaba por estabilidad y prestaciones.

El 'fuera de serie' eran, en realidad, los 'fuera de serie', pues reuníamos todos los coches de Franco, ahora a disposición de la Casa Real. Juntábamos en una foto histórica Rolls-Royce, Cadillac, Mercedes o Buick. Un elenco de modelos de un valor incalculable tanto históricamente como por su importancia en el sector.



LA PORTADA

Nº 407

FECHA

10-08-1991

HABLAMOS DE

El nuevo Opel Astra era la imagen predominante en nuestra portada de la semana, en la que también aparecían los nuevos Porsche 968, cuyo primer contacto publicábamos esta semana y las fotos espía de un Mercedes, el sucesor del 190.



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

Ford Escort a los 30.000 kilómetros: como nuevo

Nuestra prueba con el Escort llegaba a su fin. Lo desmontábamos y lo analizábamos para certificar las virtudes de un coche que conquistó a miles de conductores

Hay pocas dudas de que la marca que más pasiones desate en el mundo del automóvil es Ferrari. Y con los dos modelos que descubríamos en exclusiva eso iba a

seguir siendo así. Los futuros 348 y Testarossa habían sido cazados por nuestros espías en pleno rodaje.

Un imponente alemán, calificado como



'kaiser' era el protagonista de nuestra prueba a fondo. El Mercedes 600 SEL (18 millones de pesetas y 408 caballos extraídos de su motor V12, con un consumo medio de 16,5 litros) era un auténtico derroche de lujo y poderío.

Otra prueba, esta de más recorrido, era la que habíamos realizado al Ford Escort 1.6 CLX. Con él habíamos recorrido 30.000 kilómetros y tras desmontarlo

y analizarlo a fondo, el compacto de la marca del óvalo nos había sorprendido por su robustez, fiabilidad y calidad de acabado.

Y dábamos el adiós a uno de los hombres decisivos en la historia del automóvil en Japón y en el resto del mundo. Soichiro Honda, creador de la marca que lleva su nombre cuya filosofía de trabajo constante se resumía en una frase: «el éxito es un 99 por ciento de fracaso».



LA PORTADA

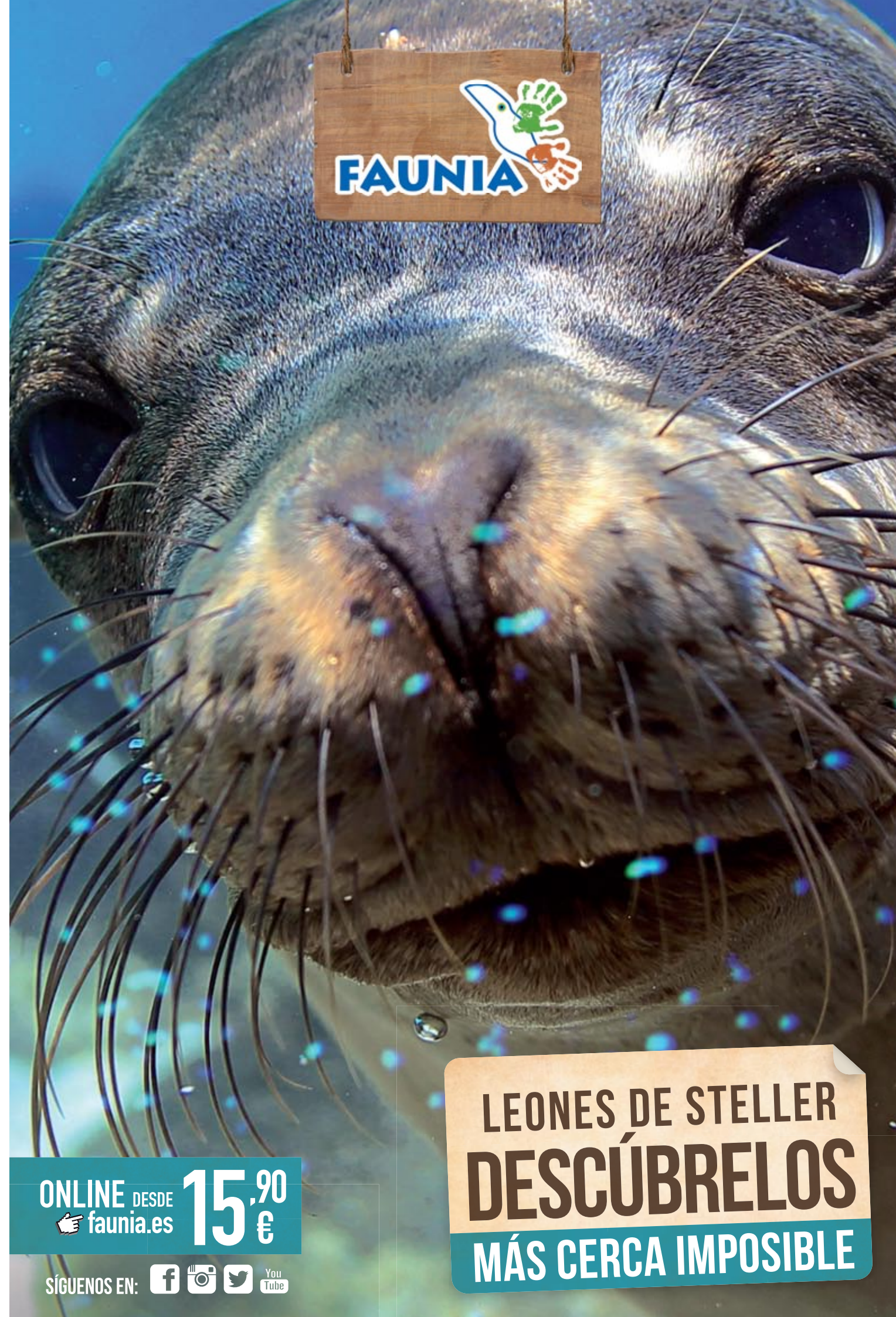
Nº 408

FECHA

17-08-1991

HABLAMOS DE

El imperial Mercedes 600 SEL era la gran imagen de nuestra portada de la semana, aderezada con algunas de sus características más sobresalientes. Junto a él, los nuevos Ferrari que descubríamos en exclusiva y el futuro Toyota Celica de rallies, que ya estaba en pruebas.



ONLINE DESDE **15,90 €**
faunia.es

SÍGUENOS EN:

LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE

— NUEVO SUV —
PEUGEOT 2008 GT LINE

— 150 UNIDADES NUMERADAS —

BY **CARLOS SAINZ**
LIMITED EDITION



NUEVO SUV
PEUGEOT 2008 GT LINE
1.2 PureTech 130cv / 95kW

- **BLANCO** NACARADO
- LLANTAS **FULL BLACK 17"**
- **TECHO CIELO**
- **NAVEGADOR**

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

Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,7 hasta 4,9. Emisiones de CO₂(g/km): desde 96 hasta 114.

Por fin puedes conducir un coche con la personalidad y carácter de todo un campeón del mundo. Entra ya en peugeot.es regístrate y reserva una de las 150 unidades del **NUEVO SUV PEUGEOT 2008 GT LINE Edición limitada CARLOS SAINZ**. **No pierdas esta oportunidad.**

PEUGEOT FINANCIAL SERVICES

NUEVO SUV PEUGEOT 2008 GT LINE

