

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

LO ÚLTIMO

VOLVO
V90 CROSS COUNTRY



EXPLORADOR
DE LUJO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.684 del 27 de septiembre al 10 de octubre de 2016



Salón de París MÁS DE 50 ESTRENOS LOS SUV MANDAN

Peugeot
5008



Honda
Civic



Seat Ateca
X-Perience



Citroën C3



Kia Rio



Renault Koleos



Mercedes E
All Terrain

Conducimos las últimas novedades



Audi TT RS



Mazda6



Mercedes Clase E Estate



Opel Mokka X



Renault Scénic



Suzuki SX4 S-Cross



Prueba

Renault Talisman TCe 200



Prueba

Skoda Superb Combi 1.6 TDI 120

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



ŠKODA Octavia

desde **14.950 €***

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

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

skoda.es



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Al detalle



¿PARA CUÁNDO EL CINTURÓN?

Parece mentira que en pleno siglo XXI el cinturón de seguridad siga siendo para muchos ese elemento desconocido en su coche. Con los resultados de cada campaña que realiza la DGT nos sorprendemos, porque nos parece inconcebible que hoy en día, en solo una semana se descubra a más de 3.000 personas sin el cinturón abrochado. Y muchos más inconcebible los 108 menores detectados viajando sin ningún tipo de sistema de retención (46 de ellos viajando en el asiento delantero). ¿Es que estamos tontos?



MÁS COCHES EN EL DÍA SIN COCHES

Afortunadamente en las ciudades españolas van empezando a convivir diversos medios de transporte de manera más o menos natural. Por ello, una iniciativa como el día sin coches cada vez tiene menos sentido... Y menos éxito. Tal vez sería mejor centrar los esfuerzos en hacer una ciudad donde convivan mejor todos los sistemas de movilidad en lugar de dedicarse a atacar solo a uno.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247/983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Volver a empezar

Un año después del 'dieselgate' la nueva estrategia de Volkswagen pasa por lanzar 30 nuevos modelos totalmente eléctricos y un coche cien por cien autónomo antes de 2020

Hace ahora un año, coincidiendo con el Salón del Automóvil de Frankfurt, alternativo al actual de París, la canciller Ángela Merkel asistía a un particular y grandioso evento de Volkswagen en el que anunciaban a bombo y platillo numerosos avances tecnológicos para los futuros modelos de sus diferentes marcas. En este punto merece la pena destacar las numerosas propuestas que el consorcio, orgullo de la industria alemana, presentaba en el continuo desarrollo del sector de los vehículos eléctricos. Lo tremendo de la cuestión es que justo un día después de esta magna celebración, estallaba el 'dieselgate' y dejaba al descubierto la manipulación de sus motores diésel. Este engaño ya le ha costado el puesto a varios directivos, también se han perdido miles de millones de euros y los que quedan.

Además son numerosos los pleitos con usuarios, asociaciones de consumidores, accionistas y distintas administraciones, que solo tendrán fin poniendo dinero encima de la mesa. Con todo, es de destacar que Volkswagen sigue siendo la marca más vendida y en el primer semestre del

año es la que más vehículos ha comercializado en el mundo. Esto no quita para que un año después, VW como ya anunció en Frankfurt, apuesta a futuro por la electrificación y el coche autónomo. Especialmente si tenemos en cuenta la cada vez peor prensa del diésel y las futuras medidas ambientales que encerrarán de forma drástica todos los coches, especialmente los pequeños. Así, la nueva estrategia del grupo hasta 2025 tiene como objetivo el lanzamiento de 30 modelos de vehículos enteramente eléctricos, con la pretensión de vender tres millones de unidades y que suponga entre el 20 y el 25 por ciento de las ventas totales. También está el propósito de tener en el mercado un coche cien por cien autónomo, antes de 2020.

Algo que está en línea con el reciente anuncio de la Administración estadounidense, que considera a estos automóviles más seguros si están manejados por máquinas en lugar de humanos. De hecho, el presidente Obama ha propuesto la inversión de 4.000 millones de dólares para los primeros gastos en el desarrollo de los vehículos no tripulados. Lo dicho, toca volver a empezar.

La electrificación y el coche autónomo parecen ser las tendencias de futuro sobre todo si tenemos en cuenta la mala prensa del diésel y las futuras medidas contra estos modelos. Y además, para las administraciones los coches son más seguros manejados por máquinas que por humanos.

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.



Deseando la carretera.



NUEVO **CITROËN C4 PICASSO**
CON **CITROËN ADVANCED COMFORT**

PACK LOUNGE / PORTÓN TRASERO MANOS LIBRES / PARABRISAS PANORÁMICO / CITROËN CONNECT NAV
DISPONIBLE EN 5 Y 7 PLAZAS

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN prefiere TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): NUEVO CITROËN C4 PICASSO Y GRAND C4 PICASSO: 3,8-5,8 / 99-134

citroen.es

SUMARIO

Nº 1.684 · 27 septiembre-10 octubre 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA SALON DE PARIS.

Más de 50 estrenos se darán cita en la nueva edición del Salón de París, con los SUV como protagonistas.

9.- CITROËN C3

10.- GAMA DACIA

12.- FIAT PANDA

14.- HYUNDAI I30

15.- MERCEDES E ALL TERRAIN

16.- HONDA CIVIC

18.- OPEL AMPERA-E

19.- PEUGEOT 3008 Y 5008

20.- KIA RIO

22.- RENAULT KOLEOS

23.- SEAT ATECA X-PERIENCE

24.- SKODA KODIAQ

25.- VOLKSWAGEN THINK NEW

26.- CUATRO RUEDAS VOLVO V90 CROSS COUNTRY

La familia 90 de Volvo, el buque insignia de la marca sueca, se viste de aventurero.

28.- AUDI TT RS

Conducimos el superdeportivo alemán. Diversión garantizada.

30.- NUEVO MAZDA 6

La berlina japonesa, en su mejor momento.

32.- MERCEDES CLASE E ESTATE

Un familiar que destaca por su espacio y contenido tecnológico.

34.- OPEL MOKKA X

Opel renueva su SUV compacto para hacerlo más excitante.

36.- RENAULT SCÉNIC Y GRAND SCÉNIC



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	46
AUDI	28
CITROËN	9
DACIA	10
FIAT	12, 49
HONDA	16
HYUNDAI	14
KIA	20
MAZDA	30
MERCEDES	15, 32
OPEL	18, 34
PEUGEOT	19
RENAULT	22, 36, 44
SEAT	23
SKODA	24, 40
SUZUKI	38
VOLKSWAGEN	25
VOLVO	26

8

34

38

28

54

Renault reinventa el monovolumen compacto al que añade el estilo de los SUV.

38.- SUZUKI SX4 S-CROSS
Renovada imagen y nuevos motores.

**40.- SKODA SUPERB
COMBI 1.6 TDI 120.**
Por espacio y consumo de combustible, un gran viajero.

**44.- RENAULT TALISMAN
TCE 200**
El motor más potente, el acabado más alto, el mejor cambio.

Probamos el buque insignia francés.
46.- ALFA GIULIA
El nuevo Giulia ofrece emoción en estado puro y recupera el espíritu de la marca y toda su pasión.

49.- FIAT TIPO SW.
La versión más versátil del Tipo, destaca por su relación precio-tamaño-equipamiento.

50.- LA SEMANA
52.- A LA ÚLTIMA

**54.- DE CARRERAS
LOS HEREDEROS DE LA
FÓRMULA 1**
La F-1 se prepara para la sucesión

de los actuales campeones. Una hornada de jóvenes pilotos como Verstappen, Sainz, Wehrlein o Vandoorne serán los que se disputen los próximos títulos de la máxima categoría del automovilismo.

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

**64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y
JURÍDICO**

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en... **Motor 16.com** **Motor 16.tv**



Un coche que vuela...

Y no es una metáfora ni un proyecto de futuro vehículo. Es literalmente lo que ha hecho el piloto Bryce Menzies, un piloto que compite en el campeonato americano de off-road con un pick up y acaba de establecer un nuevo récord mundial de salto con camioneta. Una marca que ha dejado en 115,5 metros, los que recorrió volando sobre un pueblo abandonado en Nuevo México. Un vuelo espectacular y perfecto. Porque al día siguiente del récord, lo volvió a intentar y el resultado fue un accidente: coche destrozado, hombro roto... Y es que, para un coche, volar no es fácil.



El Salón de París da el pistoletazo de salida a un nuevo curso automovilístico que, como siempre, llega repleto de novedades. Más de 50 hemos contado antes de que la muestra francesa abra sus puertas. Todocaminos, electrificación y deportividad dominan el panorama.

Despega el nuevo curso



ALFA GIULIA VELOCE

La gama Giulia va aumentando con la llegada de versiones cada vez más interesantes. Es el caso de este Veloce, que contará con dos nuevas motorizaciones. El diésel rendirá 210 caballos y el gasolina, 280. Ambas se asocian al cambio automático de 8 marchas y a la tracción total.



ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO

Esta belleza capaz de hacer girar cabezas a su paso es la versión Volante descapotable del brutal Vanquish Zagato. Se presentó hace unas semanas en el concurso de elegancia de Pebble Beach, en California, y sólo se fabricarán 99 unidades con capota de lona.



AUDI A5 SPORTBACK

Tras siete años desde que viera la luz por vez primera, en París se presenta la segunda generación del A5 Sportback, que gana en deportividad y amplitud. Con un rediseño bastante profundo, el nuevo modelo recibe una gama de motores que reducen el consumo hasta un 22 por ciento.



AUDI S5 SPORTBACK

La versión más picante del nuevo A5 Sportback será la S5, que estrena un motor V6 Turbo de 354 CV. Con él consigue acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. Y gracias entre otras cosas a que pesa 85 kilogramos menos que el anterior, ha homologado un consumo de 7,3 l/100 km.



AUDI Q3

El Audi Q3 ve renovada su imagen y añade nuevas líneas de acabado, como la S line Competition, un acabado todavía más deportivo que el S line que, además de remates específicos por fuera, lleva asientos especiales, suspensión deportiva o llantas de 19 pulgadas, entre otros elementos.



BENTLEY BENTAYGA DIÉSEL

El primer Bentley diésel será el todocamino Bentayga, que por supuesto no contará con un motor cualquiera. Es un V8 de 4 litros de cilindrada y tres turbos, dos tradicionales y uno eléctrico. Hablamos de 435 caballos, 79 l/100 km de consumo y 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h.



BENTLEY FLYING SPUR W12 S

Los chicos de Bentley tienen base suficiente para hacer muchas diabluras. Y a este Flying Spur W12 S le han revisado el motor de 12 cilindros en W, con sus seis litros de cilindrada, para aumentar la potencia hasta los nada despreciables 635 caballos, 10 más que antes.



BMW C EVOLUTION

La C Evolution es la primera moto eléctrica de BMW encasillada en la categoría de MaxiScooters eléctricas, equivalente a una moto de 125 cc. Tiene una potencia de 11 kW (48 caballos) y acelera de 0 a 50 km/h en 2,7 segundos. Su autonomía entre recargas es de 160 kilómetros.

Citroën C3 Original, conectado y muy personalizable

Con la llegada del nuevo Citroën C3, el segmento de los utilitarios va a ganar mucho en colorido y diversión. El C3 hereda el estilo transgresor del C4 Cactus, incluidos los Airbump de las puertas, una solución que ha terminado calando entre el público. En el ámbito de la personalización, además, el nuevo C3 no tiene rival, ya que ofrece 36 opciones

a uno más 'dinámico', pasando por un acabado 'casual'. El nuevo C3 es diseño rompedor y mucha personalidad, pero también tecnología innovadora y, entre otras muchas cosas, han inventado el Connected Cam Citroën, una cámara integrada tras el retrovisor interior que mediante un objetivo gran angular de 120 grados permite tomar fotos o videos de la carretera o del viaje para subirlos a redes sociales. El C3 se fabrica en Eslovaquia con la misma plataforma del Peugeot 208 y el DS 3, y dispondrá de motores PureTech de gasolina con 3 cilindros y 68, 82 y 110 CV, así como los diésel BlueHDi de 75 y 100 caballos.

La fórmula del C4 Cactus ha funcionado, y el C3 heredará muchas de sus soluciones. Como los asientos o los Airbump.



nes diferentes para combinar los 9 colores de la carrocería y los 3 del techo, sin contar con que los protectores laterales también son personalizables. Dentro podremos elegir entre cuatro ambientes, desde uno más 'técnico'



Dacia Sandero y Logan Preparados **para plantar batalla**

Dacia lleva al Salón de París una renovación bastante considerable de algunos de sus vehículos más exitosos. Se trata de los Sandero, Sandero Stepway, Logan y Logan MCV, unos modelos que ganan en atractivo, e imaginamos que con precios igual de competitivos que hasta ahora.

Las novedades afectan al diseño lateral y a la parte delantera, que se ha rediseñado y proporciona un cierto aire de familia en los cuatro modelos. El nuevo escudo y, en general, el nuevo frontal con parrilla y faros antiniebla rediseñados transmiten mayor solidez. Y las luces LED de circulación diurna son también nuevas, ahora

más elaboradas y modernas. Se incluyen cuatro bloques rectangulares que forman la nueva firma de luz de Dacia. La parte posterior de Sandero, Sandero Stepway y Logan también se ha rediseñado. Y en el interior encontraremos cambios importantes en la presentación, la tapicería, la ergonomía, el almacenamiento...



BMW i3 94 Ah

El nuevo i3 cuenta con una nueva batería de 94 Ah que admite una mayor densidad de almacenamiento. Por ello pasa de poder recorrer 190 kilómetros a anunciar 300 con una sola carga. A los propietarios de antiguos i3 se les ofrecerá la posibilidad de cambiar sus baterías por las nuevas.



BMW SERIE 3 GRAN TURISMO

El nuevo Serie 3 Gran Turismo crece 20 centímetros respecto a la berlina y llega a los 4,82 metros, con un maletero de entre 520 y 1.600 litros. El actualizado modelo estrena motores, con tres de gasolina nuevos y cinco diésel, siendo inédito el del 325d. Se reduce el gasto un 4,5 por ciento.



CADILLAC CT6

Cadillac está empeñada en tener éxito en Europa, esta vez con modelos muy interesantes. Como esta berlina de 5,18 metros de longitud que llega para plantar cara a los Audi A8, BMW Serie 7 y Mercedes Clase S. Tiene 417 caballos, tracción total y cambio automático de 8 marchas.



CADILLAC XT5

El SUV americano que llega ahora a Europa mide 4,82 metros de longitud y estará disponible con cambio automático de 8 marchas, tracción total y un motor V6 atmosférico de 3,6 litros con 314 caballos. Este imponente SUV es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos.

LEXUS NX 300h Híbrido por 37.500 €



Lexus NX 300h Híbrido, su diferente y llamativo exterior junto con su lujoso y sofisticado interior lo convierten en un modelo exclusivo que no le pasará desapercibido.

Descubra más en www.lexusauto.es

145 KW / 197 CV. 5,0 l/100km. CO₂: 116 g/km. NO_x: 0,007 g/km **NX | LEXUS**

Lexus NX 300h Corporate Navibox MY16. PVP recomendado: 37.500 € (incluye promoción de 2.000 € por financiación con Lexus Privilege). Entrada: 9.745,14 € TIN: 7,50%. TAE: 8,75%. 48 cuotas de 350 € / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 19.056,20 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 763,26 €. Precio Total a plazos: 45.601,34 €. Importe Total de Crédito: 28.518,12 €. Importe Total Adeudado: 35.856,2 €. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su NX 300h por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional. 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/10/2016. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO₂ de la gama NX 300h: emisiones de CO₂ desde 116 a 123 g/km, Consumo combinado desde 5,0 a 5,3 l/100 km. El consumo de combustible y los valores de CO₂ se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos del Reglamento (CE) Nº 715/2007. Los valores de combustibles y emisiones de CO₂ podrán diferir al variar los factores externos. Para más información consulte en su centro autorizado Lexus.

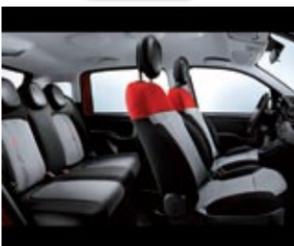


Fiat 500 y 500 Cross Las novedades, en el interior y en el equipamiento

Ya se pueden hacer pedidos de los nuevos Fiat 500 y 500 Cross, que acaban de ser actualizados. Por fuera hay que hablar sólo de nuevas llantas y tapacubos, y de dos nuevos colores: Rojo Amore y Gris Colosseo. Pero dentro hay más cambios, como nuevos volantes –con forro de cuero en los Panda 4x4 y Cross–, tapicerías rediseñadas, una instrumentación más legible y mejoras en la dotación, pues el nivel Easy incluye radio y climatizador manual, mientras que las versiones Lounge, 4x4 y Cross traen cinco plazas de serie, así como el nuevo sistema de infoentretenimiento

Uconnect, compatible con el móvil y la aplicación 'Panda Uconnect' para iOS y Android. En cuanto a motores, la gama sigue ofreciendo el 1.2 de 69 CV, el bicilíndrico TwinAir con 69, 85 y 90 CV, una versión para gasolina y metano con 80 CV y el turbodiésel Multijet de 95 CV.

► Dentro del Panda, nuevas tapicerías, instrumentos más legibles y una mejora general del equipo de serie.



CITROËN C3 WRC CONCEPT

Citröen Racing prepara un nuevo asalto al Mundial de Rallys –cuyo título de Marcas ha ganado 8 veces– con el nuevo C3, cuya versión de competición debuta en París, cumpliendo ya el nuevo reglamento para 2017: motor de 380 CV, 1.875 milímetros de anchura, alerón más retrasado...



CITROËN CXPERIENCE

De las reacciones de público y prensa en París dependerá el futuro de un proyecto cuya punta de lanza es el 'concept' CXperience, una berlina de 4,85 metros que mezcla lujo y tecnología a partes iguales. Usa una mecánica híbrida de 250 CV que permite 60 kilómetros en modo eléctrico.



FERRARI LAFERRARI APERTA

Hasta que retiren la lona que lo cubre en París no se sabrá el nombre definitivo del Ferrari LaFerrari descapotable, aunque se apuesta por 'Aperta'. Conserva la mecánica del LaFerrari coupé, con sus 963 CV 'híbridos' fruto de combinar un V12 de 800 CV con un motor eléctrico de 163 CV.



FERRARI GTC4 LUSSO T

El GTC4 Lusso fue presentado con motor V12, pero el flamante Gran Turismo de cuatro plazas de Ferrari suma ahora otra versión –que añade a su nombre la letra 'T'–, dotada de un V8 3.9 turboalimentado con 610 CV a 7.500 rpm y un par máximo de 77,6 mkg entre 3.000 y 5.250 vueltas.

POR EL PRECIO DE
UN TERCEROS
EL SEGURO CON
TODO

- 100% recambios originales
- Movilidad garantizada durante la reparación
- Peritación digital
- Recogida y entrega de tu coche
- Libre elección de taller
- Gestión de siniestro desde tu móvil
- Garantía de pintura de por vida
- Cobertura de robo de bolso
- Ayuda mecánica 24 horas
- Asistencia familiar y nacional

ES LO ÚLTIMO DE LÍNEA DIRECTA.

902 123 512



lineadirecta.com

Una compañía
bankinter.

Hyundai i30 La nueva generación es mucho más ambiciosa

Cinco años en el mercado y el actual i30 deja ya paso a una generación totalmente nueva que define la ambición de Hyundai en la clase de los compactos: Golf, 308, Focus, Mégane... El primero en ver la luz es el i30 de cinco puertas, pero habrá más, como el deportivo N –ver abajo el RN30 Concept–, el familiar CW y un original fastback de cinco puertas con luneta trasera muy inclinada. El i30 mostrado en París mide 4,34 metros, tiene una distancia entre ejes de 2,65 metros y su maletero cubica 395 litros. La plataforma es nueva, y emplea el doble de acero de alta resistencia que el i30 actual para ganar un 20 por ciento de rigidez y rebajar 28 kilos el peso. En cuanto a motores, mucho para elegir: en gasolina, 1.4 MPI de 100 CV, 1.0 T-GDI tricilíndrico de 120 CV y el nuevo 1.4 T-GDI de 140 CV; y en diésel, tres variantes del 1.6 CRDi, con 95, 110 y 136 CV. Además, se ofrecerá el cambio DCT de doble embrague para el 1.4 T-GDI y los dos CRDi más enérgicos.



▶▶ El salpicadero está presidido por una pantalla 'flotante' que puede ser de 5 o de 8 pulgadas, y se contemplan acabados bitono. Además, el i30 estará a la última en asistentes.



FORD KA+

El sustituto del Ka se llama Ka Plus y es mucho más grande, pues su carrocería de cinco puertas mide 3,93 metros, tiene cinco plazas y presume de 270 litros para equipaje. Cuenta con dos motores 1.2 de gasolina, de 71 y 86 CV, homologa un gasto de 5,0 l/100 km y arranca en 9.900 euros.



HYUNDAI i10

No es una renovación profunda, pero afecta a varios apartados. Así, el frontal estrena parrilla, paragolpes y luces diurnas LED, hay llantas de nuevo diseño... También cambia el tacto de la dirección. Y dentro, nuevo sistema multimedia con conectividad mejorada. A la venta desde noviembre.



HYUNDAI RN30 CONCEPT

N, la nueva división de Hyundai dedicada a versiones de altas prestaciones, firma su primer modelo, que debuta en París. Se trata del RN30 Concept, un i30 de tres puertas con motor 2.0 Turbo y cerca de 300 CV que luchará frente a modelos como el Ford Focus RS o el Volkswagen Golf R.



KIA CARENS

A finales de año llega el renovado Carens, que estrena paragolpes, parrilla, faros antiniebla y llantas, y rediseña su interior. Estrena un sistema multifunción con pantalla de 7 pulgadas, hay nuevos asistentes de seguridad y aparece una versión 1.7 CRDi Eco de 115 CV con emisiones de 109 g/km.



LAND ROVER DISCOVERY

La quinta generación del Discovery ve la luz en París, y allí la firma británica contará todo sobre un modelo del que sólo ha avanzado una imagen frontal. Su interior tendrá capacidad para siete ocupantes y contará, entre otros motores, con el nuevo diésel 2.0 Biturbo de 240 CV.



MAZDA3

Renovado ya en el mercado japonés, la actualización del Mazda3 llega ahora a Europa. En el frontal cambian el paragolpes y los faros, que ahora pueden ser Full LED, y dentro hay ciertos cambios en el diseño. Además, estrena el sistema G-Vectoring Control, que optimiza la estabilidad.



LEXUS UX CONCEPT

Tampoco la firma japonesa desvela mucho sobre el UX antes de la cita de París. Básicamente, que es todavía un 'concept', que ha sido desarrollado en su centro de diseño europeo y que alcanzará niveles nunca antes vistos en Lexus en el terreno de la conectividad y la tecnología en general.



MERCEDES-AMG GLC 43 COUPÉ

Ya conocíamos el GLC 43 4Matic 'normal', pero en París debuta la versión de carrocería coupé, firmada también por AMG. Equipa un 3.0 V6 Biturbo de 367 CV, que asocia a la transmisión 9G-Tronic y a la tracción total deportiva AMG Performance 4Matic. De 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

Mercedes Clase E All-Terrain Por fin un familiar todocamino en la marca de la estrella

Extrañaba que ni Mercedes-Benz ni BMW plantasen cara a Audi en el segmento de los familiares todocamino pese al éxito logrado con las variantes Allroad de A4 y A6. Y la casa de la estrella es la primera de ellas en 'entrar al trapo'. Lo hace con el Clase E All-Terrain, que toma como base el nuevo E Estate pero gana 29 milímetros de altura al suelo gracias a los nuevos neumáticos y a cambios en la suspensión. Y los muelles neumáticos que monta permiten aumentar otros 35 milímetros la cota libre. Inicialmente sólo se ofrecerá la versión E 220 d 4Matic, con motor diésel de 194 CV, pero más adelante llegará un V6

de mayor potencia, también diésel. Y siempre junto al cambio 9G-Tronic y a la tracción total 4Matic. Además, el sistema Dynamic Select, que permite elegir entre varios modos de conducción, añade aquí un programa extra, llamado 'All-Terrain', que eleva la carrocería 20 mm, varía el funcionamiento del control de estabilidad y proporciona información extra al conductor.

▶ La altura libre al suelo es de 15,6 centímetros.



▶◀ La carrocería adopta protecciones negras en pasos de rueda, paragolpes y perímetro inferior. Y las llantas son específicas.

ALA VENTA EN MARZO



Honda Civic

▲ El Civic Hatchback, de cinco puertas, es 3 centímetros más ancho y 2 más bajo que el actual. Pero lo que más varía es la longitud, que crece 13 centímetros hasta rozar los cuatro metros y medio.

El décimo de la saga, planteado a lo grande

Semanas antes de su presentación oficial en París, Honda nos mostraba la versión definitiva para Europa de la décima generación de su 'best seller' Civic. Y lo hacía en la planta británica de Swindon, que ahora tiene un enfoque global pues, además de abastecer a nuestro continente, también fabrica los Civic para Norteamérica, donde esta décima generación se comercializa desde hace días. En Europa, en cambio, habrá que esperar a marzo de 2017, fecha elegida para el lanzamiento del Hatchback con motores de gasolina, mientras que el Civic diésel

—recurre al 1.6 i-DTEC de 120 CV— se sumará semanas después. En comparación con el modelo actual, lanzado en 2012, podría decirse que cambia casi todo. La carrocería, por ejemplo, crece a lo largo y a lo ancho —13 y 3 centímetros, respectivamente—, mientras que la altura disminuye 2 centímetros. El resultado, una imagen más dinámica y una talla más generosa que la de sus rivales en el segmento compacto, pues la longitud total es de 4.497 milímetros, y de 2.700 la distancia entre ejes. Según Honda, eso sirve para optimizar la

amplitud, especialmente la anchura —10 milímetros más delante y 20 extra detrás— y la cota longitudinal: 45 milímetros más de hueco para las piernas en la fila posterior. Los asientos delanteros van 35 milímetros más abajo que ahora, contribuyendo a bajar 10 milímetros el centro de gravedad. Y el maletero pasa de 477 a 478 litros y presenta una boca de carga más ancha: 112 centímetros. Nueva es también la plataforma, que ayuda a rebajar 16 kilos el peso de la carrocería —tiene mérito, habida cuenta de su mayor tamaño— y a incrementar

la rigidez un 52 por ciento. Y ligada a esa nueva plataforma, una suspensión rediseñada, pues detrás se recurre ahora a un eje Multi-Link con subchasis que debe procurar más confort y aplomo sobre el esquema McPherson delantero recibe todo tipo de mejoras, tanto en sus elementos como en la fijación. El objetivo, reconocido por los responsables de la firma nipona, es lograr los niveles NVH —ruido, vibraciones y 'asperidad'—, el refinamiento, la facilidad de manejo o el tacto de dirección del Audi A3, al que conside-

ran el mejor del segmento compacto. Y si el motor diésel es ya conocido, no ocurre lo mismo con los de gasolina, pertenecientes a la familia VTEC Turbo de inyección directa y asociados tanto a un cambio manual de seis marchas como a uno automático de variador, que Honda justifica por su mayor eficiencia de carburante y por adaptarse bien a la respuesta de estos propulsores. Se trata del 1.0 tricilíndrico, con 129 CV de potencia a 5.500 rpm y par máximo de 20,4 mkg a 2.250 rpm —con la caja CVT son 18,4 mkg entre 1.700 y 4.500 rpm—, y el 1.5



▲ Hay numerosos huecos para colocar cosas, pero sorprende que detrás no haya salidas de aire. Junto al cambio, un botón permite ajustar la amortiguación.

de cuatro cilindros, con 182 CV a 5.500 rpm —6.000 en la versión CVT— y par máximo de 24,5 mkg entre 1.900 y 5.000 rpm —22,4

entre 1.700 y 5.500 rpm en la variante CVT—. Por contra, con la mecánica 1.6 i-DTEC sí se ofrecerá la caja automática de nueve

marchas como alternativa a la manual de seis. La instrumentación es una pantalla TFT a color y todo queda a mano, como

el botón de arranque a la derecha del volante, la pantalla central táctil de 7 pulgadas o los mandos vinculados a asistentes

de seguridad, muchos englobados en el llamado Honda Sensing: frenada automática contra colisiones frontales, alerta por salida involuntaria del carril, sistema contra salidas de la vía con corrección automática de la dirección, lector de señales de tráfico, sensor de ángulo muerto, cámara trasera, monitor de tráfico posterior cruzado o un control de velocidad que tiene en cuenta la distancia de seguridad, la limitación del tramo y los cambios de carril de otros vehículos.



▲ El maletero es enorme, e incluso un litro mayor que en el actual Civic: 478 litros en vez de 477. Y para ocultar el equipaje, Honda ha ideado una bandeja enrollable hacia los lados cuyo módulo principal se fija a la derecha o a la izquierda. El acabado es muy bueno, pero se echan en falta más plásticos mullidos.



Opel Ampera-E Con 204 caballos y 400 kilómetros de autonomía

Llegará a España en 2017, aunque todavía no hay fecha exacta, y es el primer vehículo cien por cien eléctrico de Opel, que ha tomado como base el Chevrolet Bolt EV, de lanzamiento inminente en Norteamérica. El Ampera-E es un monovolumen compacto de 4,14 metros de longitud y cinco plazas que aloja su batería de iones de litio, de 60 kWh de capacidad, bajo el habitáculo, entre los ejes delantero y trasero. Una batería que permite un alcance máximo entre recargas de 400 kilómetros –más de 300 en condiciones realistas de uso– y que va unido a un motor eléctrico poderoso, con 204 CV que se traducen en una aceleración de 0 a 50 km/h en 3,2 segundos y en un représ espectacular, pues pasa de 80 a 120 km/h en 4,5 segundos. La velocidad punta se ha limitado electrónicamente a 150 km/h, y en su dotación no faltará el sistema multimedia con servicio Opel OnStar para llamadas de emergencia, consultas o localización en caso de accidente.



▶ La batería de iones de litio, bajo el habitáculo, tiene 60 kWh de capacidad.



MERCEDES-AMG GT ROADSTER

A partir del Mercedes-AMG GT Coupé se han creado dos versiones Roadster, ambas dotadas del V8 4.0 Biturbo: el GT, de 476 CV, y el GT C, que da 558 CV y toma algunas soluciones del GT R Coupé. La capota eléctrica se quita o se pone en 11 segundos, incluso en marcha, hasta 50 km/h.



MERCEDES-MAYBACH GUARD

El S 600 Pullman Guard es la versión blindada de alta protección del modelo de Mercedes-Maybach, una exclusiva berlina de 6,50 metros de longitud que pesa en vacío nada menos que 5.100 kilos. El motor es un V12 Biturbo de 530 CV y la velocidad punta ha sido limitada a 160 km/h.



MERCEDES-AMG GT R

El motor V8 4.0 Biturbo pasa a rendir 585 CV, lo que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y alcanzar los 318 km/h. Equipa una aerodinámica específica que aumenta la carga hasta 155 kilos, y casi todo evoluciona en el chasis: suspensión, control de estabilidad, neumáticos...



VISION MERCEDES-MAYBACH 6

Debutó hace unas semanas en Pebble Beach y da ideas sobre un futuro coupé de máximo lujo de Mercedes-Maybach. Tiene cuatro plazas, mide 5,70 metros y equipa cuatro motores eléctricos que totalizan 750 CV y le permiten alcanzar 250 km/h. La autonomía supera los 500 kilómetros.

Peugeot 3008 y 5008 Cambio de rumbo en plena ofensiva SUV

Dos son las primicias mundiales de Peugeot en el Salón de París: los nuevos 3008 y 5008. Ambos parten desde la plataforma modular EMP2, que se traduce en un menor peso y en una mayor carga tecnológica. En el caso del 3008, la marca francesa anuncia un ahorro de hasta 100 kilos de media. Su aspecto es ahora más poderoso, con una carrocería que mide 4,45 metros de longitud. Pese a su imagen, la tracción es siempre delantera, aunque gracias al sistema Advanced Grip Control puede superar superficies con poca adherencia gracias a los cinco modos de conducción que ofrece. Este dispositivo se combina con unos neumáticos de uso mixto, y también se contempla un control de descensos. La altura libre al suelo es de 22 centímetros. En el interior incorpora la última evolución del Peugeot i-Cockpit, con un volante más compacto, y en el salpicadero monta una pantalla táctil de 8 pulgadas que actúa como una tablet. El maletero ha crecido hasta



▶ El 3008 ofrece una imagen más robusta. El interior se ha actualizado también totalmente, e incorpora nuevas tecnologías y motorizaciones.

que tanto gustan actualmente al público. Es 19 centímetros más largo que el 3008 y comparte con éste la presentación del interior, aunque se desmarca con una mayor habitabilidad –maletero de 780 litros con dos filas en uso– y un aforo que contempla hasta siete plazas, todas ellas individuales. También comparte con el 3008 la misma oferta de motorizaciones, así como el mencionado Advanced Grip Control y lo último en asistentes de ayuda a la conducción.



los 520 litros. La oferta mecánica contempla dos motores de gasolina, con 130 y 165 CV, y cuatro diésel, con 100, 120, 150 y 180 CV. Por su parte, el 5008 cambia radicalmente su aspecto, explorando también los territorios SUV



▶▶ El 5008 deja de ser un monovolumen al uso para convertirse en un original SUV de siete plazas, siempre con tracción delantera. El interior incorpora la última evolución del Peugeot i-Cockpit.



PRIMER TRIMESTRE DE 2017



Los centros de Kia en Alemania y California han dirigido el diseño exterior e interior del nuevo Rio, que se fabrica en la planta coreana de Sohari.

Kia Rio

La cuarta generación, a por los mejores utilitarios de Europa

Si el Sportage ya figura entre los SUV más populares de Europa, por qué no puede ocurrir lo mismo con el Rio, que además es el 'best seller' de la firma coreana a nivel mundial, con 473.000 unidades vendidas en 2015. Kia se prepara para el asalto definitivo al segmento de los utilitarios en nuestro continente y lo hace con esta cuarta generación del Rio que debutará oficialmente en París, pero que Motor 16 ya ha podido conocer en directo. Se trata de un coche que al primer vistazo recuerda mucho al actual, pero en el que cambia prácticamente todo, empezando por la desaparición –en Europa– de la variante de tres puertas. Por ejemplo, la longitud crece 15 milímetros –el

nuevo Rio mide 4.065 milímetros–, de los que 10 se atribuyen a la mayor distancia entre ejes –2.580 milímetros–, mientras que la altura disminuye 5 milímetros. Cambian también las proporciones, pues se acorta el voladizo trasero y se alarga el delantero –rematado con la típica parrilla 'tiger-nose' de Kia, pero más fina y ancha–, la luneta posterior va más vertical, la línea de cintura es más baja y el pilar C se estrecha 87 milímetros gracias a los nuevos cristales tras las ventanillas posteriores.

Kia dice que con eso se gana visibilidad y amplitud, ventaja esta última que demuestran con números: el maletero, que de serie en España acogerá una rueda de repuesto

de emergencia y tendrá respaldo abatible 60:40, aumenta de 288 a 325 litros, mientras que el habitáculo figurará entre los más amplios del segmento B, pues hay avances en longitud, anchura y altura. Además, hay más espacios de almacenamiento que antes, como la nueva doble bandeja en la zona inferior de la consola, el portagafas o huecos pa-

ra botellas en las cuatro puertas: caben envases de 1,5 litros en las delanteras y de 0,5 litros en las traseras. Y opcionalmente habrá un apoyabrazos central delantero con cofre.

De hecho, hasta el depósito de carburante es más capaz: 45 litros, dos más que en el actual.

Y en el interior hay otras novedades, como una mejor ergonomía –el salpica-

dero tiene menos botones y se orienta ligeramente hacia el conductor–, la pantalla central táctil 'flotante' de 5 pulgadas para el sistema de infotretenimiento o unos mandos de climatización más a mano. Además, hay una mayor presencia de las nuevas tecnologías, pues hallaremos, según versión, elementos como el acceso y arranque sin

▼ El Rio se venderá en Europa sólo con carrocería de cinco puertas. Y el cliente podrá elegir entre ocho colores de carrocería y tres diseños de llantas, entre 15 y 17 pulgadas.



◀ Interior moderno y de calidad. Del diseño, destacar la pantalla táctil 'flotante' de 5 pulgadas o la práctica consola central.



llave, los sensores de lluvia y oscuridad, el control de crucero automático ACC, el limitador de velocidad o la ayuda al aparcamiento trasero con cámara. Y eso no es todo, pues el nuevo Rio dispondrá del control de estabilidad ESC con VSM –percibe mejor las pérdidas de adherencia en frenadas y en curva–, y ofrecerá opcionalmente el ADAS, que engloba lo último en asistentes de seguridad: alerta por salida involuntaria del carril y, por vez primera en este segmento, un sistema de frenada de emergencia con reconocimiento de peatones.

En el bastidor del nuevo Rio ganan protagonismo los aceros reforzados de alta resistencia, que ahora suponen un 51 por ciento de la estructura, frente al 33 por ciento del modelo actual. Y en lo referente al chasis, el Rio se asienta

sobre una suspensión delantera independiente de tipo MacPherson y un eje trasero torsional que han recibido una puesta a punto totalmente nueva para optimizar la estabilidad a

alta velocidad, objetivo que también justifica el empleo en la dirección asistida de una nueva cremallera que aumenta la sensación de autocentrado.

En cuanto a motores,

aquí la gama tendrá dos diésel –el 1.4 CRDi en versiones de 70 y 90 CV, siempre con emisiones de CO₂ por debajo de 90 g/km– y tres de gasolina: el 1.25 MPI de 84 CV más

dos modernos tricilíndricos 1.0 T-GDI con turbo e inyección directa: uno con 100 CV y otro con 120, pero ambos con un par máximo de 17,6 mkg entre 1.500 y 4.000 rpm.



Recuerda mucho al modelo actual, pero todo cambia: más longitud y distancia entre ejes, pilares más finos, luneta trasera más vertical, capó alargado...



Renault Koleos El X-Trail francés

Presentado en el Salón de Shanghai del pasado mes de abril, el nuevo Koleos llega a su puesta de largo europea en el Salón de París con la misma imagen y las mismas características interiores, es decir, con cinco plazas, y no siete como muchos esperaban. Realizado sobre la misma plataforma CMF/CD de Kadjar y Espace, y de los Nissan Qashqai o X-Trail, el Koleos mide 4,67 metros de largo –22 centímetros más que el Kadjar– y tiene un maletero de 542 litros, ampliables a 1.690. Exteriormente, el Koleos es una mezcla del ADN de Kadjar y Talisman, un aspecto de SUV contundente que transmite solidez y agresividad. Y es alto, con una altura libre al suelo de 21,3 centímetros que le permite salir del asfalto con garantías. Para ello recurre a la tracción total All Mode 4X4-i con tres modos de tracción: delantera, tracción total con reparto automático del par y tracción total con bloqueo al 50 por ciento entre los ejes. Pero también habrá versiones del Koleos con tracción delantera. Por dentro, el todocamino grande de Renault ofrece muchas similitudes con los últimos productos lanzados, ofreciendo sistema R-Link 2 con pantalla vertical de 8,7 pulgadas o pantalla horizontal de 7 pulgadas. El Koleos se beneficia de cuatro motores, dos de gasolina y dos diésel, con potencias comprendidas entre los 130 y los 175 caballos.



◀ El interior ofrece espacio para cinco ocupantes y un diseño similar al de sus nuevos hermanos de gama, Mégane o Talisman.



MINI CLUBMAN JCW

Mini lleva a París la versión más rabiosa de su familiar Clubman. El John Cooper Works cuenta con un motor de 231 caballos, asociado en este caso a la tracción total ALL4. Con este menú, el Mini familiar más rápido de la historia consigue acelerar de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos.



MINI SEVEN

Su nombre retoma la denominación Austin Seven del modelo con el que empezó la producción del Mini en el año 1959. Esta primera edición especial de la nueva generación cuenta con cuatro motores, y carrocerías de 3 y 5 puertas. La potencia de los motores oscila entre 116 y 192 caballos.



MITSUBISHI GT-PHEV CONCEPT

Tres motores, una autonomía en modo eléctrico de 120 kilómetros y en modo combinado de 1.200 kilómetros, tracción total permanente... El 'concept car' que Mitsubishi presentará en París adelanta lo que será el futuro todocamino híbrido enchufable de la marca japonesa.



NISSAN MICRA

Después de los resultados mediocres de la actual generación, el Micra vuelve por sus fueros. De este utilitario japonés se han vendido ya más de 6 millones de unidades en el mundo, y ahora llega un nuevo modelo que se presenta en París y volverá a fabricarse en Europa... y para Europa.



OPEL KARL ROCKS

La segunda versión Rocks de Opel aparece en la gama del Karl, que eleva 18 milímetros su altura al suelo y añade elementos específicos a la carrocería. Es el caso de paragolpes, faldones, molduras y pasos de rueda. Esta versión, dotada del motor 1.0 de 75 CV, no llegará a España por ahora.



PEUGEOT 3008 DKR

El coche de Carlos Sainz para el Dakar 2017 evoluciona estéticamente, pero sobre todo mejora a nivel técnico con nuevas entradas de aire, un sistema de aire acondicionado, refuerzo de la zona de anclaje del motor y de la caja de cambios, y los nuevos neumáticos BF Goodrich.



PEUGEOT EF01

Peugeot presenta en París su primera bicicleta eléctrica plegable. Se llama eF01, tiene una autonomía de hasta 30 kilómetros, pesa 17 kilogramos, se carga en 2 horas y puede alcanzar una velocidad máxima de 20 km/h. La eF01 se puede plegar o desplegar en menos de 10 segundos.



PORSCHE PANAMERA 4E HYBRID

La nueva generación del Panamera híbrido cuenta con tracción a las cuatro ruedas y presume de una autonomía en modo eléctrico de hasta 50 kilómetros. El precio básico de este modelo de 462 caballos para el mercado español es de 110.890 euros.

Seat Ateca X-Perience El SUV español se viste de aventurero

Seat sabe que los usuarios de un Ateca van a conducir el 95 por ciento del tiempo por asfalto y sólo un 5 por ciento por caminos o sobre nieve. Pero también posee el dato de que a muchos propietarios de este SUV les gustaría llegar más lejos campo a través. Para ellos han preparado este Ateca X-Perience con una mayor altura libre al suelo, neumáticos de perfil más generoso con dibujo específico off road y llantas de 18 pulgadas, una pintura especial que no se raya de un nuevo color verde olivo mate, unos estribos laterales más marcados, un cubrecárter cromado –que termina por arriba abrazando a la matrícula– y un acabado en goma negra en los pasos de rueda. En el interior añade unas alfombrillas de goma y una palanca de cambios más robusta. A nivel técnico, el Ateca X-Perience mantiene el mando giratorio con los perfiles del Seat Drive Profile: Normal, Sport, Eco, Individual, Nieve y Offroad, junto con la función de control de descenso. El Ateca X-Perience se presenta con el motor TDI de 190 caballos asociado al cambio DSG de 7 velocidades. E imaginamos que esta versión podría ponerse pronto a la venta.



◀ Con una altura libre al suelo superior y neumáticos de mayor tamaño, el Ateca X-Perience es más campero.



Skoda Kodiah Llega a comienzos de 2017 con motores de 125 a 190 caballos

El Kodiah es el primer SUV grande de Skoda y el primer modelo de siete plazas de la firma checa. Mide 4,70 metros de largo por 1,88 de ancho y 1,68 de alto, estará disponible con cinco y siete plazas, y ofrece un maletero enorme: 720 litros con dos filas en uso y 2.065 si sólo necesitamos dos plazas. Y abatiendo el respaldo del copiloto puede transportar objetos de hasta 2,80 metros. Es bastante ligero -1.452 kilos la versión básica 1.4 TSI 125 de tracción delantera- y será lanzado con una amplia gama mecánica, pues el cliente podrá elegir entre dos motores diésel 2.0 TDI -el de 150 CV, disponible en 4x2 y 4x4, y el de 190 CV, sólo en 4x4- y tres de gasolina: el 1.4 TSI en versiones de 125 y 150 CV -ésta última con sistema de desactivación de cilindros y disponible con tracción 4x2 y 4x4-, y el 2.0 TSI de 180 CV, vinculado a la tracción total y a un nuevo cambio DSG de 7 marchas diseñado para motores de hasta 60 mkg, y que también encontramos en la versión 2.0 TDI 190.



▲▼ La segunda fila puede ajustarse a lo largo hasta 18 centímetros, y su respaldo tiene ajuste de inclinación. El Kodiah ofrecerá multitud de asistentes de conducción.



RENAULT ALASKAN

A partir del Nissan NP300 Navara, Renault ha creado su primer pick-up, que se fabricará también en España y, según mercados, ofrecerá hasta tres motores: un 2.5 de gasolina con 160 CV y el diésel 2.3 dCi en versiones de 160 y 190 CV. Tiene tracción total y suspensión trasera de muelles.



RENAULT CLIO R.S. 16

En mayo, con ocasión del Gran Premio de Mónaco, la firma gala desveló el Clio R.S. 16 con motor 2.0 Turbo de 275 CV -el del Mégane R.S. Trophy-R- para celebrar los 40 años de vida de Renault Sport. Y todo apunta a que será fabricada una corta serie, aunque nada más se sabe todavía.



RENAULT TWINGO GT

A finales de año llega a España la versión GT del Twingo, con motor tricilíndrico 0.9 Tce de gasolina subido a 109 CV y con 17,3 mkg de par máximo. Tiene cambio manual de 5 marchas, tracción trasera y recibe cambios en el chasis, como neumáticos 185/45 R17 delante y 205/40 R17 detrás.



SEAT MII BY COSMOPOLITAN

La firma española muestra en París la serie especial 'by Cosmopolitan' del Mii, disponible sólo en colores Violetto y Candy White, y personalizado tanto por fuera como por dentro con las ideas propuestas por la famosa revista femenina y sus lectoras. Ofrece los motores 1.0 de 60 y 75 CV.



SMART ELECTRIC DRIVE

Los tres Smart -Fortwo, Cabrio y Forfour- estrenan versión eléctrica en París, empezando la comercialización en Estados Unidos en diciembre, y en Europa a comienzos de 2017. Comparten el motor de 81 CV, tienen 160 kilómetros de autonomía y alcanzan los 130 km/h de velocidad punta.



TOYOTA FCV PLUS

Además, del Prius Plug-in Hybrid, dotado de mecánica híbrida con batería enchufable, la marca japonesa presenta el FCV Plus, un prototipo con mecánica cien por cien eléctrica que obtiene su energía de una nueva pila de combustible alimentada por hidrógeno.



SUZUKI IGNIS

En enero empieza a venderse el nuevo Ignis, que debuta en París y apuesta por una compacta carrocería de cinco puertas a caballo entre utilitario y SUV. Estrena plataforma y compartirá con el nuevo Baleno, al menos, el motor 1.2 de gasolina con sistema SHVS, que le convierte en híbrido.



TOYOTA LAND CRUISER 2017

Ya a la venta con precios desde 35.500 euros -versión de tres puertas y acabado NX con homologación como vehículo comercial-, la gama 2017 del Land Cruiser combina las carrocerías corta y larga con el motor 2.8 D-4D de 177 CV, y ofrece más equipamiento, sobre todo en el acabado VXL.

Volkswagen Think New Un nuevo eléctrico para protagonizar el siglo XXI

Hay muchos nuevos modelos en la rampa de lanzamiento de Volkswagen, como el Tiguan de carrocería larga, la nueva berlina coupé de cinco puertas que sucederá al CC, la tercera generación del Touareg o el Polo SUV -se fabricará en Navarra y compartirá muchos elementos con el Audi Q2 y con el futuro

Seat Arona, derivado del siguiente Ibiza-; pero la firma germana dice que todo eso deberá esperar porque ahora su prioridad se llama Think New, el futurista 'concept car' que protagoniza el pabellón de la marca en el Salón de París. Y para dar una idea de la importancia que conceden a este nuevo prototipo, afirman que será tan revolucionario como lo fue hace siete décadas el Beetle. Sin embargo, poco más se sabe todavía, salvo que tendrá propulsión eléctrica y que el modelo definitivo de producción será el primero en adoptar la nueva plataforma modular electrificada MEB. Y algunos ven en el Think New, además, un avance de los rasgos que podría tener la siguiente generación del Golf.



▲► Hay quien ve en los bocetos publicados por Volkswagen otra cosa además del nuevo 'concept' eléctrico: ¿la siguiente generación del Golf?



Para viajar por carretera, o sin ella

Con el V90 Cross Country, Volvo completa su serie 90, formada por S90, V90 y XC90. Y de paso prolonga una saga que le ha dado buen resultado en las dos últimas décadas: la de los familiares 'aventureros'. Dos versiones diésel y dos de gasolina, todas con tracción total, componen la gama.

PM./AC. | pmartin@motor16.com

Días antes del Salón de París, evento al que una vez más no acudirá, Volvo ha desvelado el V90 Cross Country, un familiar de gran tamaño –mide 4,94 metros de largo por 1,88 de ancho– que se convierte en la cuarta alternativa dentro de la nueva serie 90. En concreto, comparte carrocería con el

V90, pero recibe detalles estéticos que acentúan su aspecto de todocamino 'explorador', al margen de una altura libre al suelo mucho más generosa, que alcanza los 21 centímetros y sirve para incrementar los ángulos de movilidad 'off road': hasta los 18,9 grados el de ataque y hasta 20,7 el de salida. Una mayor altura que, lógicamente, penaliza

la aerodinámica, pues el V90 Cross Country, con sus 1.543 milímetros hasta la antena, anuncia un Cx que va, según versiones, de 0,35 a 0,37.

Con su lanzamiento, además, la firma sueca prolonga una fórmula que le ha dado buen resultado desde que en 1997 apareciese el primer V70 XC, que ya recibió la denominación Cross Country y estuvo

a la venta tres años, con especial éxito en Norteamérica. La segunda generación del V70 XC llegó en el 2000, aportando una mayor altura libre al suelo, una imagen más campeara y, a partir de 2002 –cuando fue rebautizado como XC70–, un sistema de tracción total AWD más eficiente, similar al del primer XC90. Su vida comercial alcanza el 2007, fecha

► El V90 CC presume de la misma capacidad de maletero que el V90 normal, pues abatiendo la segunda fila alcanza los 1.526 litros. Y destaca la gran anchura entre pasos de rueda: 110 centímetros.



◀ El V90 CC comparte las tecnologías de conectividad y entretenimiento con los S90 y V90, incluyendo un equipo de sonido específicamente concebido por Bowers & Wilkins.

- Acero dulce
- Acero de alta resistencia
- Acero de muy alta resistencia
- Acero de extra alta resistencia
- Acero de ultra alta resistencia
- Aluminio



◀ El V90 CC, que ofrece suspensión neumática en opción, tiene una altura máxima al suelo de 21 centímetros. El ángulo de ataque es de 18,9 grados, y el de salida, de 20,7 grados.

en la que aparece un segundo XC70 que ha estado disponible hasta comienzos de 2016, y que también ha tenido Nor-

teamérica como principal destino, pues allí se han vendido casi la mitad de las unidades producidas.

En lo que respecta al V90 Cross Country ahora lanzado, toda la gama equipará sistema de tracción a las cuatro ruedas y podrá montar la suspensión neumática opcional, mientras que los motores para elegir, siempre 2.0 sobrealimentados de cuatro cilindros en línea con inyección directa, serán cuatro: dos de gasolina y dos diésel. En el primer caso, la alternativa básica es el T5 de 254 CV y 35,7 mkg –de 1.500 a 4.800 rpm–, que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos y homologa 7,4 l/100 km de gasto medio. Y por arriba, el T6 de 320 CV y 40,8 mkg –entre 2.200 y 5.400 rpm–, que baja la accele-

ración a 6,3 segundos y anuncia 7,7 l/100 km.

Por si preferimos diésel, la firma nórdica ofrece el D4 de 190 CV y 40,8 mkg –genera ese par máximo de 1.750 a 2.500 rpm–, que alcanza 100 km/h en 8,8 segundos y gasta 5,2 litros de media, así como el D5 de 235 CV y 49,0 mkg –de 1.750 a 2.250 rpm–, con el que podemos acelerar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos, siendo el consumo medio de 5,3 l/100 km.

Los cuatro motores citados se asocian a un cambio automático de 8 marchas, aunque para la versión D4 está disponible una caja manual, de seis marchas, que rebaja a 5,1 l/100 km el gasto y deja las emisiones en 134 g/km.

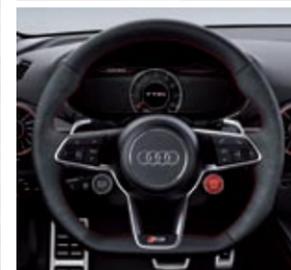




DÓCIL LOS 400 CABALLOS DEL AUDI TT RS VALEN PARA RODAR 'A TOPE' EN UN CIRCUITO... O PARA IR AL TRABAJO TODOS LOS DÍAS



◀ El interior del TT RS es muy deportivo. El cambio S tronic y el cuadro con Audi Virtual Cockpit son de serie. Y hereda el volante del mismísimo R8. Los pilotos traseros cuentan con tecnología OLED.



▲ El nuevo motor de aluminio con 5 cilindros y turbo rinde 400 CV.

TT RS ROADSTER Para oírle mejor

Por 3.000 euros más que el Coupé, Audi pone a disposición de todo aquel que pueda permitírselo la versión Roadster de este TT RS. Debido a los refuerzos necesarios para compensar la ausencia de techo, esta versión pesa 90 kilogramos más, lo que unido a una aerodinámica menos lograda le hacen perder dos décimas en la aceleración de 0 a 100 km/h. Sin embargo, las sensaciones se incrementan y el sonido del motor de cinco cilindros llega aún mejor a los oídos de los dos ocupantes.



Potencia domada

La tracción total mejorada y un comportamiento eficaz donde los haya facilitan que los 400 caballos y el contundente par del nuevo Audi TT RS se puedan domar. Nadie le hace sombra.

Andrés Mas | amas@motor16.com

No hay muchos deportivos como el nuevo TT RS. Y los pocos que se le acercan no ofrecen tanta deportividad, ni tanto agrado en el uso diario. Audi riza el rizo de nuevo con un deportivo que pesa 10 kilos menos que el anterior, gana un 17 por ciento de rendimiento sin variar la cilindrada, estrena un sistema de tracción total quattro más rápido y preciso, y hereda de su hermano mayor, el R8, sistemas y elementos tan atractivos como el Audi Virtual Cockpit o el espectacular volante, una joya del diseño y de la ingeniería que dice mucho de lo que le espera al conductor tras presionar el botón rojo que pone en marcha el motor.

Elegido 'Motor del Año' seis

veces consecutivas, este propulsor de cinco cilindros se reinventa con esta nueva entrega desarrollada casi desde cero, y con unas características tan especiales como inteligentes. Por ejemplo, pesa 26 kilos menos que el anterior, su cigüeñal –que está hueco por dentro– es de aluminio, el cárter es de magnesio, los co-

jinetes son 6 milímetros más finos, las levas de admisión y escape se ajustan según las necesidades y el conductor puede controlar la apertura de las válvulas del sistema de escape a través de un botón situado en la consola central, lo que permite modificar a placer el sonido que llega hasta el oído. Un sonido que estre-

mece y que situaríamos entre los cinco primeros puestos de un ranking en el que también habría sitio, cómo no, para Ferrari, Aston Martin, Jaguar o Mercedes.

La potencia específica de este motor de 400 caballos –la primera generación del TT RS, allá por 2009, daba 340– es de 161,3 CV por litro de cilindrada, y el par máximo, de 49 mkg –mayor que el de un Porsche 911 GT3–, se mantiene constante de 1.700 a 5.850 rpm, un dato demoledor que dice mucho de la personalidad de este propulsor y que sobre el asfalto se traduce en un empuje brutal siempre que se pise el acelerador, sea cual sea la velocidad a la que vayamos.

Y qué mejor sitio que el circuito del Jarama para saber si el nuevo TT RS responde a

PRECIO DESDE **79.900 €**

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **187 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Prestaciones y sonido. Comportamiento. Peso. Tracción total. Pantalla Virtual Cockpit de serie.

DEBE MEJORAR

➖ Plazas traseras testimoniales en el Coupé. Consumo muy sensible al tipo de uso.

nuestras expectativas. Lo primero en lo que nos fijamos es que las unidades para girar en la pista llevan frenos cerámicos delante, lo que de partida me tranquiliza, pues 400 caballos y un circuito son sinónimo siempre de frenadas salvajes porque se llega a las curvas realmente rápido. Modo 'Dynamic' de los cuatro posibles, carrocería rebajada de serie 10 milímetros... Después de dos vueltas tras un coche de seguridad –que a buen rit-

mo frena un poco nuestro ímpetu inicial–, damos rienda suelta a la presión sobre el acelerador. ¡A disfrutar! Y se nos quedan grabadas muchas cosas en la retina, el corazón y la memoria, como la eficaz frenada, la increíble tracción al

FICHA TÉCNICA

MOTOR	COUPÉ 2.5 TFSI	CABRIO 2.5 TFSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	5, en línea	5, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.480	2.480
Potencia máxima (CV/rpm)	400 / 5.850-7.000	400 / 5.850-7.000
Par máximo (mkg/rpm)	49,0 / 1.700-5.850	49,0 / 1.700-5.850
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. S tronic, 7 vel.	Aut. S tronic, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	245/35 R19 - 255/30 R20	245/35 R19 - 255/30 R20
Peso (kg)	1.515	1.605
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.191 / 1.832 / 1.344	4.191 / 1.832 / 1.345
Volumen maletero (l)	305 / 712	280
Capacidad depósito (l)	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	3,7	3,9
Velocidad máx. (km/h)	250 (opc: 280)	250 (opc: 280)
Consumo mixto (l/100 km)	8,2	8,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	187	189
Precios desde... (euros)	79.900	82.910

acelerar sin piedad a la salida de las curvas gracias al nuevo software de conducción dinámica –mucho más preciso y rápido–, la estupenda respuesta del control de estabilidad –cuyo trabajo pasa desapercibido, lo que es todo un elogio en un deportivo de 400 caballos–, el sonido del motor con el pertinente botón apretado, la facilidad con la que se conduce rápido y lo mucho que perdona ante una mala trazada, una marcha mal elegida o un piso-ton al gas antes de tiempo.

El TT RS es divertido como pocos. Y muy rápido. El Virtual Cockpit me deja configurar el cuadro de instrumentos de forma que veo el cuentavueeltas en primer plano –si fuera de viaje llevaría en grande el navegador– y confirmo constantemente que la aguja sube hasta las 7.000 rpm envuelto en una fiesta de luces rojas indicando el lími-

te. Pero me centro en la pista porque cuando llega al corte pasa a una marcha superior. Los cambios no son rápidos, son lo siguiente. Y la tracción total es, como su propio nombre indica, TOTAL. Además, el RS traza por donde le manda una dirección de libro. ¡Qué gozada! La 'barra libre' en circuito se acaba, pero continúa en carretera abierta, donde el TT RS sigue sorprendiendo... y enamorando. Porque en la 'guerra' diaria el deportivo alemán mantiene sus constantes vitales si se quiere; y si no se quiere, y preferimos pasear a ritmo turístico, es una delicia.

Aunque todo tiene un precio. El ordenador del TT RS Coupé marca 23 l/100 km de gasto en el circuito, y 19 en carretera virada a un ritmo 'intenso'. Pero baja a 8,5 l/100 km cuando llaneamos a 120 km/h. Y en cuanto a la factura, ésta parte de 79.900 euros.

Bendita madurez



Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo Mazda6, tanto en berlina sedán como en el familiar Wagon, recibe importantes cambios en aspectos como la reducción del sonido de los motores diésel, el comportamiento o la calidad y el equipamiento; pero tras los ligeros cambios que recibió en 2015, por fuera ahora sólo se puede apreciar que estamos ante la evolución 2017 por los intermitentes en los retrovisores exteriores o el nuevo color 'Machine Grey'.

Las modificaciones de esta nueva puesta al día no se ven, pero se sienten, porque los diésel suenan mucho menos, el coche ofrece un tacto sobresaliente y la sensación de calidad se incrementa. Y todo es más fácil de manejar porque el nuevo volante es mejor y más completo, la pantalla Head-Up Display tiene ahora mayor re-

El interesante trabajo realizado en los motores diésel para reducir su sonoridad, la mejora del equipamiento y la ampliación de la oferta de seguridad son algunas de las mejoras más importantes en la gama 2017 del Mazda6.

solución y gráficos a color, y la pantalla multifunción del cuadro tras el volante tiene más calidad y gráficos más avanzados. Además, el despliegue de tecnología de seguridad activa aumenta con sistemas como el Reconocimiento de Señales de Tráfico, que identifica las señales de limitación de velocidad y las que prohíben el paso, y avisa cuando se sobrepasa algún límite.

Mazda está entusiasmada con los resultados conseguidos por el sistema G-Vectoring Control, que nace con el objetivo de reducir la brusquedad entre las fuerzas de aceleración que se producen al ace-

lerar, frenar o girar de cara a suavizar el comportamiento y reducir el cansancio. Para lograrlo, el GVC utiliza par del motor para generar fuerzas de aceleración o deceleración, y con ello desplazar parte de la carga hacia las ruedas delanteras o traseras, e incrementar el agarre de los neumáticos mejorando su respuesta. Las operaciones se realizan en menos de 15 milisegundos –parpadear lleva el doble de tiempo–, y se producen de forma muy suave para evitar sensaciones extrañas.

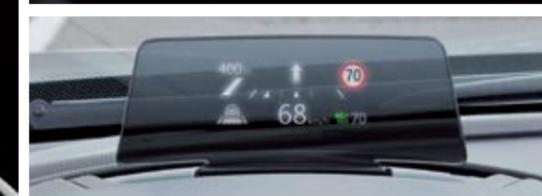
Según los ingenieros de la firma japonesa, el vehículo sigue de forma más fiel los de-

seos del conductor y requiere menos correcciones de la dirección. Además, favorece un comportamiento más suave y eficiente, y reduce la fatiga y el esfuerzo al volante.

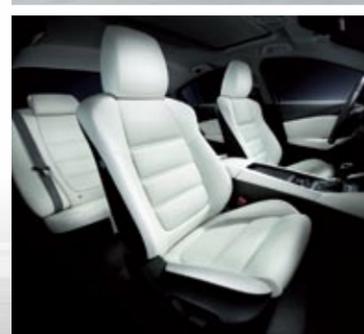
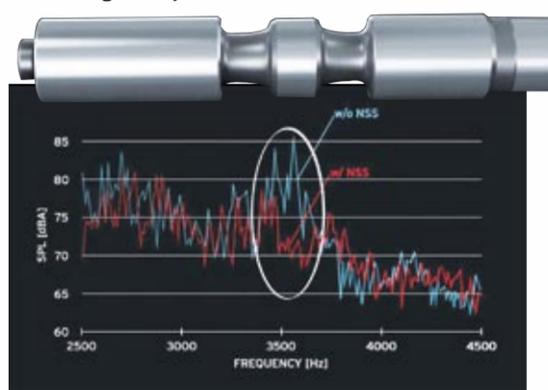
Ellos han probado el sistema, que terminará montándose en todos los Mazda, con resultados interesantes que hemos podido visionar en vídeos, aunque en la práctica las mejoras al volante, muy sutiles incluso para un experto, no son tan evidentes como para notarlas sin haber conducido antes una unidad que no llevara montado el sistema GVC. Por ello, lo único que podemos confirmar después de la toma de contacto con este modelo es que el Mazda6 2017 es fácil y cómodo de conducir, que la conexión hombre-máquina a través de las suspensiones, el volante, los pedales y el cambio es directa y transmite mucha información, y que



▶▶ El volante tiene un diseño nuevo y es más fácil pulsar los interruptores. También es nuevo el Head-Up Display, que ahora se ve mucho mejor y tiene nuevos gráficos en color. Además, el reloj junto al velocímetro también mejora la calidad de los gráficos y la información.



▶ Un amortiguador dinámico insertado en el bulón de los pistones, combinado con mayor cantidad de material insonorizante, permite reducir el ruido de los Mazda6 diésel en más de 5 decibelios.



▶ La calidad interior se ha mejorado todavía un poco más, manteniéndose una habitabilidad líder en su clase.

a nivel estabilidad y comportamiento el Mazda6 se mantiene en el grupo de cabeza de un segmento con muchos modelos extraordinarios. Que no es poco.

Mucho más evidente es la reducción de la sonoridad en los propulsores diésel. Esto es debido al Natural Sound Smoother, una tecnología que utiliza un amortiguador dinámico insertado en el bulón de los pistones para suprimir el ruido del motor de gasóleo en la banda de 3,5 kHz. Esta fre-

cuencia es la que corresponde al ruido más molesto en el habitáculo, el que habitualmente se escucha cuando se arranca desde parado. Por su parte, el sistema Natural Sound Frequency Control se encarga de atenuar las otras tres bandas críticas de frecuencia: 1,3 kHz, 1,7 kHz y 2,5 kHz. La ingeniosa manera de conseguirlo consiste en generar un pequeño desfase en la sincronización del motor, del orden de 100 microsegundos. De este modo, las ondas sonoras

que se producen antes, durante y después de la combustión se cancelan entre sí. El resultado es realmente magnífico, y los Mazda6 con motor diésel ya no suenan a diésel.

El nuevo Mazda6 está disponible desde 27.975 euros, con unos razonables incrementos respecto al modelo existente de 2015, que a pesar de las mejoras oscilan entre 50 y 200 euros, según niveles de acabado. Además, hay una promoción de lanzamiento de 3.000 euros.



PRECIO DESDE **24.975 €**

EMISIONES DE CO₂: **104 A 150 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

Calidad general. Seguridad. Diésel con sonido muy refinado. Relación precio-equipamiento.

Kit de reparación en lugar de rueda de repuesto. Radio de giro elevado.

SE MANTIENE LA ELEGANTE ESTÉTICA, A LA QUE SE AHORA SE AÑADE N LOS INTERMITENTES EN LOS RETROVISORES Y UN NUEVO COLOR



AVANZADO ESTE MODELO PRESUME DE CONDUCCIÓN SEMIA UTÓNOMA

Tecnología espacial

La variante familiar incrementa el maletero y el sentido práctico con respecto a la berlina, con la que comparte todo lo demás a nivel de calidad, confort de marcha y, sobre todo, tecnología. En estos momentos, la nueva Clase E Estate es el modelo más avanzado de su segmento.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hace seis meses conduje la nueva Clase E berlina y me sorprendió positivamente en muchos sentidos, sobre todo en el tecnológico. Ahora llega el turno de la versión Estate, una carrocería que en mercados como el alemán se traducirá en el 50 por ciento de las ventas de este modelo.

Más allá de cómo va o qué tiene, comenzamos por lo que aporta sobre la berlina. Con apenas un centímetro más de longitud es capaz de incrementar el volumen del maletero hasta los 640 litros –son 100 más–, ampliables hasta los 1.820 en caso de necesidad. El respaldo trasero 40/20/40 tiene una posición de carga, 10 grados más vertical, que permite ganar 30 litros sin apenas interferir en el confort de los ocupantes.

Y es que todo parecen facilidades. El portón trasero

cuenta con apertura y cierre eléctrico de serie, y por si esto nos parece poco, ofrece una opción manos libres que permite abrirlo o cerrarlo con sólo pasar el pie por debajo del paragolpes trasero.

Destacar, asimismo, que a finales de año se ofrecerá una

tercera fila escamoteable, banqueta homologada para dos niños de hasta 115 centímetros de altura.

Por su parte, bajo el capó encontramos prácticamente la misma oferta de motores que en la berlina. Ya están disponibles las versiones de gasoli-

PRECIO DESDE 52.100 €

EMISIONES DE CO₂: DESDE 109 HASTA 180 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Confort de marcha. Calidad. Motores eficientes. Maletero. Tecnología de vanguardia.

DEBE MEJORAR

- Túnel central voluminoso. 4Matic sólo en la versión E 400. Silueta similar al Clase C Estate.



▲ Ya no hace falta la llave física: desde el smartphone se pueden abrir las puertas y arrancar.

na E 200, con 184 CV, y E 250, con 211 CV, así como el turbodiesel E 220 d de 194 CV.

Antes de que concluya el año llegará el diésel de acceso E 200 d, con 150 CV, y el tope de gama: el E 350 d, ya con un V6 de 258 caballos. También lo hará, en gasolina, un seis cilindros de 333 CV para la versión E 400, y poco después se



▲ El maletero oscila entre los 640 y los 1.820 litros. El portón eléctrico es de serie.



◀ El interior resulta amplio en las cinco plazas, aunque el túnel central es voluminoso.



MERCEDES-AMG E 43 4MATIC ESTATE Ambiciones deportivas

Hay clientes que buscan un vehículo práctico, confortable, seguro, bien hecho... y además, prestacional. Ahí entra en juego AMG, las siglas de los auténticos pura sangre de la marca de la estrella. En la nueva Clase E debuta con la variante AMG 43 4Matic, disponible tanto en la berlina sedán como en el Estate. Bajo el capó, en ambos casos, se monta un propulsor 3.0 V6 biturbo que eroga 401 CV de potencia, convirtiéndose en la variante más potente hasta que aparezca el futuro AMG E 63 que le permita luchar con rivales de la talla del Audi RS6 Avant. Para dar salida a los 401 CV de nuestros protagonistas hay que 'retocar' algunas cosillas. La tracción total 4Matic reparte el par con mayor protagonismo hacia el tren trasero (31/69), el cambio automático 9G-Tronic presume de unas



FICHA TÉCNICA

MOTOR	AMG E 43
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.996
Potencia máxima/rpm	401 CV/6.100
Par máximo/rpm	53,1 mkg/2.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos delanteros	245/40 ZR19
Neumáticos traseros	275/35 ZR19
Peso (kg)	1.930
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.958/1.852/1.461
Volumen maletero (l)	640 / 1.820
Capacidad depósito (l)	66
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máx. (km/h)	250 (limitada)
Consumo mixto (l/100 km)	8,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	192

transiciones más cortas y rápidas, el tren de rodaje Air Body Control goza de reglajes específicos y la dirección se muestra más directa. También se desmarca con una estética más agresiva y un equipamiento más completo. Esta atractiva versión llegará antes de que concluya el año, pero aún no se ha desvelado su precio.

sumará el AMG E 43 –ver cuadro–. Estos dos últimos son los únicos que presumen de tracción total 4Matic, mientras que toda la gama contempla la sofisticada transmisión automática 9G-Tronic.

Comenzamos nuestra toma de contacto con la versión E

220 d. Ya no necesitamos llave física porque abrimos la puerta desde la aplicación Digital Car Key de nuestro smartphone, y tras ubicarlo en la zona de recarga inalámbrica ya podemos arrancar el vehículo.

Es difícil percibir su naturaleza diésel porque el interior



▲ La calidad general del interior es realmente sobresaliente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	E 200	E 250	E 220 d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.991	1.950
Potencia máxima (CV/rpm)	184 / 5.500	211 / 5.500	194 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.200-4.000	35,7 / 1.200-4.000	40,8 / 1.600-2.800
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. 9 velocidades	Aut. 9 velocidades	Aut. 9 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Disc. vent. / Disc. vent.	Disc. vent. / Disc. vent.	Disc. vent. / Disc. vent.
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.705	1.720	1.780
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.933/1.852/1.475	4.933/1.852/1.475	4.933/1.852/1.475
Volumen maletero (l)	640 / 1.820	640 / 1.820	640 / 1.820
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,1	7,2	7,7
Velocidad máx. (km/h)	231	243	235
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,3	4,3
Emisiones CO ₂ (g/km)	140	140	112
Precios desde... (euros)	52.100	57.200	53.350

está muy bien insonorizado, y con el tren de rodaje neumático parece que vayamos sobre una alfombra mágica. Y de serie, toda la gama monta suspensión neumática en el eje trasero. El sistema Dynamic Select nos permite elegir entre cinco modos de conducción, pero incluso en el más eficiente nos alejamos de los 4,3 litros que homologa, pues no bajamos de los 6,5.

Su carga tecnológica abruma en aspectos como la segu-

ridad o el infoentretenimiento, pero hay que destacar el sistema Drive Pilot. Lo activamos, programamos hasta los 210 km/h que permite y viajamos 'sin conducir', porque el vehículo se adapta a los límites de velocidad, traza curvas y cambia él solito de carril si el tráfico lo permite y actuamos sobre la palanca de la intermitencia dos segundos; ojo, sin poner las manos en el volante ni pisar los pedales. La conducción autónoma está más cerca de lo que parece...



Se refuerza

El renovado Opel Mokka añade a su nombre la X de 'excitante'. Toda una declaración de intenciones en un segmento donde el modelo alemán, fabricado en España, ha conseguido casi un 15 por ciento de cuota de mercado. Y quiere más.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La primera generación del Opel Mokka, diseñado y fabricado en Corea al unísono con el Chevrolet Trax, ha si-

do uno de los casos de éxito de la marca alemana, que en solo cuatro años ha logrado vender más de 600.000 unidades. Y ahora lo renueva, le cambia sus genes asiáticos por 'raíces europeas' -ha sido rediseñado en Europa y se fabri-

ca en Figueruelas utilizando proveedores de nuestro continente- y con esos mimbres quiere seguir ganando adeptos en un segmento cada vez más competitivo.

Son nuevas las armas que utiliza, aunque en realidad ninguna sea revolucionaria. Si hablamos desde el aspecto estético, la línea es continuista. El diseño está más refinado, con una parrilla en forma de ala que recurre al estilo visto, por ejemplo, en el Astra. Ese refinamiento en las líneas tiene su contraste, por ejemplo, en los bajos, rematados en aluminio tanto en el frontal como en el difusor trasero, que integra el tubo de escape. También en las estriberas que recorren todo el lateral. En el estilo, por tanto, no hay revolución. Ni siquiera en las cotas exteriores, pues mantiene las medidas del actual Mokka.

Y en el interior, nueva disposición del salpicadero, con unas líneas horizontales que dan sensación de amplitud y una pantalla táctil, de 7 u 8 pulgadas, desde la que se manejan sistema de sonido, nave-

gación, ordenador de viaje... El nuevo Mokka X ha reducido el excesivo número de botones que tenía el anterior, y ahora, por ejemplo, estos mandos se limitan a los del sistema de climatización, ubicados debajo de la pantalla.

En aspectos tecnológicos hay más avances. Por ejemplo, incorpora el sistema de iluminación adaptativa AFL, estrena el sistema de comunicación IntelliLink 2 -mediante el que se pueden conectar smartphones gracias al sistema Apple CarPlay o Android Auto- y de serie ofrece conexión OnStar.

Y una mejorada cámara frontal de seguridad Opel Eye que ayuda al mejor funcionamiento de algunos de los asistentes del Mokka X, como el de reconocimiento de señales de tráfico, el indicador de distancia

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TURBO 140	1.4 TURBO 152	1.6 CDTi 110	1.6 CDTi 136
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.364	1.399	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	140/4.900-6.000	152/5.600	110/3.500	136/3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4/1.850-4.900	25,0/2.200-4.400	30,6/1.750-2.000	32,6/2.000-2.250
Tracción	Delantero / Total	Total	Delantero	Delantero / Total
Caja de cambios	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.	Automática, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/60 R17	215/60 R17	215/60 R17	215/55 R18
Peso (kg)	1.394 (4x4: 1.445)	1.481	1.449	1.449 (4x4: 1.504)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.275/1.781/1.658	4.275/1.781/1.658	4.275/1.781/1.658	4.275/1.781/1.658
Volumen maletero (l)	356 / 1.372	356 / 1.372	356 / 1.372	356 / 1.372
Capacidad depósito (l)	53	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (Aut: 10,7)	9,7	11,9	9,9 (Aut: 10,9)
Velocidad máx. (km/h)	196 (4x4: 186)	193	181	190 (4x4: 187)
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (4x4: 6,4)	6,4	3,9	4,1 (Aut: 4,9)
Emissiones CO2 (g/km)	138 (4x4: 149)	148	103	106 (Aut: 128)
Precios desde... (euros)	21.837	28.378	23.731	23.651

de seguridad, la alerta de colisión frontal, la alerta de cambio involuntario de carril...

No hay cambios ni en los asientos -con el sistema AGR, que cumple los requisitos de una asociación alemana que vigila la salud de la espalda- ni en la habitabilidad, que es buena -un poco estrecho para tres pasajeros en la parte trasera-, sobre todo teniendo en cuenta que hablamos de un coche que no alcanza los 4,3 metros de longitud.

Y en aspectos mecánicos, la apuesta de Opel se mantiene al destacarse de su competencia, gracias, sobre todo, a la tracción total inteligente que puede equipar. Un sistema que detecta las necesidades en función de la vía y es capaz de repartir el par al 50 por ciento entre los dos ejes.

Eso, unido al sistema de descenso de pendientes o al asistente de arranque en cuesta, hace que el Mokka X sume un argumento que no tienen rivales como el Peugeot 2008 o el Renault Captur.

Los motores son dos variantes diésel de 110 -curiosamente solo llegará a España para el mercado de flotas- y 136 caballos, y dos de gasolina sobre la base del 1.4 Turbo, con potencias de 140 y 152 caballos. Además, hay una alternativa propulsada por GLP con el motor de 140 CV. El cambio puede ser manual o automático, en ambos casos con 6 relaciones.

Durante nuestro recorrido de pruebas en Escocia, entre Edimburgo y las Highlands, tuvimos oportunidad de conducir más de 300 kilómetros



▶▶ En el interior hay una nueva disposición de los mandos, con menos botones y una gran pantalla táctil.

con la versión 1.6 CDTi de 136 CV dotada de transmisión automática. Un motor que por agrado y prestaciones le viene como anillo al dedo a un Mokka que no es precisamente de los modelos más ligeros de su clase. Con un empuje constante, el Mokka X se mueve con agilidad. El cambio es preciso, aunque no muy suave, y las suspensiones, que tiran a duras, tienen un punto más deportivo que confortable. Además, en el interior se filtra más de la cuenta el ruido de rodadura, aunque no llegamos a saber si por culpa del

aislamiento o del asfalto de las carreteras escocés.

Pero eso no quita para que el Mokka X sea divertido y agradable. Sus dimensiones son perfectas, y es vivo y rápido de reacciones tanto en carretera como en ciudad. Y cuando sale a las pistas, gracias a su generosa altura al suelo se atreve sin complejos a circular a buena velocidad, sin perder tracción.

El nuevo Mokka X ya está a la venta -las primeras entregas comienzan en octubre- y sus precios, sin descuentos, van de 21.837 a 28.378 euros.



PRECIO DESDE **21.837 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **103 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

Comportamiento y rendimiento mecánico. Tracción total. Sistema de luces adaptativas.

Anchura detrás. Manejo de rodadura... Solo una alternativa diésel.





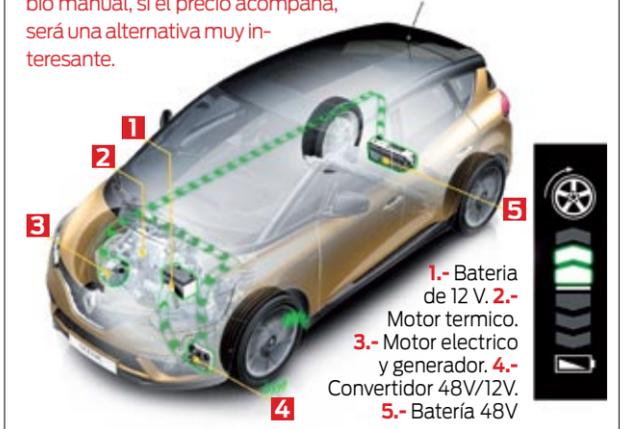
COMPARTEN MOTORES PERO EL DCI DE 95 CV SOLO ESTÁ EN EL SCÉNIC Y EL DCI DE 160 ÚNICAMENTE SE OFRECE EN EL GRAND SCÉNIC



▶▶ Interior muy versátil; las mesitas se convierten en 'baules'. Pantalla táctil, tomas USB... Los asientos ya no son individuales.

HYBRID ASSIST Más empuje y más ahorro

Una de las novedades de la gama Scénic es la inclusión de una versión Hybrid Assist, que cuenta con un pequeño motor eléctrico que apoya al de combustión ofreciéndole par instantáneo. Eso permite, por ejemplo, circular en ciudad con marchas más largas pero con suficiente empuje, por ejemplo, al salir de una rotonda en tercera o incluso cuarta velocidad. Lo probamos en un recorrido en los alrededores de Arcachon; y no solo agrada por su mayor empuje sino también por el ahorro que genera; en nuestro recorrido conseguimos rebajar alrededor de un 15 por ciento el consumo. Combinado con el motor dCi de 110 CV, y gestionado por un cambio manual, si el precio acompaña, será una alternativa muy interesante.



Reinventa el espacio

Hace 20 años Renault inventó el monovolumen compacto. Y ahora, en los tiempos del SUV, la marca reinventa el concepto con un estilo crossover muy personal. Llega en noviembre.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hace 20 años Renault revolucionó la forma de viajar en familia, con el Scénic; un modelo que inventó un segmento y que obligó al resto de fabricantes a reaccionar para que la marca francesa no se quedara con todo este 'pastel'. Ahora el monovolumen ha sido sustituido en las preferencias de los clientes por los SUV. Pero como las ventas de los monovolumen se mantienen estables y siguen contando con muchos adeptos, en Renault decidieron reinventar el concepto.

Y el resultado son los nuevos Scénic y Grand Scénic, que mezclan sabiamente detalles SUV con características típicas de los monovolumen al uso. Ambos apuestan por la modularidad interior, pero también por una imagen exterior

más atractiva, más moderna y con ciertos rasgos de todoterreno. Un frontal con la nueva cara de los últimos productos de la firma francesa, una gran superficie acristalada, los flancos laterales en otro material o las barras de techo en el Grand Scénic proporcionan ese aspecto SUV tan apreciado.

Las ruedas con llantas de 20

pulgadas en toda la gama, le da un aspecto muy personal y no significarán un coste extra, pues Renault ha negociado con varios fabricantes y se compromete a ofrecerlas a un precio similar a una de 17 pulgadas.

En el interior se pierden los asientos traseros individuales para ofrecer una división 1/3-2/3, pero con el añadido de

que desde el segundo nivel de equipamiento contarán con la función One Touch para abatirlos con solo apretar un botón. Este sistema también controla la tercera fila del Grand Scénic, que solo se venderá con 7 plazas en España.

El conductor cuenta con una pantalla central táctil tipo tablet de gran tamaño (de serie en las versiones más equipadas y en opción a partir del segundo nivel de acabado) con la nueva evolución del sistema R-Link, tomas USB para los pasajeros traseros, salidas de aire para estas plazas, cortinillas en los cristales traseros... El Scénic está creado pensando en los que lo van a disfrutar.

En seguridad está a la última y estrena tres nuevos dispositivos: la frenada de emergencia con detección activa del pe-



▶ Además del maletero, en el interior del Scénic hay huecos que suman 63 litros de capacidad. La segunda fila se abate en dos partes.

tón (de serie en toda la gama), alerta de mantenimiento de carril y detector de fatiga.

Y en cuanto a los motores, buscan buen rendimiento, para viajar con comodidad, solvencia y economía. En nuestra toma de contacto en carreteras de Aquitania, en Francia, hemos podido probar el Scénic en su versión manual de gasolina de 130 caballos y el Grand Scénic dCi con 160 caballos y cambio EDC. Ambos muestran en

carretera lo mejor de su filosofía: buenos rodadores, una excelente suavidad de marcha y un compromiso con el confort muy destacable. El manejo del cambio manual no es de lo mejor y el empuje de los 160 caballos del Grand Scénic tal vez sea un poco escaso; pero la filosofía del coche es la de un rodador. Y ahí lo borda.

Los nuevos Scénic y Grand Scénic estarán disponibles en España en la segunda quince-

na de noviembre, con 4 acabados. Y el precio, arrancará en 19.000 euros –promociones incluidas–, para el TCE de 115 CV Life, que incluye 6 airbags, frenada de emergencia con detección de peatones, alerta de colisión, alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales, climatizador manual, radio+USB+Bluetooth y regulador/limitador de velocidad. El Grand Scénic costará alrededor de 1.500 euros más.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SCÉNIC TCE 115	G. SCÉNIC TCE 130	SCÉNIC DCI 95	G. SCÉNIC DCI 110	SCÉNIC DCI HYBR	SCÉNIC DCI 130	G. SCÉNIC DCI 160
Disposición	Delantero transv.						
Nº de cilindros	4, en línea						
Cilindrada (c.c.)	1.198	1.198	1.461	1.461	1.461	1.600	1.600
Potencia máxima/rpm	115/4.500	130/5.000	95/4.000	110/4.000	110/4.000	130/4.000	160/4.000
Par máximo/rpm	19,3/2.000	20,9/2.000	24,4/1.750	26,5/1.750	26,5/1.750	32,6/1.750	38,7/1.750
Tracción	Delantero						
Caja de cambios	Man 6 vel.	Man 6 vel.	Man 6 vel.	Man 6 vel/EDC 7	Man 6 vel.	Man 6 vel.	EDC 6
Frenos del./tras.	Disc vent/ disc						
Neumáticos	195/55 R20						
Peso (kg)	1.428	1.428	1.430	1.532	1.508	1.540	1.660
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.406/1.866/1.653	4.634/1.866/1.655	4.406/1.866/1.653	4.634/1.866/1.655	4.406/1.866/1.653	4.406/1.866/1.653	4.634/1.866/1.655
Volumen maletero (l)	572	233/596	572	233/596	572	572	233/596
Capacidad depósito (l)	52	53	52	53	52	52	53
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	11,9	13,7	12,4	-	11,4	10,7
Velocidad máx. (km/h)	185	188	175	183	-	190	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	6,1	3,9	4	3,5	4,5	4,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	129	136	100	104	92	116	118
Precios desde... (euros)	19.000	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

BOOSTERJET LOS MOTORES DE GASOLINA 1.0 Y 1.4, DE 111 Y 140 CV RESPECTIVAMENTE, RINDEN MUCHO MEJOR QUE EL ANTERIOR 1.6, DE 120

Revitalizado



Tres años después de su lanzamiento, el SX4 S-Cross cambia. Lo más llamativo es un frontal con más personalidad, pero la evolución va mucho más allá, pues estrena dos interesantes motores BoosterJet de gasolina con 111 y 140 CV, recibe mejoras en el chasis, gana altura al suelo y adopta el control de velocidad adaptativo ACC.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Suzuki reconoce que la estética del SX4 S-Cross, lanzado en 2013 para sustituir al primer SX4, no 'conectó' con el público como esperaban, y por eso han aprovechado esta renovación para potenciar su personalidad. Ahora gustará o no, pero al SUV japonés, rival de modelos como Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai, Renault Kadjar o Seat Ateca, no se le puede negar una presencia más rotunda gracias al frontal rediseñado –paragolpes, capó y una llamativa parrilla más vertical–, a las nuevas llantas con neumáticos de mayor medida –215/55 R17 en vez de los anteriores 205/50 R17– y a una altura libre al suelo que pasa de 16,5 a 18 centímetros, lo que amplía sus posibilidades 'off road'. Además, aparecen cuatro nuevos colores de carrocería –Azul Esfera, Gris Mineral, Marrón Canyon y Rojo Energetic– y hay otras novedades estéticas, como los faros de

lanteros –varía su forma y ahora son de LED– y la reordenación de funciones en las ópticas traseras, también de LED. Y dentro, retoques aquí y allá, pues la tapicería es nueva, el salpicadero resulta más suave al tacto, cambia la instrumentación y la consola central recibe un acabado en tono negro piano. El resultado es una primera impresión más favorable en términos de refinamiento, aunque la calidad de ciertos plásticos –no hay superficies mullidas– sigue desmereciendo un poco. Más

nos gusta la amplitud general o un maletero de 430 litros –440 si ponemos más vertical el respaldo trasero– de formas muy aprovechables. En marcha se aprecian desde el primer momento las mejoras practicadas en el chasis, pues el menor perfil de los neumáticos y los cambios introducidos en los brazos de suspensión delanteros y en la dirección asistida optimizan el tacto de conducción, tanto a baja velocidad como si enlazamos curvas rápidas a ritmo 'alegre'. Y en el capítulo

de la seguridad activa destaca también la adopción del control de velocidad adaptativo ACC, integrado en el sistema de radar de ayuda a la frenada RBS.

Pero si hablamos de técnica, lo más relevante del nuevo SX4 S-Cross está bajo el capó, pues desaparece de la gama el 1.6 de gasolina –atmosférico y de 120 CV–, sustituido por dos modernas mecánicas BoosterJet, ambas con turbo e inyección directa. Se trata, en primer lugar, del 1.0 DITC tricilíndrico de 111 CV y 17,3 mkg, estrenado hace poco en el nuevo Baleno y que se combina sólo con la tracción delantera y un cambio manual de cinco marchas. Disponible con los acabados inferiores GL y GLE, si optamos por el primero la factura es de 19.235 euros, que ahora pueden quedarse en 15.435 euros gracias al generoso descuento del que se beneficia el actualizado SUV de Suzuki: 2.300 euros, y otros 1.500 acogiéndonos a



◀ Maletero de 430 litros, pero si ponemos el respaldo trasero más vertical alcanza los 440. En el interior hay cambios en tapicería y decoración de la consola central.



mando giratorio y un botón entre las banquetas delanteras permite escoger entre los programas Snow, Sport o Lock– y tracción delantera, en este caso con cambio ma-

nual o automático, ambos de seis marchas. No entendemos, sin embargo, que el SX4 S-Cross 1.4 DITC sólo pueda adquirirse con el acabado superior GLX –su equipo de serie es muy completo–, y parece mejor la política seguida con el diésel 1.6 DDiS –es el mismo que antes, con sus 120 CV y 32,7 mkg a sólo 1.750 rpm–, ofrecido con los acabados GLE y GLX. Un motor de gasóleo agradable y enérgico que, por cierto, puede asociarse a la tracción delantera –con caja manual de seis marchas y gasto medio de 4,1 l/100 km– o al sistema AllGrip; y en este caso, en versión manual de seis velocidades o ligado al cambio automático TCSS de doble embrague, que también tiene seis relaciones e incrementa 1.500 euros el precio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 DITC 2WD	1.4 DITC 2WD	1.4 DITC 4WD	1.6 DDiS 2WD	1.6 DDiS 4WD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.373	1.373	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	111 / 5.500	140 / 5.500	140 / 5.500	120 / 3.750	120 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	17,3 / 2.000-3.500	22,4 / 1.500-4.000	22,4 / 1.500-4.000	32,7 / 1.750	32,7 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero	A las 4 ruedas	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso en orden de marcha (kg)	1.090	1.150 (Aut: 1.170)	1.215	1.240	1.335 (Aut: 1.355)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.785 / 1.580	4.300 / 1.785 / 1.580	4.300 / 1.785 / 1.580	4.300 / 1.785 / 1.580	4.300 / 1.785 / 1.580
Volumen maletero (l)	430-440 / 1.269	430-440 / 1.269	430-440 / 1.269	430-440 / 1.269	430-440 / 1.269
Capacidad depósito (l)	47	47	47	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	9,5	10,2	12,0	13,0
Velocidad máx. (km/h)	180	200	200	180	175
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,4	5,6	4,1	4,4 (Aut: 4,6)
Emissiones CO ₂ (g/km)	113	120 (Aut: 122)	127	106	114 (Aut: 120)
Precios desde... (euros)	19.235	24.885	26.685	23.135	24.935

PRECIO DE **19.235 A 28.985 €**

EMISIONES DE CO₂: **106 A 127 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Descuento. Carrocería amplia y práctica. Gama variada. Motores eficaces. Más altura al suelo.

DEBE MEJORAR

Aspecto de plásticos. 1.0 no disponible con nivel GLX, y 1.4 sólo con GLX. Sin rueda de repuesto.

Quiere vacaciones

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

Si hay un colectivo que valora especialmente la amplitud, la funcionalidad y la capacidad de carga de un vehículo, es el de los equipos de ciclismo en carretera. Y las escuadras profesionales suelen manejar presupuestos suficientes para tener el mejor coche posible, cueste lo que cueste. En la reciente Vuelta a España, 10 de los 22 conjuntos participantes eligieron el Superb Combi... Algo tendrá el agua cuando la bendicen.

Y ese 'algo' es válido tanto para seguir a Contador, Quintana, Froome y compañía cargados de bicicletas como para disfrutar de cada viaje en familia. Un disfrute que comenzará incluso antes del desplazamiento, pues la tediosa tarea de cargar todo lo que necesitamos para unas largas vacaciones se torna mucho más sencilla en este caso, pues la variante Combi del Superb ofrece un maletero de 660 litros; aunque para ser más precisos habría que hablar de 619 arriba y 41 en un hueco inferior que con el

¿Harto de luchar con el equipaje para cargarlo en el maletero? ¿cansado de oír protestas de la familia por la falta de espacio? ¿preocupado por el consumo en el último viaje? Puede que la solución a todo eso tenga forma de Superb Combi, especialmente con el motor TDI básico.

equipamiento de serie viene ocupado por una rueda de repuesto 'de verdad'. Pero por 155 euros, precio de la opción Doble Fondo, dispondremos de los 660 litros, y de un máximo de 1.950 abatiendo la segunda fila. De sus rivales con carrocería 'ranchera' ninguno ofrece tanto: 505 el Citroën C5, 512 el Peugeot 508, 522 el Mazda6, 525 el Ford Mondeo, 540 el Opel Insignia, 543 el Toyota Avensis, 553 el Hyundai i40, 572 el Renault Talisman... Sólo se le acerca

su 'primo' el Volkswagen Passat, con 650 litros y 1.780 con sólo dos plazas en uso, aunque el Superb Combi se beneficia de un precio algo más asequible y pone en juego otras ventajas. Una, por ejemplo, es su gama más variada, pues abso-

lutamente todas las versiones están disponibles tanto con la carrocería sedán como con la familiar aquí probada, que eleva la factura 1.100 euros. Así, por ejemplo, el Passat Variant no ofrece la combinación del motor 1.6 TDI 120 con el cambio DSG7 que lleva nuestro protagonista, cuyo precio, con acabado Ambition, baja ahora hasta 30.030 euros tras aplicar el descuento.

Y el checo supera en otro apartado a su rival alemán: el espacio interior. Ambos modelos comparten la plataforma MQB, pero el Superb tiene



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Superb 'normal', de carrocería sedán, ya colmaría los deseos de muchos usuarios que buscan una cómoda berlina para viajar en grupo: maletero de 625 litros, portón grande... Pero si queremos optimizar la compra, el Superb Combi —todas las versiones familiares tienen 1.100 euros de sobrecoste— lo borda con sus 660 litros para equipaje, ampliables a casi dos metros cúbicos. ¿Y el motor? Mejor un 2.0 TDI.

PRECIO **31.210 €**

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud excepcional: maletero y habitáculo. Funcionalidad y confort. Cambio DSG. Consumo y autonomía. Frenada.	Prestaciones algo pobres a plena carga. Valor justo de par máximo. Túnel central trasero voluminoso.

una distancia entre ejes de 2.841 milímetros y el Passat se conforma con 2.791. Esos cinco centímetros de diferencia se aprecian sobre todo en

las plazas traseras, donde el modelo de Skoda sorprende con un hueco para las piernas digno de una berlina de lujo tres veces más cara, al es-



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.6 TDI 120
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 3.600-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.600-3.250

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,9 km/h en 7ª

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, con brazos inferiores triangulares, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente, de eje multibrazo, con brazos longitudinales y transversales, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R17 - 7,0J x 17"
Marca	Pirelli

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.500
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.856 / 1.864 / 1.477
Capacidad del maletero (l)	660 / 1.950
Capacidad del depósito (l)	66

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	204 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,1
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,7 (11,1)
Recorriendo (metros)	195
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	31,0
De 80 a 120 km/h en D	9,0
Recorriendo (metros)	254
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 21,8 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción dinámica	10,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,4
A 140 km/h de cruceo	7,2
Consumo medio, con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.081
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,5
Ciclo extraurbano	3,8
Ciclo mixto	4,0

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP
con tecnología
ACTIVE



CONSUMO MUY BAJO SE ANUNCIA UNA MEDIA DE 4 LITROS EXACTOS, PERO EN EL USO NORMAL RONDAREMOS LOS 6, QUE ES POCO PARA UN FAMILIAR TAN GRANDE

EQUIPAMIENTO RAZONABLE COMPENSA PAGAR LOS 1.250 EUROS EXTRA DEL ACABADO AMBITION. Y LAS MÚLTIPLES OPCIONES SON BASTANTE BARATAS



El Superb está al día en cuanto a asistentes de conducción, aunque muchos se pagan aparte. Y también es opcional –cuesta sólo 100 euros– el selector de modos de conducción. El cambio DSG eleva la factura 2.290 euros.

◀ Nada que objetar a la amplitud, pues el maletero, de 660 litros con las cinco plazas en uso, tiene formas regulares y un borde de carga accesible, a sólo 63 centímetros. Además, la rueda de repuesto es de serie. En cuanto al habitáculo, espacio enorme, calidad y funcionalidad.



tilo del Audi A8. Porque con un conductor de 1,75 al volante, detrás quedan 82 centímetros entre respaldos, que es una barbaridad. De hecho, el voluminoso túnel central pasa mucho más desapercibido que en otros coches porque apenas resta confort a un hipotético quinto ocupante.

Esa es otra de las claves que hacen del Superb Combi un coche estupendo para viajar en familia, pues además de caer bien el equipaje, los pasajeros no protestarán por falta de espacio. Además, hay más anchura en la segunda fila –136,5 centímetros– que en las dos primeras generaciones del Superb, y tampoco escasea la altura al techo: 95,5 centímetros delante y 93 detrás.

Y Skoda cuida como po-

▶ Con el acabado Active, esta versión 1.6 TDI 120 trae neumáticos 215/60 R16, y unos 215/55 R17 con el Ambition probado. Pero nuestra unidad equipaba unos 235/45 R18 –380 euros–, quizás algo excesivos.

cos el capítulo funcional. El habitáculo tiene multitud de huecos para guardar cosas, y bien de serie o en opción disponemos de todo tipo de soluciones prácticas: redes de sujeción, papelera, enchufe de 230V, rascador de hielo en la tapa del depósito... En este sentido, conviene matizar que

el equipo de serie del acabado Active es correcto sin más, pese a que, sin sobrecoste, ahora recibe un 'pack' con sensor de lluvia y luz, climatizador bizona, sensor de parking trasero y faros antiniebla. Pero parece buena idea pagar los 1.250 euros extra del nivel Ambition, pues además de estar mucho

mejor equipado, suma ahora un 'pack' –también gratuito– con faros bixenon inteligentes, navegador, sensor de parking frontal y display central de la instrumentación a color.

Y encima la lista de opciones es enorme y tiene precios muy razonables, de modo que cada uno puede personalizar



su coche a voluntad, incluso con lo último en asistentes de conducción, al nivel prácticamente del nuevo Audi A4.

Lo que no es de Audi es el acabado, pero la calidad gene-

ral es buena y cuesta descubrir algún plástico que desentone. De hecho, el Superb 'pisa los talones' al Passat, aunque el Volkswagen esgrime un tacto general todavía más sólido.

En lo que se refiere al dinamismo general, la versión analizada equipa el motor diésel básico, un 1.6 TDI totalmente renovado que rinde 120 CV pero cuyo par máximo es inferior al de otros 1.6 de la competencia. Con el cambio manual de seis marchas eso se traduce en prestaciones algo pobres, pero la caja DSG de 7 marchas, rápida e intuitiva, camufla en parte esa falta de brío, lo que se traduce en una agilidad suficiente en carretera, como demuestran los 9 segundos invertidos para recuperar de 80 a 120 km/h. No obstante, a plena carga sí echaremos de menos más fuerza, lo que nos anima a recomendar el 2.0 TDI –disponible con 150 y 190 CV– si nos gustan los coches con cier-

to nervio o no prevemos hacer todos los viajes por autovía.

Y en cuanto al consumo, los 6,1 l/100 km medidos parecen una cifra muy ajustada. Además, en el depósito caben 66 litros, y eso da para viajar mucho entre repostajes.

El conjunto se redondea con un comportamiento equilibrado, pues aunque prima el confort sobre la eficacia pura o la deportividad, el tacto de conducción es bueno, la dirección es precisa y la estabilidad está al nivel de lo requerido por un coche de 1.500 kilos –es ligero para su talla– y 120 CV. Además, los anchos neumáticos opcionales –que elevan algo el gasto y son más caros– ayudan a lograr una frenada excelente: sólo 50,4 metros para detenernos desde 120 km/h.

SUS RIVALES



HYUNDAI i40 CW 1.7 CRDI 141 CV BLUE DRIVE DCT TECNO

Con descuento se queda en unos 28.600 euros, al nivel del Superb Active. El i40 CW –4,78 metros– ofrece 5 años de garantía, más potencia y una calidad general similar.

Precio	32.445 euros
0 a 100 km/h	11,0 s.
Consumo	4,8 l/100km
Maletero (l)	553 / 1.719



OPEL INSIGNIA ST 1.6 CDTI 136 CV AUT. SELECTIVE

El Insignia Sports Tourer es otro familiar enorme –4,91 metros–, pero no ofrece tanto maletero como el Superb y, al pesar mucho, anda menos y gasta más. Ahora por 30.052 euros.

Precio	33.340 euros
0 a 100 km/h	11,4 s.
Consumo	5,1 l/100km
Maletero (l)	540 / 1.530



PEUGEOT 508 SW 1.6 BLUEHDI 120 EAT6 ACTIVE

Su precio baja ahora hasta 28.950 euros. Mide 4,83 metros y tiene menos maletero que el Skoda, pero por prestaciones, consumo o agrado planta cara al modelo checo.

Precio	31.950 euros
0 a 100 km/h	11,2 s.
Consumo	4,2 l/100km
Maletero (l)	512 / 1.556



Todo bajo '4Control'

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

Cuando Renault lanzó el nuevo Talisman la firma francesa aseguró que significaba un punto de inflexión en comparación con el Laguna al que sustituía, de cara a revitalizar su presencia en un segmento D que ha ido perdiendo fuerza en los últimos años ante el empuje de los SUV y los vehículos monovolumen.

Más aún si, como en nuestro caso, apostamos por la versión más potente de la gama, y 'escotada' con toda la tecnología que puede portar. Se trata de la variante de gasolina TCE con 200 CV, con cambio de doble embrague EDC y dirección –que no tracción– a las cuatro ruedas.

Vamos por partes. Quizás alguien no asimile bien que un vehículo de 4,85 metros y que sin pestañear acaricia los 1.500 kilos monte un 'simple' motor de 1,6 litros de cilindrada... hasta que se prueba. La acción del turbo le brinda vitaminas en un amplio radio de acción y está perfectamente gestionado por la caja EDC

Amplio, con un maletero enorme y muy bien equipado. Si a ello añadimos el motor más potente de la gama, dirección en las cuatro ruedas y suspensión pilotada, esta versión del Talisman es una de las alternativas más dinámicas y exclusivas de su segmento.

de siete relaciones. Sólo en maniobras a coche parado, y sobre todo al aparcar en pendiente, se muestra algo más brusco de lo que nos gustaría.

Su rendimiento general es bueno, muy progresivo, y por lo tanto nadie debe esperar una especie de 'patada' cuando aceleramos sin miramien-

tos. Corre, sí, pero su guerra consiste en rodar rápido de manera confortable. Por cierto, al ralentí cuesta detectar los decibelios.

En Alemania podríamos rodar hasta los 237 km/h sin miedo a los radares, y por 'aquí' aceleramos de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos, en el modo Sport, de los cinco que nos brinda el asistente Multi-Sense, que actúa sobre el motor, el cambio, la amortiguación y la dirección.

Esta última merece un capítulo aparte. Algunos rivales del Talisman contemplan tracción total, pero no el sistema de dirección a las cuatro ruedas 4Control. Su desarrollo es complejo, pero resulta fácil de explicar. Hasta los 50 km/h –en modo Comfort– las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras; así, el vehículo resulta más ágil y maniobrable en ciudad. Por contra, desde 50 km/h giran en el mismo sentido para incrementar la estabilidad. Lo cierto es que resulta una delicia afrontar curvas porque no se aparta de la trayectoria y podemos ir más rá-



Está bien rematado, pero los plásticos se 'ven' demasiado en un salpicadero que recuerda al del Mégane. El confort y el espacio detrás son notables. El el maletero, con rueda de 'galleta', cubica 515 litros.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Si hacemos muchos kilómetros quizás sea más acertado el diésel de 160 CV, no tan refinado como nuestro protagonista. Gracias al sistema 4Control se mueve bien en cualquier sitio y a cualquier velocidad, es amplio y cómodo, y no le falta detalle a nivel de dotación. Un vehículo redondo en un segmento muy competido.

pido de lo 'normal'. Es como si de pronto fuéramos mejores al volante, aunque echamos de menos unas levas en

▲ En el acabado Zen, la dirección en las cuatro ruedas 4Control es un opcional asociado a la suspensión pilotada. Cuesta 1.143 euros.

el volante. Además, esta opción –1.143 euros– se asocia a la suspensión pilotada, que se adapta al tipo de conducción. Y para colmo, frena de lujo: 50,4 metros para detenernos desde 120 km/h.

Si a todo esto añadimos un habitáculo amplio, un maletero que es una cueva y un equipamiento de serie muy completo con el acabado Zen que nos ocupa, no hay duda de que el Talisman es una opción muy a tener en cuenta, aunque los plásticos del salpicadero se 'vean' demasiado...

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
MOTOR	1.6 TCE 200
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.618
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	26,5 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	45,4 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R17
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.430
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.848 / 1.868 / 1.463
Capacidad del maletero (l)	515 / 1.022
Capacidad del depósito (l)	51

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	237 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,9 (7,6)
Recorriendo (metros)	124

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,8

1.000 m desde 40 km/h en D	26,6
----------------------------	------

De 80 a 120 km/h en D	5,2
Recorriendo (metros)	149
Error del velocímetro a 100 km/h	+2%

CONSUMOS

EN CIUDAD		I/100 km
A 25 km/h de promedio		8,5

EN CARRETERA		I/100 km
A 90 km/h de cruceo		5,6
En conducción dinámica		11,9

EN AUTOPISTA		I/100 km
A 120 km/h de cruceo		7,6
A 140 km/h de cruceo		9,0

Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,5
----------------------------------------------------------------------------	-----

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	680

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,5
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	5,8

Por su calidad y su fórmula exclusiva





INCONFUNDIBLE EL DISEÑO DEL GIULIA NO DA LUGA A ERROR, SE TRATA DE UN ALFA ROMEO EN ESTADO PURO



◀◀ La pantalla TFT de los Giulia puede ser de hasta 7 pulgadas. El espacio en las plazas traseras es extraordinario. Y los asientos delanteros sujetan muy bien el cuerpo.



ALFA DNA A la medida

El sistema Alfa DNA actúa sobre los parámetros del motor y otros aspectos, como la dirección, las suspensiones o el cambio, para modificar el equilibrio del coche a la medida de la carretera y la conducción. El modo 'Dynamic' permite un comportamiento y una respuesta del motor más deportivos. El modo 'Natural' equivale a una conducción cómoda. Y el 'Advanced Efficiency', utilizado por vez primera en la marca, ayuda a gastar menos. En el Quadrifoglio hay también un modo 'Race' que potencia las sensaciones.

Vuelve la pasión

Con su estilo único —en Alfa Romeo lo llaman «la belleza con sentido»—, el nuevo Giulia recupera la esencia del espíritu de la marca y, con ello, la pasión en estado puro. Porque la casa italiana comienza ahora una nueva etapa de su historia, centrada sobre todo en el conductor y en sus emociones.

Se trata, como siempre, de mezclar la tecnología más avanzada con emoción y un audaz espíritu dinámico para conformar un vehículo que apetezca conducir a diario y que transmita pasión, algo que en mayores o menores dosis siempre ha ofrecido un Alfa Romeo.

Pero en esta ocasión el pliego de condiciones de ingenieros y diseñadores era especialmente ambicioso.

El nuevo Giulia ofrece emoción en estado puro y recupera el espíritu de la marca y toda la pasión. Esta berlina de tracción trasera y 4,64 metros de largo, es divertida de conducir, tiene un interior amplísimo y sorprende con una magnífica relación precio-potencia-equipamiento.

Había que crear un Alfa Romeo auténtico, un coche sin concesiones, proporcionando al conductor una experiencia de conducción intuitiva pero segura. Por ello no se escatimaron medios ni importó dotar a esta berlina de una solución tan deportiva como es la tracción trasera, un esquema técnico muy habitual entre las berlinas 'premium' de la competencia.

Con todo, el nuevo Giulia no solo es un sedán con ex-

traordinarias prestaciones dinámicas, sino que también ofrece pasión, emoción y diversión, algo ya no tan habitual en el segmento.

Esas emociones proceden de aspectos mecánicos muy concretos: la comentada plataforma de tracción trasera, un avanzado esquema de suspensiones o una relación peso-potencia muy ventajosa. Porque el Giulia está construido con materiales muy ligeros para lograr un peso fi-

nal reducido que permite mejorar las prestaciones, reducir el consumo y lograr una dinámica equilibrada y deportiva. El habitáculo, desplazado hacia la parte trasera, se apoya directamente en las ruedas motrices y se equilibra con la posición frontal longitudinal del motor de aluminio y el eje de transmisión de carbono. El nuevo Giulia está equipado con el nuevo esquema de suspensión patentado AlfaLink. Los brazos dobles delanteros con eje de dirección semivirtual mantienen las ruedas delanteras en una posición perfectamente perpendicular con respecto al suelo, incluso en situaciones de conducción rápida en carreteras serpenteantes, mejorando en un 20 por ciento la linealidad de par del volante



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO	QUADRIFOGLIO	2.2 DIESEL 136	2.2 DIESEL 150	2.2 DIESEL 180
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	2.891	2.143	2.143	2.143
Potencia máxima (CV/rpm)	200 / 5.000	510 / 6.500	136 / 4.000	150 / 4.000	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	33,7 / 1.750	61,2 / 2.500-5.000	38,8 / 1.500	38,8 / 1.500	38,8 / 1.500
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut., 8 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Manual, 6 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/55 R16	245/35 R19 - 285/30 R19	225/55 R16	225/55 R16	225/50 R17
Peso (kg)	1.504	1.655	1.449	1.449 (Aut. 1.520)	1.449
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.643 / 1.860 / 1.436	4.639 / 1.873 / 1.426	4.643 / 1.860 / 1.436	4.643 / 1.860 / 1.436	4.643 / 1.860 / 1.436
Volumen maletero (l)	480	480	480	480	480
Capacidad depósito (l)	58	58	58	58	58
De 0 a 100 km/h (s)	6,6	3,9	9,2	8,4 (Aut. 8,2)	7,2 (Aut. 7,1)
Velocidad máx. (km/h)	230	307	210	220	230
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	8,5 (Aut. 8,2)	4,2	4,2	4,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	138	198 (Aut. 189)	109	109 (Aut. 110)	109 (Aut. 110)
Precios desde... (euros)	35.653	80.628	30.703	31.998	35.050

y reduciendo el subviraje. En el eje trasero, la suspensión multibrazo es capaz de proporcionar una conducción impecable, casi de referencia, a la vez que se logra un confort de primera clase.

Además, el nuevo Giulia debuta en su estreno mundial con un innovador sistema electromecánico que combina el control de estabilidad con los componentes tradicionales del equipo de frenos. Además de optimizar el peso y reducir la vibración del ABS, el sistema de frenos integrado también proporciona resultados inmediatos



ACELERA MEJOR QUE UN M3: DE 0 A 100 KM/H EN 3,9 SEGUNDOS



GIULIA QUADRIFOGLIO Con un V6 Bi-Turbo de 510 caballos

Ferrari ha tenido mucho que ver con esta imponente mecánica que anima a la versión más excitante del Giulia. Con sus 510 CV, el nuevo Quadrifoglio acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y ofrece, además, una eficiencia excelente. Porque al seleccionar el modo 'Advanced Efficiency', el motor funciona con solo tres cilindros activos. Y el sistema Start&Stop ayuda a ahorrar. La carrocería es de acero de alta resistencia, las puertas y los guardabarros son de aluminio, y el capó y el techo son de fibra de carbono. Además, los apéndices aerodinámicos de fibra de carbono y el eje motor actúan juntos con la suspensión de aluminio para lograr un reparto de pesos ideal 50:50. Y el modo 'Race' despierta su lado más salvaje.

y una distancia de frenado récord: de 100 km/h a 0 en 38,5 metros, o en 32 metros si se trata de la versión Quadrifoglio.

Además de esa versión superdeportiva Quadrifoglio –ver recuadro–, el nuevo Giulia lleva dos motores con turbocompresor fabricados en aluminio, donde la combinación de rendimiento y eficiencia alcanza un equilibrio sorprendente.

El de gasolina es un 2.0 de 200 CV con transmisión automática de 8 velocidades, y el diésel es un 2.2 disponible con 136, 150 y 180 caballos. El menos potente se asocia solo al cambio manual de 6 velocidades, mientras que el resto también se puede solicitar con la transmisión automática de 8 velocidades por convertidor de par.

Para ofrecer una reacción progresiva sin retraso de res-

puesta del turbo, el turbocompresor también obtiene una clara respuesta a bajas revoluciones, lo que aumenta el par motor.

La nueva berlina italiana incorpora la tecnología más avanzada en cuanto a seguridad e infoentrenamiento, sin que se hayan añadido características innecesarias. Todos los mandos a bordo son claros e intuitivos, lo que permite al conductor concentrarse con seguridad en la carretera y en la conducción, en una perfecta simbiosis hombre-máquina.

La gama Giulia, disponible desde 30.703 euros, cuenta con un completo equipamiento de serie desde la versión de entrada a la gama, con climatizador bizona, llantas de aleación, sensores de lluvia y luces, radio Alfa Connect con pantalla de 6,5 pulgadas, Alfa DNA, frenada de emergen-



Una de las características más sobresalientes del Giulia es su comportamiento dinámico, que le convierte en nueva referencia de su clase. El maletero cubica 480 litros.

cia autónoma con detección de peatones, advertencia de salida de carril, control de velocidad de crucero, luces LED traseras y un largo etcétera.

BMW SERIE 3 EL RIVAL A BATIR

La lista de rivales del Giulia es extensa, y los apellidos, ilustres. Pero si hay uno en el que Alfa ha puesto su punto de mira ese es el BMW Serie 3, con tracción trasera, un reparto de pesos casi ideal y una filosofía deportiva similar a la que ofrece la gama Giulia. Y analizando las características principales de ambos modelos, lo cierto es que el italiano tiene un buen número de puntos a su

favor. Es el caso de las prestaciones, con unos datos oficiales que sitúan al Giulia por delante de su rival en aceleración, incluso en la versión deportiva Quadrifoglio respecto al M3, menos potente. El Giulia es hasta 6.000 euros más barato con potencias equiparables, y además, su equipamiento es superior. Y por lo general, el modelo italiano pesa unos 50 kilogramos menos.



PRECIO DESDE **15.090**

EMISIONES OFICIALES: DE **89 A 146 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Garantía de 4 años.
- Maletero muy amplio.
- Consumos en diésel.
- Precio, incluyendo promociones.

EN CONTRA

- Aspecto de algunos plásticos interiores.
- Rumorosidad de los motores diésel. Peso elevado.



Espacio a buen precio

El Tipo SW tiene un maletero de 550 litros, un equipamiento generoso y un precio que parte, con descuento, de 11.900 euros. Buenos argumentos.

A.Más/A.Carchenilla | motor16@motor16.com

Por si no te valen esos argumentos, Fiat tiene otros. Como una garantía de 4 años o 100.000 kilómetros, una gama de motores muy eficientes o un acabado que no se puede comparar con lo que entendemos por un modelo 'low cost'. Y es que el nuevo Tipo apunta bastante más alto de lo que en su momento apuntaba el Línea, y sus tres carrocerías disponibles a partir de ahora son sólo una demostración del mimo con el que se ha cuidado la gama y otros muchos detalles, como la presentación del coche. El Tipo Station Wagon no es un familiar sofisticado o lujoso; y sin embargo, tiene todo lo que un cliente que pasa de la moda SUV pueda desear envuelto en una carrocería bastante agraciada que transmite muy buenas impresiones al comprador.

Y hay suficiente espacio. Lógico si tenemos en cuenta que el coche mide 4,57 metros de longitud y 2,64 de distancia entre ejes. El maletero, como protagonista de esta tercera entrega del Tipo, tiene 550 litros de capacidad y un doble fondo para lograr una superficie lisa cuando se aba-

te el respaldo trasero. En esas condiciones, el maletero admite bultos de hasta 180 centímetros de longitud. Y todo ello incrementando en 5 litros la capacidad del depósito de combustible respecto a la versión Sedán, lo que permite aumentar la autonomía unos 100 kilómetros.

El gasto contenido es una de las grandes bazas del Tipo, y a pesar del aumento de peso entre 80 y 100 kilogramos frente a la versión de 5 puertas, el Tipo con carrocería familiar mantiene unos consumos homologados muy similares,

entre los que destacan los 3,4 l/100 km de la versión Eco con mecánica 1.6 Multijet de 120 caballos. Y este mismo motor, pero en versión normal, pue-

de llevar cambio manual o uno automático de doble embrague, un alarde de tecnología acompañado de pantalla táctil de hasta 7 pulgadas, cámara de visión trasera, frenada automática de emergencia o navegador TomTom, entre otros equipamientos de serie u opcionales y siempre a precios moderados como filosofía de marca y modelo.



El maletero del Tipo Station Wagon tiene 550 litros, es decir 30 litros más que la versión Sedán y 110 más que el Tipo de cinco puertas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 16V 95	1.4 T-JET 120	1.3 MJET 95	1.6 MJET 120	1.6 MJET 120 ECO
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.368	1.248	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	95 / 6.000	120 / 5.000	95 / 3.750	120 / 3.750	120 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	13,0 / 4.500	21,9 / 2.500	20,4 / 1.500	32,7 / 1.750	32,7 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos / Discos	Discos / Discos	Discos / Discos	Discos / Discos	Discos / Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.280	1.395	1.375	1.395 (Aut: 1.425)	1.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.571 / 1.514 / 1.792	4.571 / 1.514 / 1.792	4.571 / 1.514 / 1.792	4.571 / 1.514 / 1.792	4.571 / 1.514 / 1.792
Volumen maletero (l)	550	550	550	550	550
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	10,3	12,3	10,1 (Aut: 10,4)	10,1
Velocidad máx. (km/h)	185	200	180	200	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	6,3	3,7	3,7	3,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	132	146	99	98	89
Precios desde... (euros)	15.090	17.850	17.150	18.850	N.D.

la frase

Valvanera Ullargui, Directora de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC).

«Queremos usar el coche y tener un ambiente saludable a la vez. No hay una solución única, necesariamente se deben poner en marcha medidas adicionales aplicándolas caso por caso».



la cifra

1.185

euros gastaron las familias españolas en carburante y lubricantes de vehículos en 2015, 110 euros menos que en 2014. Son datos de los indicadores Habits Big Data de ALS Group, que colocan Baleares, A Coruña (1.450 €) y Toledo (1.425 €) como las provincias con mayor gasto. Aragoneses y vascos presentan las medias más bajas.



RADIOGRAFÍA DE LOS MAYORES DE 65 AÑOS AL VOLANTE

Mejores de lo que puede parecer

¿Peligro real o mito social? Es la pregunta que trata de responder el informe realizado por la Fundación Línea Directa para desglosar si los mayores son tan malos al volante como el resto de los automovilistas piensan. El análisis de 105.000 accidentes de conductores con más de 65 años y más de 1,8 millones de infracciones desglosadas por grupo de edad y tipología, permite afirmar que «los conductores mayores son mucho mejor automovilistas de lo que pensamos». Es, al menos, la conclusión que el informe destaca tras comprobar los accidentes e infracciones registrados entre 2009 y 2014, análisis que

coloca a los menores de 25 años cuatro veces por encima de los conductores que superan los 65 en lo que a siniestralidad se refiere. Porcentaje que se queda en menos de la mitad cuando se compara se con los de 35 a 44 años. Bien es cierto que los más 'veteranos' recorren menos kilómetros y conducen menos por la noche, quizás porque aceptan su limitaciones auditivas y visuales, pero también son menos agresivos al volante y respetan más los límites. Precauciones que no vienen nada mal cuando en caso de accidente la mortalidad y lesividad de ese colectivo está muy por encima de la media; el número de mayo-

res muertos en accidente de tráfico aumentó un 5% entre 2009 y 2014, frente a la reducción de más del 60% en otros tramos de edad. Incremento que no está relacionado con su peligrosidad al volante, puesto que en el periodo estudiado sólo el 15% de los conductores fallecidos había cumplido los 65 años, colectivo que representa el 52% de los peatones muertos y supone el 22% de los pasajeros fallecidos en los últimos cinco años. El estudio de La Fundación Línea Directa se completa con la accidentalidad de los mayores por zonas geográficas, comparando los datos de ese colectivo

en cada autonomía con el total de conductores de esa comunidad. El resultado coloca a Galicia, Castilla y León y el arco mediterráneo como los territorios en los que la siniestralidad de los que han cumplido los 65 supera ampliamente al resto de edades. En el polo opuesto se colocan Madrid y Andalucía, las autonomías donde su proporción de accidentes queda por debajo del resto de automovilistas.

Otro punto importante del estudio se centra en los exámenes psicotécnicos para renovar el carné, controles «poco rigurosos» para más del 60% de los 1.700 españoles con carné de conducir y seguro de automóvil encuestados por Línea Directa. Rigor e idoneidad que la Fundación puso a prueba aplicando de forma minuciosa el protocolo vigente con 500 conductores con los 65 años cumplidos. Examen saldado con un 10,5% de «no aptos» y casi un 70% con algún tipo de restricción. Los automovilistas encuestados también expresaron su visión de los conductores mayores, con respuestas

que, extrapoladas al conjunto de los conductores, colocan en casi 8 millones los que califican de «peligrosos» a los más veteranos. Con esa extrapolación, casi 10,5 millones han vivido situaciones de riesgo por su culpa, 4,4 millones retirarían el carné a sus familiares mayores, 2,8 millones les prohibirían conducir por la noche, casi 19 millones se muestra partidario de hacer psicotécnicos anuales y hay 860.000 partidarios de la retirada automática del carné al cumplir los 65 años, una medida demasiado drástica cuando en 2050 mas del 30 por ciento de la población española habrá cumplido los 65 años. Y como complemento al trabajo de Línea Directa, Liberty Seguros y el Real Automóvil Club de España (RACE) han presentado el proyecto 'Movilidad Senior, el camino de todos'. Iniciativa para concienciar a la población sobre la seguridad vial y la movilidad de los peatones de más de 65 años, un colectivo que representa el 33% de los fallecimientos que se producen por atropello en vías urbanas de España.

Fundación Barreiros

Premio para De los Mozos

El vicepresidente ejecutivo de Fabricación y Logística del Grupo Renault, miembro del Comité Ejecutivo del Grupo Renault y presidente de Renault España ha recibido el Premio a la Figura de Prestigio en el Campo de la Automoción de la Fundación Eduardo Barreiros en su IX Edición. José Vicente de los Mozos recogió el galardón destacando la importancia del sector del automóvil como generador de riqueza y empleo. Por su parte, la presidenta del Congreso de los Diputados, Ana Pastor, resaltó el importante papel del actual presidente de Renault España en los planes industriales de la compañía en el país, así como su constante interés por garantizar la producción en las plantas españolas y su lucha por la mejora constante de la competitividad.

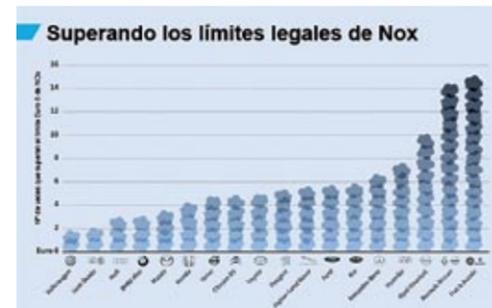


▲ De los Mozos junto a Ana Pastor y Mariluz Barreiros, la presidenta de la Fundación Eduardo Barreiros.

Estudio europeo Vehículos 'sucios' en la carretera

Ningún fabricante cumple los límites de la normativa vigente Euro 6 y son 29 los millones de vehículos equipados con motor diesel que circulan por la Unión Europea emitiendo gases contaminantes por encima de lo autorizado. Además, cuatro de cada cinco unidades con la normativa anterior (Euro 5) y vendidos entre 2011 y 2015, generan óxidos de nitrógeno (NOx) tres veces por encima de la norma. Lo refle-

ja el estudio realizado por Transport&Environment (T&E) sobre la base de las investigaciones de los gobiernos de Francia, Reino Unido e Italia, y pruebas en conducción real realizadas por otras organizaciones. Esa ONG, que integra a 50 organizaciones no gubernamentales europeas, desvelaba sus conclusiones coincidiendo con el primer aniversario del escándalo de Volkswagen. T&E coloca a Francia a la cabeza de vehículos 'sucios' con 5,5 millones de unidades, por delante de Alemania (5,3), Reino Unido (4,3), Italia (3,1), España (1,9) y Bélgica (1,4). La or-



ganización coloca los diesel de Fiat y Suzuki como los más contaminantes, con 15 veces más NOx del permitido.

Van of the Year Título para el Crafter

La mejor furgoneta de transporte del año 2017 es el Volkswagen Crafter. Así lo han decidido los miembros del jurado internacional de periodistas especializados que votan para determinar un galardón que en la pasada edición mereció otro VW: la gama T. El Crafter, que aún no ha llegado al mercado, es el último producto de Volkswagen Vehículos Comerciales y ha sido diseñado para adaptarse a los deseos de los consumidores, que pueden contar con las numerosas innovaciones y sistemas de asistencia que integra.

Madrid Se reducen los radares móviles

La falta de personal —hay 150 vacantes sin cubrir— ha llevado al responsable de Guardia Civil en la Comunidad de Madrid a desactivar el 60 por ciento de los radares móviles que actúan en el territorio. La orden se hará efectiva el próximo 3 de octubre, fecha en que dejarán de actuar los asignados a las comandancias de Arganda, Valdemoro, Madrid y Paracuellos —en Buitrago de Lozoya se quitó hace año y medio—, manteniendo la actividad los de Móstoles, Leganés y Collado Villalba. El personal adscrito a esas comandancias denuncia la tardanza en llegar a los accidentes, que propicia la falta de personal y la incongruencia en una decisión que acaba con los controles cuando suben los accidentes y desde la DGT no se deja de culpar a los excesos de velocidad de dicho incremento.



▲ Raoul Picello.

Nombramientos Picello, vicepresidente de Infiniti

Desde la vicepresidencia de ventas de Nissan en Europa, **Raoul Picello**, que fue director de Nissan Iberia en 2012, pasa a Infiniti para asumir la Vicepresidencia de Europa, Oriente Medio y África en esa marca del grupo japonés, inmersa ahora en una gran ofensiva de producto. Cambio también en Seat, donde desde el 1 de septiembre **Wayne Anthony Griffiths** lidera el lanzamiento de la mayor ofensiva de producto de la marca española como vicepresidente ejecutivo comercial de la compañía, reportando directamente a su presidente Luca de Meo.



▲ W. A. Griffiths.



▲ Frédéric Puech.



▲ Xavier Rafecas.

▲ **J. A. León Capitán**. Desde la vicepresidencia de ventas de Nissan en Europa, **Raoul Picello**, que fue director de Nissan Iberia en 2012, pasa a Infiniti para asumir la Vicepresidencia de Europa, Oriente Medio y África en esa marca del grupo japonés, inmersa ahora en una gran ofensiva de producto. Cambio también en Seat, donde desde el 1 de septiembre **Wayne Anthony Griffiths** lidera el lanzamiento de la mayor ofensiva de producto de la marca española como vicepresidente ejecutivo comercial de la compañía, reportando directamente a su presidente Luca de Meo. Máximo responsable de Ventas de Audi AG en Alemania, Griffiths sustituye a Andreas Offermann, designado miembro del Consejo de Bentley como responsable de Ventas, Marketing y Posventa. Otro relevo es la llegada de **Frédéric Puech** a la Dirección del Polo Industrial Ibérico de PSA, que conforman las plantas españolas de Vigo y Madrid, y la portuguesa de Mungalde. Puech también asumirá la Dirección del Centro de Vigo, sustituyendo en ambos cargos a Yann Martin, destinado a nuevas funciones en el grupo galo. Por su parte, Honda ha elegido a **Xavier Rafecas** para relevar a Gerard Bosch como Factory

General Manager: será el responsable de la planta de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), en la que se fabrican algunas Montesa en exclusiva mundial.



▲ J. A. León Capitán.

León Capitán, al frente de la comunicación de PSA

A nivel de comunicación destaca el nombramiento de **José Antonio León Capitán** como director de Comunicación y Relaciones Institucionales del Grupo PSA para España y Portugal. Con este nombramiento, León Capitán es los centros industriales de PSA, que conforman el Polo Industrial Ibérico, a la Dirección de Comunicación y Relaciones Externas de Peugeot, Citroën y DS Automobiles en la Península Ibérica, que ocupa desde enero de 2015. Asimismo, aumenta sus responsabilidades **Albert Caverro** al unir la Dirección de Comunicación de las divisiones de Automóviles y Motocicletas de Honda en España y Portugal a las de Motorsport y Seguridad que ya desempeñaba. Por su parte, **Carne Orra** deja de ser la responsable de la comunicación corporativa de las Operaciones Industriales de Nissan en España para unirse al departamento de comunicación de Nissan Ibérica como refuerzo en producto, vehículo eléctrico y corporativo.



▲ Albert Caverro.



▲ Carne Orra.

Emisiones

El año más terrible de VW

Hace un año que saltó el escándalo del fraude de las emisiones cometido por Volkswagen en Estados Unidos y el asunto sigue con múltiples frentes abiertos, aunque las ac-

ciones van recuperando su valor, las ventas no bajan y se ha cerrado un importante acuerdo con los afectados de EE UU. El escándalo, que puede acabar costando más de 30.000 millones de euros, afecta a 11 millones de coches de casi todas las marcas del consorcio, que se enfrenta

a las compensaciones que le reclaman los accionistas —8.200 millones de euros—, el incesante goteo de demandas judiciales en todo el mundo, las críticas de Bruselas y la necesidad de encontrar soluciones a los motores para los que aún no se han hallado. En ese punto se encuadra el

compromiso alcanzado con la Comisión Europea de tener reparados en otoño de 2017 los coches afectados en la UE. Además, Bruselas se plantea exigir indemnizaciones para los afectados comunitarios. A eso se une el expediente sancionador iniciado por el Ministerio de Industria en

España contra Seat por el fraude de las emisiones, al ser la única marca de VW que tiene homologaciones hechas en el país. Se suma a la causa abierta en la Audiencia Nacional contra el Grupo alemán, que ya acumula a su favor tres sentencias judiciales en España.

+ en www.landrover.es / www.jaguar.es

LAND ROVER



AHORA CON SPOTIFY

Desde finales de septiembre, los modelos de Jaguar y Land Rover equipados con el sistema InControl Apps disfrutan de música en streaming a través de Spotify. Los conductores pueden descargarse la aplicación desde la App Store de Apple y aparecerá en la pantalla del coche cuando su smartphone esté conectado. Para probar su funcionamiento, el fabricante citó a los famosos músicos Ricky Wilson y Example (en la foto) a bordo del Range Rover Evoque Convertible y el Jaguar XE.

+ en www.maserati.es

MASERATI PRESENTE EN EL REAL Un año más, el Maserati Quattroporte estará presente en el hall del Teatro Real de Madrid para dar la bienvenida a todos los que acudan a la representación



de la ópera 'Otello', de Verdi. La marca del tridente apoya así las celebraciones del 200 aniversario de esta institución, que comenzaron hace unos días con la asistencia de los Reyes de España.

WWW.CITROENORIGINS.ES



En la web de Citroën se puede escuchar el sonido del motor y conocer curiosidades sobre numerosos modelos.

CITROËN Origins



CITROËN ABRE SU MUSEO VIRTUAL

Sentirse como los pioneros del automóvil y arrancar el motor del Citroën 10 HP Type A de 1919, el primer modelo de la marca; disfrutar de las vistas desde el interior del 2 CV de 1948 o explorar cada detalle del original C4 Cactus son solo algunas de las posibilidades que brinda la nueva web www.citroenorigins.es.

La marca del doble chevrón acaba de abrir

esta ventana virtual para dar a conocer su rico patrimonio histórico. De momento, figuran 50 automóviles desde 1919 hasta la actualidad, incluyendo modelos de calle, coches de competición y concepts. Cada uno de los modelos se puede conocer a fondo a través de una vista 360º que permite introducirse el interior. También podemos escuchar cómo so-

naban sus intermitentes o el claxon, conocer sus características técnicas, disfrutar de los catálogos de la época o deleitarnos con cada detalle de algunos de esos coches que ya forman parte de la historia de la automoción.

Este museo virtual de Citroën está abierto a todo el mundo y es accesible desde cualquier soporte: ordenador, tablet o smartphone.

+ en www.kumhotyre.es

KUMHO POR UNA BUENA CAUSA

El fabricante de neumáticos coreano Kumho muestra su lado más solidario con el apoyo a la I Carrera solidaria niños con cáncer, que se celebrará el próximo 9 de octubre en la Casa de Campo de Madrid. Además, junto con la Federación Española de padres de niños con



cáncer, la marca ha activado una plataforma de SMS solidarios para incentivar la ayuda y sensibilizar sobre una enfermedad que cada año padecen 1.400 nuevos menores en nuestro país.

+ en www.premiopiñtura.bmw.es

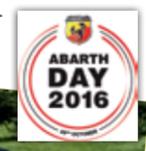
DE RÉCORD

Más de 2.600 cuadros, firmados por cerca de 1.000 artistas, participan este año en el Premio BMW de Pintura, lo que supone un récord. Los ganadores se conocerán en octubre.

+ en www.abarthday.es

ABARTH DAY EL 124 SPIDER RECORRE ESPAÑA

El circuito de Navarra acoge el próximo 29 de octubre el primer AbarthDay, que reunirá a los fans de la marca del escorpión en España. Podrá asistir cualquiera que lo desee y probar la nueva gama de modelos 595 y el 124 Spider, por primera vez en nuestro país. Previa-



mente, el 124 Spider visitará nueve concesionarios de la marca en una ruta de diez días, que le llevará desde Barcelona hasta Madrid pasando por Sevilla o Valencia.

+ en www.discoverychannel.es

TELEVISIÓN

Discovery Channel estrena la miniserie 'Harley and The Davidsons', que narra el nacimiento de la legendaria marca americana nacida en un granero de Milwaukee y la historia de sus fundadores.

+ en www.seat.es

SEAT MII BY COSMOPOLITAN EL TOQUE FEMENINO

Seat lanzará a comienzos de 2017 el Mii by Cosmopolitan, un modelo surgido de la colaboración entre la marca española y la revista femenina.

Seat quiere conquistar al público femenino con un coche pensado por y para ellas. Porque han sido las propias editoras y lectoras de la revista 'Cosmopolitan' las que han colaborado en el desarrollo del Mii by Cosmopolitan, que llegará al mercado a comienzos del año próximo.

Este modelo estará disponible en dos colores exteriores, Violetto y Candy White y pla-

gado de detalles que le dan un toque femenino y elegante. Por ejemplo, los retrovisores Bismuth en tono champagne en el exterior. Un acabado que se traslada al interior y que podemos ver en las salidas de aire o las costuras. Estará disponible con un motor 1.0 de tres cilindros, con 65 ó 75 caballos de potencia. También habrá una variante 1.0 de GNC y 68 caballos.



Estará disponible en dos colores y contará con numerosos detalles para darle ese toque femenino que demandaban las editoras y lectoras de 'Cosmopolitan'.

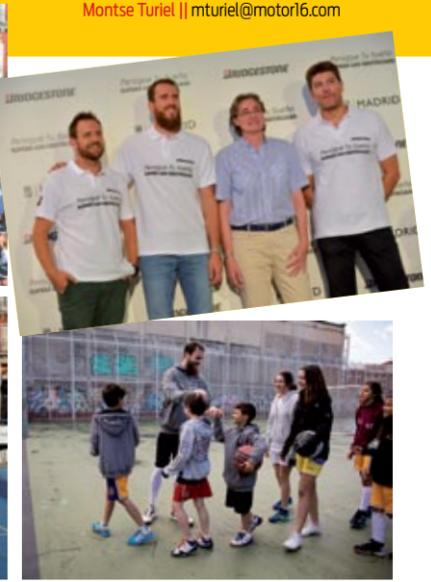


+ en www.superalobstaculos.es

UN RETO DE BRIDGESTONE SUEÑOS QUE SE CUMPLEN

Bridgestone quiere hacer realidad los sueños de sus seguidores. Por eso, ha puesto en marcha el reto '#SuperaLosObstáculos', en el que invita a sus fans a contar su historia, su sueño, para hacer que se cumpla. Para elegir las historias ganadoras contará con la ayuda de tres embajadores de excepción: el jugador de baloncesto

Sergio Rodríguez, el triatleta Javier Gómez Noya y la levantadora de pesas Lidia Valentín. Y, para motivar a todos los que estén persiguiendo su sueño, 'El Chacho' cumplió hace unos días el de 200 chavales aficionados al baloncesto, que pudieron conocer a su ídolo gracias a la marca de neumáticos.



Bridgestone reunió a 200 chavales con su ídolo, Sergio Rodríguez, 'El Chacho'.

BP Ultimate informa

Los carburantes con tecnología Active desarrollada por BP elimina la suciedad del motor y la combate en dos frentes: por un lado, las moléculas ACTIVE se adhieren a la suciedad y la eliminan de los componentes esenciales del motor; y, por otro, se fijan a las superficies metálicas limpias de los motores formando una capa protectora que impide que la suciedad se pegue al metal. El resultado es que estos carburantes permiten recorrer hasta 56 kilómetros* más por depósito.



(*) En el caso de BP Ultimate Diésel con tecnología Active.

CON WILLIAMS EN 2017 PODRÍA CORRER EL CANADIENSE LANCE STROLL, TODAVÍA MENOR DE EDAD Y QUE VIENE DE GANAR CASI TODO



VERSTAPPEN



SAINZ



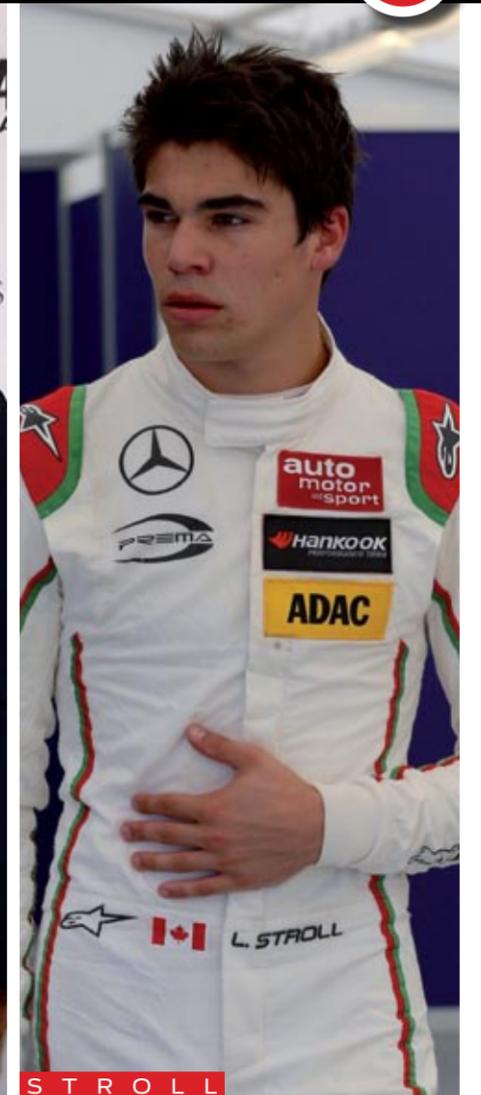
VANDOORNE



OCON



WEHRLEIN



STROLL

Los jóvenes herederos

A la Fórmula 1 está llegando una generación de pilotos con enorme talento, y precocidad, con el apoyo de grandes estructuras deportivas y empresariales como denominador común. Son los herederos de las estrellas actuales, y los campeones del mundo de la próxima década.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Hay una nueva generación que llega que es diferente. Hubo un tiempo en que el dinero facilitaba el cami-

no hacia la Fórmula 1, pero ahora parece distinto, y no sólo es Red Bull quien tiene un programa junior». Toto Wolff señalaba recientemente uno de los factores

que están marcando la Fórmula 1 actual: la llegada de una generación de grandes y jóvenes talentos formados y nutridos en el seno de organizaciones como la del

fabricante de bebidas, pero también en McLaren o Mercedes-Benz. «Creo que en un próximo futuro tendremos un grupo de pilotos que serán excepcionales».

En estos dos últimos años están aterrizando. El próximo lo hará Stoffel Vandoorne en McLaren, y posiblemente Lance Stroll en Williams. En 2015 y a lo largo de esta temporada lo han hecho Carlos Sainz, Max Verstappen, Pascal Wehrlein y Esteban Ocon. Charles Leclerc y Pierre Gasly comienzan a llamar a la puerta en el futuro. Son la mejor selección natural de entre los mayores talentos de los últimos años.

La llegada de Max Verstappen cambió todos los parámetros de la Fórmula

1 en este sentido. Inmersos en la más intensa profesionalidad desde su infancia, la edad media de estos talentos se ha reducido espectacularmente. Con una gran y exitosa experiencia en el mundo de los karts, tutelado por su padre Jos, el joven holandés pasó directamente de la Fórmula 3 –su primer año en monoplazas– a la Fórmula 1. En año y medio ya había ganado un gran premio con el equipo principal. Pocos hay que no vean en el holandés a un futuro campeón del mundo. Su historia ya es bien conocida, y ha contribuido a cambiar percepciones.

El duelo con Carlos Sainz en Toro Rosso puso en evidencia que el español tampoco anda falto de talento.

Con solo veintidós años, incluso su edad parece excesiva en comparación con la del holandés. Con más tiempo en monoplazas, Sainz está mostrando esta temporada velocidad, pero también madurez. Que Red Bull le hubiera renovado a mitad de año para 2017 fue una decisión inusual para los parámetros del fabricante de bebidas, que quiere asegurarse su presencia en el equipo italiano para lograr una buena cosecha de puntos para Toro Rosso, así como un 'banquillo' con garantías en caso de que Ricciardo o Verstappen sufran algún problema el próximo año.

Otra de las grandes sensaciones de cara al futuro es el próximo piloto de McLaren,

Stoffel Vandoorne. «Siempre ha sido inteligente, pero a esta inteligencia ha unido recientemente un nivel de sabiduría inusual en alguien tan joven. Y físicamente está tan en forma como cualquier piloto de monoplazas de cualquier campeonato del mundo, incluyendo la Fórmula 1». Cuando Ron Dennis habla así de un piloto, habrá que escuchar.

Desde 2013 Vandoorne ha formado parte de McLaren. El equipo británico se apresuró a atrapar a un piloto de palmarés deslumbrante. Ganó cuatro campeonatos de karting que le valieron el apoyo crucial de la Federación belga. Fórmula 1.6, Fórmula 2.0... Los títulos se acumulaban en la primera participación de ca-

da campeonato. Con los premios de un año, competía al siguiente. En 2013 quedó subcampeón de las World Series, por detrás de Kevin Magnussen. Cómo lo verían en McLaren que aquel mismo año le ficharon a pesar de contar ya en sus filas con el danés en el 'McLaren's Young Driver Programme'. La posterior salida de Magnussen de McLaren estuvo también marcada por la presencia de uno de los mejores talentos de los últimos años en los escalones inferiores de la Fórmula 1.

En 2014 fue subcampeón en GP2, en parte porque fue su primera temporada con neumáticos Pirelli. No extrañaba por tanto que en 2015 ganara el título con 85 puntos de ventaja sobre el se-



VERSTAPPEN HA AYUDADO A VARIAR LOS PARÁMETROS DE LA F-1: LA EDAD MEDIA DE LOS TALENTOS HA BAJADO ESPECTACULARMENTE



VERSTAPPEN



SAINZ



VANDOORNE



OCON



WEHRLEIN



STROLL

gundo, el mayor margen en la historia del campeonato, y con siete victorias. Para mantenerle activo y en forma, McLaren y Honda le financian esta temporada su participación en la Super Fórmula nipona, donde también ha conseguido ganar este año. Precisamente de allí salió volando para debutar precipitadamente en Dubai, en sustitución de Fernando Alonso, y batió a Jenson Button, logrando un punto para el equipo. «El futuro de McLaren se llama Vandoorne», nos pronosticaba el español este año.

Wolff también barre para casa, porque algunos de estos jóvenes talentos recién llegados a la Fórmula 1 son gestionados por el austríaco. Pero han sido elegidos por su enorme potencial, que han confirmado totalmente en las categorías inferiores de manera espectacular. Uno de ellos es el piloto Pascal Wehrlein, cedido de momento por Mercedes-Benz al equipo Manor.

Con 19 años, se convirtió en el ganador más joven de una carrera en la historia del DTM. Antes había ganado el ADAC Formel Masters ale-

mán (2011), y fue segundo tras Dani Juncadella en la Fórmula 3 un año después. Al día siguiente de lograr su victoria en el DTM fue nominado como piloto reserva del equipo de Fórmula 1. En 2015 confirmó las perspectivas y también fue el campeón más joven de un certamen extremadamente complejo, de gran igualdad, y repleto tanto de jóvenes talentos como de grandes veteranos.

Wehrlein ha ido ganando en competitividad a medida que subía la escalera hacia la Fórmula 1, y forma parte

del plan del fabricante alemán para curtirle y hacerle ganar experiencia para ese día en el que Hamilton o Rosberg abandonen el equipo principal. Los planes de progresión de Manor para los próximos años, de tener éxito, permitirían brillar más a Wehrlein, quien presume de una rápida capacidad de aprendizaje como una de sus mayores virtudes. Su trayectoria deportiva así lo confirma.

Esteban Ocon es el recién llegado a la Fórmula 1, también en Manor, e igualmente bajo la tutela de Mercedes y



▲ Caras nuevas junto a pilotos consolidados como Rosberg y otros que ya preparan su marcha, como Massa.

Toto Wolff. El piloto francés también atesora un singular talento, aunque su nombre no haya sonado con la misma fuerza que otros. Con algún año más de experiencia en monoplazas que Verstappen, fue Ocon quien batió al holandés en su pelea de la Fórmula 3, con una gran cosecha de poles y nueve victorias que le permitieron asegurar el título con varias carreras de antelación. También lo logró en su primera participación, aunque fuera Verstappen el 'cazado' a mitad de temporada por Red Bull. Sin embargo, ya en la

SAINZ PODRÍA ACABAR EN RENAULT... SI RED BULL LO CEDE



VERSTAPPEN



SAINZ



VANDOORNE



OCON



WEHRLEIN



STROLL

órbita de Mercedes, también ganaba el título de la GP3 la pasada temporada en su primer y único año en la categoría.

Ocon tomaba parte ya como tercer piloto de Renault en varias sesiones de entrenamientos libres, y participa ahora en las últimas carreras de la temporada tras la salida del indonesio Rio Haryanto de Manor. Hoy es uno de los principales candidatos para formar parte

del equipo francés a tiempo completo, y su nombre suena con fuerza junto al de Carlos Sainz. Con ambiciosos planes de futuro hasta el 2020, en Renault están buscando a sus líderes del futuro. No parece que Red Bull esté por la labor de ceder a Sainz, pero quizás dos de las grandes promesas actuales podrían acabar enroladas en su equipo oficial a partir de 2017.

Aun que no confirmado

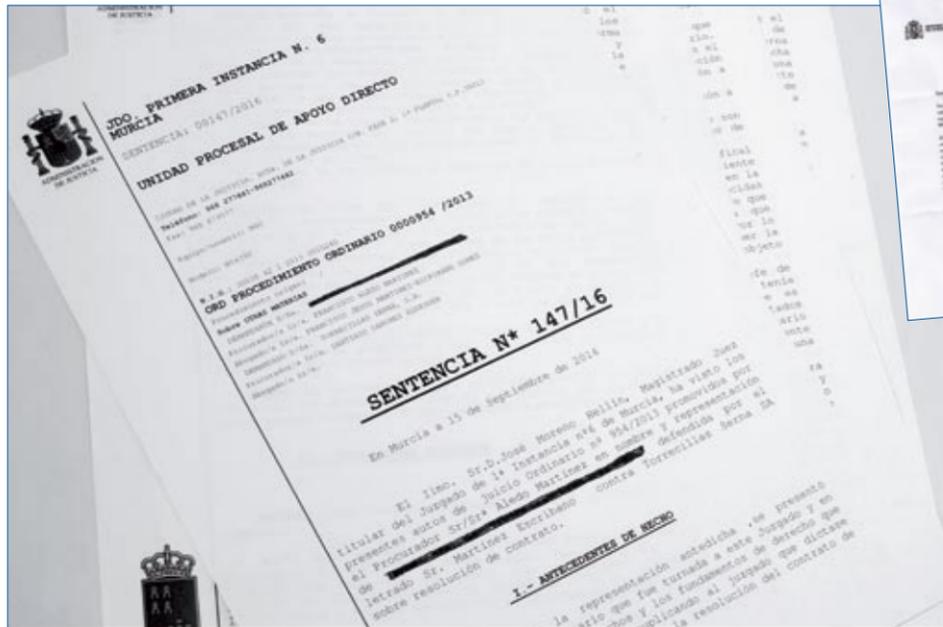
todavía, parece que otro joven habrá cumplido los dieciocho años cuando debute el próximo año en Williams: el canadiense Lance Stroll. Todavía menor de edad, es líder de la Fórmula 3 y más que probable campeón antes de que termine el campeonato. Hijo del multimillonario Lawrence Stroll, un magnate de la industria textil, este se propuso llevar a su hijo a la Fórmula 1 sin reparar en gastos. Para ello,

consiguió su presencia en la Ferrari Driver Academy desde los diez años, y fue tutelado por Luca Badoer. El joven Stroll ganó en 2014 la F4 italiana, en 2015 conquistó las Toyota Racing Series y quedó quinto en la F3 Europea el pasado año. Algunos que han trabajado con él dicen que su nivel de madurez personal y su preparación superan a la del propio Verstappen.

La actual Fórmula 1 cuenta con una serie de estrellas consagradas de inmenso talento. Fernando Alonso, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel, Nico Rosberg... Incluso Daniel Ricciardo, aunque todavía no haya cuajado en títulos su talento. Pero por detrás está reuniendo en la Fórmula 1 una de las mejores cosechas de las últimas décadas, fruto de la evolución que ha vivido el automovilismo de élite: Verstappen, Sainz, Vandoorne, Ocon Wehrlein, Stroll... Serán sus herederos, y los próximos campeones del mundo del futuro.



▲ Verstappen ya sabe lo que es ganar una carrera de Fórmula 1. Y pocos dudan de que llegará a ser campeón.



◀ El juez condena a Porsche a devolver el dinero al comprador. La DGT llegó a mandarle una carta avisando de que el problema de su 911 afectaba a la seguridad.

rar cuatro años para que el juez dictase sentencia. Una sentencia favorable para el propietario del Porsche en la que el juez se ha pronunciado de una forma tajante, y sin dejar ni un solo cabo suelto. En esta lucha de David contra Goliath, el juez en su fallo sentencia: «debo estimar y estimo la demanda y debo declarar y declaro la nulidad del contrato de fecha 31-07-2012 suscrito entre las partes y que tenía por objeto un Porsche con número de bastidor x, debiendo la parte demandada proceder a la devolución al demandante de la cantidad de 123.500 euros más los intereses legales y pasando el vehículo a ser propiedad de la demandada. Se condena a costas a la demandada». Porsche tiene 20 días para recurrir.

No obstante, y mucho antes de la sentencia –en 2013, después de desencantarse con la marca y el modelo por el engaño, y con el trato posterior–, el frustrado propietario del coche firmó ante notario un escrito en el que comunicaba su decisión irrevocable de donar el contenido de la resolución judicial en cualquiera de sus formas a favor de la Organización no Gubernamental CRUVI, para que lo obtenido sea destinado a los proyectos que vienen gestionando: en Bolivia un orfanato para niños abandonados ‘Centro Hogar Virgen de la Esperanza’, y otro en una aldea de África para luchar contra el hambre.

El dinero del 911 Carrera, para una ONG

El juez ha dictado sentencia y Porsche ha perdido el juicio por la demanda de un usuario que se sintió estafado al comprar un Porsche 911 Carrera. Este se entregó nuevo, pero con defectos de fábrica que tardaron en solucionarse cerca de dos meses. Si no hay recurso, el demandante entregará los 123.500 euros del coche a una ONG.

Motor 16 | motor16@motor16.com

Hace cuatro años que un lector de Motor 16 tiene su Porsche 911 Carrera aparcado en el concesionario sin poder moverlo. El comercial que se lo vendió no le avisó hasta que hubo cobrado el coche de que a su impecable 911 había que someterle a una revisión en base a la ‘Campaña WC25’ de Porsche. Una revisión que, según el taller de la marca, no revestía mucha importancia ya que sólo tardarían 6 horas en realizarla, pero que finalmente obligó a desmontar

buena parte del frontal del coche, incluidos faros, paragolpes... Y obligó a emplear cerca de dos meses para su consecución. Y no es de extrañar, ya que la ‘Campaña WC25’, que se describe en el manual de servicio postventa del fabricante alemán ocupando nada menos que 31 folios, consiste en subsanar defectos de fabricación y sellar 20 puntos por donde puede entrar agua dentro del vehículo y provocar corrosiones en la carrocería. Ante tan anómala situación, viendo que había comprado un coche defectuoso, y des-

pués de intentar llegar a un acuerdo con el concesionario sin éxito –incluso ofreciéndose a comprar un modelo superior poniendo la diferencia de dinero–, el propietario del 911 Carrera se negó a retirar de la concesión un deportivo que, visto lo visto, no le ofrecía ninguna garantía. Antes de interponer una demanda judicial contra el concesionario de Porsche en Murcia, el propietario del coche intentó ponerse en contacto con la central de Porsche en Alemania, pero sin resultados convincentes. Y ha tenido que espe-



▶ La llamada ‘Campaña WC25’ de Porsche obligó al concesionario a desmontar buena parte del vehículo para solucionar los problemas de estanqueidad.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en... Motor16.tv Motor16

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

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest

Matriculaciones en Europa

AGOSTO RECUPERA EL PARÓN DE JULIO

Tras el pequeño descalabro de julio (-1,4 %) el mercado europeo vuelve a subir en agosto y acumula 34 meses de incremento, que serían consecutivos obviando la caída de julio. Como se puede comprobar en el cuadro, en los mercados de la Europa de los 28 se matricularon 819.126 unidades, que suponen un 10 por ciento más sobre ese mes de 2015, incremento que se queda en el 9,5 por ciento al incluir los países de la Efta (Islandia, Noruega y Suiza), con los que hay cambios en el ‘top ten’ de marcas, pues Ford supera a Opel por 119 unidades y Mercedes sobrepasa a Renault por 1.062 coches. Son datos de la asociación europea de fabricantes (Acea) en los que aparecen invariables los grupos que más vendieron en agosto en el Viejo Continente, con o sin Efta. Una lista en la que Volkswagen se mantiene como líder indiscutible en la UE (212.004 unidades y +6,9 %), con Renault

(78.075 y +14,4 %), PSA (74.635 y +3 %), Daimler (55.013 y +18 %) y BMW (53.983 y 6,7 %) completando las cinco primeras plazas. En el acumulado, el grupo Volkswagen sigue primero (2.342.196 unidades y +2,9 %), pero el segundo es PSA (998.565 y +3,7%), por delante de Renault (990.794 y +12,2 %), Ford (689.187 y +5,2 %) y FCA (667.649 y +15,9 %). En cuanto a las preferencias de los compradores en los cinco grandes mercados, los datos de la consultora Jato mantienen al VW Golf dominando el ranking, con 20.722 unidades, a pesar de la caída del 5 % sobre agosto del 2015. Al superventas alemán le siguen en agosto Ford Fiesta (10.683), Peugeot 208 (9.787), Opel Corsa (9.721) y VW Tiguan (9.687). El sexto modelo más vendido es el VW Polo (9.555) y la séptima plaza la ocupa el Dacia Sandero (8.757), que presenta una subida mensual del 46,4 %, sólo superada por el +74% del VW Tiguan.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Agosto	%16/15	Enero/Agosto	%16/15
VW	212.004	6,9	2.342.196	2,9
OPEL	119.000	5,2	661.307	7,3
FORD	119.000	5,2	689.187	5,2
RENAULT	78.075	14,4	707.374	12,9
MERCEDES	53.983	6,7	523.244	14,6
AUDI	45.030	7,2	539.699	8,7
BMW	43.856	3,6	508.049	11,9
PEUGEOT	43.736	6,5	578.544	5,0
SKODA	39.882	3,9	420.940	6,5
TOYOTA	34.847	17,7	379.004	7,4

LOS MAYORES MERCADOS

	Agosto	%16/15	Enero/Agosto	%16/15
ALEMANIA	245.076	8,3	2.257.781	5,7
FRANCIA	98.211	6,7	1.333.630	6,1
REINO UNIDO	81.640	3,3	1.680.799	2,8
ITALIA	71.576	20,1	1.251.806	17,4
ESPAÑA	64.089	14,6	794.629	11,3
BÉLGICA	38.655	23,7	382.634	7,5
POLONIA	28.323	20,2	270.313	17,0
EU28	819.126	10,0	9.787.760	8,1
EFTA	36.340	-1,5	322.971	-0,8
EU28 + EFTA	855.466	9,5	10.110.731	7,8

Seat compensa la reestructuración de la gama

Un Ateca superior sin sobrecoste

La eliminación temporal de los Ateca 2.0 TDI de 150 CV con tracción delantera de la gama del modelo que acaba de comercializarse no dejará sin el primer SUV de Seat a los clientes con el pedido de esa versión forma-

lizado. La marca española ha encontrado la solución sustituyendo el coche solicitado por uno con tracción integral, que se entregará sin coste adicional. Además, los que eligieron esa motorización con cambio automático de doble embrague DSG, que también se ha eliminado de la oferta inicial, van a disponer de la versión 2.0 TDI de 190 caballos con DSG y tracción total. Dos cambios valorados en 2.700 y 7.000 euros, respectivamente, que son la solución a la necesidad de equilibrar la producción.



Buena solución

CITROËN El nuevo C3, ya en España

Con 13 opciones para elegir se inicia el lanzamiento en España del nuevo C3, el renovado utilitario francés que ofrece Airbump para la protección de las puertas y enormes posibilidades de personalización, con 36 posibles combinaciones de colores de carrocería y techo. También cuenta con el innovador sistema de grabación de imágenes, que se ofrece con la Connected CAM –la cámara digital que graba lo que sucede delante del vehículo–, y desde el nivel básico Live cuenta con elementos como ESP, ABS con ayuda a la frenada de urgencia y repartidor electrónico de frenada, 6 airbag,

detector de presión de neumáticos, alerta de cambio involuntario de carril, reconocimiento del límite de velocidad...

36 combinaciones de carrocería



PRECIOS	
PureTech 68 LIVE	11.750 €
PureTech 68 FEEL	12.850 €
PureTech 82 FEEL	13.500 €
PureTech 82 SHINE	15.950 €
PureTech 82 105g BUSINESS	15.150 €
PureTech 110 S&S FEEL	14.900 €
PureTech 110 S&S SHINE	17.350 €
BlueHDi 75 S&S LIVE	14.000 €
BlueHDi 75 S&S FEEL	15.100 €
BlueHDi 75 S&S SHINE	17.550 €
BlueHDi 75 S&S 83g BUSINESS	16.750 €
BlueHDi 100 S&S FEEL	16.000 €
BlueHDi 100 S&S SHINE	18.450 €

Citroën

C4 Picasso y Grand C4 Picasso, mejor y más baratos

Pequeños cambios estéticos y gran despliegue en tecnología y conectividad centran la actualización realizada a los C4 Picasso y Grand C4 Picasso, en la que también se apuesta por el confort y la personalización. Todo ello con unos precios que bajan entre 800 y 1.000 euros las tarifas de la gama anterior, lo que permite, si se utiliza la financiera de la marca, disfrutar de un C4 Picasso con

motor de gasolina Puretech 1.2 de 110 caballos y acabado Live por 17.700 euros. Con cuatro ambientes personalizables para elegir, esta nueva generación incorpora elementos como el portón eléctrico manos libres –se abre pasando el pie por debajo del paragolpes trasero– y el navegador 3D Citroën Connect Radio o el Citroën Connect NAV, que ofrece información del tráfico en tiempo real y cuenta con nuevas funciones de conectividad. También en seguridad el líder de ventas entre los vehículos monovolumen compactos, que se fabrica en Vigo, se convierte en referencia de su segmento con la llegada de equipamientos de serie o en opción como el reconocimiento

5 y 7 plazas muy seguras



Fiat El Panda se moderniza

Equipamiento y precio son las bazas del renovado modelo italiano, que para seguir triunfando entre los utilitarios mantiene funcionalidad, sencillez y personalidad, la mezcla que lo convirtió en superventas y en uno de los modelos más populares del mundo. Tres variantes de carrocería (urbano, 4x4 y Cross) conforman la gama del nuevo Fiat Panda, que se pue-

de configurar a medida, estrena dos colores de carrocería y dos modelos de llantas, y cuenta con mejores materiales y nuevos diseños en el interior, aprovechado al máximo en este coche de dimensiones compactas. Con espacio para cinco ocupantes y el maletero más grande de su segmento –225 litros ampliables a 870–, ofrece diferentes configuraciones de asientos y un equipamiento que destaca desde el acabado más básico. En la oferta mecánica, la marca italiana incluye combustibles alternativos, con la inclusión de una variante de GLP para el 1.2 de 69 caballos o la versión metano y gasolina con 80 caballos de potencia del 0.9 bicilíndrico.

PRECIOS

	PVP	Con Promoción
Pop 1.2 8V 69 CV	10.755 euros	5.440 euros
Easy 1.2 8V 69 CV	11.755 euros	6.290 euros
Lounge 1.2 8V 69 CV	12.655 euros	7.060 euros
Lounge 0.9 85 CV Twinair	14.205 euros	8.390 euros
Lounge 1.3 Multijet 95 CV	15.605 euros	9.590 euros
4x4 0.9 85 CV Twinair	17.505 euros	11.200 euros
4x4 1.3 Multijet 95 CV	18.905 euros	12.400 euros
Cross 0.9 90 CV Twinair	19.755 euros	13.130 euros
Cross 1.3 Multijet 95 CV	20.905 euros	14.200 euros

Con grandes descuentos



Con 2.300 € de descuento hasta el 31 de octubre y otros 1.500 € si financias

Suzuki A la venta el renovado SX4 S-Cross

Con un aspecto SUV más evidente se inicia la comercialización del crossover japonés que llega acompañado de una importante rebaja del precio oficial, dado que a los 2.300 euros de campaña de lanzamiento se unen otros 1.500 € por financiación, lo que permite acceder por 15.435 euros al SX4 S-Cross 1.0 DITC GL 2WD, la versión más asequible, y coloca en 21.135 € el precio de salida de la tracción total: versión 1.6 DDIS GLE 4WD. La renovación estética, que se centra en el frontal y la vista lateral, con faros LED, parrilla más llamativa, nuevo paragolpes, un morro más alto y menos afilado y una altura libre al suelo más ge-



PRECIOS

1.0 DITC GL 2WD	19.235 €
1.0 DITC GLE 2WD	21.135 €
1.4 DITC GLX 2WD	24.885 €
1.4 DITC GLX 2WD 6AT	26.385 €
1.4 DITC GLX 4WD	26.685 €
1.6 DDIS GLE 2WD	23.135 €
1.6 DDIS GLX 2WD	25.685 €
1.6 DDIS GLE 4WD	24.935 €
1.6 DDIS GLX 4WD	27.485 €
1.6 DDIS 6TCS GLX 4WD	28.985 €

nerosa, se completa con cuatro colores nuevos de carrocería y diseños de llantas inéditos. Los cambios se complementan con los nuevos motores BoosterJet de gasolina, con turbo e inyección directa, combinados con tracción total y tracción delantera, y cambio manual o automático de seis marchas. Llegan con 5 años de garantía y en su dotación destaca el control de velocidad adaptativo ACC integrado en el sistema de radar de ayuda a la frenada.

PRECIOS

	C4 Picasso	Grand C4 Picasso
PureTech 110 S&S 6v LIVE	22.900 €	
PureTech 130 S&S 6v LIVE	23.600 €	25.100 €
PureTech 130 S&S EAT6 LIVE	24.950 €	26.450 €
PureTech 130 S&S 6v FEEL	25.300 €	26.800 €
PureTech 130 S&S EAT6 FEEL	26.650 €	28.150 €
PureTech 130 S&S SHINE	26.900 €	28.400 €
PureTech 130 S&S EAT6 SHINE	28.250 €	29.750 €
THP 165 S&S EAT6 SHINE	29.600 €	31.100 €
BlueHdi 100 S&S LIVE	24.600 €	26.100 €
BlueHdi 120 S&S LIVE	25.600 €	27.100 €
BlueHdi 120 S&S EAT6 LIVE	26.950 €	28.450 €
BlueHdi 100 S&S 6v FEEL	26.300 €	27.800 €
BlueHdi 120 S&S 6v FEEL	27.300 €	28.800 €
BlueHdi 120 S&S EAT6 FEEL	28.650 €	30.150 €
BlueHdi 150 S&S 6v FEEL	28.800 €	30.300 €
BlueHdi 150 S&S EAT6 FEEL	30.150 €	31.650 €
BlueHdi 120 6v SHINE	28.900 €	30.400 €
BlueHdi 120 EAT6 SHINE	30.250 €	31.750 €
BlueHdi 150 6v SHINE	30.400 €	31.900 €
BlueHdi 150 EAT6 SHINE	31.750 €	33.250 €

del límite de velocidad, el aviso de cambio involuntario de carril, la vigilancia activa del ángulo muerto, el Active Safety Brake o el control de la atención del conductor y el de descanso recomendado.

Opel

Llega el Mokka con X de excitante

El Mokka inaugura la marca que denominará los futuros SUV de Opel, una X sinónimo del carácter excitante que la marca alemana imprime a la segunda generación de un modelo que sigue ofreciendo la tracción total inteligente, que analiza automáticamente las necesidades de tracción y es capaz de repartir al 50 por ciento la fuerza entre los dos ejes; además de disponer de un sistema de descenso de pendientes o un dispositivo de arranque en cuesta.

Asimismo, ofrece de serie en toda la gama el sistema OnStar, que mantiene la conexión a un centro de control donde se atiende al conductor en su idioma cuando necesita ayuda, información o la intervención de los servicios de emergencia. A eso se añade una larga lista de sistemas de ayuda a la conducción y de seguridad, como la revolucionaria iluminación adaptativa AFL con faros LED, la cámara frontal de seguridad Opel Eye mejorada, el Reconocimiento de Señales de Tráfico, el indicador de Distancia de Seguridad, la Alerta de Colisión Frontal, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril...

Cuatro acabados, cuatro motores –incluida una variante GLP– y tracción delantera o total integran la gama del nuevo Mokka en España, oferta que se complementa con el cambio automático en opción para algunas versiones: supone entre 1.217 y 1.515 euros más, dependiendo del motor y del acabado al que vaya asociado.

PRECIOS

1.4 Turbo 4x2 S&S 140 CV Selective	21.837 €
1.4 Turbo 4x2 S&S 140 CV Excellence	24.303 €
1.4 Turbo 4x2 S&S 140 CV Color Edition	24.402 €
1.4 Turbo 4x4 S&S 140 CV Excellence	26.863 €
1.4 Turbo 4x2 GLP 140 CV Selective	24.313 €
1.6 CDTI 4x2 S/S 110 CV Business	23.731 €
1.6 CDTI 4x2 S/S 136 CV Selective	23.651 €
1.6 CDTI 4x2 S/S 136 CV Excellence	25.621 €
1.6 CDTI 4x2 S/S 136 CV Color Edition	25.721 €
1.6 CDTI 4x4 S/S 136 CV Selective	26.195 €
1.6 CDTI 4x4 S/S 136 CV Excellence	28.183 €



Cuatro acabados, cuatro motores y tracción delantera o tracción total

AUDI

DISPONIBLE YA EL R8 SPYDER

El R8 descapotable ya está a disposición de los compradores españoles que deseen disfrutar de este exclusivo modelo, que cuesta 209.420 euros. Es el precio del nuevo R8 Spyder V10, que impulsado por el FSI de 5.2 litros cuenta con 540 caballos para alcanzar los 318 km/h y pasar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Se ensambla a mano en 'Audi Böllinger Höfe', la planta próxima a Neckarsulm, y consume un 10 por ciento menos que la generación anterior.



Por 89.100 €

ALFA ROMEO Cambio ZF de 8 marchas para el Giulia QV

La nueva berlina deportiva italiana ya está disponible con la transmisión automática de 8 velocidades desarrollada por ZF, con la que ha batido el récord del circuito alemán de Nürburgring en su clase. Combinado con esa transmisión, el V6 Biturbo de 510 caballos de potencia que impulsa al Giulia Quadrifoglio permite alcanzar los 307 km/h de velocidad máxima a este modelo de tracción trasera, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segun-

dos. Además, la calibración de ZF permite realizar los cambios de marcha en 150 milisegundos en el modo 'Race', y se adapta a las variantes que se pueden elegir en el modo DNA para mejorar las condiciones de uso en todas las situaciones, incluido en ciudad, mejorando las cifras de consumo de combustible y las emisiones de CO2 de la versión manual. Las levas de cambio de aluminio, ancladas a la columna de dirección, son de serie. El precio del Giulia Quadrifoglio con la transmisión automática de 8 velocidades parte de 89.100 euros, y a la gama llega el techo panorámico de cristal oscurecido, que cuesta 1.700 euros y esta disponible para los acabados Giulia y Super.

Disponibles por 29.000 €



Toyota C-HR 'Launch Edition' Las 200 unidades más exclusivas

La marca japonesa celebra el lanzamiento en España del nuevo C-HR con una edición cargada de equipamiento y detalles exclusivos, como llantas negras y una placa numerada. Son 200 unidades que se comercializarán por 29.000 euros y gozan del 'Pay per Drive', la financiación de pago por uso de Toyota España

que permite disfrutar de este crossover de mecánica híbrida por 48 cuotas de 275 euros, más una entrada de 6.761 euros y un valor futuro garantizado de 14.182 euros. El C-HR 'Launch Edition' estará expuesto en Madrid hasta el 30 de noviembre en Platea, el centro comercial ubicado junto a la Plaza de Colón (C/ Goya, 5).



DEALERBEST

Nuestro equipo comercial

Queremos que conozcas a las personas en dealerBest que te van a presentar nuestros servicios, para que sepas a quién acudir según tu perfil de organización. ¡Háblales de tus proyectos y de tus necesidades!



Formación. Ha sido emprendedora, en áreas de Desarrollo, Formación y Coaching, tanto en el área educativa como en el de empresa. Es una persona proactiva, con habilidades en comunicación, empática, optimista y motivadora. Organizada, con capacidad de establecer relaciones interpersonales de confianza, analítica, flexible y con gran compromiso tanto con las personas como con las organizaciones.

Como responsable de ventas para Marcas en dealerBest, estoy especializada en las áreas de Wellness, Coaching y Selección de Personal, siendo responsable de la captación de necesidades formativas en las organizaciones, desarrollando productos y también realizando acciones enfocadas en el área del bienestar y desarrollo tanto del empleado como de los equipos que integran las organizaciones. Como especialistas en el sector de la automoción, en dealerBest también soy responsable de la

SARA MARTOS
Responsable Comercial Marcas.

Coach ejecutivo profesional, Universidad Autónoma de Madrid. Diplomatura en Relaciones Laborales, Universidad de Valladolid. Como Técnico de RRHH y Coach Ejecutivo por AECOP ha desarrollado su carrera profesional durante más de 14 años en departamentos de RRHH, Selección y

selección de perfiles a nuestros clientes, proporcionándoles los mejores profesionales para sus organizaciones.

Me encanta la individualidad de las personas, descubrirlas y disfrutarlas. La familia, los amigos y las escapadas a mi tierra castellana son el motor de mis energías. Pertenezco al grupo de gente que quiere lo que hace, así es la gente dealerBest, por eso nuestro objetivo no es la 'venta', sino proporcionar a nuestros clientes soluciones a sus necesidades, apoyándoles en el desarrollo tanto de sus organizaciones como de sus equipos a través de nuestros servicios.

Puedes contactar conmigo vía sara.martos@dealerbest.com



GUILLERMO DÍAZ
Responsable Comercial Marcas.

Doble Grado en Derecho y Economía, Universidad Carlos III de Madrid.

Como parte de este gran proyecto, intento aportar un enfoque versátil, dinámico y activo a los servicios y actividades que desarrollamos. Comencé en el negocio del automóvil lidiando con los impuestos estatales y municipales derivados de las matriculaciones, además de los trámites de Registro de Bienes Muebles. Después, me incorporé a dealerBest creando servicios de valor para concesionarios; en concreto, nuestras campañas de ahorros en IVTM, Facility Services y Concesionario Verde.

Ahora, como responsable de las relaciones con fabricantes, adapto

nuestros servicios a sus necesidades y demandas, al tiempo que trato de entablar relaciones cercanas y de confianza que faciliten todo este proceso. El resultado: soluciones eficaces, sencillas y directas en proyectos de todo tipo.

Sin embargo, el mérito no solo es mío, sino también de nuestra organización. La alineación de objetivos entre todos los actores del mercado, la visión global del negocio y las actuaciones concretas y productivas son sello dealerBest. Conceptos como 'fresh people', 'de 9 a 2', nuestra atmósfera de trabajo (y oficinas), nuestra forma de trabajar mientras vivimos y la gran variedad de proyectos que concretamos hace que seamos personas que quieren lo que hacen.

Como persona, disfruto de la música, los viajes, mi moto, mi familia y amigos, y el otro amor de mi vida, el balonmano, al que dedico casi tanto tiempo como a mi trabajo. Intento siempre cruzar experiencias y aprendizaje de todos estos ámbitos. Aunque he formado parte del equipo de eventos como los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Londres en 2012 o los Juegos de la Commonwealth de Glasgow en 2014, soy un tipo de poco equipaje.

Puedes contactar conmigo vía guillermo.diaz@dealerbest.com



MAITE RODRÍGUEZ
Responsable Comercial Concesionarios y Asociaciones

Licenciatura en Administración y Dirección de Empresas, Universidad Complutense de Madrid.

Toda mi trayectoria profesional está vinculada al sector del automóvil, en concreto en el área comercial donde he desarrollado mi experiencia profesional entre vehículos en compañías de renting y concesionarios de automóviles, aportándoles soluciones en el área de gestión de flotas.

En dealerBest genero y desarrollo la actividad comercial en nuestras distintas áreas de negocio, liderando las relaciones con los Concesionarios, Asociaciones de Concesionarios, Compañías de Renting y Empresas en general. Las relaciones de confianza que se generan en todas nuestras acciones comerciales aportan, como valor añadido, la búsqueda de soluciones a las necesidades de nuestros clientes, acompañándoles en la búsqueda de la excelencia en su servicio.

En el área formativa dealerBest es Entidad organizadora de la Fundación Tripartita. En este sentido me responsabilizo de la organización y gestión de los fondos que obtienen nuestros clientes a través de sus bonificaciones de la Seguridad Social. En dealerBest, conscientes de la importancia que tiene hoy en día la formación continua, diseñamos, organizamos e impartimos formaciones para el desarrollo profesional y personal de los empleados.

He encontrado mi lugar en el sector, rodeada de un gran equipo de profesionales, donde todas las opiniones cuentan, embarcados todos juntos en el desarrollo de nuevos proyectos, dando apoyo y aportando soluciones a nuestros clientes. El ambiente de trabajo es fantástico, todos somos únicos y diferentes.

Tengo la suerte de que me encanta mi trabajo y su dinamismo, soy muy activa, entusiasta, creativa y comunicativa. Pero además tengo tiempo de disfrutar de mi tiempo libre, disfrutar de mis salidas a correr por mi Sierra Madrileña, la lectura y viajar cuando es posible descubriendo nuevas culturas.

Puedes contactar conmigo vía maite.rodriguez@dealerbest.com

CEA

CURSOS CONTRA LA AMAXOFOBIA

La Fundación Cea programa nuevos cursos para ayudar a superar su miedo a conducir a los afectados de amaxofobia, afección que sufre 1 de cada 5 conductores según la encuesta realizada por Wazypark. Esos cursos terapéuticos, subvencionados por la Dirección General de Tráfico, se efectuarán en jornada de mañana o tarde en Madrid y Sevilla a lo largo del mes de octubre. Para conseguir plaza hay que ponerse en contacto con la Fundación Cea en el 91 557 68 52 o fundacioncea@fundacioncea.es.

PEUGEOT

ESTRENAR COCHE ESTÁ AL DÍA

Aprovechar las ventajas de Peugeot Easy permite cambiar de coche con asiduidad y en condiciones ventajosas, se trate de Easy Renting o Easy Credit. El primero de los programas de la marca del león está dirigido a los particulares ofreciendo cambiar periódicamente de vehículo a cambio de una cuota fija que incluye gastos de mantenimiento, impuestos municipales y sustitución de piezas, servicios a los que se pueden añadir cambio de neumáticos, vehículo de sustitución o seguro a todo riesgo. En el caso del Easy Credit, la adquisición se financia de 24 a 48 meses, y hay un precio de recompra que coincide con la cuota final para que el cliente se pueda quedar con el vehículo, devolverlo o elegir uno nuevo. Como ejemplo, se puede conducir un Peugeot 2008 1.2 PureTech de 110 caballos Active por 226 euros al mes, o un 208 1.2 PureTech de 68 caballos Access, con Pack Aire y radio, por 47 cuotas de 148 euros y un valor futuro garantizado de 6.998 euros.



MAZDA6

A la venta la actualizada berlina japonesa

Con un descuento de 3.000 euros, más las ayudas por financiación (-1.497 €+Seguridad 730), multiopción (-1.000 €+Seguridad 370) o mantenimiento gratuito, desembarca en el mercado español el renovado Mazda6, que pese a las mejoras que aporta sobre el modelo de 2015 sólo cuesta entre 50 y 200 euros más que su predecesor, dependiendo de los acabados. La gama la forman el 2.0 SkyActiv-G de 145 CV con transmisión manual, el 2.5 SkyActiv-G de 192 CV con transmisión automática y el diésel 2.2 SkyActiv-D, en versiones de 150 y 175 caballos, disponibles con transmisión manual o automática. Entre los cambios destacan la reducción del sonido de los motores diésel y el despliegue de tecnología de seguridad activa, con sistemas novedosos como el Reconocimiento de Señales de Tráfico (TSR), que identifica las señales de

limitación de velocidad y las de prohibición de paso, y avisa al conductor si rebasa algún límite. Se une el sistema de asistencia a la frenada en ciudad avanzado, que frena el vehículo cuando detecta un obstáculo o persona delante, y actúa igualmente marcha atrás.

PRECIOS		Berlina	Wagon
Gasolina			
2.0 145 CV Style	27.975 €	27.975 €	
2.0 145 CV Style+	29.875 €	29.875 €	
2.5 192 CV AT Luxury (Packs)	37.145 €	37.145 €	
Diésel			
2.2 150 CV Style	30.255 €	30.225 €	
2.2 150 CV Style+	32.125 €	32.125 €	
2.2 175 CV Luxury	34.495 €		
2.2 150 CV Luxury		34.125 €	
2.2 150 CV AT Style+	34.125 €	34.125 €	
2.2 150 CV AT Luxury	36.125 €	36.125 €	
2.2 175 CV AT AWD Luxury		41.795 €	



Un descuento de 3.000 €

AUTOGÁS Ayudas para cambiar a GLP en Madrid

La Comunidad de Madrid incentiva con 400 euros la adecuación de un coche de gasolina para utilizar GLP, un Renove de Vehículos con Autogás que propiciará la transformación de hasta 1.000 coches, según valora AOGLP, la Asociación Española de Operadores de GLP. La adaptación de un coche con gasolina al autogás realizan talleres especializados, un desembolso que se recupera a través del ahorro en consumo que propicia el uso de un combustible alternativo, que se vende en más de 500 estaciones de

servicio en España. Un ahorro de hasta el 40 por ciento frente a un combustible tradicional, al que se unen mantenimiento y averías más baratas, y la calificación de 'vehículo ECO', que en algunas ciudades, como Madrid, conlleva descuentos en los parques y bonificaciones en el impuesto de circulación.



Buscamos vendedores de exposición

dealerBest, empresa especializada en la prestación de servicios al sector de la automoción busca comerciales para los mejores concesionarios de España.

¿Te apasiona el mundo del automóvil?
¿Tienes experiencia en ventas y atención al cliente?

Buscamos personas con iniciativa, buen manejo del paquete office, alto grado de empatía y capacidad de negociación y comunicación. Se valorará conocimiento en CRM y en productos financieros.

Serán necesarias habilidades en escucha activa estando acostumbrados al trabajo bajo presión para alcanzar los objetivos de ventas. La capacidad de superación y las habilidades para generar nuevas oportunidades serán muy importantes en el perfil de este puesto.

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





VISCOSIDAD NO ES LO MISMO QUE CALIDAD

Antonio Medina

Tengo que cambiar de nuevo el aceite de mi Peugeot 308 con motor diésel y siempre me pasa lo mismo. Me fío de lo que me dicen en el taller y punto, pero me gustaría saber más. En esta ocasión me han echado Motul SAE 5W40. Me comentan que es muy buen aceite, apto para mi motor diésel, muy viscoso y, por lo tanto, de gran calidad. ¿Es así? ¿Qué significa exactamente SAE 5W40? Gracias.

RESPUESTA

El mundo de los aceites para automoción es tan amplio que podrías volver literalmente loco si intentas conocerlo a fondo. Lo cierto es que los aceites que hay en el mercado son, en la inmensa mayoría de los casos, de gran calidad, aunque la calidad y la viscosidad no tienen que estar directamente relacionados. La viscosidad indica la resistencia del aceite al desplazarse por el interior del motor. A bajas temperaturas le cuesta más y puede tardar en lubricar algunas partes del bloque; a altas temperaturas el aceite circula con mayor fluidez, pero puede perder sus cualidades y se fatiga. El pulso entre esos dos extremos es lo que hay que intentar equilibrar. El Motul que consumes es un aceite sintético de muy buena calidad, apto para gasolina y diésel,



¿PROHIBIRÁN EL ACCESO DE LOS VEHÍCULOS DIÉSEL EN LAS CIUDADES EN EL FUTURO?

Eduardo Socuélamos

Llevo más de 30 años utilizando motores diésel, pero la verdad es que cada día veo que están más 'acorralados' y tienen peor cartel. Incluso he leído que en algunas ciudades se plantean prohibir su acceso. ¿Es así realmente? ¿Las normativas europeas no se cumplen apostando por el AdBlue? Por cierto, ¿cómo funciona exactamente? Gracias.

RESPUESTA

Es cierto que los motores diésel no pasan por su mejor momento. El asunto Volkswagen con algunos de sus motores TDI provocó un efecto rebote, aunque la guerra ya había comenzado antes. Los motores diésel emiten menos cantidad de productos contaminantes que los motores de gasolina, pero el problema son los benzopirenos, muy cancerígenos, y los óxidos de nitrógeno, o NOx. Los primeros quedan 'atrapados' en los filtros de partículas, pero los segundos hay que eliminarlos mediante una reacción química.

Aquí es donde entra en acción el AdBlue. Compuesto en un 32 por ciento por una solución acuosa denominada urea, ésta se inyecta a la entrada de un catalizador especial, donde se encuentra con los gases de escape provenientes de la combustión, y que portan numerosas partículas. Una reacción química transforma los NOx en nitrógeno y agua; y también algo de CO2. Con esta simple operación el vehículo contamina

así que en este sentido puedes estar tranquilo. Las siglas SAE hacen referencia a la escala de viscosidad utilizada por la Sociedad de Ingeniería de Automoción. La 'W' indica que el aceite es



mucho menos, y lo único que habrá que hacer es rellenar el depósito extra, que tiene una duración de unos 20.000 kilómetros. Avisa cuando se va acabando, y si se agota podremos terminar el viaje; pero si apagamos el motor ya no volverá a arrancar hasta que no se haya repostado. Así funciona, y por eso cada vez más motores diésel recurren al AdBlue. Lo que no sabemos es lo que pasará en un futuro en materia municipal en ciudades como París, que ya anunció que en 2020 prohibirá los diésel por sus calles...

adecuado para el uso en invierno. En tu caso, el SAE 5W40 quiere decir que se comporta como un SAE 5 en frío o en invierno, y como un SAE 40 en caliente o en verano.

CONSULTAS RÁPIDAS

HÍBRIDO EN SERIE O EN PARALELO

Nacho Palomares

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

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

FE DE ERRATAS: MAZDA CX-3, DIÉSEL Y AUTOMÁTICO

En el número 1.683, en la prueba a fondo del DS 4 BlueHDI 120 CV EAT6, uno de los rivales mencionados era el Mazda CX-3

diésel de 105 caballos. Y no estuvimos afortunados a la hora de explicarnos, ya que el rival directo es la variante con tracción delantera 2WD, y no la AWD con tracción total que se nos escapó en el baile de siglas. Y ahí la cosa cambia. Con tracción delantera no existe posibilidad de combinar el motor 1.5 diésel de 105 CV con una transmisión automática; sin embargo, sí se puede asociar a este motor cuando se apuesta por la tracción total. Lamentamos la confusión.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

HAY MÚLTIPLES RAZONES, COMO EL ESTADO DEL VEHICULO, COMBUSTIBLE...

¿Qué debemos tener en cuenta antes de firmar un contrato de alquiler de vehículo?

RESPUESTA

En los contratos de alquiler de vehículo deben contemplarse básicamente los datos de la empresa de alquiler, los datos de la persona que alquila, datos del vehículo, precio, forma de pago, fianza en depósito, fecha de entrega, fecha de devolución, seguro del vehículo, responsabilidades asumidas en caso de daños al coche...

Es muy importante que figure el estado del vehículo en el momento de alquilarlo, dejando constancia de cualquier desperfecto en chapa, mecánica o electricidad que se aprecie. De igual modo, es fundamental dejar constancia por escrito del estado del vehículo una vez que se devuelva, para evitar que atribuyan al cliente responsabilidades por daños en el coche que no sean imputables a él. En este sentido es conveniente hacer la devolución en los establecimientos de retirada, en lugar de dejarlo en un parking habilitado al efecto, en el que no podremos conseguir ese documento donde conste por escrito que devolvemos el vehículo en el mismo estado en el que lo recogimos.

Recuerde también que la empresa podrá reclamarnos no solo los daños causados por nosotros, sino también las sanciones de tráfico que sean imputadas al coche, siempre que puedan acreditar que lo fueron durante el tiempo en que el vehículo estaba alquilado por nosotros. En este sentido, no podemos dejar de mencionar que el Centro Europeo de información al consumidor viene considerando abusiva la práctica por la que se hagan cargos en la tarjeta del cliente posteriores a la finalización del contrato, atribuyéndole daños causados en el coche sin que el cliente sea previamente consultado ni la empresa pruebe que tales daños han sido causados por él.

Junto a ella, pueden llegar a considerarse prácticas abusivas las siguientes:

BUENA PREGUNTA

NO EXISTE OBLIGACIÓN LEGAL, PERO SUELE SER UNA PRÁCTICA HABITUAL...

¿Me pueden obligar a pagar con tarjeta de crédito un coche de alquiler?

RESPUESTA

Conforme a la normativa no existe ninguna obligación legal que fuerce a los clientes al pago mediante tarjeta de crédito.

La forma de pago de los vehículos de alquiler –efectivo, transferencia bancaria, pago con tarjeta...– es un elemento del contrato de alquiler del vehículo de libre pacto entre las partes. No obstante, tengamos en cuenta que las empresas de alquiler suelen funcionar con condiciones generales de contratación que vienen 'impuestas al cliente', por lo que si no se aceptan, el alquiler no se llevará a efecto.

Dice la normativa que el contrato una vez firmado/aceptado es ley entre las partes y obliga al cumplimiento de lo acordado conforme a las exigencias de la buena fe, los usos o la ley, es decir, el contrato será de obligado cumplimiento en todas sus cláusulas, pero esto es así siempre que no haya cláusulas abusivas.

En este sentido, si el contrato en su condicionado incluye exclusivamente como

–Que el cliente no sea compensado por el exceso de combustible que tenga el vehículo repostado por él cuando lo devuelve.

–Que no se informe al cliente del coste adicional que puede conllevar dejar el vehículo en otra oficina distinta al lugar de recogida o en un parking público.

–Que la única forma de pago admitida sea la tarjeta de crédito, excluyendo otras formas como la tarjeta de débito, el efectivo, etc.

DEBE CUMPLIRSE LO ACORDADO O ACEPTAR UNA REBAJA DE PRECIO

Si contrato un vehículo de una categoría y dejo señal para alquilar ese vehículo, ¿puede la empresa de



la forma de pago la tarjeta de crédito, viene considerándose una cláusula abusiva el que no admita otra alternativa, como tarjetas de débito, pago en efectivo...

'rent a car' entregarme un coche de categoría inferior?

RESPUESTA

El contrato es ley entre las partes y obliga al cumplimiento de lo acordado conforme a las exigencias de la buena fe, los usos o la ley; es decir, el contrato será de obligado cumplimiento en todas sus cláusulas, pero esto es así siempre que no haya cláusulas abusivas.

Por este motivo, deben hacerle entrega del vehículo con la categoría comprometida. En caso de que no fuera posible, usted podrá optar por la resolución del contrato con devolución del dinero o exigir otro vehículo de idéntica categoría, o bien aceptar uno de categoría inferior con la consiguiente rebaja del dinero.

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

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

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
- Vigilancia de multas de tráfico.

- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



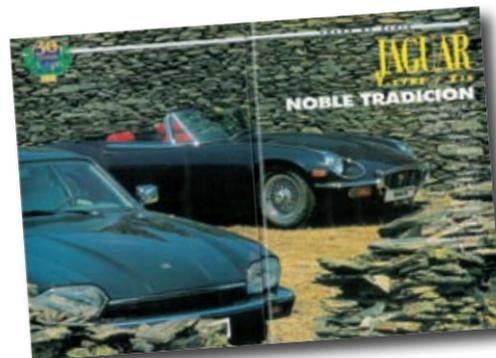
LEGALITAS.COM

30.000 kilómetros con el Seat Toledo... Y tan fresco

El Seat Toledo era la gran apuesta de la marca española y para valorar su calidad, habíamos recorrido con él 30.000 kilómetros. Balance positivo.

Esta semana estaba plagada de presentaciones de modelos de esos que se recuerdan mucho tiempo. Por ejemplo, los dos compactos que aquel 1991

se disputaban la supremacía europea. Por un lado, la nueva generación –la tercera– del Volkswagen Golf. Por otro, la versión más deportiva del Astra, deno-



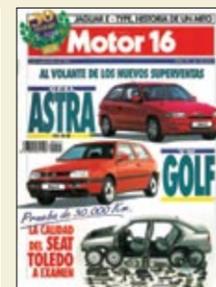
minada GSi, que ponía un toque picante en la gama.

Además, uno de los modelos más admirados y codiciados de la época, el Opel Calibra, también mostraba su versión más potente, con motor turbo y 204 caballos, que debutaría unos días después en Fráncfort.

Otro modelo para recordar, el Jaguar E-Type, cumplía 30 años y en Motor16 lo celebrábamos con una compa-

rativa con su sucesor, el XJS, que nos ofrecía imágenes inolvidables.

Y nuestra prueba de larga duración con el Seat Toledo había llegado a su fin. Los 30.000 kilómetros que habíamos recorrido con la berlina española se saldaban con un gran sabor de boca. El Toledo se había mostrado como un gran vehículo familiar robusto y fiable... Lo que miles de conductores corroboraron después.



LA PORTADA

Nº 411

FECHA

7-9-1991

HABLAMOS DE

Los dos superventas europeos, el Volkswagen Golf de tercera generación y el Opel Astra GSi compartían protagonismo en nuestra portada, pues los conducíamos por primera vez. Además, el resultado de la prueba de larga duración con el Seat Toledo y el 30 aniversario del Jaguar E-Type.



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

Todas las novedades del Salón de Fráncfort 1991

Fráncfort estaba listo para abrir sus puertas y mostrarnos novedades tan interesantes como los nuevos Honda Civic, Toyota Camry, Ford RS 200 o Audi 100 Avant.

Una noticia que nos llenaba de esperanza a los consumidores. Después de 60 años se acababa el monopolio de Campsa en la distribución de carbu-

rantes. Y eso abría la puerta a la competencia y la bajada de los precios... Qué equivocados estábamos.

El principal argumento informativo de



la revista eran las novedades del inminente Salón de Fráncfort, con algunas de las cuales ya habíamos tenido contacto directo.

Entre los nuevos modelos que mostrábamos en nuestras páginas, podemos citar el Audi 100 Avant, la nueva generación del Honda Civic, el Toyota Camry, el Ford RS 2000, el Nissan Tri-X o el espectacular concept Mercedes C112. Las pruebas de la

semana tenían como protagonistas a dos utilitarios. El primero, el nuevo Peugeot 106 en sus dos variantes: XR con 75 caballos y XSi con 100. Destacaban ambos por su rendimiento y comportamiento dinámico y debían mejorar lo ruidoso de sus motores.

La otra prueba era la del Mini After Eight –el Mini auténtico–, que ofrecía el 'mismo encanto de siempre'



LA PORTADA

Nº 412

FECHA

14-9-1991

HABLAMOS DE

El espectacular concept que Mercedes iba a mostrar en Fráncfort, era la imagen de una portada que repasaba las novedades que se iban a mostrar en la ciudad alemana. Además también aparecía la primera prueba de la gama del Peugeot 106.



LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE

ONLINE DESDE **15,90 €**
faunia.es

SÍGUENOS EN:

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

MOTION & EMOTION



PEUGEOT