

1,50
€

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.683 del 13 al 26 de septiembre de 2016

8 480002 030168 0.1683

Prueba

DS 4 CROSSBACK
1.6 BLUEHDI EAT6UN SUV
EXQUISITO

El curso arranca a lo bestia

Lo último

Peugeot
5008 ▶

Lo último

Audi A5
Sportback ▼

Lo último

Skoda
Kodiaq ▼

Lo último

Hyundai i30 ▶

DS Lo último
Performance
Line ▼

Al volante

Citroën C4
Picasso ▶Kia Optima
Sportswagon y PHEV ▼

Al volante



Exclusiva

SEAT ARONA

Así es el Ibiza todocamino

- ▶ Solo tracción delantera
- ▶ Consumo desde 3,5 l/100 km
- ▶ Estrena la plataforma MQB A0



NUEVO PEUGEOT TRAVELLER

POSIBILIDADES TAN GRANDES COMO TUS IDEAS



HEAD UP DISPLAY



GPS CONTROLADO POR VOZ



PUERTAS MOTORIZADAS

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

Gama Nuevo Peugeot Traveller: Consumo mixto (L/100 Km): desde 5,1 hasta 6,2. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 133 hasta 163.

Con el Nuevo Peugeot Traveller, con **plataforma de nueva generación** siempre estarás dispuesto a experimentar la aventura de viajar con los tuyos. Gracias a sus ocho asientos reales, su excepcional modularidad y su Wi-Fi integrado, todos disfrutarán del viaje con una comodidad que nunca antes habían sentido.

PEUGEOT **FINANCIAL SERVICES**

NUEVO PEUGEOT TRAVELLER



¿PARA QUÉ QUIERES UN COCHE SI NO ES PARA

DECLARARTE?



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Octavia

desde 14.950 €*

- > Radio MP3 con pantalla táctil
- > Sistema Bluetooth
- > Ordenador de a bordo
- > Tempomat
- > Maletero de 590L
- > ESC + 7 airbags

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Octavia Active 1.0 TSI 115 CV - 85 KW*. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida hasta el 30/09/2016 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC, un crédito mínimo de 14.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado ŠKODA Octavia Ambition con opcionales.

Consumo combinado de la gama Octavia: [3,5-6,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ de la gama Octavia: [90-149] g/km.

¿PARA QUÉ QUIERES
UN COCHE
SI NO ES PARA
VIVIRLO?

skoda.es

Al detalle



FÓRMULA 1: CUANTO PEOR, MEJOR

Ese parece ser el mensaje que envía el Gran Circo, con la compra por parte de Liberty Media de la empresa que gestiona el campeonato del mundo de F-1. Porque este es, posiblemente, uno de los peores momentos en el espectáculo de las carreras, más centradas en la generación de ingresos que en la competitividad. Lo demuestran datos como que en 1999 el negocio total de la Fórmula 1 ascendía a 300 millones de dólares, frente a los 1.600 de la actualidad. Lo que es de desear es que esta nueva empresa, no se centre solo en ganar dinero, sino en devolver el interés y la emoción a una categoría cada vez menos atractiva.



1 ALFA, DE RÉCORD

La guerra vuelve a Nürburgring, donde las marcas luchan por el récord en el 'Infierno verde'. Y el último, logrado por el Alfa Giulia Quadrifoglio, demuestra que la marca italiana vuelve con ganas al segmento de las berlinas deportivas. El Giulia de 510 caballo rebajó nada menos que en 7 segundos el tiempo del Porsche Panamera Turbo. Alfa Romeo ha vuelto.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Masada, 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

Hacer el agosto

Con el PIVE terminado y sin posibilidad de renovarlo mientras no haya gobierno, las ventas de coches en España vivieron el mejor agosto de los últimos años.

Pues sí. Mientras el marasmo político reinante invoca a la ruina que tenemos encima y anuncia el diluvio universal, va agosto y se convierte en el mejor mes en ventas de automóviles de los últimos ocho años. De hecho, se comercializaron 64.089 unidades, lo que significa un crecimiento del 14,6 por ciento respecto al mismo mes del año pasado. Resultado importante si consideramos que el Plan PIVE se agotó en julio y no ha podido ampliarse por estar el Gobierno en funciones. Aunque hay que destacar que algunas de las entregas de primeros de agosto formaban parte de las ayudas de finales de julio. De ahí que sea necesario esperar a las ventas de septiembre para conocer cómo afecta al mercado el final de los incentivos. Con todo, esta tendencia positiva en la adquisición de turismos y todoterrenos se explica porque el mejor comportamiento del consumo elevó las ventas de particulares un 12,5 por ciento, las de empresas en un 15,8 por ciento y la excelente temporada turística disparó las matriculaciones de las empresas de alquiler en un 42,2 por ciento.

Dentro de este panorama, merece la pena observar algunas de las tendencias actuales. Por ejemplo, los SUV o TT han crecido en agosto un 44 por ciento y en lo que va de año un 30 por ciento, lo

cual supone casi el 25 por ciento de las ventas totales. Los diésel siguen siendo los más vendidos y representan el 57,2 por ciento, mientras que los gasolina sumaron un 38,8 por ciento del total. En cuanto a los híbridos, las matriculaciones de los ocho meses transcurridos este año fueron de 19.234 vehículos y superan las ventas de todo 2015. En el caso de los eléctricos, entre enero y agosto alcanzaron un volumen de 2.942 unidades, lo que representa una subida del 98,25 por ciento, respecto a las entregas de 2015. Otro dato significativo es el crecimiento imparable de los comerciales ligeros, que después de tres años de continuo ascenso, amplían su progresión con un total de 113.007 vehículos y un 13 por ciento más respecto al ejercicio pasado. En resumen, las ventas del automóvil gozan de buena salud y la previsión de 1,2 millones de unidades para este año sigue vigente. Sólo una observación final. La ausencia de un

PIVE, producto de la situación política actual, puede representar un parón para la renovación de un parque obsoleto e inseguro. Especialmente si tenemos en cuenta que la desaparición de este plan supone que coches con más de 10 años vuelven a un mercado de usados que ya hoy representa el 55 por ciento de las ventas de V.O.

Las cifras de agosto se explican por el mejor comportamiento del consumo, que elevó las ventas de particulares un 12,5 por ciento, las de empresas en un 15,8 por ciento y la excelente temporada turística disparó las ventas a las empresas de alquiler en un 42,2 por ciento.

SUMARIO

Nº 1.663 · 13 al 26 septiembre de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

10.- QUÉ PASA CITROËN C-XPERIENCE CONCEPT

En París Citroën presentará un avance de su futuro buque insignia, una berlina de 4,85 metros de largo rodeada de lujo y confort

14.- EN PORTADA SEAT ARONA

El Ibiza todocamino se llamará Arona y ya conocemos muchos detalles de un modelo clave para la marca española.

20.- CUATRO RUEDAS AUDI A5 SPORTBACK

La nueva generación del A5 Sportback gana deportividad, es más amplia y ofrece cinco motores entre 190 y 286 CV, además de un S5 y un g-tron.

22.- DS PERFORMANCE

La marca DS presenta una nueva línea de acabado que combina el espíritu de 'gran turismo' con el refinamiento y la tecnología.

24.- HYUNDAI I30

La nueva generación del i30 quiere conquistar a todos los públicos, con unos planteamientos muy similares a los del VW Golf.

26.- PEUGEOT 5008

La nueva generación del 5008 cambia de estilo, es más amplio y aumenta el agrado de uso y la tecnología.

28.- LO ÚLTIMO SKODA KODIAK

El Skoda Kodiaq es el primer SUV grande de la marca. Llegará en primavera con cinco y siete plazas y motores de hasta 190 CV.

30.- CITROËN C4 PICASSO

El nuevo Citroën C4 Picasso aguanta el tipo por tecnología y versatilidad frente a los SUV.

32.- CITROËN ADVANCED CONFORT

Citroën revoluciona el concepto de bienestar a bordo con su programa Citroën Advanced Confort.

34.- KIA OPTIMA SPORTSWAGON Y PHEV

Kia aumenta la familia del

24



26



38



42



20



44



Optima con la variante familiar Sportswagon, el GT y el híbrido enchufable.

36.- TOYOTA PRO ACE

El nuevo Proace ofrece variantes Furgón y Verso. Las hemos conducido.

38.- CITROËN DS 4 CROSSBACK

El DS 4 Crossback saca músculo para coquetear con esa imagen crossover que tanto gusta.

42.- FORD FIESTA ST 200

Coincidiendo con los 40 años del Fiesta, la firma del óvalo lanza esta edición especial, que se convierte en el Fiesta más potente jamás fabricado.

44.- HYUNDAI I20 ACTIVE

El i20 Active con el motor de gasolina de tres cilindros y 120 caballos deja muy buen sabor de boca a cambio de un precio competitivo.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE AUDI CONNECTIVITY TECH DAY.

Audi nos ha desvelado las increíbles novedades que tiene preparadas en materia de conectividad para los próximos meses.

52.- CENTRO BP EN BOCHUM

En el centro de investigación de BP en Bochum no dejan de buscar y probar soluciones para ofrecer carburantes más limpios, que cuiden mejor el motor y baje el consumo.

Busca tu marca

AUDI	20, 48
CITROËN	10, 32
DS	22, 38
FORD	42
HYUNDAI	24, 44
KIA	34
MERCEDES	12
PEUGEOT	26
SEAT	14
SKODA	28
TOYOTA	36

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Siempre quedarán copilotos fieles.



Deja de ser copiloto.

Ahora tienes un Volkswagen Polo totalmente equipado por 150 €* al mes.

En 47 cuotas. Entrada 1.658,86 €. Cuota final 4.269,41 €. TAE: 9,56 %.



Volkswagen

Volkswagen A-Polo 1.0 BMT 75 CV/ 55 kW: consumo medio (l/100 km) de 4,8; emisión de CO₂ (g/km) de 108.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 10.800 € para un Volkswagen A-Polo 1.0 BMT 75 CV/ 55 kW 3p (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 8.200 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Com. de Apertura: 3,00 % (274,23 €). TIN: 7,99 %. Importe total del crédito: 9.141,14 €. 47 cuotas de 150 € y si lo deseas, al cabo de 4 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 4.269,41 €. Importe total adeudado: 11.593,65 €. Precio total a plazos: 13.252,50 €. Oferta válida hasta el 30.09.2016. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.

ÁLAVA

CIARSA Tel. 945 15 05 00

ALBACETE

WAGEN MOTORS Tel. 967 50 83 39

ALICANTE

SALA HERMANOS Tel. 96 593 90 40
SERRAMOVIL Tel. 96 661 32 03

ALMERÍA

VERA IMPORT Tel. 950 39 30 74

ASTURIAS

TARTIERE AUTO Tel. 985 73 20 00
ASTUR WAGEN Tel. 985 16 87 77

BADAJOS

CENTROWAGEN Tel. 924 20 74 75

BALEARES

EIVIMOTOR Tel. 971 39 65 13
AUDI CENTER PALMA Tel. 971 01 20 00
MOGAL MOTOR Tel. 971 84 31 06
MEDEA MOTOR Tel. 971 35 04 39

BARCELONA

SARSA Tel. 93 789 11 66
MOTORSOL IMPORT Tel. 93 425 11 04
AUDI CENTER BCN SUD Tel. 93 484 80 21
VILAMÒBIL Tel. 93 816 80 70
SUPERWAGEN Tel. 93 712 28 99
MOGAUTO Tel. 93 278 13 33
RÍO IMPORT Tel. 93 680 17 77
SERVISIMÓ Tel. 93 805 21 17

BURGOS

URAL MOTOR Tel. 947 25 21 50

CÁCERES

SANTANO AUTOMOCIÓN Tel. 927 279 355

CÁDIZ

SOLERA MOTOR Tel. 956 30 63 00
ATALAYA MOTOR Tel. 956 20 50 12

CANTABRIA

HERCOS PARAYAS Tel. 942 35 24 24
PARTE AUTOMÓVILES Tel. 942 80 80 77

CASTELLÓN

MARZÁ Tel. 964 34 23 00

CIUDAD REAL

TRESA AUTOMOCIÓN Tel. 926 27 21 64
TALLERES MANCHEGOS Tel. 926 58 88 70

CÓRDOBA

SAFA CÓRDOBA Tel. 957 32 52 99

CUENCA

TURISMOS VILLAR Tel. 969 23 51 15

GIRONA

AUTOPODIUM Tel. 972 40 63 00

GRANADA

NUCESA Tel. 958 01 12 00
AUTOMOTOR CASA Tel. 958 60 23 68

GUADALAJARA

MOTORSAN Tel. 949 20 80 80

GUIPUZCOA

AUTOWAG TOLOSA Tel. 943 67 35 81
MENAI Tel. 943 32 70 66

HUELVA

SEVILLA WAGEN Tel. 959 49 55 00

HUESCA

HUESCA IMPORT Tel. 974 21 18 09

JAÉN

ESPAWAGEN Tel. 953 28 16 89

LA CORUÑA

BREA MÓVIL Tel. 981 56 97 00
AUTOGÁNDARA Tel. 981 37 29 69
ARROJO Tel. 981 63 54 00

LA RIOJA

RIOJA MOTOR Tel. 941 27 17 81

LEÓN

TELENAUTO Tel. 987 45 65 12

LLEIDA

GARAJE DALMAU Tel. 973 28 80 91
SERVISIMÓ Tel. 973 31 34 06

LUGO

AUTOGÁNDARA Tel. 982 219 511

MADRID

AUDI RETAIL MADRID Tel. 91 603 66 00
MOTOR GOMEZ Tel. 91 856 17 90
F.TOMÉ Tel. 91 747 47 48
JARMAUTO Tel. 91 431 61 96
M.CONDE PREMIUM Tel. 91 511 06 50
SEALCO MOTOR Tel. 91 621 18 40
MAVILSA Tel. 91 639 92 25
MOTORSAN Tel. 949 20 80 80

MÁLAGA

SAFA MARBELLA Tel. 952 760 700

MURCIA

HUERTAS MOTOR Tel. 968 89 99 99

NAVARRA

IRUÑAMOVIL Tel. 948 13 61 06
TUDAUTO Tel. 948 41 11 55

ORENSE

APERSA Tel. 988 36 30 30

PALENCIA

COBARSA Tel. 979 16 53 05

PONTEVEDRA

VEPERSA Tel. 986 86 64 16
PERCAR Tel. 986 26 78 31

SALAMANCA

HELMÁNTICA Tel. 923 28 23 44

SEGOVIA

NUÑEZ AUTOMOCION Tel. 921 41 25 03

SEVILLA

A.V.I.S.A. Tel. 95 503 46 04
SEVILLA WAGEN Tel. 95 493 33 50

SORIA

SORIA MOTOR Tel. 975 22 52 50

TARRAGONA

VILAMÒBIL Tel. 977 21 56 68
MERKAMOTOR Tel. 977 448 577

TERUEL

BRONCHAL IMPORT Tel. 978 60 23 06

TOLEDO

ALDAUTO CAR Tel. 925 35 34 25

VALENCIA

LEVANTE WAGEN Tel. 96 152 63 10
ALZIRA IMPORT Tel. 96 245 59 88
TALLERES XÀTIVA Tel. 96 228 78 64
GANDÍA MOTORS Tel. 96 287 65 50

VALLADOLID

VALLADOLID WAGEN Tel. 983 360 991

VIZCAYA

LEIOA WAGEN Tel. 94 481 90 00
ALZAGA Tel. 94 459 76 16
MENAI Tel. 946 20 20 04

ZAMORA

HELMÁNTICA Tel. 980 55 75 80

ZARAGOZA

SOLANO Tel. 876 25 44 00



De todos los estilistas que existen,
solo uno es el tuyo. Pues eso.

Nuevo Audi A3 desde 21.900 €*. Pulsa Start.

Si tu estilista es tu estilista será porque tienes motivos para haberlo elegido. Entre miles de posibilidades, tú te mantienes firme. Lo mismo te pasará con el nuevo Audi A3 que incluye tecnologías propias de una gama superior, un avanzado equipamiento de serie e innovadores opcionales como el revolucionario cuadro de mandos Audi virtual cockpit con pantalla TFT de 12,3 pulgadas, su vanguardista asistente Traffic jam assist, el novedoso Audi smartphone interface, su sistema de iluminación inteligente Audi Matrix LED y un diseño exterior renovado que son razones más que suficientes para convertirse en tu nueva elección. Pero entonces, ¿cómo es que todavía no lo tienes? Tic, tac, tic, tac, tic, tac. www.pulsastart.es

Audi A3 de 110 a 190 CV (81 a 140 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 101 a 137. Consumo medio (l/100km): de 3,9 a 6,0.



*PVP recomendado en Península y Baleares de 21.900 € para un Audi A3 1.0 TFSI 115 CV (85 kW). (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de Marca, descuento del Concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), para clientes particulares y autónomos que financien un crédito mínimo de 13.500 €, con una permanencia mínima de 36 meses a través de la oferta Volkswagen Finance S.A.EFC (según condiciones contractuales). Comisión de Apertura: 3,00 %, TIN: 7,99 %. Descuento: 2.200 €. Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. Oferta válida hasta 30.09.2016. Modelo visualizado no corresponde con la oferta de la campaña.

Audi A la vanguardia de la técnica

MERCEDES GLC 43 COUPÉ

Este nuevo todocamino de carácter deportivo recurre a un motor V6 Biturbo 3.0 con una potencia de 367 caballos. Mecánica asociada a un cambio 9G-Tronic y a la tracción integral AMG Performance 4Matic. El GLC 43 Coupé se presentará en París y llegará a los concesionarios en diciembre.



LEXUS UX CONCEPT

Lexus prepara esta sorpresa de cara al Salón de París, que se celebra a finales de septiembre. Denominado UX Concept, este futurista todocamino es el anticipo del futuro SUV premium del segmento C. Y lógicamente, siguiendo la estrategia de la marca japonesa, tendrá mecánica híbrida.



PORSCHE PANAMERA 4 E HYBRID

La nueva generación del Porsche Panamera Híbrido cuenta con tracción a las cuatro ruedas y presume de una autonomía en modo eléctrico de 50 kilómetros. Su potencia total es de 462 caballos y el consumo medio de combustible se ha homologado en 2,5 l/100 km, según el ciclo europeo homologado para híbridos enchufables. El precio para el mercado español de este nuevo Porsche es de 110.890 euros.



◀◀ Uno de los sistemas más llamativos del CXperience es su sistema de apertura de puertas.



▶▶ La pantalla de 19 pulgadas con sistema táctil aglutina muchas funciones y permite eliminar los mandos del salpicadero.



Citroën CXperience Concept

Casi cinco metros de tecnología y lujo

Citroën pulsará la opinión del público en el inminente Salón de París con el objetivo de conocer si el futuro buque insignia de la marca debería parecerse a este CXperience Concept, una berlina de 4,85 metros de longitud rodeada de lujo y confort. El nuevo 'concept car' de la firma francesa apuesta por un sistema híbrido enchufable que asocia un motor de gasolina a otro eléctrico. La combinación rinde una potencia conjunta de entre 250 y

300 caballos. En modo eléctrico, el CXperience puede recorrer un total de 60 kilómetros con una sola carga, mientras que la batería se puede cargar en 4 horas y media si se emplea un enchufe convencional, y en 2 horas y media si se utiliza un cargador rápido de 6,6 kWh. En el interior de este lujoso prototipo experimental se respira una imponente atmósfera de confort, lujo y sofisticación, destacando una pantalla táctil de

19 pulgadas que permite eliminar todos los mandos habituales de control y diseñar un interior limpio y elegante. En cuanto a la comodidad, seña de identidad del fabricante en todos sus modelos, el CXperience recurre a la tecnología que acompaña el programa Citroën Advanced Comfort Lab. Entre otras cosas, con una evolución de los amortiguadores hidráulicos a los que tanto partido ha sacado siempre la casa del doble chevrón.

PARA PENSAR

7,32

minutos es el nuevo récord del circuito de Nürburgring logrado por un Alfa Giulia

El récord entre las berlinas deportivas estaba hasta ahora en poder de un Porsche Panamera Turbo, pero el Alfa Romeo Giulia QV, con un motor V6 Biturbo de 510 caballos y tracción trasera, se lo ha arrebatado.

EL PUNTAZO

El nuevo Bentley Flying Spur W12 S alcanza 325 km/h de velocidad gracias a que la potencia de su motor W12 de seis litros de cilindrada aumenta en 10 caballos, hasta los 635.



Estrena nuevos equipamientos

El Hyundai i10 cambia por dentro y por fuera

El próximo mes de noviembre llegará a los concesionarios el nuevo Hyundai i10, que será presentado en el Salón de París que tendrá lugar a finales de mes. Exteriormente, el renovado utilitario estrena paragolpes, faros y unas llamativas luces diurnas circulares; mientras que en la parte trasera cambia el paragolpes y el diseño de los pilotos antiniebla. La marca coreana ha ampliado la gama de colores del coche y ha variado el diseño de las llantas. En el interior del i10 destaca la nueva pantalla táctil de

7 pulgadas, que da vida a un sistema de infoentretenimiento inédito en este modelo con conexión a los sistemas Apple CarPlay y Android Auto. Y una combinación de colores mucho más vistosa en tapicería o guarnecidos. En el apartado de seguridad, el i10 añade a su abanico de equipamientos la frenada de emergencia en ciudad y el aviso de cambio involuntario de carril, que funcio-

nan gracias a una cámara junto al espejo retrovisor. En cuanto a las mecánicas, se mantienen los dos motores de 66 y 87 CV potencia.

▶▶ El nuevo salpicadero incluye una pantalla táctil de 7 pulgadas.



Apuesta por la conectividad

La cuarta generación del Kia Rio llega en enero

El Rio es el Kia más vendido a nivel mundial, y por eso la cuarta entrega se ha cuidado al máximo, proponiendo un nivel líder en su clase de funcionalidad y tecnologías de seguridad. El nuevo Rio cuenta con las funciones de conectividad más avanzadas y unas cualidades dinámicas mejoradas notablemente. El nuevo Rio presenta una silueta alargada y más equilibrada, mediante un capó generoso, un voladizo delantero mayor, un aumento de 10 mm en la batalla –hasta 2,58 metros–, un voladizo trasero más corto y un pilar

C más fino y menos inclinado. En conjunto es 15 milímetros más largo que su predecesor –ahora mide 4.065 milímetros– y tiene 5 menos de altura, pues la cota baja hasta 1.450 mm. En el interior, el nuevo Rio reduce el número de interruptores del salpicadero gracias a un nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de alta definición y nuevos sistemas de audio, navegación y conectividad.

La cuarta entrega del Kia Rio se presentará oficialmente en el Salón de París, a finales de este mes.

▶▶ La nueva pantalla táctil preside el salpicadero.



NUEVO LAND ROVER DISCOVERY

Poca información ha facilitado Land Rover cuando ha distribuido la primera foto de su nuevo Discovery. Se trata de la quinta generación de un modelo que seguirá ofreciendo siete plazas y que refuerza la ambición de la marca británica, perteneciente al grupo Tata, de ir más allá. Según los responsables de Land Rover, los ingenieros han revolucionado el ADN del Discovery creando un SUV premium de gran atractivo, muy capaz y extremadamente versátil.



Mercedes-Benz Vision Van Concept

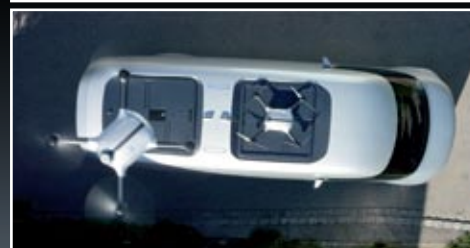
Con **drones y espacio** de carga automatizado

Los repartidores que circulan a diario con furgones por las ciudades están de enhorabuena. Porque a largo plazo el sector va a sufrir una espectacular revolución. Y Mercedes-Benz, con mucho en juego desde hace años en el mundo del transporte, acaba de proponer un furgón que va a romper las normas establecidas. El Mercedes-Benz Vision Van Concept es el primer furgón del mundo capaz de asumir todas las funciones de una cadena de proceso completamente digitalizada e interconectada, desde el centro de distribución de mercan-

cías hasta el destinatario. El vehículo comercial inteligente de la firma de la estrella cuenta con un espacio de carga completamente automatizado, drones integrados para una carga útil de hasta 2 kilos cada uno –para su entrega autónoma dentro de un radio de 10 kilómetros– y un moderno mando por joystick. La propulsión eléctrica del Vision Van desarrolla 75 kW de potencia y alcanza una autonomía de hasta 270 kilómetros. Según estima la marca, este vehículo permitirá aumentar en hasta un 50 por ciento la productividad en

las tareas de reparto en las ciudades. La gestión inteligente del espacio de carga selecciona los paquetes una vez que la furgoneta ha llegado al punto de descarga, y los entrega al repartidor mediante una esclusa interna en la cabina.

▼ El Mercedes-Benz Vision Van Concept cuenta con un sistema de carga totalmente automatizado.



▲ Dos drones en el techo del furgón actúan para una entrega autónoma dentro de un radio de 10 kilómetros, y para cargas de hasta dos kilos de peso.



▲ El interior destaca por la ausencia de volante, que se sustituye por un mando tipo joystick.



NUEVO VOLVO XC90

Cuando pensamos en un coche, pensamos en aplicar la tecnología a lo más valioso: las personas.

Y entonces, lo creamos de otra manera.

Por eso, el nuevo Volvo XC90 incorpora las últimas innovaciones inteligentes para la conducción. Como el Pilot Assist, un sistema que mantiene el coche dentro del carril a velocidades de hasta 130 kilómetros por hora.

Además, para dar lo mejor a quienes están en el interior y en el exterior, presentamos el T8 Twin Engine, un modelo eléctrico, híbrido enchufable con motor de alto rendimiento.

Venimos de un lugar en el que lo más importante eres tú. Somos diferentes.

MADE BY SWEDEN



El Ibiza todocamino se llamará, casi con toda seguridad, Seat Arona. Y tendrá un aspecto muy similar a este retoque realizado por nuestro especialista en base a la información de que disponemos.



La plataforma del Grupo Volkswagen MQB A0 será la base que compartirán el próximo Ibiza y el Arona. Ayuda a rebajar el peso hasta 100 kilos respecto al Ibiza actual.

Llega el Ibiza todocamino

En septiembre del próximo año, Seat presentará en el Salón de Francfort su nuevo Ibiza todocamino. Podría llamarse Arona.

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

Los modelos todocamino urbanos suben como la espuma tanto en ventas como en novedades. En lo que va de año, y si tenemos en cuenta solo los diez primeros puestos del segmento SUV en España, los modelos más pequeños se llevaron la mitad de las ventas; o lo que es lo mismo, 50.000 unidades vendidas de una lista que tiene al Renault Captur por delante de Opel Mokka, Peugeot 2008 y Nissan Juke. Pero pronto les hará compañía un nuevo integrante cuya llegada, teniendo en cuenta los datos de los que disponemos, debería inquietar a más de uno. Se trata de la versión crossover de un Ibiza cien por cien nuevo que Seat presentará el año que viene en el Salón de Ginebra del mes de marzo. En concreto, ese nuevo todocamino urbano —que podría llamarse Seat Arona— dejará unos meses de ventaja al nuevo Ibiza y entrará en la línea de producción en la factoría de Martorell el próximo mes de junio para presentarse en sociedad, según nuestros cálculos,

pasado el verano con motivo del Salón de Francfort.

Tanto la quinta generación del Ibiza como el Arona estarán realizados sobre la plataforma MQB A0, con 10 centímetros más de batalla y una gran evolución en términos de dinámica, infoentretenimiento, calidad y reducción de peso. De hecho, el nuevo Ibiza adelgazará no menos de 100 kilos frente al actual, dieta que permitirá mejorar prestaciones, consumos y comportamiento. Sin embargo, ambas carrocerías tendrán poco que ver entre sí a nivel diseño. El Arona no será un Ibiza alto con pasos de rueda ensanchados y protecciones, sino que tendrá su propia personalidad y será uno de los SUV urbanos más atractivos.

Motor 16 ha podido averiguar que el Seat Arona no dispondrá de versiones con tracción total, pero sí, como alguno de sus rivales más directos, de un sistema opcional de control de tracción, evolución del XDS actual, que ayudaría al pequeño todocamino español a salir de una situación comprometida en una zona de baja adhe-



El TSI de tres cilindros será uno de los motores estrella del Arona. Con 110 caballos, tendrá un consumo inferior a 4,5 l/100 km.

rencia. El coche contará con una rueda de selección Seat Drive Profile —como la de su hermano mayor Ateca— que le permitirá activar el sistema.

El Arona se ha desarrollado paralelamente al futuro Ibiza y ambos se aprovecharán de toda la tecnología vista en el Ateca, el otro todocamino de la marca. Hablamos de avances importantes en términos de conectividad, pero también de la incorporación de sistemas inteligentes de ayudas a la conducción como el reconocimiento de señales, asistente de salida involuntaria de carril, asistente de distancia de seguridad, asistente para atascos, Emergency Assist, asistente de aparcamiento automático, cámara de visión 360

grados y un largo etcétera. Además, el Arona dispondrá de un interior muy modulable con banqueta trasera desplazable, un equipamiento con una valoración muy buena en las encuestas y que equipa algunos de sus rivales, como el Renault Captur. El Ibiza crossover dispondrá de un generoso programa de personalización, con combinaciones de colores de techo y carrocería muy llamativas.

Y habrá alguna versión del Arona con consumos sorprendentes, pues con más de 100 caballos podrían homologarse cifras de gasto medio de 3,5 l/100 km.



NUEVO SEAT IBIZA Y MUCHO MÁS Viento en popa a toda vela

Seat tiene por delante un año de locura, con varios lanzamientos importantes y numerosos 'restyling', como el que podremos conocer el próximo mes del León, un modelo que llegará renovado a los concesionarios en enero del año que viene. En Ginebra, allá por marzo de 2017, se presentará un Ibiza cien por cien nuevo. A continuación, en el mes de junio, la marca española presentará la versión FR y la de gas GNC del todocamino compacto Ateca, además de comenzar la producción del Arona. Antes de que se eche encima el próximo verano, Seat dará a conocer un 'restyling' del Alhambra, después del periodo estival llegará una versión Beats del nuevo Ibiza y en diciembre lo hará un Alhambra X-Perience con tracción total y una estética todocamino, allanando el camino para cuando llegue el futuro monovolumen, que, como en el caso del Renault Espace, será una mezcla de monoespacio y todocamino.



FOTOS
ESPÍA



Muchos y bien preparados

Los rivales del Ibiza todocamino que llegue en octubre de 2017 son legión, y casi todos llevan mucho tiempo tomándole el pulso a uno de los segmentos del mercado que más crece, al menos en nuestro país. En estas páginas analizamos sus rivales más directos. Esto promete.

Cuando llegue el Arona a finales del año que viene se va a encontrar un panorama similar al que se ha encontrado hace nada su hermano mayor, el Ateca. Es decir, una lista interminable de rivales muy bien preparados, con una calidad sobresaliente y unas características interesantísimas cuando se trata de armonizar una utilización eminentemente urbana con los tres o cuatro grandes viajes que realiza cada año un conductor medio. Y entre este abanico de rivales dispuestos a no

dejar pasar ni una al contrincante hallamos modelos 'premium' como el Audi Q2 o el Mini Countryman, además de vehículos que podríamos llamar 'semipremium' como el Mazda CX-3 o el Honda HR-V, o un buen número de modelos de marcas generalistas que combinan un precio asequible con un producto de calidad. Y entre ellos figuran algunos de los modelos más vendidos del mercado español como el Renault Captur, el Peugeot 2008, el Opel Mokka o el Nissan

Juke. El tamaño de los rivales del Arona oscila entre los 4,06 metros del Hyundai i20 Active y los 4,31 metros del Dacia Duster, aunque la longitud media ronda los 4,15 metros. Y en lo que se refiere a precios, pues hay de todo: desde los 39.900 euros de un Mini Countryman a los poco más de 14.000 de un Ssangyong Tivoli o de un Peugeot 2008. Y si tenemos que hablar de consumos, algunos, como el 2008 o el Captur, bajan incluso de los 4 l/100 km.

AUDI Q2. EL MÁS PREMIUM DE TODOS

Audi pone a la venta en estos días un todocamino urbano llamado a convertirse en el más 'premium' del segmento gracias a su equipamiento, calidad, características técnicas y presentación interior. El Q2 tiene un maletero de 405 litros, sus precios oscilan entre los 25.950 y los 36.950 euros, y habrá disponibles en breve tres motores de gasolina, con 116, 150 y 190 CV, y otros tres TDI, con 116, 150 y 190 CV. Puede llevar tracción total y cambio automático S-Tronic.



▲ Así son las versiones más equipadas del Audi Q2.



HYUNDAI I20 ACTIVE. BIEN HECHO

Gracias a una gran capacidad de respuesta, Hyundai se ha sacado de la manga en poco tiempo este modelo de estética SUV y destacable agrado de conducción. Cuenta con un motor de gasolina trícilíndrico –con potencias de 100 y 120 CV– que va como un tiro. Y también ofrece un diesel de 90 CV que gasta 4,3 l/100 km. Los precios oscilan entre los 16.000 y los 20.000 euros, y su maletero cubica 326 litros, cifra algo inferior a la media debido a su corta longitud.



▲ El i20 Active mide 4,06 metros. Su calidad es magnífica.



MINI COUNTRYMAN. A PRECIO DE CAPRICHOS

Otro crossover urbano 'premium' caracterizado por su calidad, diseño y variedad de gama. La versión más deportiva del Countryman, e incluso de todo el segmento, es la John Cooper Works de 218 CV. Aunque el precio se dispara hasta los 39.900 euros; eso sí, con tracción total. En diésel, el Countryman, que por cierto mide 4,10 metros, equipa un motor de 111 CV con un consumo de 4,2 l/100 km. Su maletero cubica 350 litros, y es de los más pequeños del segmento.



▲ Original pero poco ergonómico. Se tarda en manejar todo.



NISSAN JUKE. EL NIÑO MIMADO

El cuarto vehículo más vendido en el segmento del Arona es el Nissan Juke, un modelo original y divertido que destaca por su estabilidad y el gran aprovechamiento del espacio. De ahí que su maletero tenga 354 litros a pesar de que el coche mide 4,13 metros. Eso sí, las plazas traseras no brillan por su amplitud. El Juke está disponible con tres motores de gasolina, con 94, 115 y 190 CV, y un diésel dCi de 110 CV. Los precios oscilan entre los 16.750 y los 27.300 euros.



▲ En el cuadro de instrumentos está todo muy a mano.



Consumo medio 8,6-8,9 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 200-209 (g/km).

Nuevo Mercedes-AMG C 63 Cabrio. Aire. Libre.

Deja que la libertad te despeine con el nuevo Mercedes-AMG C 63 Cabrio. Bajo su impresionante capó se esconde un motor AMG biturbo de 8 cilindros. Su cambio deportivo de 7 velocidades SPEEDSHIFT MCT AMG refuerza su carácter competitivo. Su sofisticado tren de rodaje AMG RIDE CONTROL con amortiguación adaptativa regulable le dota de una agilidad y dinamismo inigualable, para que saques tus emociones a cielo abierto.

AMG
DRIVING PERFORMANCE



PEUGEOT 2008. 3,7 LITROS CADA 100 KM

El 2008 acaba de ser actualizado y trae consigo una estética más agresiva y más SUV, así como un interior mucho más moderno y atractivo, y unas características mecánicas apetecibles. Como el consumo de la versión 1.6 BlueHDi de 120 CV, homologado en tan solo 3,7 litros cada 100 kilómetros. La gama 2008 dispone de tres motores de gasolina Puretech de 3 cilindros, con 82, 110 y 130 CV, y dos diésel HDi, de 100 y 120 CV. Está a la venta desde 14.600 euros.



▲ El interior del renovado 2008 ofrece una gran pantalla táctil muy a mano.



RENAULT CAPTUR. EL MÁS VENDIDO

Es el más vendido de su segmento en España, está fabricado en Valladolid y sus niveles de calidad y presentación están al mejor nivel. El Captur de Renault ofrece la gama más amplia del segmento con 20 versiones, fruto de combinar, entre otras cosas, dos motores de gasolina TCe de 90 y 120 CV, y otros dos diésel dCi, de 90 y 110 CV. El consumo en diésel es de 3,7 l/100 km. El Captur tiene un maletero de 377 litros y banqueta trasera corredera, y arranca en 15.100 euros.



▲ El Captur es uno de los modelos que más se pueden personalizar.



SSANYONG TÍVOLI, EL MÁS BARATO

Su calidad es justa, pero honesta. Y su gama mecánica es limitada, ya que se reduce a dos motores: un gasolina de 128 caballos y un diésel de 115. Eso sí, hay variantes con tracción 4x2 y 4x4, se ofrecen versiones de GLP e, incluso, puede llevar un cambio automático de 6 marchas que no va nada mal. Además, es uno de los más baratos, con facturas desde 14.150 euros. Y sus 423 litros de maletero ganan al resto porque su tamaño, con 4,20 metros, es de los mayores del grupo.



▲ La presentación es atractiva, y por fuera convence.



SUZUKI VITARA. AGRADABLE Y EFICAZ

Suzuki presentó el año pasado un nuevo Vitara, logrando mantener la esencia de siempre envuelta en una carrocería moderna que esconde grandes dosis de practicidad, eficiencia y capacidad de personalización. Ya no es un todoterreno como antes, pero cubre otros aspectos más demandados por el cliente actual. Cuenta con dos motores de gasolina, con 120 y 140 CV, y un diésel de 120 CV que deja el consumo en 4,0 l/100 km. Disponible desde los 16.000 euros.



▲ Conectividad y diseño, pero también mucho aspecto plástico.



ENTRE 4,20 Y 4,31 METROS OTROS SIETE MÁS

Entre los 4,20 y los 4,31 metros de longitud hay un mundo de vehículos todocamino, casi en tierra de nadie porque superan el tamaño de los denominados crossover urbanos pero no llegan a la talla de los todocaminos compactos, que continúan creciendo con longitudes como las del Mazda CX-5 –4,55 metros– o el Ford Kuga –4,52 metros–. Pero estos SUV urbanos

'crecidos' se pueden considerar más cerca del futuro Arona que del Ateca. Son modelos como el Opel Mokka, el DS4 Crossback, el Skoda Yeti, el Honda HR-V, el Fiat 500 X, el Mazda CX-3 o el Dacia Duster. Como más sofisticado del grupo habría que considerar el DS4 Crossback –desde 23.930 euros–, que está más cuidado a nivel acabados y presentación. Y en el polo

opuesto encontraríamos al Dacia Duster, un todocamino 'low cost' que cumple lo que promete con precios que parten de unos asequibles 10.900 euros; eso sí, sin ni siquiera aire acondicionado de serie. Entre ambos, una variedad excepcional de opciones con modelos muy interesantes y diseños casi para todos los gustos. El Arona les pone a todos en su punto de mira.



HONDA CIVIC ELEGANCE POR 150 €/mes* CON NAVEGADOR DE REGALO

Entrada 7.282 €, 36 cuotas de 150 € y 1 cuota final de 7.601 €. TAE 8,36%.

En la vida hay ocasiones para perderse, para explorar nuevos caminos. Esta no es una de ellas. Este es el momento de saber dónde estás, a dónde quieres dirigirte y de dejar que el sistema de navegación Honda Connect Navi haga el resto.

¿Ya sabes a dónde quieres llegar?

*PVP recomendado en Península y Baleares para Civic 1.4 i-VTEC Elegance Navi: 18.000 € incluyendo IVA, transporte, impuesto de matriculación, aportación del Concesionario, marca y sobretasación por usado (antigüedad mínima de 3 meses). Entrada 7.282,04 €, gastos de apertura financiados 321,54 €. Importe total del crédito 11.039,50 €. 36 cuotas de 150 € y 1 cuota final de 7.601 €. Importe total adeudado 13.001 €. Precio total a plazos 20.283,04 €. TIN 6,80%, TAE 8,36%. Oferta financiera de Honda Bank GmbH S.E. válida este mes sujeta a aprobación de la entidad financiera. 5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales a consultar a través de la Red Honda. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consumo: (l/100 km): 5,5. Emisiones CO2 (g/km): 131.



Un coupé para la familia

Siete años después de que viese la luz el primer A5 Sportback llega esta segunda generación que Audi llevará a París dentro de pocas semanas. Gana deportividad, es más amplia, tiene un maletero de 480 litros y ofrece cinco motores entre 190 y 286 CV, además de un S5 y un g-tron.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A principios de 2017 llegará a los concesionarios el nuevo A5 Sportback, con precios comprendidos entre los 41.400 euros de la versión 2.0 TFSI de 190 CV con cambio manual de 6 marchas y los 77.900 del S5 –ver cuadro aparte–, con motor de 354 CV. Y lo hace siete años después de que naciera el primer A5 Sportback, un modelo que combina la deportividad con la practicidad gracias a las cuatro puertas laterales –sin marco– y el portón de su carrocería. La del nuevo modelo es más aerodinámica –Cx de 0,26–, más ligera –sin con-

ductor, la variante más liviana pesa 1.470 kilos– y más larga, aunque las dimensiones varían poco respecto a su antecesor, pues mide 4.733 milímetros de longitud –21 más que antes–, 1.843 de ancho –11 milímetros menos– y 1.386 de alto –5 menos–, mientras que la distancia entre ejes aumenta 14 milímetros.

Audi ha ensanchado las vías –miden 1.587 delante y 1.568 detrás– y ha modificado la sus-

pensión, rediseñando el eje delantero de cinco brazos y sustituyendo el anterior esquema trapezoidal trasero por uno de cinco brazos. Y el cliente puede solicitar los amortiguadores adaptativos, que se gestionan a través del Audi Drive Select, que viene de serie y permite ajustar el estilo de conducción. También es nueva la dirección asistida electromecánica, en busca de una mayor precisión, y como opción puede pedirse la dirección dinámica,

que varía la desmultiplicación según la velocidad y el ángulo de giro del volante.

Volviendo al capítulo dimensional, la firma germana destaca que se gana amplitud tanto a lo largo como a lo ancho, y que el maletero ofrece 480 litros de capacidad, ampliables a 1.300 si abatimos la segunda fila, de tres plazas. Además, el portón es eléctrico y, en opción, puede incluir apertura mediante sensor de presencia. En cuanto al diseño, todo cambia en el habitáculo, que presenta una disposición más horizontal para facilitar el trabajo de la climatización. Hay materiales aún más sofisticados y nuevos colores, y multitud de opciones que acentúan el nivel ‘premium’, como iluminación ambiental con 30 tonos, asientos con masajes y climatizados, un techo solar panorámico practicable más luminoso... En cuanto a controles y pantallas, el MMI ha sido rediseñado, el control por voz admite mensajes de lenguaje cotidiano y hay opciones ya vistas en los nuevos

A4 como la instrumentación digital configurable Audi Virtual Cockpit o el Head-up Display.



▲▼ La longitud interior gana 17 milímetros, hay 11 extra de anchura en las plazas delanteras y 24 más para las piernas en la fila posterior.



MUY LIGERO LA CARROCERÍA PESA 15 KILOS MENOS QUE ANTES, Y EN ALGUNA VERSIÓN LA REDUCCIÓN TOTALIZA LOS 85 KILOS. ADEMÁS, EL NUEVO A5 SPORTBACK DESTACA POR SU AERODINÁMICA: CX DE 0,26



▼ La iluminación ambiente opcional permite elegir entre 30 colores. Y en opción también se ofrece la instrumentación Audi Virtual Cockpit.



En cuanto a los motores, que reducen el gasto hasta un 22 por ciento, podrá elegirse entre los dos 2.0 TFSI de gaso-

lina, con 190 y 252 CV, y cuatro diesel: 2.0 TDI de 190 CV, 2.0 TDI 190 Ultra, 3.0 TDI de 218 CV y 3.0 TDI de 286 CV.

AUDI S5 SPORTBACK NUEVO MOTOR V6 TURBO DE 354 CABALLOS

La aparición del nuevo coupé de cinco puertas de Audi incluye dos versiones especiales. Una es el A5 Sportback g-tron, capaz de funcionar con gasolina, gas natural y el denominado Audi e gas, y que tiene un motor 2.0 TFSI de 170 CV con emisiones de CO₂ –con

cambio S tronic– de 100 g/km; y otra es el S5 Sportback, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos gracias a su nuevo motor V6 3.0 TFSI de 354 CV, que ayudado por un peso total de sólo 1.660 kilos –85 menos que el anterior S5 Sportback–

homologa un gasto de 7,3 l/100 km y emisiones de 166 g/km. El par máximo es de 51,0 mkg de 1.370 a 4.500 rpm y se ha optado por el cambio Tiptronic de 8 marchas, con una función de ahorro que entre 55 y 160 km/h desacopla el motor al levantar el

pie del acelerador. Por supuesto, tiene tracción total Quattro –el diferencial deportivo es opcional– y su chasis ha sido personalizado: neumáticos 245/40 R18, discos ventilados delanteros de 350 milímetros, suspensión deportiva S con amortiguación adaptativa...



◀▶ En opción se podrán pedir llantas de 19 pulgadas y pinzas de freno rojas, en vez de negras. En España equipará de serie el MMI Navegación Plus con MMI Touch y monitor de 8,3 pulgadas.

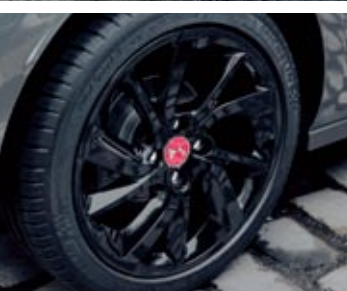
EXCLUSIVIDAD TOTAL TODA LA GAMA PUEDE IR EQUIPADA CON ESTE ACABADO



El DS 4 Performance Line puede llevar dos motores de gasolina, con 130 y 165 CV, y tres diésel, de 120, 150 y 180 CV. Los DS 3 están disponibles con 7 colores.



La versión más potente del DS 5 Performance Line equipa el motor THP de 210 caballos.



Los colores del escudo Performance Line son el Carmín, el Blanco y el Gold. Son los símbolos del 'gran turismo', y se encuentran en los retrovisores, en las alfombrillas, en los asientos, sobre el capó...



Todavía más exclusivos

La marca DS acaba de presentar una nueva línea de acabado denominada DS Performance Line que combina el espíritu de 'gran turismo' propio de las grandes berlinas con dos atributos asociados desde el principio a la firma francesa, como son refinamiento y tecnología.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Los DS Performance Line son, según los responsables de la marca, la respuesta a muchos

'gentlemen drivers' y 'ladies drivers' que buscan conjugar deportividad y refinamiento. Y todo apunta a que han con-

seguido el objetivo, un objetivo que se propusieron los diseñadores e ingenieros de la división de competición

de DS Automobiles tras conseguir un tercer puesto final con el DS Virgin Racing en el Campeonato de Formula E.

Los nuevos modelos estarán disponibles tanto en los DS 3 y DS 3 Cabrio como en los DS 4 o en los DS 5, y se les podrá reconocer desde el primer vistazo. Porque sus señas de identidad saltan a la vista. Por ejemplo, el techo negro asociado a siete tonos de pintura de carrocería en el DS 3, a seis en el DS 4 y a cinco en el DS 5. O las grandes llantas de aleación de 17, 18 o 19 pulgadas en negro brillante, decoradas con un logo DS sobre fondo de color Carmín en el centro de la rueda. El logo DS Performance Line recurre a los colores Carmín, Blanc y Gold

—el primero representa la pasión; el blanco, la pureza; y el Gold representa la victoria—, y están presentes en el capó, los retrovisores exteriores y el alerón posterior. En el interior, la nueva imagen 'gran turismo' destaca por el refinamiento y el cuidado por los detalles, con una tapicería específica denominada 'Dinámica' de cuero granulado y tejido, y un bordado con el nombre 'DS Performance Line'. Todos los DS firmados por la nueva línea de acabado incorporarán iluminación interior LED y proyectores DS LED Vision. En cuanto a los motores que

pueden ir asociados a este nivel de acabado, en el capítulo de gasolina son el PureTech 110 con cambio manual o automático EAT6, el PureTech 130 manual y, ya en el apartado diésel, el BlueHDi 100 o el BlueHDi 120 con cambio manual en los DS 3 y DS 3 Cabrio. Para el DS 4, los PureTech de 130 y THP de 165 en gasolina, o los BlueHDi de 120, 150 y 180 CV en diésel; y para el DS 5, los propulsores THP de gasolina de 165 y 210 CV, o los diésel BlueHDi de 150 o 180 CV.

Y todos los DS Performance Line incorporan las últimas

evoluciones tecnológicas de la marca francesa, como por ejemplo la pantalla táctil, las funciones Mirror Screen y los servicios conectados DS, a través de la DS Connect Box; además de los equipamientos propios de cada modelo como el acceso y arranque sin llave, la ayuda al estacionamiento, la navegación, el Head-up Display o la alerta de cambio involuntario de carril.

La nueva gama DS Performance Line llegará a los concesionarios a partir del próximo mes de noviembre, y todavía no se han precisado los precios de las diferentes versiones.

ENTREVISTA A ERIC APODE, DIRECTOR DE DESARROLLO DE PRODUCTO DE DS

La gente va a alucinar con los nuevos DS

M16.- Primero fue la exclusividad y ahora se añade la deportividad. En realidad ¿cuál es el objetivo para DS a corto o medio plazo?

E.A. - Con este lanzamiento, el posicionamiento de la marca no cambia nada. Sigue siendo la encarnación del lujo francés, del lujo parisino, y seguimos con esta firme decisión de ofrecer valores como refinamiento, lujo, elegancia, confort o tecnología. Llevamos seis años añadiendo nuevas tecnologías cada vez más avanzadas a nuestros modelos, pero no son tecnologías centradas en la potencia, la brutalidad o la deportividad extrema; lo que queremos es ofrecer tecnología útil para el cliente, tecnología enfocada a los nuevos motores. Por eso seremos los primeros del Grupo PSA en lanzar la tecnología Plug-in Hybrid para bajar las emisiones. Nuestro objetivo es ser una marca con mucho estilo, mucho refinamiento y mucho confort, pero con tecnología enfocada a las bajas emisiones.

M16.- ¿Y dentro de esa tecnología se puede englobar la nueva suspensión revolucionaria que están desarrollando?

E.A. - Falta muy poco para verla porque llegará en 2018. De hecho, es entonces cuando comienza la segunda etapa de lanzamiento de productos de nuestra marca DS. Vamos a lanzar seis nuevos modelos de los segmentos C y D, de los cuales, ya se lo adelanto, tres serán vehículos todocamino. Y esa suspensión llegará con el primer modelo de la nueva etapa, un modelo que probablemente será un todocamino. Me he dado cuenta de que el DS4 Crossback está teniendo mucho éxito en España y estamos poniendo mucho esfuerzo en preparar unos todocaminos que sorprenderán a todos. Es más, recurriendo a una expresión de mi hijo, la gente va a alucinar con los nuevos DS. Pero el todocamino no será el DS 6 que ya vendemos en China adaptado al mercado europeo, sino un modelo totalmente nuevo desde la concepción. PSA apuesta por DS a tope, no como un experimento, sino como una apuesta de presente y futuro con mucha fuerza y muchas sorpresas entre esos seis modelos.



M16.- ¿Pero serán seis modelos de seis segmentos diferentes?

E.A. - Sí, seis modelos de seis segmentos distintos. Algunos serán completamente nuevos, otros sustituirán a modelos ahora existentes. Pero debe quedar claro que no hay ninguna voluntad por nuestra parte de olvidarnos de Citroën. La marca DS ha nacido gracias a Citroën y, aunque hace un tiempo decidimos crear una estructura diferente para gestionar mejor las dos marcas, estamos muy orgullosos de formar parte de esta historia y seguiremos trabajando juntos.

M16.- La línea DS Performance acaba de iniciar su andadura, pero de momento se van a utilizar mecánicas ya conocidas. ¿Se planea evolucionar más esta línea con motores potenciados o se va a quedar solamente en algo estético?

E.A. - La DS Performance Line está centrada no en la competición o las altas prestaciones, como lo es el DS 3 Performance. Esta línea se centra más en la estética, el confort o el refinamiento. Es decir, es un tuning de marca de calidad con planteamiento de Gran Turismo. Y contarán con motores más que sobrados, pero sin que se busquen unas prestaciones radicales.

M16.- ¿Qué importancia tiene España para DS?

E.A. - España es un mercado importantísimo para DS. España es clave, porque es el cuarto o quinto país del mundo para nosotros por importancia. Y sabemos que en un país latino como España hay muchísimo potencial para DS.

VERSIÓN ECO CON EL MOTOR 1.4 TURBO DE 140 CABALLOS. TENDRÁ UNAS EMISIONES DE CO₂ DE 109 G/KM CON LLANTA DE 15 PULGADAS

NUEVO EN LA FAMILIA

Futuro fastback 5 puertas

La gama Hyundai i30 se enriquecerá próximamente con otros modelos.

A lo largo del año próximo aparecerán una versión deportiva de más de 250 CV de potencia, primer producto de serie de la división N, y una carrocería familiar Station Wagon. La auténtica sorpresa, sin embargo, llegará un poco después. Será un modelo inédito, un 5 puertas de carrocería tipo fastback, con la luneta trasera muy inclinada: una propuesta de estilo netamente deportivo pero sin renunciar a la funcionalidad, que diferenciará totalmente a Hyundai de los demás constructores generalistas.



Objetivo, Golf

Sólo han pasado 5 años desde que salió el actual Hyundai i30 y ya llega una nueva generación, que se pone a la venta el próximo mes de febrero. Su objetivo es captar a todos los públicos, con unos planteamientos muy similares a los que han hecho del Volkswagen Golf el número uno de la categoría.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Diseño elegante, fluido, sin concesiones a la galería; una parrilla evolucionada en su imagen de marca; motores de última generación; tecnologías vanguardistas... ¿Cómo todos? No, seguramente mejor combinado, con las dosis justas para convencer y con aderezos como la garantía de 5 años sin límite de kilometraje. Y para los que les guste conducir, una puesta a punto más dinámica del chasis. Este Hyundai i30 sube un escalón frente a su predecesor, ese punto necesario para codearse con los competidores más recientes.

Con un 53 por ciento de acero de alta resistencia en su carrocería (más o menos el doble que el actual i30, estampación en caliente, 112 m de adhesivos estructurales, etc) una rigidez estructural incrementada en un 20 por ciento y 28 kg menos de peso, la plataforma tie-

ne suficientes argumentos para dar vida a buen número de futuros modelos. La inaugura este i30 5 puertas, uno de los coches clave de la estrategia de Hyundai para convertirse en la marca asiática más vendida en 2020 en Europa.

Con 4.340 mm de longitud y 2.650 mm de distancia entre ejes (ésta no cambia), ofrece una gran amplitud interior

► El i30 de nueva factura mide 4,34 metros de longitud y su maletero cubica 395 litros.



(140 cm de anchura a la altura de los hombros en las plazas traseras) y un maletero de formas cúbicas, cuya capacidad es de 395 litros, algunos menos si se incorpora la rueda de repuesto de tamaño grande (225/45 R17), como en las unidades que hemos podido ver. El maletero está bien terminado, ofrece 4 argollas, dos ganchos y toma de 12 V.

El habitáculo tiene guarnecidos espumados en los marcos de las 4 ventanas y en la parte superior del salpicadero, que puede ser bitono (gris o azulada la franja central). Ofrece detalles como colga-

dores de chaquetas en los pilares centrales, toberas de ventilación para los pasajeros de atrás y túnel central del tubo de escape muy poco intrusivo. Delante, protagonismo especial de la pantalla central tipo 'flotante', táctil capacitiva de 5 u 8 pulgadas, con 6 teclas para facilitar su uso a la hora de activar la radio, el navegador (con suscripción gratuita de 7 años a Tom Tom Live), etc, y conectividad con Apple CarPlay y Android Auto. En la consola central, plataforma de carga por inducción para el teléfono móvil, freno de aparcamiento por tecla, reposacodos



▲ En el nuevo salpicadero toma especial protagonismo la pantalla central tipo 'flotante' que es táctil capacitiva con 5 u 8 pulgadas.

regulable en longitud, y conexiones diversas: 12 V, USB, teléfono... Para los más exigentes estarán disponibles los asientos calefactados y dotados del comodísimo sistema de ventilación, que impide la transpiración de espalda, etc.

Los otros equipamientos disponibles son de última generación: detector de cansancio del conductor, frenada automática de emergencia, control de crucero inteligente, detector de ángulo muerto,

alerta de tráfico trasero, sistema de mantenimiento de carril, lector de señales de límite de velocidad, cambio automático de luz larga a luz de cruce, 7 airbags...

También se ha trabajado para mejorar el dinamismo. Mantiene el sistema multibrazo de la suspensión posterior con cambios en geometría, anclajes... Las vías se han ensanchado unos mm; los discos delanteros son más grandes; la dirección es más rápida...



◀ El nuevo i30 de Hyundai pesa 28 kilos menos pero su rigidez estructural ha aumentado un 20 por ciento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 MPI 100	1.0 T-GDI 120	1.4 T-GDI 140/DCT	1.6 CRDI 95	1.6 CRDI 110/DCT	1.6 CRDI 136/DCT
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.368	998	1.353	1.582	1.582	1.582
Potencia máxima/rpm	100/6.000	120/6.000	140/6.000	95/4.000	110/4.000	136/4.000
Par máximo/rpm	13,7 mkg/4.000	17,4 mkg/1.500-4.000	24,7 mkg/1.500	28,6 mkg/1.500-2.000	28,6 mkg/1.500-2.500	28,6 mkg/1.500-3.000/30,6 mkg/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel. / Aut. 7 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel. / Aut. 7 vel.	Manual, 6 vel. / Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	195/65 R15	205/55 R16	225/45 R17	195/65 R15	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	Desde 1.169	Desde 1.194	Desde 1.204	Desde 1.263	Desde 1.263/1.293	Desde 1.263/1.293
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.340/1.795/1.455	4.340/1.795/1.455	4.340/1.795/1.455	4.340/1.795/1.455	4.340/1.795/1.455	4.340/1.795/1.455
Volumen maletero (l)	395/1.301	395/1.301	395/1.301	395/1.301	395/1.301	395/1.301
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,7	11,1	8,9/9,2	12,2	11,0/11,2	10,2/10,6
Velocidad máx. (km/h)	183	190	210/205	186	190	200
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Emisiones CO ₂ (g/km)	95	117	123/125	95	99/109	102/109
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

En consecuencia, los ingenieros de desarrollo dicen haber conseguido un coche más ágil sin penalizar el confort de marcha.

Los motores también destacan positivamente. Por ejemplo, el nuevo 1.4 turbo inyección directa gasolina 140 CV de la familia Kappa llega a conseguir unas emisiones de CO₂ de 109 g/km en una versión Eco con llanta de 15 pulgadas, y de 114 g/km con llantas de 16 ó 17 pulgadas.

Al nuevo Hyundai i30 no se le escapa nada para meterse en la lucha de los más vendidos de su categoría.



◀ Longitud de 464 centímetros, 19 más que el nuevo 3008. Pese a ello, el 5008 es uno de los SUV de siete plazas más compacto. La batalla, 284 centímetros.

Se ha transformado

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Será efectivamente en la primavera de 2017 cuando el nuevo 5008 llegue a las tiendas, aunque mucho antes, en el Salón de París que abre a finales de septiembre, debutará oficialmente. Lo hará para complementar al nuevo 3008 ya desvelado –19 centímetros más corto– y comparte con él la filosofía SUV, pues la firma francesa cree que a nivel mundial las ventas de este tipo de vehículos seguirán creciendo, mientras que el concepto monovolumen pierde adeptos. Pero nadie debe pensar que esta segunda generación cede en materia de amplitud o

Peugeot tenía claro que los clientes buscan hoy más los vehículos de tipo SUV que los de perfil monovolumen. Por eso la segunda generación del 5008 cambia de estilo, metamorfosis que aprovecha para hacerse más grande y mucho más amplio, y para incrementar el agrado de uso y la tecnología. Llega en primavera.

funcionalidad, porque lo que sucede es todo lo contrario. Para empezar, el nuevo 5008, que recurre ya a la moderna plataforma EMP2, mide 464 centímetros, que son 11 más que su antecesor, y la distancia entre ejes es muy generosa: 284 centímetros. Eso se traduce en mucho espacio pa-

ra un habitáculo que tendrá de serie cinco plazas, con la segunda fila compuesta por tres butacas independientes, de igual tamaño –todas con anclaje Isofix– y con respaldo de inclinación ajustable en cinco posiciones. Y estará disponible una tercera fila compuesta por dos butacas independien-

tes muy ligeras –11 kilos cada una– para facilitar su manejo, pues además de plegarse pueden extraerse del vehículo para ganar 60 litros de maletero. El espacio para maletas es otro de los puntos fuertes del 5008, con 780 litros de volumen si usamos sólo cinco plazas, y una longitud máxima de carga de 3,20 metros al abatir el respaldo del copiloto. Además, el plano de carga es muy bajo –a 67,6 centímetros del suelo– y el portón puede ser motorizado con accionamiento ‘manos libres’, pues pasando el pie bajo el paragolpes trasero se abre o se cierra.

El salpicadero también es totalmente nuevo, pues



▲ Los espacios para guardar objetos repartidos por el interior suman 38 litros. Y cada asiento de la tercera fila retirado supone otros 30 litros más.

◀ El nombre permanece, pero todo lo demás cambia. De media, el nuevo 5008 pesa 95 kilos menos que el anterior.

adopta el nuevo i-Cockpit con pantalla táctil central e instrumentación digital de 12,3 pulgadas, y ofrece una variante evolucionada, el i-Cockpit Amplify, con función masaje en los asientos delanteros y posibilidad de cambiar el ambiente cromático, los sonidos, las fragancias...

El salto tecnológico se percibe también en el equipamiento de seguridad, dotado de lo último en asistentes: freno automático de emergencia, alerta de riesgo de colisión, alerta activa por cambio involuntario de carril, alerta de atención del conductor, encendido automático de luces de carretera, reconocimiento de los límites de velocidad, regulador de velocidad

adaptativo con función Stop en las versiones de cambio automático, control de ángulos muertos laterales, Park Assist o control perimetral del vehículo Visio Park con cámaras de 360 grados. Y a falta de tracción total, el 5008 ofrece el Advanced Grip Control, que incluye control de descensos HADC –permite bajar cuestas muy pronunciadas a sólo 3 km/h–, neumáticos específicos M+S para nieve y barro de 18 pulgadas, y cinco modos de adherencia –Normal, Nieve, Barro, Arena y ESP Off– gestionados mediante un mando en la consola.

La gama se articulará en torno a cuatro niveles de acabado –Active, Allure, GT Line y GT– y diez combinaciones mecánicas diferentes, de las que cuatro son de gasolina –1.2 PureTech 130 de cambio manual en versión normal y de bajo consumo, 1.2 PureTech 130 con caja automática EAT6 y 1.6 THP 165 EAT6– y seis diésel: 1.6 BlueHDi 100 manual, 1.6 BlueHDi 120 manual en versión normal y de bajo consumo –ésta anuncia emisiones de 105 g/km de CO₂–, 1.6 BlueHDi 120 EAT6, 2.0 BlueHDi 150 manual y 2.0 BlueHDi 150 EAT6.



► El 5008 estrena el nuevo i-Cockpit, puesto de conducción basado en un volante compacto, la pantalla central táctil de 8 pulgadas y la instrumentación digital en una pantalla de 12,3 pulgadas. El maletero puede integrar el patinete e-Kick o una bici plegable, ambos eléctricos.



CON CINCO PLAZAS EN USO EL MALETERO TIENE 780 LITROS, 100 MÁS QUE EN EL ANTERIOR 5008, DE CARROCERÍA MONOVOLUMEN



Hasta siete plazas y mucha tecnología

A principios de 2017 llegará a España el Kodiaq, que con sus 4,70 metros es el primer SUV grande de Skoda. Disponible con cinco y siete plazas, el funcional modelo checo tiene motores de hasta 190 CV, ofrece versiones de tracción delantera y 4x4, y estrena tecnologías inéditas en la marca.

P.M.y A.C. || pmartin@motor16.com

Semanas antes de su exhibición en el Salón de París, la firma checa ha desvelado el Kodiaq durante un acto en Berlín. Pero habrá que esperar hasta el inicio de 2017 para verlo en los concesionarios. Se trata del primer SUV grande de la marca –mide 4.697 milímetros de largo por 1.882 de ancho y 1.676 de alto– y tiene una generosa distancia entre ejes de 2.791 milímetros. Entre eso y que se beneficia de la plataforma modular MQB –común a Superb y Octavia, y a muchos modelos del grupo Volkswagen–, el Kodiaq maximiza el aprovechamiento del espacio, convirtiéndose en el primer Skoda de siete plazas gracias a la tercera fila de asientos ofrecida en opción. Además, la segunda fila aumenta la practicidad al tener ajuste longitudinal –18 centímetros– y reglaje de inclinación del respaldo por secciones, y hay opciones atractivas como el respaldo

Buena aerodinámica, pues en función de la versión el índice Cx oscila entre 0,32 y 0,34. Y también presume de ligereza: en vacío, el Kodiaq 1.4 TSI de tracción delantera pesa sólo 1.452 kilos.



del copiloto abatible o el portón eléctrico con sensor de pie para abrir o cerrar sin manos. Debemos añadir a todo ello las más de 30 soluciones Simply Clever que optimizan la funcionalidad, destacando algunas nuevas como el cierre infantil eléctrico en las puertas traseras, los reposacabezas de descanso o los protectores

de puertas, que se despliegan cuando las abrimos para que la parte metálica no golpee contra la pared u otros vehículos, y se pliegan hacia dentro cuando las cerramos.

Las ópticas traseras de serie son de LED, tecnología disponible en opción para los faros delanteros. Y en el apartado tecnológico hay todo lo que ya

podemos encontrar en el actual Superb –Front Assist con freno de emergencia en ciudad hasta 34 km/h, freno contra colisiones múltiples, control de crucero activo ACC, control de ángulos muertos, asistente de atascos, alerta por cambio involuntario de carril...–, así como dispositivos inéditos en la marca: Area View –permite

una visión perimetral del vehículo al aparcar o circular por terrenos difíciles–, Asistente de Remolque –se hace cargo de la dirección cuando maniobramos marcha atrás llevando remolque–, Asistente de Maniobra –frena al detectar un obstáculo tras el vehículo– y Protección Predictiva de Peatones, asociado éste al freno de emergencia. En cuanto a infoentretenimiento y conectividad, destacar el Skoda Connect, que ofrece más información y detalles de la nave-

gación, y el Care Connect, que permite mejor acceso remoto y asistencia, e incluso la llamada de emergencia tras un accidente o una avería.

Aerodinámico y ligero –en vacío, la versión de tracción delantera menos pesada anuncia 1.452 kilos, y 1.540 la de tracción total–, el Kodiaq ofrecerá cinco motores, de los que dos son diésel. Concretamente, el 2.0 TDI en versiones de 150 CV –34,7 mkg de par– y 190 CV –40,8 mkg–, que destacan por consumo y

prestaciones, pues si el primero homologa 5,3 l/100 km, el segundo permite acelerar de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos. Y en gasolina, tres alternativas: el 1.4 TSI de 125 CV –consumo de 6,0 l/100 km y disponible sólo con tracción delantera–, el 1.4 TSI de 150 CV con desconexión de cilindros ACT –25,5 mkg– y el 2.0 TSI de 180 CV –32,7 mkg de par– con un nuevo proceso de combustión más eficiente.

En cuanto a transmisiones, mucho para elegir, pues el Kodiaq estrena un cambio automático DSG de 7 marchas diseñado para motores de hasta 60 mkg de par –ligado a las versiones 2.0 TDI 190 y 2.0 TSI, disponibles sólo con tracción total–, y también hay cajas de seis marchas, tanto

manual como DSG. Y con los 1.4 TSI 150 y 2.0 TDI 150 se puede escoger entre tracción 4x2 o 4x4, ésta última basada en un embrague multidisco que calcula constantemente la tracción necesaria atrás, de modo que en condiciones normales da prioridad al eje delantero para ahorrar.

En opción, el Kodiaq ofrece el Selector de Modo de Conducción con posiciones Normal, Eco –si el coche equipa la caja DSG7 permite circular en punto muerto por encima de 20 km/h–, Sport e Individual, a las que se añade un programa Snow para las versiones 4x4, así como un modo ‘off road’ accionable por botón e, incluso, la amortiguación DCC con control dinámico adaptativo del chasis.



PRÁCTICO COMO POCOS LA SEGUNDA FILA PUEDE AVANZARSE HASTA 18 CENTÍMETROS Y PERMITE AJUSTAR LA INCLINACIÓN DE CADA SECCIÓN DEL RESPALDO. ENTRE LAS OPCIONES FIGURA EL CLIMATIZADOR DE TRES ZONAS



 NUEVO FRONTAL COMPARTIDO POR AMBOS MODELOS, CAMBI AN PARAGOLPES, FAROS...

Aunque el segmento todocamino sigue atrayendo a los clientes que compran ese tipo de coches más por moda que por necesidad, el segmento monovolumen aguanta el tipo gracias a modelos como este Citroën C4 Picasso. Se fabrica en España para todo el mundo y acaba de ser renovado.



▲▼ El interior ofrece una amplitud y una versatilidad líderes en su clase. Está presidido por una pantalla táctil de 7 pulgadas, con una interfaz mejorada y pantalla capacitiva. La de 12 pulgadas HD se ha optimizado.



▲◀ La versatilidad interior del Grand C4 Picasso está muy conseguida. Los cinco primeros asientos son del mismo tamaño, y la amplitud de la tercera fila es razonable.

Espacio vital

Andrés Mas | amas@motor16.com

Los Citroën C4 Picasso y Grand C4 Picasso reciben una actualización que apuesta claramente por la personalización, y a la vez se vuelca en un gran despliegue de tecnología y conectividad. No hay muchos cambios en el apartado mecánico, pero aplaudimos la llegada del propulsor PureTech de tres cilindros y 130 caballos de gasolina asociado al suave y agradable cambio automático EAT6 de convertidor de par, con levas en el volante.

Aunque a simple vista cuesta identificar los cambios, los C4 Picasso y Grand C4 Picasso reciben un nuevo frontal rediseñado y común a ambas versiones, en el que cambian paragolpes, faros... Hay nuevos pilotos traseros con efecto 3D, nuevas llantas de aleación de 17 pulgadas con un toque deportivo poco común en este segmento, un techo bitono para el C4 Picasso y tres nue-



▲ La nueva plataforma utilizada ya por los modelos a los que sustituyen los recién llegados, permite reducir el peso y mejorar muchos aspectos.



respira en el habitáculo desde el ambiente básico Mistral sigue siendo una constante de todos los modelos y niveles de acabado. Los oficiales son Live, Feel, Feel Edition y Shine, y de forma opcional se ofrecen tres ambientes: Wild Blue, Beige Duna y Gris Hype, adaptados a cada personalidad.

Citroën convierte a los nuevos C4 Picasso en punta de lanza de su programa 'Citroën Advanced Comfort', y aunque en realidad todavía no estrenan el conjunto de sistemas que la marca prepara para su lanzamiento en un

modelo sin determinar –ver páginas 32 y 33–, el conjunto de elementos de confort que ofrece el monovolumen francés sí permite que los nuevos modelos formen parte, por derecho propio, de esa nueva filosofía.

Buena muestra de ello son equipamientos como el nuevo portón manos libres –se abre pasando el pie por debajo del paragolpes trasero–, los asientos con masaje o el reposapiés extensible en el asiento del acompañante.

A nivel mecánico, la combinación del motor de gasolina 1.2 de tres cilindros y 130 CV con el cambio automático EAT6 de convertidor de par ofrece unos resultados fantásticos, porque al agrado de un propulsor cuya arquitectura resulta difícil detectar –pues ni suena mal ni vibra– se le une en este caso la suavidad y gran labor de un cambio de 6 marchas dotado de convertidor de par que poco tiene que ver con el 'antipático' cambio automático

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130 EAT6	PURETECH 130 EAT6
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750	23,5 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automático, de 6 vel.	Automático, de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	Desde 1.355	Desde 1.392
Largo/Ancho/Alto (mm)	5 plazas: 4.438/1.826/1.625	7 plazas: 4.602/1.826/1.638
Volumen maletero (l)	537 / 630	645 / 704
Capacidad depósito (l)	57	57
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	10,3
Velocidad máx. (km/h)	206	206
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	115	115
Precios desde... (euros)	22.350	23.350

CITROËN GRAND C4 PICASSO Igual, pero con siete plazas

La gama C4 Picasso sigue contando con una versión de siete plazas, el Grand C4 Picasso, que ofrece más espacio pero comparte las novedades con su hermano pequeño. Y una de ellas es todo lo referente a ayudas a la conducción, con la llegada de asistentes que, de serie o en opción, convierten a los nuevos modelos en referencia entre sus rivales. Porque los nuevos monovolumen pueden llevar Aviso de Cambio Involuntario de Carril, Vigilancia de Ángulo Muerto, Reconocimiento de Señales, Regulador de Velocidad Activo, Control de la Atención del Conductor, Coffee Break Alert, Alerta de Riesgo de Colisión o Active Safety Brake. La versión de siete plazas Grand C4 Picasso tiene un sobreprecio de 1.000 euros frente a la de cinco, y en general los consumos en el Grand C4 Picasso se incrementan sólo unas décimas por el mayor peso.

pilotado de antes. Además se ha conseguido que el consumo sólo aumente respecto al cambio manual en una décima –de 5,0 a 5,1 l/100 km de media–, y que el incremento de precio sea de 1.350 euros, una inversión muy recomendable por el agrado de uso que proporciona y porque las levas de serie en el volante ayudan a personalizar la forma de conducir. Así que la gasolina, en este caso,

se convierte en una magnífica alternativa a los diésel para aquel que no haga más de 15.000 kilómetros al año. La buena noticia final es que los C4 Picasso y Grand C4 Picasso cuestan entre 800 y 1.000 euros menos que la gama anterior, con una oferta en vigor, si se financia con la marca, de 17.700 euros para el C4 Picasso 1.2 PureTech de 110 CV y acabado Live.

PRECIO DESDE

17.700 €

 EMISIONES DE CO₂: DE 99 A 130 GR/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

 Calidad. Flexibilidad interior. Numerosos portaobjetos. Consumos. Agrado motor Puretech.

 Se requiere periodo de adaptación para controlar todos los mandos. Maletero con 7 plazas.



ESTRATEGIA DE MARCA CITROËN QUIERE REIVINDICARSE DE NUEVO COMO FABRICANTE DE COCHES CÓMODOS AL MÁXIMO NIVEL



▲ El Citroën Advanced Confort Lab. ofrece una comodidad de primera clase y recuerda la suavidad de los modelos con suspensión hidroneumática, conocidos como 'alfombras rodantes'. El C4 Cactus laboratorio solamente se distingue exteriormente por la pegatina que lleva en el lateral.



Bienestar a bordo revolucionado

Citroën revoluciona el concepto de bienestar a bordo con su programa Citroën Advanced Confort, un cúmulo de soluciones que permiten a un prototipo de su modelo C4 Cactus rivalizar en comodidad de marcha con las grandes berlinas de los segmentos superiores.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Citroën lanzará a finales de 2017 su primer modelo del programa Advanced Confort, con el objetivo de posicionarse como fabricante generalista de referencia en confort dinámico. Son muchos los progresos realizados, que

Motor 16 ha podido comprobar de primera mano durante una toma de contacto con un prototipo C4 Cactus. Idéntico por fuera a un modelo de serie, el interior de este Cactus está plagado de pequeñas y grandes innovaciones, protegidas por más de 30 patentes.

CARROCERÍA» Filtrado de vibraciones

En una sección 'laboratorio' de la fábrica madrileña PSA de Villaverde se ha realizado el ensamblaje de la carrocería de nuestro prototipo Citroën Advanced Confort Lab. Si los diferentes paneles se unen ha-

bitualmente por puntos de soldadura, ahora se añaden distintos cordones de encolado en lugares estratégicos: pared de separación entre habitáculo y

vano motor, marco del portón posterior y todas las partes del suelo comunes a modelos equipados con la misma plataforma. El cordón de pegamento es discontinuo, para dejar sitio a los puntos de soldadura, ahora en menor número. Tras estos procesos, el C4 Cactus Lab. retornaba en su momento a la cadena de la planta de Villaverde para los tratamientos de anticorrosión y pintura.

Ya en movimiento, el resultado es una drástica reducción de los ruidos de rodadura y de las vibraciones del Cactus, a lo que también contribuyen el uso de lunas de mayor espesor y una mejora de la insonorización general. Los ingenie-

la suspensión tanto en compresión como en extensión.

Con este sistema se aprecia cómo la amortiguación es variable según el recorrido de la rueda, suavizando los picos de aceleración vertical de la carrocería, tanto en bajas como en altas frecuencias. Unas perforaciones en los topes dejan pasar menor o mayor cantidad de aceite, consiguiendo ese efecto de 'alfombra rodante' típico de las suspensiones hidroneumáticas de la marca, mientras que a alta velocidad, o en baches acusados, evitan la brusquedad y los rebotes inherentes a una suspensión convencional cuando hace tope. Su funcionamiento convence plenamente, como he-



◀ Los nuevos asientos, más mullidos a simple vista, mejoran la distribución de la presión sobre el cuerpo respecto a los espumados tradicionales.

ros de Citroën han buscado el mismo efecto que se conseguiría si la carrocería estuviera hecha de un solo bloque. La rigidez estructural de la carrocería se incrementa en un 20 por ciento, lo que habría requerido 13 kilos más de chapa si el ensamblaje estructural se realizara por los medios habituales. Este sistema específico de encolado, objeto de 8 patentes, irá generalizándose progresivamente en las fábricas de la marca a partir de su primera incorporación a finales de 2017.

mos podido comprobar tras hacer el mismo recorrido con un C4 Cactus de serie.

No para ahí el programa Advanced Confort. Para lograr una síntesis homogénea también hay cambios en las articulaciones de la suspensión, y se han incorporado otros neumáticos, sin variar medida ni perfil, en este caso unos Michelin Primacy 3ST 205/50 R17.

Los nuevos amortiguadores, protegidos por 20 patentes, se han desarrollado en colaboración con un proveedor que no es francés. En principio serán exclusivos de Citroën, pero a la larga serán accesibles a otras marcas, y no sólo a las del Grupo PSA.

AMORTIGUADORES» Efecto 'alfombra rodante'

La otra gran novedad del programa son los amortiguadores con topes hidráulicos progresivos incorporados en su interior. Su función —antes encomendada exclusivamente a voluminosos topes de goma— es frenar el recorrido de

POSICIONAMIENTO Personalidad Citroën

La separación de DS como marca dentro del Grupo PSA ha permitido a Citroën posicionarse en el mercado con una estrategia independiente y sin limitaciones: «Una oportunidad formidable», ha dicho Linda Jackson, directora general de la marca.

La ejecutiva británica recuerda algunos de los puntos de partida en el nuevo posicionamiento de la marca francesa: «No hacer lo mismo que los demás fabricantes, cubrir todos los segmentos y ser una marca popular en el sentido positivo del término.» Xavier Peugeot, actualmente director de Producto de Citroën y responsable de llevar a la práctica este discurso, resume así las líneas maestras de los futuros modelos: «Diseño puro y optimista; bienestar físico y mental para los ocupantes; tecnologías inteligentes y útiles, que proporcionen un beneficio diferente respecto a otras marcas.»

El programa Citroën Advanced Confort responde así a una parte de estas directrices, según la propia marca:

- «Poner a los ocupantes al abrigo de cualquier perturbación exterior, tanto en lo referente al filtrado de las suspensiones como a nivel sonoro para sentirse en un Citroën como dentro de una burbuja.»
- «Facilitar la vida a bordo con un espacio y un maletero generosos, con prácticos huecos portaobjetos y con detalles funcionales inteligentes.»
- «Hacer muy fluido el uso del automóvil y de todo su equipamiento gracias a una tecnología intuitiva, con asistencias útiles para el día a día y la mejor relación digital entre el coche y las personas que lo ocupan.»
- «Asegurar la máxima tranquilidad, con avanzadas ayudas a la conducción, organizando la información para mostrar los mensajes realmente útiles y generando una atmósfera interior relajante.»



▲ Linda Jackson, directora general de Citroën, y Xavier Peugeot, director de Producto de Citroën.

Para ello, Citroën se ha inspirado en la 'memoria de forma' de los fabricantes de colchones premium. Visualmente se aprecia un espumado más marcado, y bajo la tapicería hay diversas capas de materiales específicos: espuma de poliuretano, viscoelástica o texturizada. Nada más sentarse dan la impresión de ser más acogedores y mullidos, de envolver mejor el cuerpo, pero lo realmente importante es que mejoran la distribución de la presión sobre una

mayor superficie que con los espumados tradicionales. Y no sólo eso, también limitan las vibraciones que llegan a los ocupantes.

Según anuncia Citroën, el primer modelo dotado de estas soluciones se lanzará a finales de 2017, lo que hace pensar que podría tratarse de la próxima generación C4. En 2019 se habrán generalizado en todos los segmentos y en todos los mercados de la marca actualmente Campeona del Mundo de Turismos.

CONFORT DINÁMICO SUPERIOR Las claves

- ▶ Amortiguadores de topes hidráulicos progresivos.
- ▶ Sistema mixto de ensamblaje de la carrocería: soldadura y encolado.
- ▶ Espumados y muelles de asientos más sofisticados.
- ▶ Neumáticos, articulaciones, acristalado, insonorización... también mejorados.
- ▶ Debutarán sobre un nuevo modelo de Citroën a finales de 2017.
- ▶ Estarán presentes en todos los segmentos en 2019.



◀ Vista en sección del nuevo amortiguador. En detalle, a la izquierda, los topes hidráulicos progresivos.

EN OCTUBRE ESTARÁN A LA VENTA EN ESPAÑA LAS NUEVAS VARIANTES DEL OPTIMA

Gran viajero

Kia aumenta la familia del Optima con la variante familiar Sportswagon, el GT y el híbrido enchufable. Todas ellas diferentes, pero con un denominador común: están pensadas para disfrutar al máximo de cada viaje.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Cuando hace un año, en el Salón de Fráncfort, se presentó la nueva generación del Kia Optima, la marca coreana anunció que su berlina grande se convertiría en toda una familia de modelos, con la llegada de una variante familiar Sportswagon y de una versión más deportiva, denominada GT. Además del híbrido enchufable, del que hablamos en el recuadro.

Ha pasado casi un año y ya hemos podido comprobar la ‘evolución de la especie’ Optima. En Alemania se ha presentado a la prensa europea tanto el familiar como las variantes GT. El Sportswagon es un guiño a la versatilidad, pero sin perder nada de estilo dinámico. Calca las medidas exteriores del sedán—solo varía la altura, 5 milímetros mayor—y multiplica sus posibilidades gracias a un maletero más capaz—552 litros—y de mejor acceso. Y todo ello, con un estilo de lo más llamativo.

La gama del Sportswagon se concentra en dos modelos: el diésel 1.7 CRDi de 141 CV, ya conocido en el sedán, y el 2.0 T-GDI de gasolina, con



◀ Las medidas exteriores prácticamente no cambian respecto al sedán. Pero la carrocería familiar es deportiva y más versátil.

PRECIO		N.D. €
	EMISIONES DE CO ₂ : DE 37 A 191 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Comportamiento y prestaciones. Versatilidad del Sportswagon. Cambio automático	 Sin versión intermedia en gasolina. Maletero de la versión PHEV. Híbrido solo en carrocería sedán

245 CV y que mueve al GT. No llegará a España, al menos por ahora, otra variante de gasolina, con un bloque de 2 litros y turbocompresor, que ofrece 163 CV. En la versión diésel, el cambio puede ser manual de 6 marchas o una caja de doble embrague y 7 marchas de suave y excelente funcionamiento. Y para mantener el estilo deportivo, la gama estrena, además, el acabado GT Line, que potencia detalles dinámicos como las llantas de 18 pulgadas, el difusor trasero cromado...

Pero donde realmente está la deportividad es en la variante GT, tanto para el sedán como para el Sportswagon. El Optima GT es el modelo más potente fabricado por Kia para Europa; y por ello los ingenieros no han dejado nada al azar, con un chasis reforzado respecto al Optima normal y unas suspensiones calibradas en carreteras de montaña de nuestro continente. El motor, que ofrece un par de 36 mkg entre 1.350 y 4.000 rpm, tiene una respuesta casi inmediata y gran flexibilidad, empuje y suavidad. Con este GT, Kia puede competir de tú a tú con las versiones más deportivas



▲ Gran amplitud en el interior y unos asientos muy cómodos. El maletero del Optima SW ofrece 552 litros.



de rivales que dan prestigio, como Ford Mondeo, Opel Insignia, Volkswagen Passat...

Y lo hemos podido comprobar en los alrededores de Munich. El Optima GT es divertido y sano, un familiar de altos vuelos con un comporta-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T-GDI 245 CV
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Potencia máxima/rpm	245 / 6.000
Par máximo/rpm	36,0/1.350-4.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./disc. vent.
Neumáticos	235/45 R18
Peso (kg)	1.605
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.855/1.860/1.455
Volumen maletero (l)	525 / 1.686
Capacidad depósito (l)	70
De 0 a 100 km/h (s)	7,6
Velocidad máx. (km/h)	232
Consumo mixto (l/100 km)	8,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	191
Precios desde... (euros)	N.D.



OPTIMA PHEV Híbrido inteligente

El Optima PHEV mezcla a la perfección la tecnología con las sensaciones al volante. Tras los híbridos ‘de laboratorio’, los fabricantes han apostado por unos modelos igual de eficientes pero más divertidos de conducir. Volkswagen puede que fuera el primero con sus Golf y Passat GTE; y ahora Kia repite el esquema. El Optima enchufable—que se recarga en solo 5 horas usando un enchufe convencional—ofrece un comportamiento divertido, un gran empuje, un excelente confort de

marcha y un consumo de sólo 1,7 litros o una autonomía eléctrica de 54 kilómetros. Eso sí, a cambio de un maletero más pequeño, con sólo 307 litros, que merma las posibilidades del Optima. Porque el Optima PHEV, hasta que en 2017 llegue la carrocería Sportswagon, sólo se ofrece en versión sedán.

En marcha, el modelo de Kia lo hace todo. Cuenta con dos modos de conducción: EV—totalmente eléctrico—y HEV. En este último, el sistema elige en cada momento el tipo de propul-



◀ El Optima PHEV se recarga en 5 horas en un enchufe normal. El maletero solo ofrece 307 litros. En la pantalla se informa sobre el uso del sistema.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	GDI 2.0
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.999
Potencia máxima/rpm	156/6.000
Par máximo/rpm	19,2/6.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	50 kW (68 CV)
Par	20,9 mkg
Potencia máxima total	205 CV
Par máximo total	38,2 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.705
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.855/1.860/1.465
Maletero (l)	307
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	9,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,4
Velocidad máx. (km/h)	192
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	1,6
Emisiones CO ₂	37 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54
Tiempo de recarga	5 h a 230 V

sión, pero preservando siempre la carga de la batería, de modo que con unas oscilaciones de un 2 por ciento la batería siempre tendrá la carga que hayamos conseguido manteniéndolo en el enchufe. De forma que esa autonomía esté siempre disponible para el momento que pulsemos la tecla EV y decidamos circular en modo eléctrico. Así, el Optima logra el mejor consumo, sin dejar nada en manos del conductor.



▲ Calidad y buen aspecto. El Optima GT tiene pantalla de 8 pulgadas, cambio automático de 6 marchas, pedales en aluminio...

miento aplomado y un perfecto compromiso entre confort y sensaciones al volante. Una berlina deportiva de esas que,

lamentablemente, los SUV parecen haber arrinconado; pero que representan posiblemente la mejor manera de conjugar

prestaciones con comodidad. El cambio de doble embrague es magnífico, los frenos, incansables, y la dirección—con un nuevo sistema que incorpora el motor eléctrico en la cremallera—ofrece gran precisión de guiado y mucha información al conductor sobre lo que pasa bajo las ruedas.

Un coche con el que será una gran experiencia cada viaje... Y más en las autopistas germanas, sin límites de velocidad, y donde por estabilidad y prestaciones el Optima GT demuestra ser un ‘tren de alta velocidad’.



Transporte inteligente

El nuevo Proace ofrece variantes Furgón y Verso, estas últimas con un enfoque ya de gran monovolumen debido a su confort de marcha.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Comparte proyecto común y línea de montaje con el Peugeot Traveller y con el Citroën SpaceTourer, sus gemelos en el Grupo PSA, y por lo tanto sus principales rivales. Por eso conviene consultar el precio y el equipamiento de serie para decantarse por la mejor oferta, porque se trata del mismo vehículo con diferente logo corporativo.

Dicho esto el Proace ha dado un salto cualitativo abismal y se convierte en una de las opciones más atractivas en el segmento de los comerciales ligeros. Está disponible en versión Furgón (uso profesional) y Verso. Esta última se comercializa con las variantes Combi (trabajo diario), Shuttle (uso más dual), Family (fa-

milia y ocio) y VIP (transporte ejecutivo).

Estas dos últimas disponen de una mayor calidad de acabados y equipamiento, como el portón trasero con luneta practicable, las puertas laterales eléctricas o asientos sobre raíles en el suelo (ofrecen entre cinco y ocho plazas). También contemplan sistemas muy avanzados, como el Toyota Safety Sense

(control del ángulo muerto, frenada de emergencia automática, alertas de colisión, de cambio de carril y de fatiga del conductor, luces de carretera inteligentes, control de crucero adaptativo...), o el Toyota Traction Select, que permite elegir entre cinco modos de uso (Normal, Nieve, Barro, Arena y VSC off) dependiendo de la superficie que se afronte.

El Proace Verso dispone



▲ El interior de las versiones más equipadas recuerda al de un turismo, por su calidad y por un equipamiento más sofisticado.

◀ La versión Furgón añade un motor diésel 2.0 D-4D con 122 CV. Estrena la variante Compact, de 4,6 metros de longitud, con hasta nueve plazas y un volumen de carga de hasta 5,1 metros cúbicos.



DESDE	29.850 €
	EMISIONES OFICIALES: DE 133 A 159 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Habitabilidad y volumen de carga. Confort de marcha. Gama generosa. Dotación tecnológica.
DEBE MEJORAR	
	Cambio automático sólo con 2.0 D-4D 177 CV. Portón trasero grande y pesado. Agilidad en uso urbano.



▲ El portón y la luneta practicable son de serie desde el acabado Family. La suspensión varía respecto a la del Furgón.

de tres longitudes diferentes (4,61 metros, 4,96 y 5,31) y dos distancias entre ejes, así como una gama con cuatro motores diésel: un 1.6 D-4D, con 95 y 115 CV, y un 2.0 D-4D, con 150 y 177, el más potente asociado a un cambio automático de seis relaciones. El consumo medio homologado oscila entre los 5,1 y los 6,0 litros.

Disponible desde octubre, este modelo parte desde los 29.850 euros (16.975 + IVA con descuentos) con el motor y acabado de acceso.



¿El mejor viaje del día? Cuando tienes todo bajo control.



Nuevo Eagle F1 Asymmetric 3



GANADOR del test TÜV

en distancia de frenado en carreteras secas y mojadas*

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

* Comparado con el rendimiento medio de los 3 últimos modelos de los principales competidores en el segmento UHP (Michelin Pilot Sport 3, Bridgestone Potenza S001, Continental Sport Contact 5.). Prueba realizada por el TÜV SÜD Product Service GmbH en Septiembre - Octubre de 2015 a petición de Goodyear Dunlop. Medida: 225/45 R17 91Y; Vehículo de prueba: VW Golf; Prueba realizada en Mireval (Francia), Papenburg (Alemania) TÜV SÜD PS Garching (Alemania); Reporte Num. 713066268

Músculo elegante

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Hace tiempo que DS tiene un objetivo sumamente ambicioso: consolidarse como la marca de PSA que coquetea con un enfoque 'premium', una especie de lujo a la francesa. Por eso, y tras ver la luz bajo el paraguas de Citroën, se desmarcó hace meses de la firma generalista para afrontar el camino por separado. Y no le está yendo nada mal esta arriesgada apuesta. Notable alto en lo que se refiere a las ventas, y con agradables sorpresas en mercados como el chino, donde presenta, incluso, modelos exclusivos para ese inmenso país. Y el futuro promete, pues en la recámara tiene nuevos productos –ver páginas 22 y 23– que extenderán su presencia

Si el DS 4 ya establece distancias frente a un Citroën C4, la versión Crossback va un paso más allá en cuanto a exclusividad se refiere. Saca músculo para coquetear con esa imagen crossover que tanto gusta actualmente y se rodea de glamur francés para marcar estilo.

a otros segmentos. Hay que recordar que ha conseguido sus buenos números con sólo tres coches: el DS 5, que podemos considerar 'escaparate' tecnológico de la marca; el DS 3, que puso tierra de por medio respecto al C3; y el DS 4, quizás el modelo que menos diferencias presentaba frente al modelo del que partía, el C4, con el que comparte plataforma, motores y

tecnología. Pero el DS 4 está envuelto con un traje muy exclusivo y su calidad final se remata con más esmero. Y si queremos aún más exclusividad, esta nueva versión DS 4 Crossback da una vuelta de rosca extra, apostando sobre seguro, pues potencia claramente el concepto crossover que tanto gusta actualmente al público.

Por eso su imagen es más robusta y musculosa por fuera, y además eleva la altura libre al suelo tres centímetros en comparación con el DS 4 normal, con el fin de poder circular fuera del asfalto con más solvencia. Pero conviene no entusiasmarse en exceso, porque su hábitat natural sigue siendo la carretera. Detalles como los intermitentes dinámicos delanteros o los proyectores DS Led Vision con xenón direccionales



Su altura al suelo –tres centímetros más que en el DS 4 normal– le permite afrontar pistas de tierra con mayor solvencia.



LAS CIFRAS

MOTOR	1.6 BLUEHDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.560
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 3.500
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.385
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.284 / 1.810 / 1.535
Capacidad del maletero (l)	385
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	189 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,3 (11,4)
Recorriendo (metros)	197
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	31,0
De 80 a 120 km/h en D	9,1
Recorriendo (metros)	260
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	5,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,9
En conducción dinámica	10,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,4
A 140 km/h de cruce	8,1
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera (l/100 km)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.016
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,8
Ciclo extraurbano	3,8
Ciclo mixto	4,1



PRECIO	29.480 €	NUESTRA VALORACIÓN	
	EMISIONES DE CO ₂ : 108 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	A FAVOR
		COMPORTAMIENTO	*****
		ACABADO	*****
		PRESTACIONES	*****
		CONFORT	*****
		SEGURIDAD	*****
		CONSUMO	*****
		PRECIO	*****
			+
			Calidad de acabado. Confort de marcha y dinámica estable. Motor agradable. Equipo de serie. Maletero. Descuento.
			-
			Espacio y acceso en las plazas traseras. Dirección poco 'comunicativa'. Ventanillas traseras fijas. Sin levas de cambio.



garroyo@motor16.com

LA CLAVE

El DS 4 Crossback es una interesante opción para disfrutar de un modelo bien hecho que goza de una fuerte personalidad estética. El motor diésel de 120 CV rinde a buen nivel, se muestra refinado y merece la pena pagar los 1.300 euros que cuesta la caja automática. Simplemente, porque viviremos más plácidamente. Va bien en asfalto, y por pistas de tierra no desentona. Además, está bien acabado y rematado. Pero como todo no pueden ser 'flores', el espacio detrás se queda algo justo, las ventanillas traseras son fijas y la dirección no enamora. Aun así, es una opción diferente y recomendable.



▲ Maletero de 385 litros, un volumen generoso. Presenta una linterna 'nómada' muy útil.



▲ Las cuatro llantas de aleación de 18 pulgadas rematadas en negro cuestan 400 euros. Obliga a montar una rueda de repuesto de emergencia en el maletero.

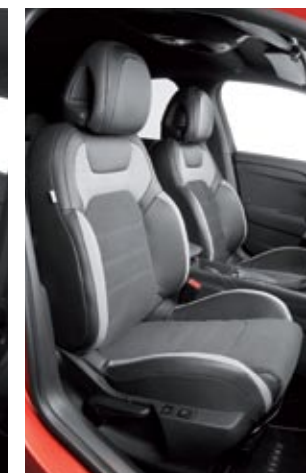
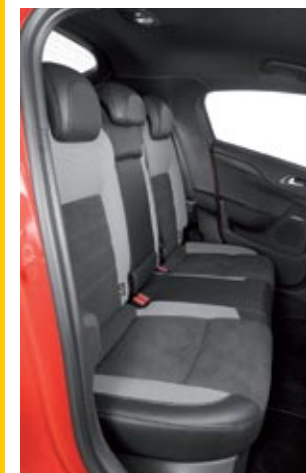


► No es de los vehículos más ligeros de su segmento, pero aun así hace gala de una dinámica muy sólida. Quizás lo peor sea el tacto de la dirección, un tanto 'artificial'.

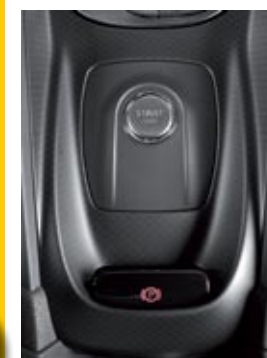


BUENA DINÁMICA
ESTE MODELO SE MUESTRA MUY APLOMADO EN CURVA, PESE A IR 30 MILÍMETROS MÁS ALTO QUE EL DS 4 NORMAL. LA DIRECCIÓN NO ES MUY 'COMUNICATIVA'.

MÁS CALIDAD
LA DISPOSICIÓN DE LOS MANDOS ES IDÉNTICA A LA DEL CITROËN C4, PERO EL CONJUNTO SE REMATA CON MAYOR CALIDAD Y ESMERO.



▲ Las butacas delanteras son muy cómodas y pueden llevar función masaje. Detrás, el espacio para las piernas es algo justo.



◀ El cuadro de mandos se puede configurar con varios colores. El freno de estacionamiento eléctrico es de serie; el acceso y arranque 'manos libres', no.



desvelan en parte su 'intención', que tiene su continuidad en un interior acabado con esmero y calidad, con revestimientos de piel o unas butacas delanteras que nos miman literalmente.

Otra cosa son las plazas posteriores. Y no por terminación, ni mucho menos, sino por un espacio para las piernas algo justo. Además, las puertas de acceso a la segunda fila son pequeñas y su mitad superior termina en un pico que sobresale, una forma que podría generar al-

gún percance. Además, las ventanillas traseras son fijas, pagando el peaje del diseño sobre el sentido práctico.

Bajo el capó ofrece cuatro opciones mecánicas. Nos decantamos por la versión diésel de acceso, pero no temáis, porque hablamos de 120 caballos que 'manan' del conocido bloque 1.6 BlueHDI, asociado a un sistema Start-Stop para calmar en parte la sed. Y para que no falte de nada lo combinamos con una transmisión automática EAT6 con convertidor de par. Son

1.300 euros más que si optamos por la caja manual, pero bien invertidos están...

De esa manera podemos circular de manera suave y refinada con la palanca en posición D, disfrutando de la buena respuesta a bajo régimen. También podemos sentirnos protagonistas y cambiar de forma secuencial con la palanca -no hay levas-, y accionar el modo Sport, que brinda más 'vidilla' en el tacómetro, hasta las 4.250 rpm, instante en el que sube a otra marcha para proteger la me-

cánica. Su rendimiento global es satisfactorio, lo mismo que las cifras verificadas por nuestro correvit, aunque no bate records en este capítulo precisamente. Tampoco lo hace en cuestión de consumo, con una media durante nuestra prueba de 5,9 litros. En este aspecto, su mayor altura y un peso que parte de los 1.385 kilos no le benefician.

Sin embargo, todos estos detalles apenas le pasan factura en cuanto a dinámica se refiere. Apoya bien, balancea poco y filtra la carretera con

► SUS RIVALES



FIAT 500X CROSS PLUS 1.6 MULTIJET 120 CV

Quizás el más original en su diseño, aunque con este motor no existe un cambio automático. Si se contempla en el 2.0 Multijet 140 CV, e incluso la tracción total.

Precio	25.330 €
0-100 km/h	10,5 s.
Consumo	4,1 l/100km
Maletero	350 litros



HONDA HR-V 1.6 i-DTEC ELEGANCE 120 CV

Es el de interior más amplio y práctico, y presume del mayor maletero. El motor es refinado y se asocia a una caja manual y a la tracción delantera siempre.

Precio	25.600 €
0-100 km/h	10,0 s.
Consumo	4,0 l/100km
Maletero	470 litros



MAZDA CX-3 AWD 1.5 D105 CV LUXURY

Ofrece un tacto general muy agradable, pero el espacio en las plazas traseras resulta algo justo. No hay posibilidad de un cambio automático, pero sí de la tracción total.

Precio	24.430 €
0-100 km/h	10,5 s.
Consumo	4,0 l/100km
Maletero	350 litros

esmero, aunque los neumáticos 225/45 R18 están más orientados a 'sujetar' que a 'amortiguar', y restan algo de confort si el firme es defectuoso. Quizás la dirección no comunique todo lo que nos gustaría -el volante es grande-, pero nos gusta la eficacia de los frenos, pues sólo ha necesitado 52,5 metros para detenerse por completo desde 120 km/h. Además, la insonorización también es realmente buena.

Nos queda por analizar el equipamiento de serie. El

acabado Style que nos ocupa presume de climatizador automático bizona, pantalla táctil a color de 7 pulgadas, asistente de salida en rampa, sensores de presión en los neumáticos y sensores de aparcamiento traseros, radio-CD con MP3 y bluetooth, freno de estacionamiento eléctrico, retrovisor interior antideslumbramiento...

Diferente, bien rematado, agradable, confortable... ¿y el precio? Pues 27.680 euros, una vez aplicado el descuento vigente.



El Fiesta definitivo

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

Allá por abril de 2013 tuve ocasión de probar a fondo el Ford Fiesta ST, un devorador de curvas que sorprendería por sus prestaciones, su puesta a punto y por la diversión que transmitía. Ese Fiesta ST se sigue comercializando, y si tenemos en cuenta su actual descuento –hasta 5.100 euros– se queda en unos atractivos 17.725 euros,. Es decir, 8.475 euros menos que nuestro protagonista, pues la exclusividad se paga.

Es una diferencia más que respetable, pero resultará asumible para algunos porque permite conducir el Ford Fiesta más potente de todos los tiempos, ya que este ST200 eroga el doble de caballos que un Fiesta XR2 de hace 20 años. Además, sólo está disponible en el color Storm Grey que se observa en las imágenes, equipa llantas específicas y añade algún que otro detalle estético. Pero, a pesar de todo, nos sigue pareciendo demasiado discreto.

Hasta que no te subes, no

Coincidiendo con los 40 años de vida del ya legendario utilitario de Ford, la firma del óvalo lanza esta edición especial, que se convierte en el Fiesta más potente jamás fabricado. Eroga 200 CV y tiene una puesta a punto que te hará disfrutar como un verdadero niño.

descubres de lo que es capaz. Te acomodas en sus asientos Recaro –algo estrechos– y pones en marcha su 1.6 EcoBoost, un motor optimizado para proporcionar 200 CV y 29,6 mkg. El Fiesta ST 'normal', que cuesta 8.475 euros menos, se conforma con 182 CV y 24,5 mkg. Sorprende su suavidad y

el 'confort' que transmite aún con unas suspensiones firmes. No equipa función de ahorro Start-Stop, pero a 1.800 rpm recomienda subir marcha como si nada para minimizar el gasto, que es bastante comedido, salvo que demos rienda suelta a nuestras emociones.

Precisamente a eso invita este deportivo de bolsillo, que además suena con poderío cuando lo subimos de vueltas –llega a 6.500 rpm–, inundando el interior de deportividad. El tacto del cambio es magnífico –sería mejor que dejarasen el apoyacodos central para las versiones TDCi, pues molesta– y su dirección permite trazadas milimétricas por su precisión.

Por la diferencia de precio frente a un Fiesta ST, no habría estado de más un autoblocante, pues se conforma con el sistema eTVC que frena la rueda delantera que va por el interior de la curva. No le vendría nada mal para transmitir al asfalto sus 215 CV y 32,6 mkg, pues gracias a la función 'overboost' son esas las cifras que están disponibles durante 20 segundos.

PRECIO

26.200 €

EMISIONES DE CO₂: 140 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
+ Diversión al volante. Prestaciones. Comportamiento. Tacto del cambio y dirección. Exclusividad.	- Precio elevado. Sin selector de modos. Equipamiento justo. Sin Start-Stop. Sólo un color. Apoyacodos.



▶▶ Se echa de menos algún detalle extra en el salpicadero, además de la placa 'ST200'. Los asientos Recaro sujetan bien, pero la forma del reposacabezas molesta. Y el quinto reposacabezas es opcional.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Es uno de los utilitarios más divertidos por su puesta a punto, con un eje trasero que te permite disfrutar. Corre de sobra, frena muy bien, es amplio, está bien acabado... Pero no pagaría la diferencia frente a un ST 'a secas'. Para ello deberían ofrecer más tecnología, frenos más potentes o un autoblocante mecánico, vitales para domar sus 200 CV.

¡Qué manera de acelerar! Le mete dos décimas al ST al pasar de 0 a 100 km/h. ¡Y qué manera de recuperar! Pues le

▶ Este 'juguete' alcanza los 230 km/h. La puesta a punto es sensacional, y es compatible con una utilización diaria. Lástima que no equipe Start-Stop.

quita dos segundos en el repés de 80 a 120 en sexta gracias también a un desarrollo más corto.

Pero este ST200 es más de curvas que de rectas. Le falta un selector de modos –no lo echaremos de menos–, y se debe conformar con un ESP con tres programas, incluyendo el 'off'. Al activarlo se torna muy vivo, y hay que tener manos, pues aunque el chasis es una verdadera delicia, su eje trasero tiende a sobrevivir, aunque se corrige fácilmente y todo anima a seguir 'curveando'.

SUS RIVALES



PEUGEOT 208 GTI BY PEUGEOT SPORT 208 CV

Otro devorador de curvas con motor 1.6 THP. Pero el 208 tiene autoblocante, mejores frenos y es más firme. Equipa start-stop, pero no es nada barato.

Precio	25.705 €
Maletero	285 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,4 l/100km 6,5 seg.



SEAT IBIZA 1.8 TSI CUPRA 192 CV

Con descuento, se queda en 18.150 euros. Ahora ves con otros ojos que no llegue a los 200 CV, pero no le hace falta, el Ibiza Cupra es un cohete y tiene diferencial electrónico.

Precio	21.400 €
Maletero	292 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,0 l/100km 6,7 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 ECOBOOST
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.596
Alimentación	Inyección directa y turbo de geometría fija
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	29,6 mkg / 2.500-4.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	39,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 278 mm/Disc. 253 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 21 milímetros.
Trasera:	Semi-independiente, con barra de torsión, muelles y amortiguadores

RUEDAS	
Neumáticos	205/40 R17
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.163
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.982 / 1.709 / 1.456
Capacidad del maletero (l)	290 - 974
Capacidad del depósito (l)	48

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,0
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,0 (6,7)
Recorriendo (metros)	111

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	30,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,4

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,5
En conducción dinámica	14,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,7
A 140 km/h de cruce	9,0
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	657
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,2
Ciclo extraurbano	4,9
Ciclo mixto	6,1

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP

con tecnología

ACTIVE



◀ El motor Turbo GDI de 120 caballos tiene tres cilindros y empuja con mucha rabia. Los 20 milímetros extra de altura al suelo del Active frente al i20 normal le permiten circular por caminos no muy complicados.



Se deja querer

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

El i20 Active es uno de esos coches que pasa un poco desapercibido y se pierde entre la larga lista de vehículos todocamino urbanos del mercado. Una pena porque la versión aventurera del i20, sin ser el mejor todocamino de su clase, pone muy alto el listón en una serie de aspectos especialmente valorados por el cliente. Y, desde luego, es un coche que deja muy buen sabor de boca tras un primer encuentro. Una grata experiencia que llega de la mano de un coche que transmite solidez, que es fácil y divertido de conducir, y que tiene un cambio preciso y rápido, unos frenos que nos han sorprendido por su eficacia y un motor que nadie diría que sólo tiene tres cilindros por rendimiento o sonoridad.

El Active no es un i20 'tuneado de campo', eso es lo primero que hay que dejar claro para que el lector entienda que los 1.000 euros extra que hay que pagar por él respecto al i20 están totalmente jus-

El i20 Active con el motor de gasolina de tres cilindros y 120 caballos se deja querer porque deja muy buen sabor de boca a cambio de un precio competitivo. El Active va como la seda y transmite solidez. Sólo hay que cuidar la forma de conducir para que el consumo no se dispare.

tificados. De hecho, más de la mitad de los componentes exteriores han sido concebidos de forma específica para esta versión: paragolpes, luces an-

tiniebla, parrilla, barras de techo, molduras en los pasos de rueda, llantas específicas, protecciones... El i20 Active también es un poco más alto, con

20 milímetros extra de altura libre al suelo para salvaguardar los bajos en caso de excursión fuera del asfalto. Aunque sin tracción a las cuatro ruedas y tampoco un control de tracción que ayude a salir de situaciones complicadas, lo mejor es dejar el campo para las cabras o para otros vehículos pensados para imitarlas.

En el interior del i20 Active también hay mejoras a cargo de esos mil euros, como unos asientos específicos y más altos, y unos pedales con remates metálicos que logran un toque deportivo que no sobra. Si tuviéramos que describir en pocas palabras el interior del i20 Active con acabado Style, diríamos que calidad, equipamiento y ergonomía se dan la mano para ofrecer un habitáculo mejor rematado que muchos rivales, más amplio de lo que insinúa su tamaño exterior y mucho más completo de lo que uno se espera.

Climatizador automático, navegador con pantalla táctil de 7 pulgadas, ayudas a la conducción como la alerta por cambio de carril, cámara tra-



◀◀ El equipo de serie es muy completo e incluye navegador con pantalla táctil de 7 pulgadas. El interior es amplio si tenemos en cuenta el tamaño exterior. Y el túnel del piso apenas molesta por su baja altura.



◀◀ Su agilidad, facilidad de conducción y nobleza son algunas de sus bazas más importantes en carretera. Y el maletero cubica 326 litros, ampliables a 1.042 si abatimos la segunda fila.



quilamente de un gasto de 7,0 l/100 km en ciudad o a 120 km/h realizando una conducción normal, a rozar los 9 si pisamos el acelerador sin miramientos. Una pega habitual en este tipo de mecánicas, que obliga a hacer un cursillo permanente de miniconsumo.

sera, reconocimiento de voz... Lástima que el sensor crepuscular tarde tanto en activar las luces en los túneles. Por cierto, el espacio disponible es sensacional si tenemos en cuenta que su tamaño exterior es de los más reducidos.

El motor de tres cilindros y 120 CV de Hyundai es todo un descubrimiento porque empuja con rabia, sube de vueltas hasta límites sorprendentes y convierte al i20 Active en un modelo en el que pocas veces se echará de menos más potencia. Sin embargo, el consumo es muy sensible al tipo de uso y se puede pasar tran-



amas@motor16.com

LA CLAVE

Hyundai está haciendo muy bien los deberes. Y el i20 Active es una demostración palpable de ello. Porque el todocamino coreano tiene calidad, equipamiento y tecnología. Y cinco años de garantía sin límite de kilómetros en un modelo con el que apetece hacer muchos kilómetros, tanto en ciudad como en carretera.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 6.000
Par máximo/rpm	17,5 mkg / 1.500-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	39,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.065 / 1.760 / 1.529
Capacidad del maletero (l)	326 - 1.042
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,4)
Recorriendo (metros)	167

SUS RIVALES



PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110
Menor consumo para un modelo también de tres cilindros, peor equipado que el i20 Active pero que, sin embargo, cuenta con sistema de ayuda a la tracción Grip Control.

400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,7

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,1 km/h de promedio	7,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción dinámica	9,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,1
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	750
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,1

Por su calidad y su fórmula exclusiva



la frase

Agustín Martín. Presidente de Toyota España

«La voluntad de Toyota es colaborar en el impulso de la tecnología de pila de combustible en España y poder iniciar la comercialización de estos vehículos, como ya ocurre en otros países de nuestro entorno europeo».



la cifra

100.000

vehículos eléctricos ha entregado Renault desde que hace cinco años lanzara su primer coche con esa tecnología. La marca del rombo lidera el mercado 100% eléctrico en Europa, lo que hace que uno de cada cuatro de los eléctricos que circulan por las carreteras del Viejo Continente sea un Renault.



27 MUERTOS MÁS QUE EL AÑO PASADO

La siniestralidad no descansa en verano

Con 27 muertos más en julio y agosto, y 67 más desde el 1 de enero al 31 de agosto respecto a esos periodos del pasado año, se constata el cambio de tendencia en la siniestralidad vial, que acaba con los 15 años de descenso continuado que se venía produciendo. Tan preocupante repunte lo indican los datos provisionales recabados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en los accidentes mortales de carretera con fallecidos en las primeras 24 horas de producirse el siniestro. Esas cifras colocan en 230 (29 más que en 2015) los siniestros mortales, con la pérdida de 253

vidas durante la denominada campaña de verano, con 113 accidentes y 123 fallecidos en julio, y 117 accidentes y 130 muertos en agosto, a lo que hay que añadir 1.136 ingresos hospitalarios. Con esas cifras suben a 796 los muertos por tráfico en los 8 primeros meses del año (831 hasta el 11 de septiembre), en los que sólo mayo rompía la preocupante tendencia al alza que parece haberse establecido con la llegada de 2016 (ver cuadro). Aunque no puede servir de justificación y hay que buscar medidas urgentes para atajar la sangría del tráfico, la DGT recuerda que du-

rante julio y agosto se han contabilizado 85 millones de desplazamientos de largo recorrido (casi 4 millones más que el año anterior), que ha aumentado el número de turistas, que la edad media de los turistas que ocupaban las víctimas mortales está en 13,4 años (11,4 años en 2015) y que la siniestralidad también crece en los países de nuestro entorno, con la excepción de Alemania, como se puede comprobar en el cuadro. Con las carreteras secundarias protagonizando el 78 por ciento de las víctimas mortales (197 personas) de este verano y



* a 24 horas del accidente en vías interurbanas.

escenario de 32 fallecidos más que en 2015, frente a las 5 víctimas mortales menos en autopistas y autovías, que se han cobrado 56 vidas. Las salidas de vía se mantienen como el tipo de accidente más frecuente, ocasionando 103 muertos; y les siguen las colisiones frontales (54), otros tipo de colisiones entre vehículos (51) y atropellos de peatón (22). Y en cuanto a los grupos de edad, la franja con mayor siniestralidad mortal en verano está entre 35 y 44 años, con 54 víctimas, seguida por la de 45 a 54 años, con 46 fallecidos. También destacan las muertes de 8 niños con menos de 15 años y 26 jóvenes de entre 15 y 24 años.

A la vista de los datos pro-

visionales también destaca que 28 de los fallecidos en turismo y 2 de los que iban en furgoneta no llevaban puesto el cinturón, como tampoco llevaban casco 2 motoristas y 1 ciclista muertos. Usuarios de dos ruedas especialmente vulnerables en la carretera que, en el caso de los ciclistas, son muchos los que «hacen caso omiso de la normativa y de las señales de tráfico», según recoge el Real Automóvil Club Vasco Navarro en su informe sobre el tráfico este verano. Reflexiones que también señalan que «cuatro de cada diez conductores superan los límites de velocidad marcados, ha aumentado el número de fallecidos en carretera debido a las drogas y se ha registrado un

Volkswagen

Coches eléctricos en China

Para producir vehículos eléctricos, Volkswagen y la empresa estatal Anhui Jianghuai Automobile (JAC) barajan un compromiso a largo plazo que contempla la investigación, desarrollo, producción y venta de esos vehículos, y servicios de movilidad sin emisiones. Objetivos que se complementan con la búsqueda de componentes para reducir el gasto de combustible. El acuerdo con el productor chino forma parte de la Estrategia de Grupo VW para intensificar los esfuerzos en la movilidad sostenible a nivel mundial, que contempla desarrollar más de 30 nuevos modelos puramente eléctricos en los próximos diez años.

LOS MUERTOS EN VERANO POR TIPO DE USUARIO*

Vehículo	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bicicleta	11	12	9	9	5	6
Ciclomotor	8	8	10	2	8	4
Motocicleta	59	39	48	37	45	55
Turismo	177	148	113	119	120	132
Furgoneta	14	13	3	26	18	10
Camión hasta 3.500 kg	1	2	1	1	1	4
Camión más 3.500 kg	13	10	8	5	9	14
Autobús	0	0	9	0	0	0
Peatón	26	17	21	19	18	18
Otro vehículo	15	11	11	2	2	6
Sin especificar	0	0	0	0	0	4
Total	324	260	233	220	226	253

* Cifras de julio y agosto

EVOLUCIÓN MENSUAL*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ENERO	155	139	108	102	80	61	88	90
FEBRERO	138	91	102	98	92	69	79	84
MARZO	166	112	104	100	69	90	80	100
ABRIL	134	118	102	106	84	105	76	87
MAYO	169	161	139	104	72	77	98	82
JUNIO	176	139	104	109	93	105	82	100
JULIO	178	174	172	119	113	107	113	123
AGOSTO	202	187	152	141	120	113	113	130
TOTAL	1318	1121	983	879	723	727	729	796

* Fallecidos en carretera a las 24 horas del accidente.

SINIESTRALIDAD MORTAL EN EUROPA

País	Periodo	2015	2016	Var.%
Reino Unido	Enero-marzo	380	430	13%
Francia	Enero-julio	1.893	1.921	1%
Alemania	Enero-junio	1.594	1.450	-9%
Dinamarca	Enero-julio	93	110	18%
Bélgica	Enero-marzo	133	134	1%
Holanda	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Suecia	Enero-julio	134	152	13%
Italia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: DGT

número mayor de fallecidos que han dado positivo en alcohol», recalando que ha ocurrido «pese a

las advertencias de que se iban a intensificar los controles de velocidad, alcohol y drogas».

Nuevas pruebas EuroNCAP

Scenic y Levorg, nuevos cinco estrellas

Dos '5 estrellas' se suman a la lista de modelos testados por EuroNCAP bajo su requerimiento básico: el equipamiento de seguridad que se ofrece de serie en los 28 mercados miembros de la Unión Europea. Es el núcleo central de los análisis del Consorcio Europeo bajo el cual Renault Scenic —el vigésimo vehículo de la marca con la máxima calificación— y Subaru Levorg han alcanzado la máxima puntuación, resultado que refleja el buen nivel de seguridad que ambos coches ofrecen a ocupantes, adultos, niños y peatones, tras pasar el examen bajo el nuevo protocolo puesto en marcha en 2016.

DIFERENCIAS QUE SALVAN VIDAS

La posibilidad de una segunda evaluación de los vehículos con el equipo de seguridad disponible en opción, que el Consorcio Europeo introdujo a principios de 2016, demuestra la mejora del nivel de seguridad que se produce cuando se cuenta con esos sistemas. Lo demuestran Kia Niro y Toyota Hilux, que mejoran puntuaciones y pasan de las 4 y 3 estrellas logradas respectivamente equipados de serie, al máximo de 5 que merecen con sistema autónomo de frenado de emergencia (AEB) para ciudad, peatones e interurbano, paquete opcional que en el caso del Toyota también incluye Lane Assistance (mantenimiento de carril) y Speed Assistance (control de velocidad inteligente). Como puntualiza Michiel van Ratingen, el secretario general de EuroNCAP, con esas pruebas adicionales se pretende animar a los fabricantes a estandarizar esos sistemas como equipo de serie en todo tipo de vehículos.



RENAULT	SCENIC
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	82%
PEATONES	67%
S. SEGURIDAD	59%



SUBARU	LEVORG
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	83%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	68%



KIA	NIRO
ESTRELLAS	4 ★ 5 ★
ADULTOS	83% 91%
NIÑOS	80% 80%
PEATONES	57% 70%
S. SEGURIDAD	59% 80%



TOYOTA	HILUX
ESTRELLAS	3 ★ 5 ★
ADULTOS	85% 93%
NIÑOS	82% 82%
PEATONES	73% 83%
S. SEGURIDAD	25% 63%

Transporte

Movimiento marítimo

2,9 millones de vehículos nuevos se movieron el año pasado a través de los puertos españoles. Supone un 17 por ciento más que

en 2014 y el 42 por ciento de los 5,1 millones de unidades transportadas por carretera, ferrocarril y mar en 2015. En su informe, la asociación de fabricantes Anfac, que destaca Santander, Valencia y Tarragona como los mejores



puertos para el sector del automóvil, señala el incremento del mercado español y la exportación de los modelos fabricados en nuestro país como la base del incremento de la actividad portuaria de vehículos y piezas.



Audi nos ha desvelado las increíbles novedades que tiene preparadas en materia de conectividad para los próximos meses. La marca alemana es un referente en esta materia y trabaja en redes inteligentes que resultarán clave en el futuro del automóvil. Parece ciencia ficción, pero esta tecnología está a la vuelta de la esquina. Damos fe de ello.

Conecto, luego existo

¿Quieres saber cómo actuarán los Audi del futuro? La marca alemana nos ha desvelado gran parte de sus novedades en materia de conectividad, un aspecto que cobra relevancia día a día. Ya nadie quiere renunciar a estar conectado,

y el automóvil es una prolongación de todo ello. Ya no se trata de recibir información de servicios como el estado del tráfico, los restaurantes o los puntos de interés. Ahora toca estar siempre conectado, y por eso se trabaja en redes

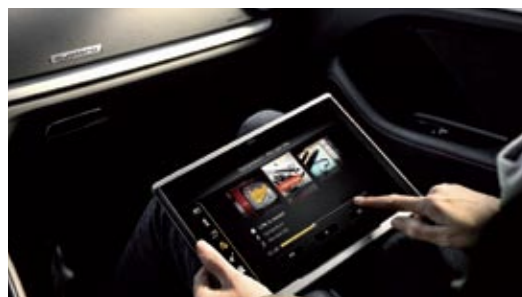
inteligentes que nos conectan con el mundo exterior e, incluso, con otros vehículos.

Todo esto abrirá nuevas sendas de información en tiempo real, orientadas hacia una conducción más segura, pero también más eficien-

te y confortable. Redes inteligentes, mapas digitales dinámicos, realidad virtual... un mundo apasionante, casi de ciencia ficción, que hemos tenido ocasión de conocer 'in situ' durante una visita a Alemania.

TECNOLOGÍA HMI TODO EN TUS MANOS

En esta intensa jornada tecnológica organizada por Audi tuvimos ocasión de conocer novedades que están a la vuelta de la esquina. El nuevo control de instrumentación, por ejemplo, tendrá tecnología oled, incrementando la resolución en su imagen, y en las pantallas táctiles habrá que 'apretar' con algo más de fuerza –función háptica– para evitar posibles errores. Otro interesante proyecto es el asistente personal denominado PIA. Este sistema reacciona a los hábitos diarios del conductor: cuanto más tiempo pasa y se utiliza, el vehículo aprende, con el fin de adaptarse al usuario. De esta manera, la pantalla del salpicadero se irá configurando con el paso de los días a los gustos del 'dueño', por sí misma, facilitando de una manera más intuitiva las rutinas de cada conductor.



◀ El sistema PIA aprende de las rutinas diarias y se configura por sí mismo para facilitar de una manera más intuitiva el uso de cada conductor.



▲ El Audi tablet se conecta al vehículo vía wifi y permite intercambiar información entre todos los ocupantes. También puede utilizarse fuera del vehículo. Las pantallas táctiles tendrán función háptica.

CAR-TO-X Redes inteligentes entre vehículos

Muchos modelos de Audi llevan cámaras y sensores para ver lo que pasa a su alrededor. El siguiente paso será observar incluso lo que se escapa a su campo visual, es decir, lo que no se ve directamente. Y además, aprender a tomar decisiones. Para ello los vehículos deberán estar conectados entre sí para poder cambiar información. Parece ciencia ficción, pero esta tecnología estará disponible en la marca alemana antes de que concluya este año.

Los primeros pasos se enfocarán hacia la información sobre la señalización del tráfico o los incidentes, y algo más tarde la red permitirá reconocer plazas libres de aparcamiento. Lo comprobamos en una curiosa demostración con vehículos a escala 1:8 dotados de cámaras y sensores, coches que 'ven', 'piensan' y actúan por sí mismos. Así, los conductores conocerán, por ejemplo, los peligros en la carretera o podrán pasar en verde todos los semáforos de una avenida para ganar tiempo y ser más eficientes.

Audi lleva un año recogiendo información de 70 vehículos que han circulado por toda Europa. Los datos sobre velocidad, consumo, utilización de asistentes, recorridos, tipo de conducción, emisoras de radio favoritas –hasta 850 señales– se envían a un servidor de manera anónima. Con esto se pretende que los futuros modelos de la marca sean más eficaces y dinámicos, pero también más ergonómicos, porque se sabrá qué mandos o funciones se utilizan más a menudo, ubicándose los instrumentos en un futuro en sitios

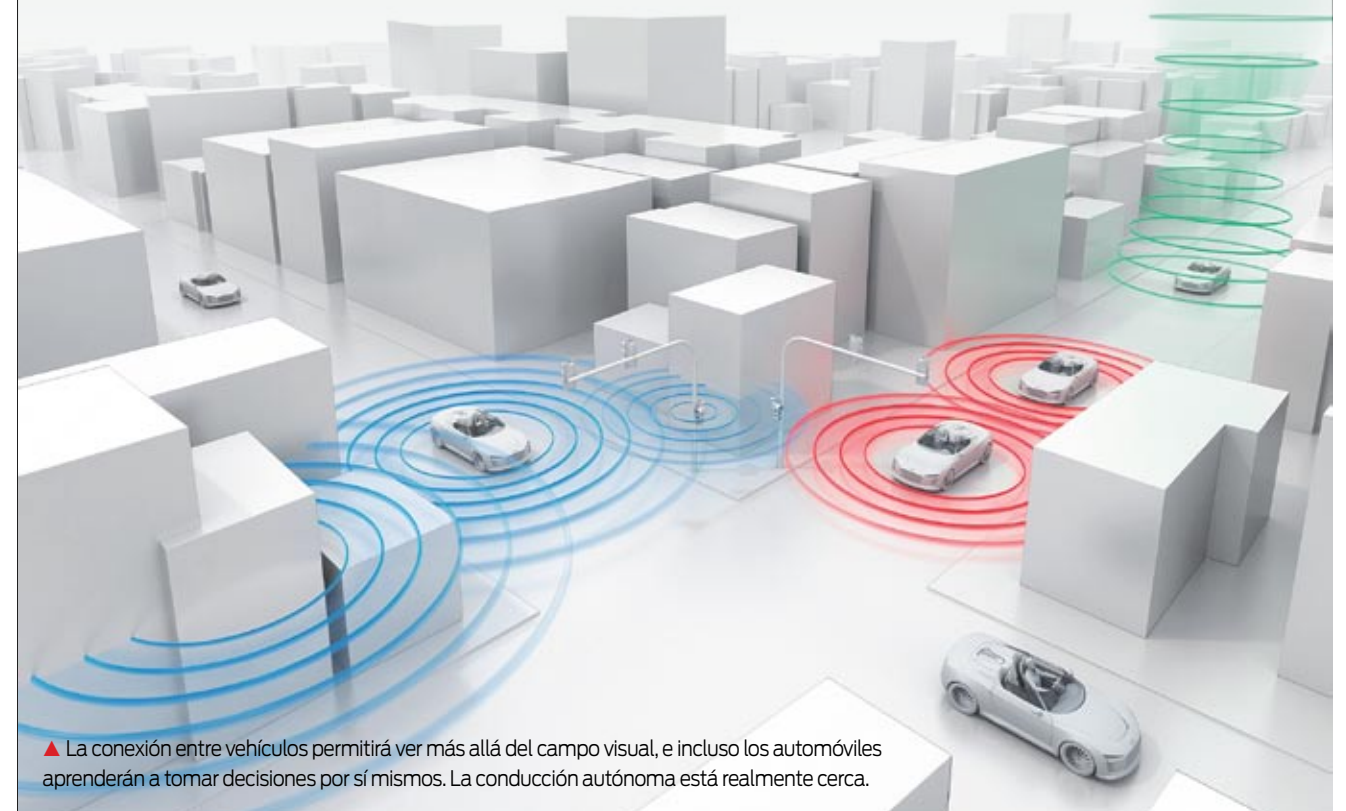


◀ Audi, junto a Mercedes y BMW, se unió al consorcio HERE para crear mapas digitales tridimensionales y dinámicos, actualizados cada milisegundo con la información de los propios vehículos.

más fáciles de localizar y utilizar por parte del conductor. Todo esto facilitará la aplicación de la conducción autónoma, pero para ello los vehículos deberán navegar con una precisión 'al centímetro' sobre mapas digitales, como los creados por la compañía HERE.



◀ Tuvimos ocasión de conocer los beneficios de la comunicación Car-to-x con una flota de vehículos a escala 1:8. Todos circulaban de manera autónoma.



▲ La conexión entre vehículos permitirá ver más allá del campo visual, e incluso los automóviles aprenderán a tomar decisiones por sí mismos. La conducción autónoma está realmente cerca.

REALIDAD VIRTUAL ¿Simulación o realidad?

Audi también apuesta firmemente por la simulación de alta tecnología gracias a la realidad virtual. Varias son las aplicaciones en este sentido, como tuvimos ocasión de comprobar 'in situ'.

La primera estación se denomina Virtual Training Car, y en ella una 'simple' plataforma de asfalto se convierte en una ciudad, con edificios, peatones y semáforos gracias a un complejo sistema digitalizado y al visor VR, que son unas gafas virtuales. Con esta tecnología se puede conocer de una manera precisa asistentes como el Audi Pre Sense City, elemento que avisa, primero, y es capaz de detener el automóvil de manera automática para evitar una colisión o un atropello.

Esta experiencia permite conocer de primera mano este elemento de seguridad—se podrían configurar muchos más—con el fin de que los vendedores puedan transmitir con autenti-

cidad las ventajas del sistema, y no de manera teórica, como ocurría hasta ahora.

Otra aplicación es el Audi VR Experience, que abre nuevas posibilidades para explorar y configurar el vehículo en el concesionario, tecnología a años luz de un 'simple' configurador en Internet. Así se puede conocer al detalle el vehículo con todas sus posibilidades de equipamiento y personalización, incluido el sonido del motor, gracias al visor VR.

También pudimos conocer los beneficios del Virtual Engineering Terminal, una mesa virtual en la que se puede comprobar cómo funcionan los sistemas actuales de seguridad y hasta desarrollar otros que estarán disponibles en breve, como un asistente de cruces que reconoce—aunque no los veamos—vehículos que se aproximan por ambos lados, o el de circulación en zonas de obras, que reconoce las líneas amarillas del piso y activa unas luces que marcan la anchura del vehículo.



▲ La realidad virtual permite conducir un vehículo y saber cómo actúan o funcionan los sistemas de seguridad de 'verdad', no de una manera teórica.



◀ El Audi VR Experience permite al cliente explorar virtualmente cada detalle de configuración del coche, en tres dimensiones y con una perspectiva de 360 grados. La experiencia ya funciona en seis concesionarios de Alemania y el resultado está siendo espectacular.



AUDI CONNECT Mucho ha cambiado desde 2009

No hace tantos años que Audi incorporó sus primeros servicios de información digital en sus vehículos. Fue en 2009, y básicamente se centraba en la búsqueda de noticias o puntos de interés. Desde entonces, la avalancha en materia de información ha sido abismal.

Actualmente conocemos el estado del tráfico en tiempo real, podemos navegar al detalle gracias a Google Earth y se pueden integrar los servicios y funciones de nuestro smartphone con total naturalidad en el vehículo. Este mismo año la marca lanzó Audi connect e-SIM, una tarjeta integrada en el coche que permite acceder a los distintos proveedores de telefonía de manera autónoma, eliminando las tarifas de itinerancia. Por su parte, la aplicación gratuita Audi MMI connect permite conocer desde el teléfono móvil el estado de nuestro vehículo. Los servicios en línea se amplían día a día, y por eso Audi trabaja en la optimización en materia de hardware y semiconductores.

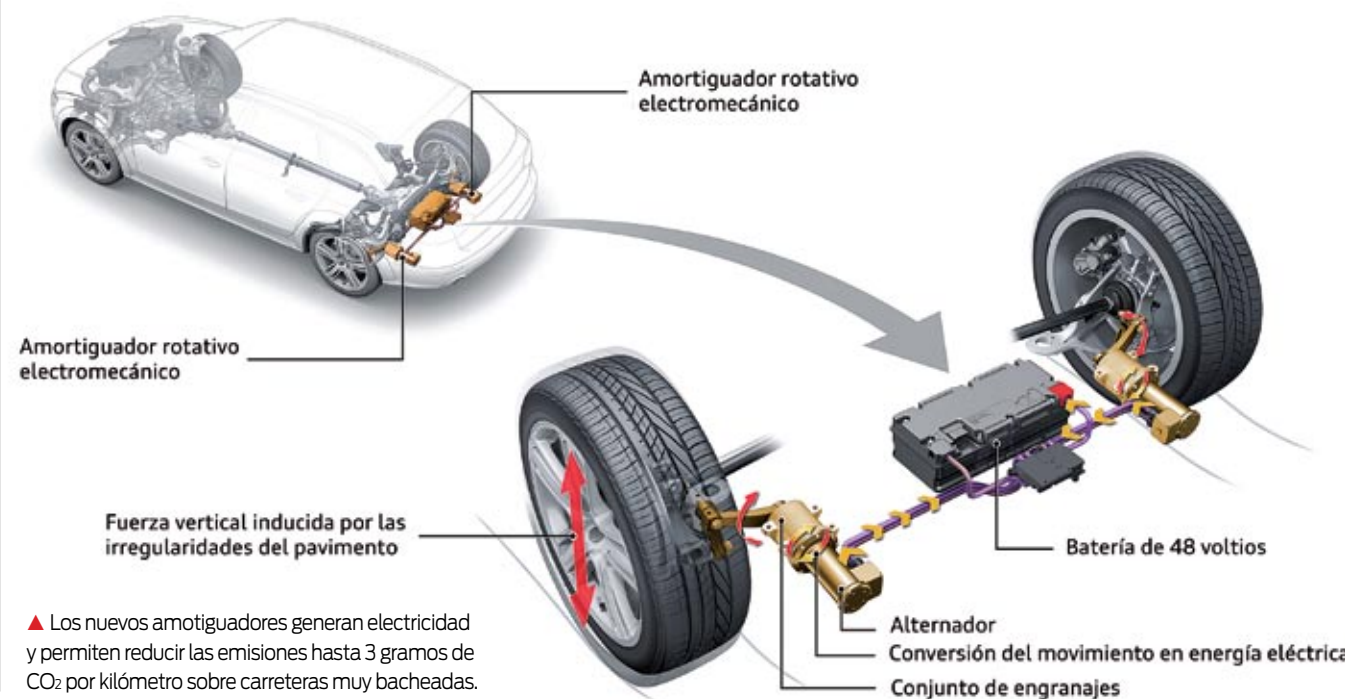
▶ Los servicios de Audi connect aumentan día a día porque es vital estar conectados con todo lo que nos rodea.



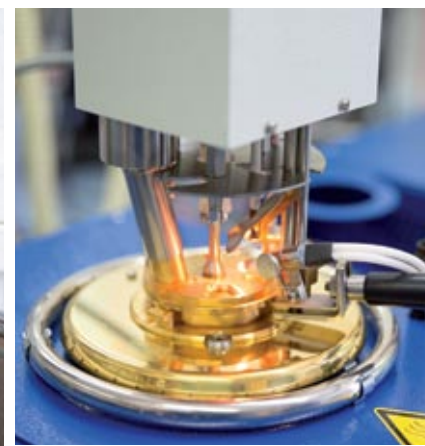
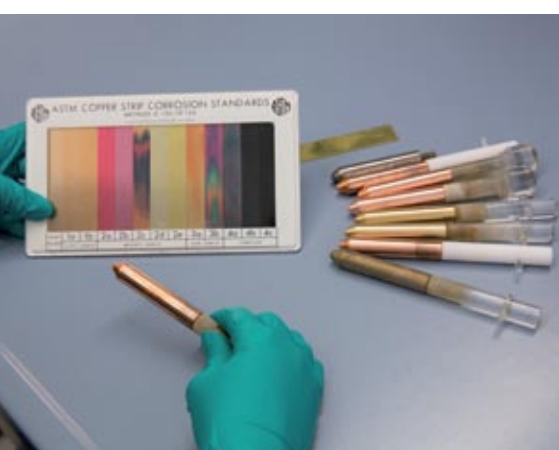
AMORTIGUADOR ROTATIVO ELECTROMECÁNICO UNA NUEVA FUENTE DE ENERGÍA

Hemos querido aprovechar estas páginas sobre tecnologías de Audi para destacar un importante avance tecnológico que la firma alemana acaba de desvelar. Hablamos del proyecto 'eROT', y básicamente se trata del montaje de unos amortiguadores rotativos electromecánicos que sustituyen a los hidráulicos montados hoy en día. Al igual que ocurre cuando frenamos, que gran parte de la energía se pierde en forma de calor, los amortiguadores actuales absorben la energía cinética que se

provoca en cada bache o con cada irregularidad del asfalto. Con esta nueva tecnología, un brazo transmite la fuerza a través de un grupo de engranajes a un motor eléctrico, que la convierte en electricidad. En los ensayos se han podido recuperar hasta 613 voltios—en carreteras muy bacheadas—, y la energía se almacena en una batería de 48 voltios. Por si fuera poco, el proyecto 'eROT' mejora el confort y la dinámica del vehículo.



▲ Los nuevos amortiguadores generan electricidad y permiten reducir las emisiones hasta 3 gramos de CO₂ por kilómetro sobre carreteras muy bacheadas.



En bancos de pruebas se miden los resultados a largo plazo, en variados ciclos de funcionamiento, de las soluciones que salen de los laboratorios de Bochum (Alemania) para ofrecer carburantes ahorradores y limpios.

CARBURANTES BP ACTIVE TECNOLOGÍA AL SERVICIO DEL AHORRO

Una conducción eficiente es la mejor carta de presentación cuando se quiere ahorrar combustible y preservar el medio ambiente. Por eso BP ha lanzado un decálogo de consejos para que los conductores puedan cambiar esas costumbres que aumentan el consumo del vehículo e incluso pueden llegar a provocar su deterioro prematuro.

Las recomendaciones de la petrolera comienzan recordando las aportación de un adecuado mantenimiento y unos neumáticos con presiones y dibujo adecuados en la bajada del consumo y, consiguientemente, reducción de emisiones. Pero también avisa sobre la incidencia en el gasto de cargar en exceso maletero e interior, porque el peso hace trabajar más el motor, o circular con las ventanillas abiertas, especialmente en vías de alta velocidad (según la Comisión Europea, reducir la resistencia al aire puede bajar el gasto hasta un 10 %).

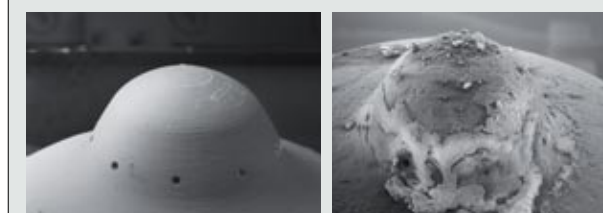
Otro punto que aumenta consumo y emisiones (hasta el 5 % según la CE) es el abuso del aire acondicionado, así como no iniciar la marcha nada más arrancar el motor o no apagarlo cuando la parada supera el minuto.

Importante también es mantener una velocidad razonable y circular con suavidad, porque cada acelerón o frenazo brusco dispara el consumo y produce más CO₂, al igual que las marchas cortas, que aumentan las revoluciones. En esa línea se encuadra la conveniencia de mantener la distancia de seguridad para disponer de un amplio campo visual que evite frenazos y aceleraciones innecesarias.

BP coloca en décima posición, la recomendación que más puede influir en una conducción eficiente: la utilización de la tecnología ACTIVE presentes en los diesel y gasolina, normal y premium, que expenden sus estaciones de servicio. Son carburantes cuyo uso continuado aumenta el rendimiento de un depósito, alargando los recorridos hasta 56 kilómetros en automóviles y comerciales ligeros en comparación con los carburantes básicos, los que se limitan a las especificaciones mínimas exigidas por la legislación española y ensucian los sistemas claves del motor.



Los BP Ultimate ACTIVE evitan la formación de residuos y eliminan los existentes. Su poder de limpieza se demuestra con el uso, como permite apreciar el microscopio electrónico de 100.000 aumentos en las piezas del motor que más afecta el combustible.



El poder de la investigación

Bancos de pruebas de motores y vehículos se complementan con avanzados laboratorios en el centro que BP tiene en Bochum, la localidad alemana donde los técnicos de la petrolera no dejan de buscar y probar soluciones para ofrecer carburantes capaces de conservar la limpieza de las partes mecánicas del motor, eliminar la suciedad que existe y, consecuentemente, contribuir a bajar el consumo.

Cuatro son los centros de diseño e investigación (Inglaterra, Sudáfrica, Estados Unidos y Alemania) en los que BP se enfrenta al reto de ofrecer carburantes con cualidades muy por encima de la oferta generalizada en el mercado. La prueba es la tecnología ACTIVE de última generación con que cuentan sus combustibles estrella «los mejores BP jamás conseguidos», que añaden a una alta protección y rendimiento un poder de limpieza tan extraordinario, que alarga la vida de los motores y mejora su eficacia.

Son fruto de la gran apuesta por la investigación que figura en el ADN de la petrolera británica, que cuenta con instalaciones de alto nivel para avanzar en el desarrollo de nuevos combustibles y asegurar que sus productos están muy por encima de la competencia.

Un microscopio electrónico de 100.000 aumentos, que permite analizar con aumentos increíbles el estado de las piezas del motor que más afecta el combustible (inyectores, válvulas, pistones...), o un medidor de

Carbono-14 para verificar la procedencia fósil o química de los biocombustibles que compran a otros proveedores, forman parte de las mejores y más modernas tecnologías que se esconden en sus centros de investigación. Como el de Bochum (Alemania) donde se comprueba la calidad de los componentes que incluye la formulación de sus carburantes, se verifican las cualidades de sus productos, que se comparan con los de la competencia, y se mantienen al día las exigencias que imponen las

cada vez más sofisticadas tecnologías de los motores.

Trabajo de laboratorio que se complementa con duros ensayos sobre vehículos completos, motores o componentes individuales. El objetivo es comprobar la eficacia de una generación de carburantes nacida de la investigación sobre nuevas formulaciones y el estudio pormenorizado de la competencia. Por ello se estudian capacidades y efectos a largo plazo, con test de conducción en diferentes condiciones y sobre diferentes trazados, que desde 2007 se

realizan en instalaciones especialmente preparadas para ese fin, sustituyendo la figura del conductor y los recorridos en carretera por rodillos y ordenadores capaces de cubrir hasta medio millón de kilómetros en 8 semanas.

El último gran resultado son las gasolinas y diésel BP ACTIVE, combustibles de calidad superior notables por su extraordinario poder de limpieza, especialmente los nuevos Ultimate. Se trata de un poder de limpieza, hasta cinco veces superior al de un carburante convencional, que no solo evita la formación de residuos sólidos en las piezas más sensibles de la mecánica sino que también hace desaparecer los sedimentos acumulados con anterioridad, permitiendo que el motor funcione otra vez como cuando estaba nuevo. Un logro que se traduce en menos consumo y emisiones, con mejora de la capacidad de respuesta y potencia.

Si lo ponemos sobre el papel, las mejoras del Ultimate diésel se traducen en la restauración de hasta 99 % de la pérdida de potencia causada por la acumulación de restos

dejados por gasóleos de peor calidad, la recuperación de la calidad de pulverización de los inyectores perdida (fundamental para una combustión eficiente) y la protección de las piezas metálicas contra desgaste, corrosión y oxidación. Además, el gasóleo Ultimate cuenta con mayor cantidad de cetano que el resto (marca el índice de calidad de la combustión del diésel) y cuenta con un agente especial anti-espuma, que agiliza el llenado y elimina molestos rebozamientos.

También tiene más octanos y componentes activos que la competencia la gasolina Ultimate, que dispone del porcentaje más alto de biocombustibles del mercado. Su poder de limpieza acaba con el 95 por ciento de los residuos existentes, que interfieren en el funcionamiento correcto del motor, y entre las propiedades del Ultimate 98 destaca un recubrimiento protector para reducir la fricción entre los anillos del pistón y las paredes de los cilindros, lo que supone un ahorro energético, que economiza carburante y mejora el rendimiento.

+ en www.hankooktire.com/es

HANKOOK



NEUMÁTICO DEL MADRID

Cristiano Ronaldo, Gareth Bale, Marcelo Vieira y Sergio Ramos son los jugadores del Real Madrid que protagonizan el próximo anuncio de Hankook Tire. El fabricante coreano de neumáticos y el club blanco han firmado un acuerdo de colaboración para las próximas tres temporadas para los partidos de Liga, Copa del Rey y para los encuentros internacionales, donde la marca coreana estará presente como neumático oficial.

+ en www.renault.es

RENAULT

CON EL CINE EN VENECIA

Renault sigue demostrando su apuesta por el cine con el apoyo a festivales como la 73ª Mostra de Venecia. La marca cedió un total de 33 Talisman y 7 Espace para



trasladar a los famosos (como Diane Kruger, en la foto) y personalidades que acudieron a este evento y que también pudieron ver de cerca el nuevo Scénic, aparcado junto al Gran Canal.

+ en www.volvocars.com/es

LA SERIE 140 CUMPLE 50 AÑOS



▲ La Serie 140 de Volvo fue la primera con la que la marca consiguió romper la barrera del millón de unidades. Hubo un Volvo 142, 144 y 145 y, de seguir en producción, celebraría este año su 50 aniversario.



VOLVO 140: EL COCHE MILLONARIO

Quédense con esta cifra: 140. Porque el hecho de que hoy Volvo sea una de las grandes marcas del mercado internacional se lo debe en gran parte a la serie 140, presentada en 1966 y que ahora, de seguir en producción, cumpliría medio siglo.

La serie 140 fue la primera de la que la marca consiguió vender más de un millón de unidades, pero su legado se prolongó

mucho más tiempo, hasta 1993, cuando el 240 —sustituto del anterior— tomó prestados muchos de los elementos de la serie 140 y se convirtió en el modelo de producción más vendido de la marca: 2,8 millones de unidades.

Pero la serie 140 fue pionera en muchos más aspectos, ya que introdujo un esquema de denominaciones en el que el primer dígito indicaba la serie,

el segundo el número de cilindros y el tercero el número de puertas (hubo un Volvo 142, 144 y 145). También inauguró esas líneas que todavía hoy reconocemos en los Volvo actuales y que forman parte del llamado diseño escandinavo. Y estrenó muchos avances en lo referente a seguridad activa y pasiva, una de las señas de identidad de Volvo a lo largo de su historia.

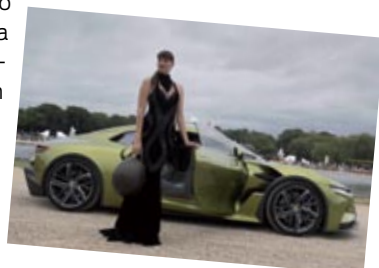
+ en www.dsautomobiles.es

DS E-TENSE

EL VEHÍCULO MÁS BONITO

El concept DS E-Tense se alzó con el premio al 'Vehículo más bonito' en el Concurso de Elegancia de Chantilly Arts & Éléance Richard Mille, que reunió en Francia ocho prototipos, cada uno en compañía de una modelo vestida con la creación de un diseñador o estilista. El

DS E-Tense es un eléctrico con 402 CV de potencia y representa el futuro vanguardista de la marca. Solo para diseñar su lujoso habitáculo se necesitaron 800 horas de trabajo.



+ en www.landrover.es

LAND ROVER

El aventurero Bear Grylls, famoso por 'El último superviviente', es el protagonista del último vídeo de Land Rover, en el que la marca da a conocer su sistema plegado inteligente de asientos.

+ en www.volkswagen-motorsport.com

VOLKSWAGEN EXPONE EN BERLÍN

MEDIO SIGLO DE MOTORSPORT

Volkswagen acaba de inaugurar en Berlín una exposición que celebra los 50 años de historia de la marca en la competición. La muestra reúne coches únicos; desde el monopla de la Fórmula Vee de los años 60 con el que la marca participó por primera vez en una carrera, hasta el Polo R WRC de 2013, con el que

Sébastien Ogier y Julien Ingrassia ganaron para VW los tres títulos del Mundial de Rallyes.

Los amantes del automovilismo también descubrirán en esta muestra algunas 'rarezas', como el Golf bimotor de Kleint preparado para la subida al Pikes Peak o el Itlis que obtuvo la victoria en el Rallye Dakar de 1980.



▲ Volkswagen reúne en Berlín los coches con los que ha hecho historia en la competición.

+ en www.nissan.es/experiencia-nissan.html

CREADO CON UN BOLÍGRAFO 3D

UN NISSAN QASHQAI DIBUJADO EN EL AIRE

Nissan celebra el lanzamiento del Qashqai Back Edition con una escultura del modelo a tamaño real creada con un bolígrafo 3D.

Se necesitaron 13,8 kilómetros de tinta plástica y 800 horas de trabajo para crear la que ya es la escultura más grande realizada con un bolígrafo 3D. Nissan ha celebrado el lanzamiento de la edición especial del Qashqai Black Edition con una réplica a tamaño real de este crossover hecha con un bolígrafo 3D Doodler Create.

Este boli permite dibujar en el aire y funciona calentando plástico sólido a 230 °C y haciéndolo pasar por una boquilla de solo 0,7 mm. de ancho a medida que se enfría. La obra fue realizada por un equipo de diseñadores bajo el mando de la artista Grace Du Prez y el resultado es, simplemente, espectacular.



▲ El equipo de creadores necesitó 13,8 kilómetros de filamento plástico para realizar una réplica del Qashqai Black Edition a tamaño real con un bolígrafo 3D, que permite dibujar en el aire.



+ en www.hyundai.es/copiloto/danisordo

CON DANI SORDO Y EL I20 WRC

COPILOTO POR UN DÍA

Probar un Hyundai te puede dar la oportunidad de conocer y convertirte en piloto de Dani Sordo. Hasta el 25 de septiembre, todos los que se acerquen a un concesionario oficial de Hyundai (excepto Canarias, Ceuta y Melilla) y soliciten la prueba de alguno de los

modelos de la marca podrán entrar en el sorteo de varios premios para ser copiloto de Sordo a bordo del i20 WRC, los días 16 y 17 de octubre durante el Rally RACC.



+ en www.seat.es

SEAT

La Escuela de Aprendices de

Seat acaba de iniciar un nuevo curso con 60 alumnos de FP Dual que trabajarán en las áreas de mecanizado y mantenimiento electromecánico de instalaciones.

BP Ultimate informa

El innovador programa Mi BP cuenta con cuatro pilares fundamentales que hacen que resulte mucho más atractivo y único: Ahorro Mi BP (de 3 céntimos por litro cada vez que se reposta y de hasta 5 céntimos por litro si se mantiene una media de consumo de 150 litros o más), Chillos Mi BP (un regalo seguro por sólo 30 puntos y 1€ o 300 puntos), Catálogo Mi BP (un amplio abanico de regalos y empresas colaboradoras de primer nivel. Acumulando puntos 1litro = 1 punto) y Privilegios Mi BP (acceso a beneficios y descuentos en grandes marcas, planes de ocio o restaurantes. Sólo por ser cliente).

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

EL «OBJETIVO REALISTA» DEL EQUIPO ES LOGRAR UN PODIO. «AHORA SIEMPRE SOMOS QUINTOS Y ESTAMOS DENTRO DE LOS PUNTOS»



▶▶ A Eric Boullier, responsable de McLaren, le preguntaban en Spa si podía cuantificar la ganancia en tiempo con la nueva unidad de potencia. «Sí, puedo, pero no lo voy a compartir con ustedes», respondía, acrecentando aún más si cabe las incógnitas sobre los progresos en el equipo.



¿De verdad McLaren podrá luchar con Ferrari en 2016?

El proceso de evolución de Honda en varias fases durante esta temporada empezará realmente a fructificar a partir del pasado Gran Premio de Italia. En Monza, tanto Alonso como Button se mostraban satisfechos a tenor del rendimiento del motor y el chasis del MP4-31. Y el piloto asturiano se atrevía a señalar algunos trazados en los que McLaren podría luchar con Ferrari.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Lo sabíamos, así que no puntuar ha sido sólo la confirmación. De Singapur en adelante deberíamos estar en los puntos con el coche que tenemos ahora», confesaba un optimista Fernando Alonso al término del pasado Gran Premio de Italia, «en Austin y Abu Dabi pode-

mos estar entre los cinco primeros y luchar con Ferrari, espero». ¿No era hasta cierto punto sorprendente tras la dura carrera italiana? «Digamos que intentaremos estar justo detrás de Red Bull», había anticipado el jueves anterior, reafirmando después de la última carrera.

¿Qué ha cambiado en McLaren para que, efectivamente, Alonso se atre-

va a anticipar que «después de Monza habrá un nuevo campeonato para nosotros»? ¿Qué argumentos y razones avalan a Alonso, Button, Boullier y compañía para pensar así?

Tras el parón veraniego, el equipo británico afrontaba de primeras una dura y empinada montaña con Spa-Francorchamps y Monza en primer término, dos

de las pistas más exigentes en potencia de todo el calendario. Y que depararon una humillante tortura en 2015. Contra todo pronóstico, este año, tanto Button el sábado como Alonso el domingo sorprendieron en el trazado belga. El primero, noveno de parrilla. El español, séptimo en la meta, y por delante de los Williams y el Ferrari de Raikkonen.

«Esta carrera hubiera sido increíble de pensar hace un par de meses, es una gran progresión del equipo», nos contaba Alonso al acabar el fin de semana belga. Problemas de fiabilidad con la nueva unidad de potencia le habían relegado a la última posición de parrilla en el trazado de las Ardenas. A pesar de ello, llegó un resultado inesperado. Le favorecieron los incidentes de la salida, el coche de seguridad, las paradas en boxes... Pero el MP4-31 se mostraba muy rápido en el segundo sector –de carga aerodinámica– y mantenía el tipo en las rectas, aquellas

donde el año anterior agonizaba sin sistema de recuperación de energía y hasta 180 caballos menos de potencia. ¿Tanto había cambiado el monoplaza británico con los 'tokens' que Honda había consumido en Spa para mejorar la potencia y eficiencia en la cámara de combustión? La siguiente carrera ofrecería más información al respecto.

«Gran carrera del equipo en Monza y épica vuelta rápida de Alonso para acabar en lo alto», tuiteaba Honda al final de la prueba. Sin embargo, fue un mensaje optimista, de vaso medio lleno,

para una realidad diferente a la experimentada en Bélgica. Alonso y Button habían entrado con holgura entre los diez primeros en los entrenamientos del viernes. El español se mostraba escéptico, el británico, optimista para el resto del fin de semana... Los clasificatorios dejaron a los dos pilotos fuera del Q3. Había empezado otra cura de realismo.

«A diferencia de Spa, no pasó nada delante nuestro, y cuando no pasa nada en este tipo de circuito sabemos que no estamos al nivel necesario. Hoy, por desgracia, ha sido así», resumía el

piloto español al final de la prueba. McLaren erraba con la primera parada en boxes. Para recuperar, atacaba y degradaba excesivamente sus neumáticos. Al final buscó una vuelta rápida parando en los últimos compases de la prueba. Fue un consuelo que no ocultaba que Monza y Spa habían sido historias diferentes.

Aunque Button había matizado en parte el resultado de su compañero de equipo. Tras salirse de la pista en la primera vuelta llegó a la meta cerca del undécimo puesto y a 13 segundos del décimo. Por el contrario, según Alonso, «nunca tuvimos opciones de acabar entre los puntos». ¿Con qué quedarse entonces? ¿con el rendimiento de Spa o la decepción de Monza? ¿Será posible luchar en algunas de las pruebas restantes con Ferrari, como el propio Alonso nos contaba allí?

MCLAREN YA HA SUPERADO A TORO ROSSO EN EL CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES, PERO SERÁ DIFÍCIL ADELANTAR A FORCE INDIA**LIBERTY MEDIA SE HACE CON EL CONTROL**
La Fórmula 1, en una nueva era

La Fórmula 1 entrará en una nueva etapa de su historia con la toma de control por parte de Liberty Media, integrada en el grupo de comunicación más importante del mundo, controlado por John Malone, uno de los grandes 'tycoons' a escala global. Está así a punto de terminar la 'era Bernie', iniciada en 1976, y durante la cual Ecclestone convirtió en un espectáculo multimillonario y global lo que sólo eran reuniones de 'carreteristas' de alto nivel.

La pasada semana se dio el primer paso con la toma de control del 18,7 por ciento de la sociedad Delta Topco, que controla los activos de la Fórmula 1. La operación se completará en el primer trimestre de 2017. Hasta entonces seguirá controlada por el fondo inversor CVC. Después, quedará como mero socio inversor y sin derecho a voto.

El grupo Liberty está integrado por una gran red global de medios de comunicación, entretenimiento, eventos en directo y área digital. Según declaran sus nuevos responsables, pretende promover la Fórmula 1 a mayor número de mercados y distribuirla como un potente contenido que se puede monetizar a través de sus diferentes plataformas.

Al frente de la Fórmula 1 estará Chasey Carey, uno de los ejecutivos más importantes del sector a nivel mundial. Carey y su equipo pretenden ampliar su presencia a otros vehículos digitales que superan el marco en el que Ecclestone se ha movido tradicionalmente. Es decir, ingresos por derechos televisivos exclusivos, cánones de los circuitos, y los patrocinios. Partiendo de esta base, Carey llevará la Fórmula 1 más allá de donde Ecclestone se paró. A 'Mr E', cerca ya de los 87 años, se le ha ofrecido un contrato «de tres años» para ayudar a los nuevos responsables. Será difícil que los lleve a término. Su obra está ahora ya en manos de otros.



◀ Yusuke Hasegawa defiende que el sistema de recuperación del motor Honda «no es muy diferente al de los equipos de arriba». El ingeniero nipón estima que «se ha logrado en dos o tres años lo que a otros les ha llevado seis o siete».

«¿Podría cuantificar la ganancia en tiempo con la nueva unidad de potencia?», le preguntaban a Eric Boullier en la rueda de prensa oficial de Spa. «Sí, puedo, pero ¡no la voy a compartir con ustedes!», respondía el responsable de McLaren. Porque Honda había completado en las Ardenas otro movimiento en su proceso evolutivo emprendida en 2016 que ha transformado al monoplaza británico –aerodinámica aparte– en 2016 y, sobre todo, frente al MP4-30 que tantos disgustos dio al equipo.

«Hemos visto que en las últimas carreras, en circuitos

que estadísticamente deberían ser difíciles para nosotros, nos hemos sorprendido incluso a nosotros mismos con nuestro rendimiento en relación a nuestros rivales», explicaba Alonso antes de la cita belga, ya con la percepción confirmada en los avances de su monoplaza. Porque la progresión del MP4-31 comenzó a percibirse a partir del Gran Premio de Canadá.

Allí, Honda había introducido un nuevo turbo que permitía una mejor recuperación y utilización de la energía eléctrica en la rectas, donde el monoplaza británico se quedaba vacío, como recordaban los famo-

sos desahogos de Alonso en Montreal y Japón en 2015. «Nuestro sistema de recuperación no es muy diferente al de los equipos de arriba», explicaba después Yusuke Hasegawa, «hemos logrado nuestro objetivo, ya está a la altura de Mercedes, se ha doblado respecto al pasado año y está ya al máximo nivel. Es increíble lo que hemos conseguido en dos o tres años, cuando a los otros les ha llevado seis o siete», reconocía el ingeniero nipón. Sorprendía semejante declaración cuando ya se había escuchado algo semejante de Yasuhisa Arai el año anterior.

Pero, efectivamente, ya se comenzaban a notar algunos cambios, como se pudo apreciar en el circuito de Silverstone. Sin embargo, a costa de pagar un precio. El nuevo turbo y la mejora en el sistema ERS daban por un lado lo que por otro restaban a la cámara de combustión: el aumento de la recuperación iba a expensas de la potencia del motor convencional. El consumo de combustible también sufría las consecuencias, como se confirmó en la parte final del Gran Premio de Alemania, cuando Alonso hubo de levantar el pie ostensiblemente al final de la carrera.

Para intentar cubrir estos problemas llegó la segunda fase en la evolución de Honda en Silverstone. Allí se incrementó ligeramente la potencia y la eficiencia de la combustión en la ICE, que es el motor convencional. La lucha de Alonso con Massa en la pista y su ritmo de carrera confirmaron que, chasis aparte, la unidad nipona seguía progresando. A Honda le restaban todavía diez 'tokens' por gastar, a consumir en dos fases, como explicaba Hasegawa. Ambas estaban destinadas a mejorar más esa ICE menguada por la progresión del ERS. Alonso hablaba ya en Sil-

verstone de un equipo integrado en la lucha de ese reñido 'minicampeonato' que enfrenta a la clase media de la Fórmula 1 en 2016.

«No aspiramos al podio, pero si siempre somos quintos y estamos dentro de los puntos... con un poco de suerte hay alguna posibilidad de conseguir un podio. Creo que es un objetivo realista». En definitiva, Honda ha mejorado su unidad de potencia en diferentes fases, y el verdadero impacto se debería empezar a percibir una vez pasados los dos circuitos más duros del calendario. El incremento de potencia permite también

ganancias en términos de carga aerodinámica, con lo que el MP4-31 puede seguir recortando terreno. Hasta el propio Hasegawa se manifestaba recientemente en la misma línea que Alonso y Button lo hacían en Monza.

Queda por comprobar si, efectivamente, el mejor McLaren está todavía por llegar en lo que resta de 2016. Si tal vez el Gran Premio Italia fue la última trinchera a superar antes de llegar a pistas más favorables que permitan lucir el trabajo realizado por Honda en estos últimos meses. 2017 será otra historia, porque el fabricante nipón presentará una

diferente unidad de potencia, con conceptos nuevos derivados de la experiencia de estos dos últimos años. Y algún que otro vistazo a las soluciones técnicas de los rivales.

De momento, Toro Rosso ya ha sido superado por McLaren, que ocupa la sexta posición en el Campeonato de Constructores, a 50 puntos de Force India. Será complicado adelantar al equipo de Pérez y Hulkenberg. Pero queda por comprobar si Alonso y Button tienen razón, a pesar de la decepción de Monza: «Digamos que intentaremos estar justo detrás de Red Bull». Veremos.

MATRICULACIONES EN AGOSTO

CAMINO DEL 1,2 MILLONES DE UNIDADES AL FINALIZAR EL AÑO

Con el mejor agosto desde 2007 que, pese a no contar con el plus adicional del PIVE, se cerraba con 64.089 unidades (+14,6 % sobre el año anterior), el mercado español sigue creciendo hacia los niveles que le corresponden, camino de cerrar 2016 por encima del 1,2 millones de turismos y todoterreno vendidos. De momento, van 794.629 matriculaciones, que superan en un 11,3 % la suma de los 8 primeros meses de 2015, gracias al notable incremento de las compras en todos los canales en lo que va de año: +14,1 % empresas (210.634 unidades), +8,9 % particulares (405.612) y +13,6 % alquiladores (178.483), sector que registraba un significativa 48,2 % de subida mensual (2.543 matriculaciones), impulsada por la excelente temporada turística.

El buen resultado de agosto, tradicionalmente el mes con el volumen más bajo del año, beneficia prácticamente a todas las marcas, permitiendo a Kia (+23 %) ganar un puesto en el 'top ten', clasificación en la que Toyota desplaza de la décima plaza a Audi, por 1.621 unidades. Por segmentos, el mayor incremento mensual se lo anotan los todoterreno grandes (+69%), aunque son los pequeños los que más aumentan en el conjunto del año (+38,5 %).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Agosto	Enero-Agosto
VW 4.905	OPEL 66.177
RENAULT 4.408	VW 61431
OPEL 4.318	RENAULT 58.866
PEUGEOT 4.305	PEUGEOT 57.665
TOYOTA 4.155	SEAT 54.996
HYUNDAI 3.713	CITROËN 44.258
SEAT 3.693	FORD 40.771
FORD 3.566	KIA 38.426
KIA 3.551	NISSAN 38.336
MERCEDES 3.084	TOYOTA 38.232

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Agosto	Enero-Agosto
LEÓN 1.694	C4 26.318
GOLF 1.616	LEÓN 25.045
SANDERO 1.594	IBIZA 23.990
CORSA 1.546	CORSA 20.180
C4 1.533	GOLF 19.797
IBIZA 1.461	POLO 18.381
TUCSON 1.409	SANDERO 17.912
CLIO 1.375	308 17.162
AURIS 1.284	CLIO 16.864
308 1.247	QASHQAI 16.470

FUENTE: ANFAC

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-AGOSTO)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
FIAT 500 10.846		RENAULT ZOE 218	
FIAT PANDA 6.799		SMART 154	
FORD KA 3.224		BMW i3 116	
TOYOTA AYGO 2.745		KIA SOUL 98	
KIA PICANTO 2.702			
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
BMW SERIE 7 314		HÍBRIDOS	
AUDI A7 263		TOYOTA AURIS 7.394	
MERCEDES CLASE S 220		TOYOTA YARIS 4.007	
AUDI A8 125		TOYOTA RAV 4 2.826	
MERCEDES CLS 117		LEXUS NX 300H 1.560	
		LEXUS CT 200H 954	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT IBIZA 23.990		RENAULT CAPTUR 13.351	
OPEL CORSA 20.180		OPEL MOKKA 12.118	
VW POLO 18.381		PEUGEOT 2008 10.973	
DACIA SANDERO 17.912		NISSAN JUKE 9.141	
RENAULT CLIO 16.864		FIAT 500X 5.902	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT LEÓN 25.045		RENAULT KADIAR 8.606	
VW GOLF 17.392			
PEUGEOT 308 17.162			
OPEL ASTRA 14.811			
FORD FOCUS 11.340			
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
VW PASSAT 7.282		SEAT ALHAMBRA 1.970	
AUDI A4 6.229		MERCEDES CLASE V 1.675	
MERCEDES CLASE C 5.877		RENAULT ESPACE 1.414	
BMW SERIE 3 5.527		FORD S-MAX 1.167	
OPEL INSIGNIA 5.501		VW SHARAN 738	
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT ALHAMBRA 1.970			
MERCEDES CLASE V 1.675			
RENAULT ESPACE 1.414			
FORD S-MAX 1.167			
VW SHARAN 738			
Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT ALHAMBRA 1.970			
MERCEDES CLASE V 1.675			
RENAULT ESPACE 1.414			
FORD S-MAX 1.167			
VW SHARAN 738			

A5 Sportback:
desde 41.400 €
S5 Sportback:
desde 77.900 €

AUDI

Ya disponibles los A5 y S5 Sportback

A principio de 2017 se iniciará la venta de los nuevos Audi A5 y S5 Sportback, que se comercializarán en España con precios que parten de 41.400 euros en el

A5 2.0 TFSI de 190 caballos con cambio de 6 marchas y 77.900 euros en el S5, que se lanza con un nuevo motor turbo de seis cilindros y 354 caballos.

La segunda generación del A5 Sportback cuenta con un interior más amplio y uno de los mejores maleteros de su clase (480 litros), que dispo-

ne de un sensor que controla la apertura y cierre del maletero. Se ofrece con dos motores de gasolina TFSI y tres diésel TDI (de 190 a 286 caballos), que presentan consumos reducidos (hasta un 22 %) y potencia aumentada (hasta un 19 %). Cambio manual de seis velocidades, transmisión S tronic de doble embrague y siete marchas y caja tiptronic de ocho velocidades, integran la oferta de este tracción delantera, que integra en opción dos versiones quattro, tracción que es de serie con el motor 3.0 TDI de 286 CV.

BMW

Se admiten pedidos del nuevo i3

La nueva generación del i3 está a la venta y su principal novedad es la actualización de la batería que, con las mismas dimensiones, convierte los 60 Ah que ofrecía hasta ahora el i3 en 94, gracias a la mayor densidad de los elementos de iones de litio del acumulador. Amplía la capacidad hasta los 33 kWh y consigue una autonomía de 300 kilómetros, frente a los 190 kilómetros del compacto eléctrico alemán con la batería de 22 kWh, que se mantendrá en el mercado hasta junio de 2017. Además, el motor de 170 caballos no pierde prestaciones en el nuevo i30 de 33 kWh, que pasa de 0 a 100 km/h en 7,3 segun-

dos y mantiene ese tacto deportivo «seña de identidad» de un coche, que se anuncia como el más eficaz de su segmento, con un consumo de 12,6 kWh/100 km (NEDC). Para los que necesitan más autonomía, existen las variantes Range Extender, que suben 150 kilómetros el recorrido gracias al pequeño motor de gasolina de dos cilindros, que mantiene el estado de carga constante durante el viaje.

PRECIOS

60 Ah	35.500 €
REX 60 Ah	39.990 €
94 Ah	36.700 €
REX 94 Ah	41.200 €

300 km de autonomía, y más...



MERCEDES

El Clase E estate llega al mercado

A finales de septiembre empezarán las entregas del nuevo Clase E Estate, que llega al mercado con una gama de lanzamiento que integran tres motorizaciones y cambio 9G Tronic. Ofrece uno de los volúmenes de carga mayores de su segmento y estará disponible de nuevo con una tercera

PRECIOS

€ 220 d	53.350 €
€ 200	52.100 €
€ 250	57.200 €

fila de asientos, formada por un banco abatible para niños. Destaca el portón Easy-Pack, que va incorporado de serie y permite limitar el ángulo de apertura para evitar roces. De serie también se incluye la regulación de nivel, que mantiene al Estare siempre en posición horizontal, incluso cargado al máximo.

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

ALFA ROMEO

El renovado MiTo llega a los concesionarios

Comienzan a llegar a los concesionarios los nuevos MiTo, con una gama que integran tres niveles de equipamiento y seis motores, que comienzan con el sencillo 1.4 FIRE de 78 CV y finalizan con el potente 1.4 TB de 170 CV e incluye el regreso del 1.3 JTDM, que ofrece 95 CV y bajos consumos, y la versión alimentada por GLP del 1.4 TB. La elección se complementa con ocho colores de carrocería y

cinco packs (Veloce, Style, Luxury, Comfort y Visibility), que agrupan las opciones más demandadas y suponen una gran y significativa ventaja de precio al adquirirlos juntos.

Una nueva parrilla frontal, el nuevo logo de la marca y un nuevo tipo de letra para su nombre lo diferencian de la versión anterior a la que también supera en equipamiento, puesto que, desde el acabado básico (MiTo) ofrece elementos como el Alfa DNA, 7 airbags, climatizador manual, sistema Uconnect con pantalla táctil de 5 pulgadas..., llegando en el tope (Veloce) a llantas de 17 pulgadas, paragolpes deportivos, frenos Brembo, climatizador bizona o asientos tapizados en Alcántara, que se pueden reemplazar por los firmados por el especialista Sabelt, aún más deportivos.

En cuanto a la financiación, el nuevo compacto deportivo de la marca italiana dispone de las flexibles condiciones que FCA Bank ofrece para los Alfa Romeo. Como ejemplo puede servir el disfrute de un MiTo 1.4 de 78 caballos por 99 euros al mes, tras aportar 1.962,22 euros de entrada y pagar una cuota final de 6.441€.



Los descuentos van desde 5.277 a 6.874 €

PRECIOS

*Sin descuentos			
Expression 1.4 Turbo 120 CV 6 vel	22.300 €	Selective 1.6 CDTi 120 CV 6 vel	27.150 €
Selective 1.4 Turbo 140 CV 6 vel	22.300 €	Selective 1.6 CDTi 136 CV 6 vel	27.750 €
Selective 1.4 Turbo 140 CV GLP 6 vel	27.550 €	Selective 2.0 CDTi 170 CV 6 vel	28.912 €
Excellence 1.4 Turbo 140 CV 6 vel	28.350 €	Excellence 1.6 CDTi 136 CV 6 vel	30.150 €
Excellence 1.4 Turbo 140 CV Aut	29.550 €	Excellence 2.0 CDTi 170 CV 6 vel	31.350 €
Expression 1.6 CDTi 120 CV 6 vel	24.000 €	Excellence 2.0 CDTi 170 CV Aut	32.950 €

OPEL

El Zafira en España, desde 17.023 €

La tercera generación del monovolumen alemán llega a los concesionarios españoles con tres niveles de equipamiento para elegir y seis opciones mecánicas, entre las que destacan el 1.4 turbo de 140 caballos alimentado por GLP y los tres eficientes diesel de 120, 136 y 170 caballos. En la oferta mecánica resalta que los motores asociados a cambio automático

no se combinen con Start&Stop, sistema que figura como equipamiento de serie en las versiones con transmisión manual. La elección se completa con 12 colores de carrocería, nueve tipos de llantas (dos de chapa para los Expression) y nuevos equipamientos, tanto en materia de seguridad como de confort. El nuevo Zafira llega a España con descuentos que oscilan de los 5.277 euros establecidos para 1.4 turbo de 120 caballos Expression, de entrada de gama, y los 6.874 euros que se aplican al 2.0 CDTi 170 CV Aut. Excellence, el alto de gama.

Amplia y bien escalonada gama

PRECIOS

Active 1.2 PureTech 130 S&S C.C Manual STT 6 Vel.	25.650 €
Active 1.2 PureTech 130 S&S EAT6 Automático 6 vel. S&SEAT6.	27.450 €
Active 1.6 BlueHDi 100 CV C.C Manual STT 5 Vel.	26.050 €
Active 1.6 BlueHDi 120 CV C.C Manual STT 6 Vel.	27.150 €
Active 2.0 BlueHDi 150 CV C.C Manual STT 6 Vel.	28.950 €
Active 1.6 BlueHDi 120 CV EAT6 Automático 6 vel. S&SEAT6.	28.950 €
Allure 1.2 PureTech 130 S&S C.C Manual STT 6 Vel.	27.900 €
Allure 1.6 BlueHDi 120 CV C.C Manual STT 6 Vel.	29.400 €
Allure 2.0 BlueHDi 150 CV C.C Manual STT 6 Vel.	31.200 €
Allure 1.6 BlueHDi 120 CV EAT6 Automático 6 vel. S&SEAT6.	31.200 €
GT Line 1.2 PureTech 130 S&S C.C Manual STT 6 Vel.	30.050 €
GT Line 1.6 BlueHDi 120 CV C.C Manual STT 6 Vel.	33.277 €
GT Line 2.0 BlueHDi 150 CV C.C Manual STT 6 Vel.	31.550 €
GT Line 1.6 BlueHDi 120 CV EAT6 Automático 6 vel. S&SEAT6.	33.350 €
GT 2.0 BlueHDi 180 CV Automático 6 vel. S&S EAT6.	37.819 €

volante+Radio bituner, control de estabilidad dinámico ESP y sistema electrónico antideslizamiento, airbags de cortina delanteros y traseros, pack SAFETY, climatizador bizona o llantas de aleación de 17 pulgadas. El tope se encuentra en el GT, en el que no faltan pack DRIVER ASSIST, cámara de visión

trasera 180°, acceso y arranque manos libres o llantas de aleación de 19 pulgadas, en una larga lista que completa la no menos extensa dotación del GT Line: faros delanteros Full LED, Pack SAFETY PLUS, i-Cockpit Amplify, indexación marcha atrás...

DEALERBEST



La formación como búsqueda para diferenciarse

Seguramente estés de acuerdo con nosotros con que la formación es la base de todo. Constar con una formación lo más amplia posible es fundamental para acceder a cualquier puesto de trabajo, pero el proceso formativo no concluye cuando recibes la primera nómina, continúa a lo largo de la vida laboral del empleado. Más aún cuando la identidad de las empresas tiene que ver con la aportación de cada persona en la organización y con lo que todos juntos constituyen a modo de sistema, lo que configura el valor diferencial de las compañías. Es por lo que la formación no solo debe ser una rutina alineada con las competencias profesionales, si no que debe formar parte de la identidad corporativa, social y los valores que cada organización quiera poner en el mercado para conseguir la diferenciación.

Teniendo esto en cuenta, en dealerBest tenemos el placer de contribuir a esta ampliación de los conocimientos del empleado desde la perspectiva sistémica, con la organización de cursos formativos. Nuestra empresa está acreditada como entidad organizadora de los cursos o talleres acogidos a la Fundación Estatal para la Formación y el Empleo, antes Fundación Tripartita. Esta entidad ya se encarga actualmente de formar a los trabajadores de 221.280 empresas. La realización de estos cursos complementarios a la formación previa del empleado suponen un win-win en el que ambas partes, trabajadores y empresas, salen ganando. Así pues, la manera de poder acceder a estos talleres es muy sencilla y cualquier compañía que cotice en la Seguridad Social tienen la

oportunidad de realizarlos. Y es que parte de esas cotizaciones se destinan a la financiación de la Formación Profesional. Las cantidades económicas aportadas dan derecho, anualmente, a una serie de créditos, que pueden ser utilizados para que los empleados asistan a cursos de formación impartidos por entidades acogidas a determinados convenios con la Administración. Los créditos de los que disponen las empresas, para la realización de estos cursos o actividades formativas, se gestionan en función del número de trabajadores y las cantidades aportadas a la Seguridad Social en el concepto de Formación Profesional durante el año anterior. Sin embargo, cabe recordar que estos créditos no son acumulables para ejercicios posteriores y si no se consumen en esa anualidad, se pierden. En relación a esto, en dealerBest también nos podemos encargar de gestionar dichos créditos. Por otro lado, para utilizar esos créditos, empresa y trabajador pueden informarse de la oferta de cursos y escoger el que más les interese, siempre

teniendo en cuenta que la temática debe estar relacionado con su actividad. Cada uno de esos cursos lleva asociado un coste o el crédito necesario para su realización y la empresa puede optar por utilizar los créditos en un solo curso, para un trabajador, o repartirlo en varios cursos o para varios empleados. En el caso de que el curso, o los cursos, tengan un coste mayor al crédito del que la empresa dispone, esta deberá asumir el pago de la diferencia. En definitiva, los cursos suponen una oportunidad para los trabajadores de actualizar sus competencias y adquirir nuevos conocimientos y, en consecuencia, una oportunidad para las empresas, que contarán con un personal mejor cualificado. Así pues, con estos propósitos como telón de fondo, desde dealerBest invitamos y animamos a todas las empresas a incrementar su competitividad con los talleres que impartimos, y para los que pueden utilizar los créditos de los que hemos hablado.

Buscamos asesores de recambios del automóvil

dealerBest, empresa especializada en la prestación de servicios al sector de la automoción busca asesores de recambios del automóvil para los mejores concesionarios y talleres de España.

Buscamos personas con experiencia en atención al cliente, conocimientos de mecánica y buen manejo de programas de recambios (Tic Doc, GT estimate) y del paquete office. Será importante tener experiencia en preparación de pedidos y habilidades numéricas y comunicativas.

Necesitamos personas organizadas, que les guste el trabajo en equipo, resolutivas, y con alto grado de empatía hacia el cliente.

Si posees estas cualidades y conocimientos, tienes ganas de trabajar y te interesa un puesto dentro de la industria del automóvil no dudes en enviarnos tu currículum a la dirección de correo electrónico seleccion@dealerbest.com.



Buscamos auxiliares administrativos

dealerBest, empresa especializada en la prestación de servicios al sector de la automoción busca administrativos para sus departamentos de gestión.

Buscamos personas con experiencia en labores administrativas en general, facturación, pedidos, incidencias, atención telefónica, fichas técnicas, informes, gestión documental. Imprescindible conocimientos en programas de gestión.

Serán necesarias habilidades para trabajar en equipo, organización de tareas y análisis de datos. Imprescindible la experiencia en el trabajo bajo presión. La orientación al servicio y la proactividad así como las habilidades en comunicación serán muy valorables.

Manejo programas de Office: Word y Excel

Si posees estas cualidades y conocimientos, tienes ganas de trabajar y te interesa un puesto dentro de la industria del automóvil no dudes en enviarnos tu currículum a la dirección de correo electrónico seleccion@dealerbest.com.



Impartimos cursos y talleres bonificados mediante los créditos en las cotizaciones a la Seguridad Social.



GUIA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS



¿QUÉ PASA CON LA TECNOLOGÍA OLED?

Antonio Vallejo

Llevo años leyendo que marcas como Audi llevan años desarrollando los denominados oled, y va cubriendo etapas. De hecho, esta tecnología ya se aplica en los pilotos traseros de modelos como el TT RS, pero todavía queda mucho camino por recorrer. Eso sí, en unos años la iluminación en los automóviles sufrirá una auténtica revolución.

RESPUESTA

Pues la respuesta es sí y sí. Es cierto que Audi lleva años desarrollando los denominados oled, y va cubriendo etapas. De hecho, esta tecnología ya se aplica en los pilotos traseros de modelos como el TT RS, pero todavía queda mucho camino por recorrer. Eso sí, en unos años la iluminación en los automóviles sufrirá una auténtica revolución. Los oled son diodos orgánicos emisores de luz compuestos de capas de apenas unas milésimas de milímetro de espesor. Se pueden dividir en grupos y ser controlados de manera individual, con voltajes de corriente continua de cuatro voltios. Por lo tanto, sus posibilidades resultan casi infinitas, sobre todo si los comparamos con los actuales led, que son fuentes de puntos de luz basados en cristales semiconductores. Con los oled se revoluciona la iluminación, pero también el diseño, ya que se pueden aplicar de



▲ Los Matrix oled ya se montan en el TT RS. Para otras funciones aún habrá que esperar.

CARTA DE LA SEMANA



VOLKSWAGEN POLO PERO... ¿GASOLINA O DIÉSEL? ¿CAMBIO MANUAL O AUTOMÁTICO?

Antonio Sanjuán

Tengo 68 años y voy a comprar un coche en los próximos meses. Creo que voy a elegir finalmente el Volkswagen Polo, pero tengo dudas sobre qué versión adquirir. Lo voy a utilizar poco, mayoritariamente por ciudad, y alguna escapada de fin de semana o en vacaciones. Llevo 30 años utilizando vehículos diésel, pero mi hijo me aconseja que elija el motor de gasolina de 90 caballos y, además, con cambio automático, que tampoco he tenido nunca.

RESPUESTA

Es complicado cambiar de hábitos, más cuando durante tanto tiempo se ha sido 'fiel' a una trayectoria. Pero los tiempos cambian y conviene adaptarse. Si ha conducido durante 30 años vehículos diésel habrá comprobado que los últimos poco o nada tienen que ver con los primeros a nivel de rendimiento, consumo y refinamiento. Lo mismo sucede con los motores de gasolina y los cambios automáticos.

No nos comenta el kilometraje anual que hace, aunque por las pistas que nos da no creemos que sean muchos, y casi todos por ciudad. Lo más razonable sería elegir el propulsor de gasolina, simplemente por una razón económica, ya que el diésel será difícil de amortizar. Hablamos de lo aconsejable, pero el que conducirá el coche y tiene que estar contento y cómodo es usted.

manera tridimensional, permiten regular su intensidad, se prescinde de reflectores, no crean sombras, consumen menos y duran bastante más.

De momento sólo se aplica en los pilotos traseros, pero a corto y medio plazo también lo veremos

Las razones para elegir el 1.2 TSI de 90 CV frente al 1.4 TDI también de 90 CV son diversas. La diferencia de precio entre ambas versiones es de 1.660 euros –acabado Advance–, y con el precio actual de los carburantes y el consumo de ambos –4,7 l/100 km de media el TSI y 3,4 el TDI– necesitaría recorrer casi 93.800 kilómetros. Haga cuentas: si cubre 10.000 kilómetros al año necesitará casi diez años para amortizarlo. Además, el 1.2 TSI es un cuatro cilindros más refinado en su uso que el diésel.

Por último, el cambio automático DSG de siete relaciones es muy recomendable, y más si se va a mover asiduamente por ciudad. Consume lo mismo, facilita mucho las cosas en el día a día y es fácil adaptarse a él; pero obliga a gastar 1.540 euros más que con la caja manual...

en la luz diurna y en los intermitentes. Basta con solucionar los problemas de temperatura, ya que su funcionamiento termina alrededor de 80 grados. También veremos oled en el cuadro de mandos y en las diferentes pantallas de los nuevos Audi en el plazo de dos o tres años.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CÓMO PUEDE RECLAMAR EL CONSUMIDOR SI NO ESTÁ CONFORME EN EL PERÍODO DE GARANTÍA?

Si el establecimiento que ha vendido un vehículo se niega a repararlo, a entregar otro nuevo en buen estado, a devolver el dinero o a hacerle una rebaja en el precio, el consumidor puede reclamar. En el caso de que el establecimiento no disponga de hoja de reclamaciones o se niegue a entregarla, el cliente puede enviar una reclamación escrita que especifique el objeto de la reclamación. De estas circunstancias debe darse traslado a los organismos de consumo, aportando copia de la documentación que acredite la reclamación: factura de compra, acreditación de los defectos, reparaciones anteriores realizadas... Si el establecimiento está adherido a una Junta Arbitral de Consumo, el consumidor puede dirigir la reclamación a este organismo de forma gratuita, acompañando toda la documentación en que justifique su reclamación. El laudo por el que la junta resuelve es obligatorio para ambas partes, y en caso de que el establecimiento no lo cumpliera, podría usted pedir la ejecución judicial, como si de una sentencia se tratara. Generalmente, en temas de vehículos la vía más adecuada sería la vía judicial, previo peritaje que sea favorable a nuestra reclamación. Para ello debe dirigirse al colegio de peritos industriales, rama de vehículo, donde le informarán del peritaje y los costes que conlleve. Recuerde que es fundamental peritar el vehículo antes de su reparación y conservar las piezas y recambios que le vayan a sustituir.

BUENA PREGUNTA

PODRÍA ACARREAR PRISIÓN DE HASTA 6 MESES

Tengo un juicio rápido porque me ha parado la Guardia Civil por exceso de velocidad.

RESPUESTA

En primer lugar debemos indicarle que si tiene una citación judicial es porque ha debido conducir su vehículo a una velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, porque de lo contrario hubiera recibido una notificación de un expediente administrativo sancionador.

En estos casos es conveniente que el abogado que le defienda pueda ver el atestado que ha redactado la Guardia Civil directamente en el juzgado en el cual esté citado, para verificar la prueba del cinemómetro y constatar que se encuentra debidamente homologado y ha superado la última revisión oficial, así como si existiera la posibilidad de poder aplicar margen de error. Si una vez examinado el atestado todas las pruebas fueran concluyentes y unidas a la declaración de los agentes de la Guardia Civil, que además gozan de presunción de veracidad, será difícil, por no decir imposible, obtener una sentencia absolutoria; se recomienda alcanzar un acuerdo con el Ministerio Fiscal el día del juicio rápido con el fin de poder obtener una reducción del tercio sobre la pena solicitada por el Ministerio Público.

Las penas que pueden imponerle son las que se establecen el artículo 379.1 de nuestro Código Penal y podría ser prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses –a pagar una cuota diaria cuyo parámetro habitual oscila desde los 2 euros hasta los 20 euros diarios–, o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; y en cualquier caso, la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

En la actualidad, cuando no concurre el agravante de reincidente y es la primera vez que es juzgado por este tipo de delitos contra la seguridad vial, lo habitual es que el fiscal pida de pedir una pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y retirada del permiso, dejando la pena de prisión para aquellos reos reincidentes.

Ahora bien, cuando se alcanza una conformidad con la pena solicitada por el fiscal la sentencia deviene firme y no cabe recurso alguno contra la misma. Se anotarán, asimismo, en el Registro de Penados y Rebeldes del Ministerio de Justicia antecedentes penales que, para poder cancelarlos, será necesario que se cumpla con los requisitos que se estipulan en el artículo 136 del Código Penal.

Debo advertirle que si el Ministerio Fiscal le solicitara una pena de privación del derecho a conducir por tiempo superior a 2 años ello comportaría la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte respectivamente, tal y como se establece en el artículo 47 del Código Penal, y conllevaría que tendría que volver a examinarse nuevamente. Durante el tiempo de privación del derecho a conducir

vehículos a motor y ciclomotores estará inhabilitado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo que se fije en la sentencia.

Por último, debemos informarle que conforme a lo preceptuado en la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en concreto en la disposición adicional decimotercera, señala lo siguiente: «El titular del permiso o licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, para volver a conducir, deberá acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial».



CONSULTAS RÁPIDAS

PLACA V20 TRASERA OBLIGATORIA

Luis Gómez

Es cierto que hay muchos conductores que no llevan en la zaga de su vehículo la placa V20 cuando se desplazan con su bicicleta, pero que no lo hagan no quiere decir que no estén cometiendo una infracción. La placa V20 es obligatoria y tiene que estar perfectamente homologada. Si te han dicho que la Guardia Civil no multa, es falso, o puede que en

alguna ocasión hayan hecho la 'vista gorda', pero te pueden y deben sancionar por ello. No lo dudes. Así que, aunque pierdas visibilidad al montarla en tu vehículo, sigue haciéndolo para evitar problemas y, sobre todo, para advertir al resto de conductores. Y recuerda que tanto los pilotos como la matrícula deben quedar a la vista; si no, deberás montar una plataforma adicional con una placa de matrícula supletoria y luces para el portabicicletas.

CAJA DE CAMBIOS ROBOTIZADA

Javier Campos

Varios son los tipos de cambio automáticos disponibles. Los más conocidos son con convertidor de par, con variador continuo, de doble embrague o la caja pilotada –o robotizada– a la que haces referencia. En esta última se parte de un embrague y una caja tradicional, pero el pedal se sustituye por un control electrohidráulico que reacciona al movimiento de la palanca.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



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

Todos los detalles de la tercera generación del Volkswagen Golf

El Golf, ya un coche mítico hace 25 años, llegaba a su tercera generación. Analizábamos todos sus detalles, además de conocer la opinión de los usuarios.

En aquel agosto de 1991 Renault mostraba un concept conocido como Scénic, que ponía los primeros rasgos al monovolumen compacto que

conquistó Europa unos años después.

Otro conquistador europeo, ya hace 25 años convertido en mito, era el Volkswagen Golf, cuya tere-



LA PORTADA

Nº 409

FECHA

24-08-1991

HABLAMOS DE

El Volkswagen Golf de la tercera generación era nuestro principal argumento en la portada, un modelo cuya presentación sería en dos semanas. Además, Niki Lauda y su comparativa entre el Mercedes 500E y el Porsche 911 Turbo, dos deportivos con diferente filosofía.

cera generación, que llegaría en 1992, el año olímpico, analizábamos en profundidad, sus motores, sus novedades tecnológicas, su gama... También hacíamos una encuesta para conocer lo que los usuarios pensaban del modelo alemán. En ella valoraban la calidad y la fiabilidad. Y en el grado de satisfacción global el Golf era el modelo más valorado.

Dos comparativas esta semana. Una enfrentaba a las versiones más lujosas del Renault 21-Baccara-y el Peugeot 405-STI-.

La otra contaba con un probador de excepción, Niki Lauda, que comparaba el Mercedes 500 E y el Porsche 911 Turbo sobre el asfalto del circuito de Salzburgo. Dos maneras de entender la potencia: 326 CV el Mercedes y 320 el Porsche.



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

Peugeot 106 y Renault Scénic, dos franceses conquistan Fráncfort

El Salón de Fráncfort siempre ha sido el lugar donde las marcas alemanas echan el resto. Pero este 1991 dos franceses, les quitaron protagonismo.

El Salón de Fráncfort era la gran noticia de la semana, porque en la muestra alemana siempre se produce un aluvión de novedades. Y este 1991, con la in-

dustria a pleno auge, no iba a ser menos; por ejemplo, la renovación de los dos compactos alemanes por antonomasia, el Volkswagen Golf y el Opel Kadett,



LA PORTADA

Nº 410

FECHA

31-08-1991

HABLAMOS DE

que cambiaba su denominación por la de Astra.

Pero a estos dos modelos les robaba protagonismo un pequeño francés, que nos recordaba mucho a su hermano mayor. Se trataba del Peugeot 106, que se situaba por debajo del 205 como un modelo pensado para la ciudad.

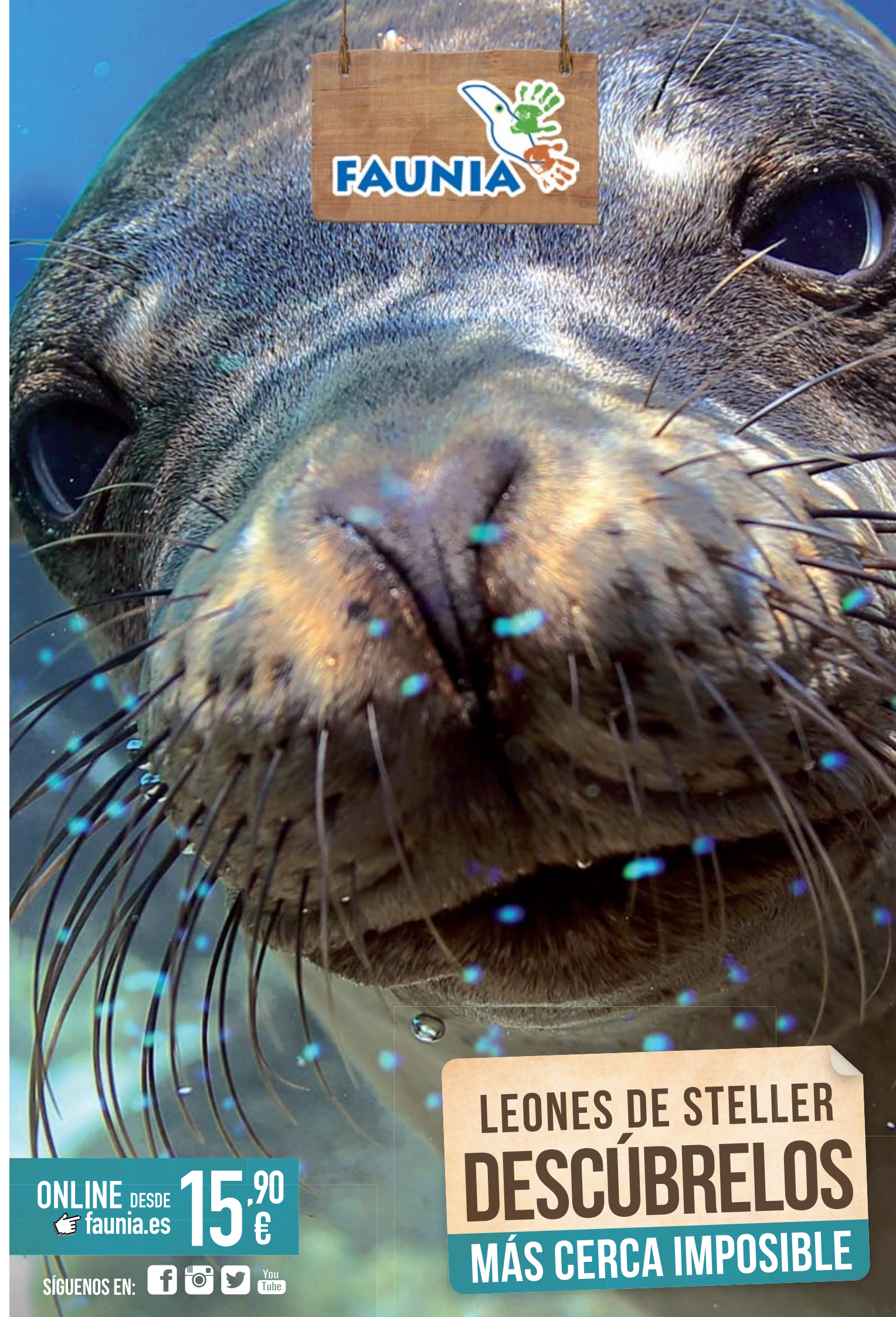
Otra novedad con acento francés era el Renault Scénic, un concepto con todos

los ingredientes, aunque un aspecto más futurista, que llevaría el Scénic de producción.

También de futuro era el BMW E1, un eléctrico (con cierto aire al i3) con 45 caballos, 120 km/h de velocidad máxima y 250 kilómetros de autonomía.

La prueba la protagonizaba un compacto diferente, el Mazda 323F, que con sus 131 caballos ofrecía un equilibrio perfecto.

El Salón de Fráncfort, una muestra cargada de novedades, era el principal y casi único tema de nuestra portada. La imagen del nuevo Peugeot 106 era la que dominaba, aunque sin olvidar otras novedades como el Saab 9000 CS, el BMW E1 o el Mazda MX-6.



ONLINE DESDE
faunia.es

15,90
€

SÍGUENOS EN:



LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 3 PERFORMANCE

Black Special



DS Performance, el Centro de Innovación de DS Automobiles, presenta el DS 3 Performance. Dotado de un par motor de 300 Nm y de un diferencial de deslizamiento limitado tipo Torsen®, garantiza un comportamiento en carretera y una experiencia de conducción excepcionales. Descubre el minucioso diseño de cada uno de sus detalles: llantas diamantadas de 18", pinzas de freno negro brillante o asientos tipo baquet en piel Alcantara® firmada con las siglas DS Performance.

DS *prefère* TOTAL

DSautomobiles.es

CONSUMO MEDIO (L/100KM): 5,4. EMISIONES DE CO₂ (G/KM): 125.