

Si tu familia ha dado el estirón,
la nuestra también.



Ahora tienes un Golf Sportsvan desde 18.100 €*
O un Touran desde 20.800 €*

Sea como sea tu familia, los familiares de Volkswagen tienen todo el espacio y la tecnología para que sigáis creciendo juntos en experiencias. Con el Cam Connect podrás ver a tus hijos sin girar la cabeza y con el App Connect disfrutarán las Apps de su smartphone desde la pantalla del radionavegador. Y todo, con la tranquilidad que solo pueden darte los mejores de su categoría en seguridad. Hay que ver, cuánto vais a crecer.



Síguenos en:



Volkswagen

Nuevo Touran: consumo medio (l/100 km) de 5,5; emisión de CO₂ (g/km) de 128.
Nuevo Golf Sportsvan: consumo medio (l/100 km) de 5,2; emisión de CO₂ (g/km) de 121.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 18.100 € para un Volkswagen Golf Sportsvan Edition 1.2 TSI BMT 110 CV/ 81 kW y de 20.800 € para un Volkswagen Touran Edition 1.2 TSI 110 CV/ 81 kW 5 plazas (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 31.10.2016. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: Golf Sportsvan Sport con opcionales y Touran Sport con opcionales.

Al detalle



LA 'BICIBIRRA'

Resulta curioso que en las ciudades se pongan trabas a unos vehículos y se permita circular libremente a otros 'artefactos' con ruedas. Hablamos, de las conocidas como 'bicibirras', unos carromatos para celebrar cumpleaños, despedidas de soltero, etc movidos por el pedaleo de sus ocupantes (hasta 18 personas) mientras fomentan otro tipo de 'pedal' bebiendo cervezas, sangrías... Y convirtiéndose en chicanes móviles en mitad del tráfico urbano de las ciudades. Por no hablar de que circulan sin cinturón, ni protección, simplemente sentados en una 'barra de bar móvil. Incomprensible.



EL AUTOMÓVIL, CON MÁS VALOR

El sector del automóvil sigue creciendo en todos los sentidos. Lo demuestra, por ejemplo, el ranking de Interbrand de la 100 marcas más valiosas del mundo donde 15 figuran en este ranking. Toyota (5), Mercedes-Benz (9), BMW (11), Honda (21), Ford (33), Hyundai (35), Audi (38), Volkswagen (40), Nissan (43), Porsche (50), Kia (69), Land Rover (78), Harley-Davidson (80), Mini (88) y Tesla (100) son las de más valor.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247983

© 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

Pinta en eléctricos

Más allá de los SUV y los crossover, los grandes protagonistas del Salón de París han sido los coches eléctricos, con importantes avances en cuanto a la autonomía de uso.

Visto lo visto, y si exceptuamos las numerosas apuestas de los constructores por los SUV, el coche eléctrico ha sido, sin lugar a dudas, el gran protagonista del último Salón del Automóvil de París. De hecho, los máximos responsables del sector, mostraban con satisfacción los innumerables avances en innovación, transformación tecnológica y electrificación como horizonte de futuro. Si empezamos por Matthias Müller, presidente de grupo Volkswagen, tenemos que, tal y como adelantábamos en el número anterior, anunciaba la nueva era de los eléctricos en todas sus marcas. Sirva como ejemplo el ID, un prototipo que llegará al mercado en 2020 y tendrá una autonomía que progresivamente llegará a los 600 kilómetros. No han sido los únicos, también Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan, recordó que en la actualidad el 50 por ciento de las ventas de eléctricos a nivel mundial, son productos de ambas marcas. Una experiencia que les permite poder ofrecer un Renault Zoe que tiene 400 km de autonomía. En este sentido también Opel anunció para su Ampera-E una autonomía que puede superar los 500 kilómetros.

Paralelamente y unido a esta frenética carrera por la electrificación, la industria del automóvil vive con intensa dedicación temas como la movilidad conectada, la conducción autónoma y la seguridad vial. De ahí, las alianzas de marcas del automóvil con gigantes tecnológicos como Google, Microsoft, Apple...

la conducción autónoma y la seguridad vial. Habida cuenta de esto, ni una sola compañía tecnológica quiere quedarse atrás en esta revolución. Así, los acuerdos con Google, Apple, Microsoft, Facebook y otras muchas están a la orden del día y su incorporación al mundo de la automoción cada vez tiene más peso y empieza a ser determinante. Tengamos en cuenta que la conectividad permanente en el coche estará abierta a diferentes plataformas de movilidad y de negocio. Otra cuestión es la actuación de los diferentes gobiernos ante el desarrollo y progreso de las nuevas tecnologías. Sirva como ejemplo la caída de un 2 por ciento en las ventas de los eléctricos en septiembre, después de 13 meses consecutivos de subida, por la finalización de las ayudas del Plan Movea (entre 2.700 y 5.500 euros, en función de la autonomía eléctrica). Además, el vehículo eléctrico sigue teniendo un importante problema de infraestructuras en la recarga. Es evidente que la apuesta

Unido a la frenética carrera por la electrificación, la industria del automóvil vive con intensa dedicación temas como la movilidad conectada, la conducción autónoma y la seguridad vial. De ahí, las alianzas de marcas del automóvil con gigantes tecnológicos como Google, Microsoft, Apple...

por el coche eléctrico mejoraría y mucho la calidad del aire en nuestras ciudades, pero las perspectivas más realistas indican que la transición no va a ser tan rápida como algunos creen. Y en esa transición los híbridos enchufables tienen mucho que decir. De hecho el Grupo VW lanzará 17 nuevos modelos de este tipo en los próximos dos años.

Tenía toda la vida
Por delante

500 m



No somos
Nadie



Las conductas irresponsables siempre llevan a un mal destino.

Si conduces distraído,
bajo los efectos del alcohol o las drogas,
rebasando los límites de velocidad
o sin cinturón de seguridad,
puedes llegar a donde jamás querías llegar.

SUMARIO

Nº 1.685 · 11 al 24 octubre de 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA SALÓN DE PARÍS

El Salón de París ha tenido dos tendencias protagonistas, los SUV y los eléctricos. Ahí se ha visto el inmediato futuro de la industria.

8.- BMW X2

9.- AUDI Q5

10.- HONDA CIVIC TYPE R, HYUNDAI N CONCEPT

12.- INFINITI QX SPORT INSPIRATION, CITROËN C3

14.- KIA SOUL, DACIA LOGAN Y SANDERO

16.- LAND ROVER DISCOVERY, LEXUS UX CONCEPT

18.- RENAULT TREZOR

20.- SEAT ATECA X-PERIENCE, MERCEDES EQ

22.- NISSAN MICRA

24.- TOYOTA PRIUS PLUG IN, MITSUBISHI GT PHEV

25.- SSANGYONG LIV-2 CONCEPT, VOLKSWAGEN I.D.

26.- PEUGEOT 3008

Conducimos la nueva generación del 3008, con estética SUV, habitabilidad de monovolumen y comportamiento de berlina.

28.- CUATRO RUEDAS COMPARATIVA ALFA GIULIA, BMW SERIE 3 Y JAGUAR XE

Alfa Romeo regresa con fuerza al segmento de las berlinas deportivas. Lo demuestra en esta comparativa contra dos duros rivales como el BMW 320d y Jaguar XE 2.0D.

38.- PEUGEOT TRAVELLER

El Peugeot Traveller en versión lanzadera con 9 plazas es un vehículo perfecto para recorridos premium.

42.- GAMA FORD ST LINE.

Imagen más potente y exclusiva para Fiesta, Focus, Mondeo y Kuga.



44.- HYUNDAI IONIC HEV

El Ioniq llega con esta variante híbrida de 141 CV y sólo 3,4 l/100 km.

45.- GAMA JEEP 75 ANIVERSARIO

Jeep celebra su 75 aniversario con equipamientos y precios exclusivos.

46.- HERENCIA DS

Retomando la herencia del 'Tiburón' nacia DS, que recupera el glamour y el lujo francés en el sector del automóvil.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE LAND ROVER PARTY

Participantes y seguidores del Camel Trophy se vuelven a reunir.

51.- 24 HORAS TOYOTA HIBRID

Tercera edición de la competición de resistencia con la gama híbrida.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS VETTEL, EN CRISIS.

Sebastian Vettel ha entrado en

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

ALFA ROMEO	28
AUDI	9
BMW	8, 28
CITROËN	12
DACIA	14
DS	46
FORD	42
HONDA	10
HYUNDAI	10, 44
INFINITI	12
JAGUAR	28
JEEP	45
KIA	14
LAND ROVER	16, 50
LEXUS	16
MERCEDES	20
MITSUBISHI	24
NISSAN	22
PEUGEOT	26, 38
RENAULT	18
SEAT	20
SSANGYONG	25
TOYOTA	24, 51
VOLKSWAGEN	25



46



26

45

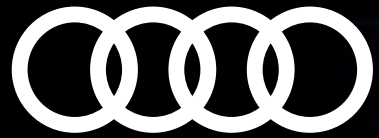
crisis de resultados y rendimiento en su segundo año en Ferrari. ¿Cuánto tiempo aguantará en un Ferrari que no gane?

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

Sobre gustos no había nada escrito.



Nuevo Audi A5

Cada persona es un mundo. Aquello que le gusta a uno puede no convencer a otro. Pero de vez en cuando aparece algo capaz de ponernos a todos de acuerdo. Como el nuevo Audi A5 Coupé, que combina sus formas perfectas y superficies de aspecto atlético, que potencian la elegancia y la deportividad, con eficientes motores de altas prestaciones. Atractivo por fuera y por dentro, gracias a su cuadro de mandos Audi virtual cockpit, el equipo de sonido Bang&Olufsen 3D o la innovadora iluminación inteligente de sus faros Audi Matrix LED. Tecnología de última generación al servicio de las sensaciones. Porque entre inteligencia y emoción nosotros preferimos elegir las dos. Inteligencia emocional, lo llamamos.

Nuevo Audi A5/S5 Coupé de 190 CV a 354 CV (140 a 260 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 107 a 170. Consumo medio (l/100 km): de 4,1 a 7,4. Información Audi: 902 45 45 75.

Audi A la vanguardia de la técnica



Aventura y electricidad

Si hasta 2025 el poderoso grupo Volkswagen tiene intención de lanzar al mercado más de 30 vehículos eléctricos, de los que 17 serán híbridos enchufables y llegarán en el plazo de dos años, debemos pensar que lo de la electrificación del automóvil ya sí va en serio. Incluso pensando que es el puñetazo en la mesa de una marca herida en su honor por el caso 'dieseltgate', lo cierto es que el grupo alemán no está hacien-

Siguen llegando crossover. Y los eléctricos emprenden una nueva ofensiva con Volkswagen a la cabeza. De modo que la aventura y la electricidad han caminado de la mano por el Salón de París acaparando la mayoría de las novedades. Aunque ha habido alguna otra sorpresa.

Motor 16 | motor16@motor16.com

do él solo el tortuoso recorrido, si no que tiene muchos compañeros de viaje que se están dejando la piel para imponer poco a poco una tecnología que ya está dando sus frutos. En París, dos modelos han anun-

ciado ya 400 o más kilómetros de autonomía, y de aquí a cuatro años los eléctricos con estas autonomías tranquilizadoras deberían multiplicarse. Como lo hacen los vehículos todocamino. París ha demostrado que

el segmento crossover tiene cuerda para rato, y que ya no escapa ningún segmento a esta fiebre que lo invade todo. Pequeños, grandes, más pequeños, más grandes, baratos, caros... Parece que todas las marcas

apuestan por el eslogan «ponga un todocamino en su vida». Pero París también nos ha dejado un rastro de sabor deportivo con modelos potentes y refinados que llegan desafiando las leyes antipolución. En el salón francés también se ha hablado, y mucho, de conectividad, conducción autónoma y nuevos servicios de movilidad. Y en esta última parcela trabajan todos a tope. Este sí parece ser el futuro.

BMW X2 Deportivo urbano

BMW ha presentado en el salón parisino el X2, una versión de perfil coupé del X1 pensada para el entorno urbano y dotada de un aspecto compacto y más agresivo. La marca alemana apenas ha dado a conocer las características del X2, aunque todo apunta a que, cuando se lleve a la serie, este todocamino urbano se aprovecharía de la plataforma transversal del X1 y de algunos Mini, y podría llevar tracción delantera o total. Como ocurre en el X1, su hermano



X2 llevaría motores de 3 y 4 cilindros Twin Power Turbo, y un aprovechamiento extraordinario del interior gracias a la disposición transversal del motor.



▼ En el punto de mira del X2 se encuentra, por ejemplo, el Range Rover Evoque.

Audi Q5

Muchas mejoras y un exterior continuista

El nuevo Audi Q5 se lanza en Europa con cinco potentes y eficientes motores: cuatro TDI y un TFSI. La potencia aumenta hasta en 27 CV, con consumos de combustible más bajos. El 2.0 TDI en el nuevo Q5, con variantes de potencia de 150, 163 y 190 CV, resulta muy eficiente. Los dos motores más potentes combinan eficiencia con una elevada potencia. El 2.0 TFSI de nuevo desarrollo rinde 252 CV, a pesar de lo cual su consumo se queda en 6,8 l / 100 km. El 3.0 TDI, que también ha sufrido una profunda revisión, incrementa su potencia hasta los 286 CV. Pero a este rendimiento mejorado se une la reducción de peso. Y es que compara-

do con el anterior, el nuevo Audi Q5 crece en todas sus dimensiones, para alcanzar los 4,66 metros de longitud, 1,89 de anchura y 1,66 de altura, con una distancia entre ejes de 2,82 metros. Pero el peso en vacío se ha reducido —dependiendo de la versión mecánica— hasta en 90 kilos. El secreto está en la carrocería, que utiliza una combinación inteligente de aluminio y aceros de alta resistencia.

La transmisión del Q5 ha sido concebida desde cero, lo cual también se aplica al cambio manual de seis velocidades, al S tronic de siete marchas y al Tiptronic de ocho velocidades, que se ofrece asociado en exclusiva al 3.0 TDI. La transmisión automática incluye una función de marcha por inercia para ahorrar combustible. La nueva tracción total quattro con tecnología ultra también aporta



◀ El frontal es una de las modificaciones clave en el diseño del Audi Q5. La rejilla, los faros y el paragolpes son nuevos. importantes ventajas en comportamiento. El nuevo Q5 se fabrica en la nueva factoría de Audi en México. Llegará a los concesionarios a principios del próximo año, y el precio base en España en el inicio de su comercialización para la versión 2.0 TDI 163 CV quattro S tronic será de 46.800 euros.

AUDI RS 3 SEDAN Y RS 3 LMS

El Audi RS 3 LMS se convierte en el nuevo modelo de acceso al programa de competición de Audi. Pasa de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y su motor 2.0 TFSI rinde 330 CV. El precio de venta es de 129.000 euros, más impuestos. La versión de calle, con cinco cilindros y 400 CV, cuenta con tracción total, y su venta en China y EEUU comienza en la primavera de 2017.





Honda Civic 4 puertas y Type R Alrededor de **325 CV** para el Civic más cañero

El nuevo Civic de cuatro puertas es más ancho, largo y bajo que todos sus predecesores, cuenta con un voladizo delantero corto y líneas muy estudiadas para alcanzar unos altos niveles de eficiencia aerodinámica. Y gracias a la nueva plataforma, más ancha y larga, se obtiene un espacio interior de los mejores de su clase. El interior, completamente nuevo, se caracteriza por un diseño sencillo y limpio, tecnologías nuevas, un elevado nivel de sofisticación y materiales de gran calidad. La segunda generación del sistema de infoentretenimiento y conectividad Honda Connect se integra con Apple CarPlay y Android Auto. El Civic 4 puertas incorpora un motor de gasolina Turbo VTEC completamente nuevo con 1,5 litros y 182 caballos, que destaca por sus prestaciones y bajo

consumo. Y gracias al avanzado conjunto de sistemas de seguridad Honda Sensing, disponible de serie en toda la gama y compuesto por tecnologías de asistencia a la conducción, el nuevo Civic sedán es uno de los modelos más seguros de su clase.



▶▶ El alerón trasero del Civic Type R casi pasa desapercibido entre los elementos aerodinámicos del resto del coche.

Por su parte, la casa japonesa llevaba a París un 'concept' de su Type R, un modelo basado en el nuevo Civic de 5 puertas y que adopta un despliegue aerodinámico

sin precedentes. Y aunque no se ha comunicado aún la potencia, todo apunta a que llegará a los 325 caballos.



▲ El Civic Sedán llega a Europa la próxima primavera. Su diseño está muy conseguido.



Hyundai N Concept Demostración de **poder**

La división N de Hyundai se presentó en el Salón de Frankfurt de 2015 y materializó la idea de la marca de

ser desarrollado en estrecha colaboración con Hyundai Motorsport (HMSG), con el Centro Técnico de Hyundai

Motor Europa (HMETC) y con la división de desarrollo del rendimiento y de vehículos de alto rendimiento de Hyundai

Motor. El RN30 se impulsa con un motor de 2,0 litros con turbocompresor que Hyundai está creando para

modelos de producción N, mejorado con un turbocompresor más grande que aumenta el empuje cuando se acelera a fondo. Rinde 380 caballos y tiene un par máximo de 46 mkg, y el conjunto no deja de ser un aperitivo para lo que la marca coreana planea a corto plazo.



ofrecer coches deportivos para una conducción apasionante. Ahora Hyundai ha llevado al extremo esa idea con el Concept RN30, nacido para ser una máquina de carreras y demostrar el ADN deportivo de Hyundai N. El RN30 ha

▲ Carrocería espectacular, interior de competición y motor de 380 CV.



¿Te gusta conducir?

Nuevo BMW Serie 3
Gran Turismo

900 357 902
www.bmw.es

NUEVO BMW SERIE 3 GRAN TURISMO



Consumo promedio: desde 4,3 hasta 7,7 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 112 hasta 175 g/km.

Infiniti QX Sport Inspiration y Q60 El futuro **QX50** enseña los dientes

Presentado oficialmente en el Salón de Pekín, el QX Sport Inspiration llegaba a París con otro color y otras ruedas, pero con el mismo objetivo de avanzar los rasgos maestros de lo que será el futuro QX50. Las líneas y las formas del Inspiration transmiten solidez y el nuevo lenguaje de diseño de la marca japonesa. Un diseño que intenta armarse de argumentos para que nada más ver el coche se sepa que es un

Infiniti. El QX50 podría llevar el nuevo motor VC-Turbo de cuatro cilindros, dos litros de cubaje y alrededor de 270 caballos de potencia. Un motor dotado de una tecnología de relación de compresión variable que permite reducir los consumos sin perder prestaciones. Además, el estand de Infiniti contaba con el nuevo Q60, un coupé deportivo disponible con motores de 208, 300 y 400 CV de potencia.



▲ El QX Sport Inspiration adelanta lo que será el futuro QX50. Su estilo coupé marca diferencias.



▲ El Q60 es un coupé de formas muy equilibradas que se ofrece hasta con 400 CV y tracción total opcional.

CITROËN C3

El nuevo C3 ya está a la venta con precios que parten de los 11.750 euros. El original y coqueto utilitario ofrece tres motores de gasolina Puretech, de 68, 82 y 110 caballos, y dos diésel BlueHDi, de 75 y 100 caballos; el de 75, con un consumo medio homologado de 3,5 l/100 km. Y en algunas versiones, los airbump son opcionales.



Hablamos con... **Alfonso Albaisa**
DIRECTOR DE DISEÑO DE INFINITI



«Me gustaría diseñar un coche de **200.000 dólares**»

M16.- Dentro de su lenguaje de diseño, ¿qué importancia tiene el diseño de los faros y qué peso tiene respecto a otros elementos?

A.A.- Nosotros estamos centrados en potenciar tres aspectos: los faros, la parrilla delantera y la forma del coche en general que tiene precisión, pero no precisión alemana que es absoluta, precisión del artista, del poeta y del ingeniero combinadas.

M16.- La tendencia en el segmento SUV Premium es diseñar Crossover estilo coupé. ¿Tienen claro que es el que prefieren los clientes?

A.A.- Los clientes ya están aburridos de los SUV convencionales, y sí es verdad que ahora la estética coupé en un SUV domina sobre el resto. Pero la gente también quiere espacio, y tiene que haber un compromiso calculado.

M16.- ¿Qué es lo más difícil de trabajar con un equipo de diseño de cuatro países tan diferentes como EEUU, Japón, Reino Unido y China? ¿Se reparten el trabajo?

A.A.- Yo prefiero que todos trabajen en todos los proyectos. Los equipos de China y Reino Unido son más pequeños y no pueden abarcar tanto, pero lo compensamos con los equipos de California y Japón, que son enormes. A mí me gusta tener la inspiración de todos mis artistas, mi familia en todo.

M16.- ¿Y dónde está el toque mediterráneo?

A.A.- Sí, siempre tiene que haber un toque así. Ahora no tenemos ningún español, pero sí latinos, y en el diseño de interiores tenemos un italiano muy bueno.

M16.- ¿Qué es más difícil? ¿diseñar un deportivo, una berlina o un todocamino, todos ellos ya listos para comercializar?

A.A.- Sin duda la berlina, porque apenas tiene espacios para jugar con las líneas y las formas. Incluso le voy a decir que un todocamino pequeño sería más fácil de diseñar que un sedán.

M16.- ¿Qué departamento pone más pegas a la hora de

llevar un espectacular concept a la serie?

A.A.- Los del dinero (risas). Y eso que en este caso el responsable de ese departamento es muy amigo mío. Pero lo es fuera del trabajo, y dentro me tengo que sentar con él mucho tiempo y discutir hasta que llegamos a acuerdos. La mayoría de las veces soy yo el que cedo, porque en el fondo entiendo muy bien su problemática.

M16.- ¿En qué se diferencia un cliente japonés de un americano, un europeo y un chino?

A.A.- Guuuuu!!! Buena pregunta.



El europeo conoce perfectamente la historia del coche. Tiene mucha sensibilidad y es más experto. El americano, por su cultura, está un poco más abierto a algo diferente. El japonés es más especial porque no compran coches de mucho lujo. Tiene una cultura que lo hace más comedido y un sentido de la calidad muy alto. En China quieren lujo de verdad; y cuanto más caro, mejor, porque muchos pueden pagarlo. Allí, si no tienes imagen de marca dudan un poco, pero les encanta algo que tenga una firma única. Y la verdad es que a Infiniti le va muy bien en China porque estamos creciendo mucho en los últimos tiempos y nuestros modelos y concept gustan mucho.

M16.- Olvídense de todo lo que le han dicho que haga. ¿Qué le gustaría diseñar?

A.A.- Me gustaría hacer un coche de 200.000 dólares. Yo creo que en el futuro habrá un claro mercado de este tipo de vehículos y pienso que Infiniti puede hacer un coche así mejor que nadie.

DACIA SANDERO

desde **7.100€***



f Dacia España You Tube Dacia ESP

DACIA

www.dacia.es / 915 065 359 | Descúbrelo en tu Concesión Renault-Dacia.

1 AÑO* SEGURO GRATUITO **5 AÑOS*** DE GARANTÍA

Sé AUTOMOVILISTO. Cómprate un Dacia.

*PVP en Península y Baleares para Dacia Sandero Base 1.2 55kW (75CV), con impuestos, descuento y Acción Reprise. Modelo visualizado: Dacia Sandero Laureate 1.2 55kW (75CV) 8.490€ con impuestos, descuento y Acción Reprise. Válida para particulares y autónomos financiando a través de Dacia Box con RCI Banque S.A. Sucursal en España. Permanencia mínima 24 meses. Importe mínimo a financiar: 4.000€. Seguro a todo riesgo durante el primer año con franquicia de 600€, con MAPFRE. Incluye 5 años de garantía, los dos primeros años sin límite de kilometraje, el 3er año la garantía concluirá si se superan los 100.000 km. A partir del 3er año, la extensión de la garantía con el contrato Dacia Serenité concluirá al superarse alguna de estas condiciones: 2 años adicionales u 80.000 km totales, lo que antes suceda (ver condiciones contratos de extensión de garantía). Descuento y seguro auto ofrecidos por RECSA. Válida del 1/10/2016 al 31/10/2016. Incompatible con otras acciones financieras.

Gama Dacia Sandero: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 5,8. Emisiones CO₂ (g/km) desde 90 hasta 130.

Dacia recomienda elf

Modelo visualizado: Dacia Sandero Laureate 1.2 55kW (75CV) 8.490€ con impuestos, descuento y Acción Reprise.



Kia Soul El Soul más heavy

Antes de que termine el año, Kia pondrá a la venta en España su nuevo Soul, un utilitario que actualiza su exterior y su interior, que incorpora nuevas tecnologías de seguridad e infoentretenimiento y que estrena un nuevo motor 1.6 T-GDI de 204 caballos asociado a un cambio automático de doble embrague con siete relaciones. El nuevo Soul recibe la más reciente interfaz HMI de infoentretenimiento de Kia, con pantalla táctil

en color de 5 ó 7 pulgadas. Los nuevos sistemas HMI proporcionan un control táctil de tipo smartphone para audio y navegación. Y se ofrecen con Apple CarPlay o Android Auto para una total integración del smartphone. Respecto al motor más potente utilizado por el Soul hasta el momento, la nueva versión acelera de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos y alcanza una velocidad máxima de 200 km/h. Se mantienen los 7 años de garantía para el nuevo modelo.



▲ El Soul estrena estética, sistema de infoentretenimiento y un motor T-GDI de 204 caballos. Esta versión cuenta con colores específicos.

Hablamos con... **Gregory Guillaume**
DIRECTOR DE DISEÑO DE KIA MOTORS EUROPE

«Cada vez se buscan coches de **carácter más específico**, como los SUV»

–¿Cuál es la clave en el éxito de Kia: el diseño, la calidad, la garantía...?

–El éxito es la combinación de muchas cosas. Al principio se habla del diseño, pero la garantía de 7 años es algo muy importante; y para ello tienes que tener el nivel de calidad. La calidad se ha ido aumentando más y más, y en todas las partes, no solo en un aspecto: en la ergonomía, en el aspecto de los materiales, en la conducción... Por ejemplo, la calidad de rodadura es ahora una prioridad.

–Pero el primer paso en la evolución de Kia fue el diseño

–Porque el diseño es visible y la calidad es algo que se ve con el tiempo. Pero además, el cambio de Kia tiene que ver con nuestra apuesta por convertirnos en una marca fuerte, seria, con una clara estrategia de negocio.

–¿Cómo se maneja lo de diseñar un coche global?

–Trabajamos con nuestros tres estudios de diseño, California, Fráncfort y Corea, donde hacemos una presentación por mes, pero con una comunicación casi a diario. Es la manera de trabajar en la misma dirección, con Peter Schreyer coordinando el trabajo de todos. Y todos tenemos la misma visión de hacia dónde debe ir Kia.

–El siguiente paso en la evolución de Kia parece que será la deportividad. Y ahí, el diseño es básico. ¿En qué estáis trabajando, en un coupé clásico...?

Si quieres saberlo, debes recordar los concept de hace unos años, de 2011... Estoy muy orgulloso sobre lo que estamos trabajando y que descubrirás en los próximos meses.

–Tras los SUV o crossover, ¿ves en el horizonte algún nuevo tipo de coche?

–Creo que lo que hemos conocido hasta ahora –los sedán, familiares, compactos clásicos...– deben renovarse. La gente busca cada vez coches con carácter más específico, como los SUV. Por eso en todos los segmentos se están diseñando modelos con aire crossover.



–En el futuro cercano tendremos coches autónomos ¿Habrá pasión en el diseño en un coche que no se puede conducir?

–No creo que el diseño, que siempre es pasional, vaya a ser el problema. Lo importante es mantener la pasión por la conducción. Por eso creo que no puede ser que directamente pasemos a la conducción autónoma, sino que en ciertos momentos puedas tomar el control, conducir y sentir el placer de pilotar. Ese es el reto.

DACIA LOGAN Y SANDERO

Dacia ha actualizado el diseño exterior e interior de sus cuatro modelos principales: Logan, Logan MCV, Sandero y Sandero Stepway. Estas mejoras incluyen también la nueva firma luminosa de

la firma rumana. Además, el Duster puede equiparse por primera vez con la caja de velocidades automática de doble embrague EDC. Hay siete motorizaciones diferentes disponibles desde el lanzamiento, incluido el nuevo motor SCe 75,

que gasta casi un 10 por ciento menos. También se ha añadido una cámara de marcha atrás y la ayuda al arranque en cuesta, que simplifican las maniobras; y se han reubicado los elevavulvas eléctricos delanteros y traseros.



▲ El Sandero Stepway es uno de los Dacia que han sido renovados.



▲ El Logan también recibe la nueva firma luminosa de LED.



▲ Los nuevos Dacia se aprovechan del nuevo motor SCe de 75 CV.



▲ La cámara de marcha atrás es una de las novedades de Dacia.

NUEVO OPEL MOKKA X

» OPEL OnStar® con WiFi 4G para 7 dispositivos

» Faros LED con un 30% más de luminosidad*

» Alerta de colisión frontal

» Compatible con Apple CarPlay™ o Android Auto™



Con innovaciones de clase superior.

*comparado con faros halógenos.

Consumo mixto (l/100km) / Emisiones de CO₂ (g/km): Gama MOKKA X: 3,9-7,9/103,0-152,0.

opel.es



Equipamientos opcionales disponibles según versiones y acabados. Apple CarPlay y Apple son marcas de Apple Inc., registradas en los Estados Unidos y otros países. Android es una marca de Google Inc. El correcto funcionamiento de Opel OnStar® requiere de su activación y dependerá de la cobertura y disponibilidad de las redes de comunicación inalámbrica y de los sistemas de posicionamiento por satélite. WiFi 4G, asimismo, dependerá de la disponibilidad y cobertura de la red móvil. El acceso a la Zona WiFi requiere la contratación del servicio con un operador de red móvil establecido. Una vez finalizado el periodo de prueba gratuito, el servicio conllevará gastos de acceso y navegación. Los paquetes de contratación de OnStar podrán diferir de los establecidos para el periodo de prueba. Servicio sujeto a condiciones. Consulta disponibilidad y cobertura en tu Concesionario Opel o visita: opel.es/onstar.html. No disponible en Vehículos Comerciales Opel.



Land Rover Discovery

Con el aluminio ha adelgazado 480 kilos

Ya está a la venta en los concesionarios el nuevo Discovery, que llega con cuatro motores, capacidad hasta para siete ocupantes y unas cualidades todoterreno líderes en su segmento. Esta quinta generación del modelo británico emplea una carrocería de aluminio que ha hecho posible reducir el peso total del conjunto hasta en 480 kilogramos, lo que genera evidentes ventajas de cara a la reducción de consumo, la

agilidad y las prestaciones. El nuevo Discovery cuenta con un motor de gasolina 3.0 de 340 CV y tres diésel de 180, 240 y 258 caballos, siendo el Ingenium SD4 Biturbo de 240 caballos totalmente nuevo y muy eficiente. Todas las mecánicas están asociadas al cambio automático. El Discovery ofrece cinco plazas de serie, y

la tercera fila, con dos plazas adicionales, es opcional por 1.785 euros. Además puede incorporar opciones como el climatizador de cuatro zonas, la Activity Key que estrenó el Jaguar F Pace, la suspensión neumática autonivelante, el portón plegable eléctricamente, los asientos eléctricos incluso en la tercera fila... y todo lo necesario para salir del asfalto con garantías, como en el resto de los Land Rover. El Discovery está disponible ya desde 54.000 euros.



▲◀ La tercera fila de asientos, opcional por 1.785 euros, ofrece dos verdaderas plazas para adultos. Su disposición tipo cine facilita la visibilidad.



Lexus UX Concept

Así será el todocamino pequeño de Lexus

El UX Concept de Lexus avanza lo que podría ser el todocamino más pequeño en la historia de la marca japonesa. Realizado so-

bre la base del Toyota C-HR, pero con un diseño exterior dotado del inconfundible aire de Lexus, presenta las tecnologías eléctricas de

a bordo más avanzadas. Por ejemplo, las ventanillas son electrocromáticas y los espejos retrovisores han sido sustituidos por unas

carcasas con unas cámaras —envían las imágenes a una pantalla electrónica— cuyas dimensiones son mucho más finas que las carcasas de

los espejos normales. Todos los interruptores son electrostáticos y quedan tapados por una cubierta transparente. Y los asientos suponen otro avance significativo en cuanto a comodidad y eficacia.



BLACK TECH EDITION POR 245€ AL MES

- > Mantenimiento incluido
- > Hasta 5 años de cobertura con Seguridad Mazda 730
- > Posibilidad de cambiar tu Mazda si lo deseas



Mazda CX-5

FlexiOpción / 36 Meses / Entrada: 7.281,96€ / Última Cuota: 17.695,58€ / TAE: 9,42%

¿Alguna vez has vivido una experiencia única al volante? Descubre el Mazda CX-5 Black Tech Edition: el mejor equipamiento a un precio excepcional. Innovación y diseño confluyen en esta edición especial gracias a sus llantas de aleación de 19" tipo corte de diamante, Faros Full LED direccionales, Cámara de visión trasera y Equipo de sonido Bose®. Prepárate para redescubrir la eficiencia y experimentar una conducción más ágil de la mano de la Tecnología SKYACTIV. Mazda CX-5 Black Tech Edition. Atrapa todas las miradas. www.mazda.es

Gama CX-5 SKYACTIV: Consumo mixto (l/100 km): 4,6 - 7,2. Emisiones CO₂ (g/km): 119 - 165.

ZOOM-ZOOM

Promoción FlexiOpción para Mazda CX-5 2.2 150CV 2WD MT Black Tech Edition. FlexiOpción te permite cambiar tu Mazda, devolverlo (si se cumplen condiciones del contrato), o quedártelo pagando la última cuota. Precio al contado 28.970€. Entrada 7.281,96€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 239,60€, 34 cuotas de 245€ y 1 cuota de 17.695,58€. Tipo Deudor Fijo 7,75%, TAE 9,42% (La TAE, así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 650,64€, al contado. Importe Total del Crédito 21.688,04€, Coste Total del Crédito 5.227,78€, Importe Total Adeudado 26.915,82€. Precio Total a Plazos 34.197,78€. (Ej. día de contratación 09/08/2016 y primer pago el 05/09/2016). Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, EFC, S.A. Incluye Seguridad Mazda 730 (Garantía original de 3 años más 2 años adicionales o hasta 150.000km, lo que antes ocurra, de cobertura) y 3 años o 60.000km de mantenimiento programado. Modelo visionado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 31/10/2016 en Pen. y Bal. Incluye dto. marca y concesionario, transp. e IVA.



Renault Trezor

El GT eléctrico que abre la siguiente fase de diseño

Con el nuevo Koleos, la firma gala ha completado la renovación de toda su gama, que ahora es la más joven de Europa. Y el director de Diseño Industrial de Renault, Laurens van den Acker, se encargó de desvelar el 'concept' que inspirará la imagen y las tecnologías de la próxima generación de modelos. Se llama Trezor y es un espectacular coupé biplaza cuya carrocería de carbono mide sólo 108 centímetros de altura y anuncia un índice aerodinámico Cx de 0,22. El peso es de sólo

1.600 kilos a pesar de sus dimensiones -4,70 metros de largo por 2,18 de ancho- y de su poderosa mecánica eléctrica, con un motor de 350 CV y 38,8 mkg -similar al usado en la Fórmula E por el equipo Renault e.dams- que permite acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos. Toma su energía de dos baterías, cada una con su sistema de refrigeración, y equipa un sistema RESS de recuperación de energía en frenada, creado también para la Fórmula E.

►► Varios detalles y códigos estéticos del Trezor se verán en los próximos Renault.



AUTONOMÍA DE 400 KM PARA EL ZOE

Renault reservaba otra sorpresa para la cita de París: el Zoe con la nueva batería Z.E.40 de 41 kWh, que aumenta a 400 kilómetros la autonomía máxima -300 en condiciones reales de uso-, frente a los 240 -170 reales- con la batería normal de 22 kWh. Además, el Zoe ofrece a partir de ahora nuevos servicios conectados que simplifican la recarga, como Z.E. Trip y Z.E. Pass.



Hablamos con... **Ivan Segal**
DIRECTOR GENERAL DE RENAULT IBERIA



«En unos años, los eléctricos ya no necesitarán ayudas»

M16.- A pesar de su tamaño, el nuevo Koleos sólo ofrece cinco plazas. ¿Será un problema?

I.S.- La prioridad era tener un Koleos con mucho espacio detrás, pues una gran parte se venderá en Asia, y allí lo quieren así. Nos inclinamos por lograr el máximo confort y descartamos las siete plazas, porque la estadística dice que el cliente prefiere cinco. El perfil es el de una familia con uno o dos niños, y sólo perderemos una pequeña parte de ventas.

M16.- Los SUV han llegado para quedarse, pero imaginamos que sus ventas estarán creciendo a costa de otros modelos...

I.S.- El crecimiento es una tendencia de muchos años, y nuestra respuesta es clara. Captur ya es líder, Kadjar crece con fuerza en Europa, en el nuevo Scenic mantenemos la modularidad pero potenciamos su diseño SUV como ya hicimos con el Espace, ahora se suma el Koleos... Pero no hay canibalización, y el ejemplo lo tenemos en Clio y Captur: seguimos vendiendo el mismo número del Clio, y a eso se añaden todas las ventas del segundo. Son dos públicos distintos, y la cosa funciona. Ahora vamos a ver qué ocurre con el Kadjar y el Scenic, pero pensamos que son dos perfiles de clientes, del mismo modo que sucederá con Espace y Koleos.

M16.- En cuanto al nuevo Mégane Sedán, ¿es firme la decisión de no lanzarlo en España?

I.S.- El coche es espectacular, pero nosotros miramos el mercado racionalmente, y ese segmento es pequeño. Además, ya tenemos ahí el Mégane Sport Tourer, y no creemos que vayan a sumar ventas, pues no tenemos claro el grado de canibalización entre ellos. En cualquier caso, nada es inamovible, y pasados dos años podemos volver a estudiarlo.

M16.- ¿Y el Alaskan?

I.S.- Aún no hay una decisión tomada para Europa, y dependerá de si percibimos una demanda suficiente. Es un pick-up desarrollado para

otros mercados, y por ellos empezaremos.

M16.- Renault ha apostado muy fuerte, quizás más que nadie, por el vehículo eléctrico. ¿Cómo ve su aceptación en estos momentos?

I.S.- Hay unanimidad entre las marcas al pensar que los eléctricos son el futuro. Y nosotros somos líderes, pero en un mercado que no sabemos cómo crecerá, pues influyen dos factores: la autonomía y las infraestructuras. En el primero hay evolución, y eso se ve con el Zoe 40, que da respuesta a más



clientes pues con un uso medio de 40 kilómetros diarios bastaría con una carga cada semana. En cuanto a las infraestructuras, depende de la ciudad. Pero tenemos que presionar para que haya un Gobierno que ayude y que garantice cinco o seis años de continuidad. Y no importa tanto la ayuda inicial como la sostenibilidad del plan; o sea, que el cliente sepa cuánto durará la ventaja. No obstante, un día las ayudas bajarán y todas esas ventajas desaparecerán, pero cuando el coste de la tecnología baje porque haya una masa crítica suficiente las marcas ya podremos incluir los eléctricos entre nuestros 'business model', y la reducción de los costes de las baterías hará que ya no se necesiten ayudas a la compra. Aunque sí infraestructuras.

M16.- ¿Y habrá un Dacia eléctrico?

I.S.- Dacia tiene su parte ecológica enfocada al GLP, y eso está teniendo un éxito brutal.

EXISTEN LOS CROSSOVERS Y EXISTE EL CROSSOVER



NISSAN QASHQAI

N-CONNECTA POR **190 €/MES***

36 Cuotas (190€/mes) | Entrada 5.999,68€
Última Cuota 10.967€ | TAE 6,11%

ORIGINAL, SOLO HAY UNO.

Siempre imitado, pero nunca igualado. El Nissan Qashqai es el referente gracias a su atrevido diseño y su innovadora tecnología, como la cámara de visión 360° que te permitirá aparcar a vista de pájaro y sin esfuerzo. Por eso, cuando tengas que elegir tu crossover, acuérdate de que **#OriginalSoloHayUno**.

Consumo mixto: 5.8 l/100km. Emisiones CO₂ 133 g/km.

*PVP recomendado para Nissan Qashqai N-CONNECTA 1.2 DIG-T Manual en Península y Baleares 21.175€. Incluye PFF, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional e IVA. En el caso de que los impuestos aplicados sufran variaciones hasta el momento de la compra, el precio se acomodará a la aplicación de los nuevos tipos impositivos vigentes. Importe a financiar 15.383,07€ en 37 meses (incluye apoyo promocional de NIBSA). Entrada 5.999,68€. 36 cuotas de 190,00€. Comisión de Apertura 0,0€. TIN 5,95%. TAE 6,11%. Última cuota de 10.967,00€. Precio total a plazos 23.806,68€. Importe Total Adeudado de 17.807,00€. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. La cuota incluye Seguro de Retirada de Carnet: 207,75€. Oferta válida hasta el 31/10/16 financiando con Magic Plan 3D RCI Banque SA, Sucursal en España, no compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano. Modelo visualizado: Nissan Qashqai Tekna.



Seat

El X-Perience y toda la ofensiva para 2017

El área de Seat en París no tenía nada que ver con ningún otro visto a lo largo de la historia de la marca. Sólo tenía un coche, y en vez de una rueda de prensa convencional se realizaba un pase de experiencia 4D cada media hora, con gafas de realidad virtual y asientos baquet con movimiento. Pero al margen de la anécdota y de ese estándar tecnológicamente innovador, lo cierto es que la firma española desvelaba una gran ofensiva de producto para

2017, con la llegada de tres nuevos modelos: una remodelación del León, el nuevo Ibiza y el Arona, variante SUV de la quinta generación del Ibiza. En cuanto al Ateca X-Perience, se trata de un estudio de lo que podría ser una versión más aventurera del todocamino español. Cuenta con un color específico, protecciones a lo largo de toda la carrocería y una altura libre al suelo aumentada a 25 centímetros, 6 más que en el Ateca normal.



▲ El pabellón de Seat en París contaba con una experiencia 4D. Y allí lucía el Ateca X-Perience.

Hablamos con... **Matthias Rabe**
VICEPRESIDENTE DE I+D DE SEAT



«Lanzaremos el primer coche eléctrico en 2019»

M16.- ¿Cuándo llegará un Ateca X-Perience de serie al mercado?

M.R.- El Ateca no ha acabado de mostrar su potencial porque tiene todos los valores de la marca: diseño, agilidad y deportividad. Dentro de nuestra planificación hay varias versiones del Ateca a corto y medio plazo, y una posibilidad sería esta versión que nos gusta mucho.

M16.- ¿Todavía queda margen para la sorpresa? ¿Qué tecnología estrenará el nuevo Ibiza?

M.R.- El Ibiza y todos los nuevos modelos de Seat que vayan llegando tendrán nueva plataforma y darán mucha importancia a la parte lumínica, al infoentretenimiento y a los sistemas de asistencia al conductor. Y Seat lanzará el primer coche eléctrico en 2019.

M16.- Seat ya va teniendo gama, pero faltan modelos como un coupé, un cabrio... un modelo de deseo. ¿Habrá un 20V20 de calle?

M.R.- Sí, en 2017 llegarán tres modelos nuevos de Seat al mercado y uno de ellos es el Arona, la versión SUV del Ibiza. Pero queremos tener tres SUV en la gama y nuestros

ingenieros ya trabajan en uno grande por encima del Ateca. A mí también me gustaría tener un coupé y nuestro equipo de ingenieros podría hacerlo, pero tenemos que concentrarnos en segmentos con potencial como el de los SUV.

M16.- ¿Qué ha fallado en el lanzamiento del Ateca para que se haya tenido que modificar una versión sobre la marcha?

M.R.- Ante todo he de decir que entra todo dentro de un proceso normal. Los coches no se homologan hasta que no están en producción y los test de esa versión concreta hechos con preseries, a partir de los 90.000 kilómetros daban unas emisiones de NOx muy cercanas al límite. La decisión fue rápida, y aunque ya había muchos pedidos decidimos compensar a los clientes y añadir el SCR para atajar el problema.



Mercedes Generation EQ Concept 402 caballos y 500 km de autonomía

Mercedes ha presentado una nueva submarca para modelos exclusivamente eléctricos, bautizada EQ y cuyo primer vehículo se llama Generation EQ Concept. Es un modelo de estética todocamino pero con radicales soluciones a nivel aerodinámico. Por ejemplo, sustituye los típicos retrovisores por pequeñas y aerodinámicas cámaras, esconde totalmente los limpiaparabrisas y ofrece un carenado total de los bajos y del frontal. En el interior del EQ Concept destaca una pantalla de 24 pulgadas tras el volante, otra de menor tamaño para la climatización y dos más para la imagen que transmiten

las cámaras que hacen las veces de retrovisor. El nuevo eléctrico de Mercedes cuenta con dos motores eléctricos que proporcionan 300 Kw, equivalentes a 402 CV de potencia. Esto permite que el

▶ Pantalla de 24 pulgadas en el interior y una autonomía de hasta 500 kilómetros para un eléctrico que rinde 402 caballos.

EQ acelere de 0 a 100 km/h en 5 segundos, con una autonomía de 500 kilómetros. La batería se podrá cargar de forma convencional o por inducción; e incluso gratis: 40

metros cuadrados de paneles solares generan energía para 50 kilómetros diarios. Y habrá un tipo de carga rápida que permitirá cargar en 5 minutos energía suficiente para cubrir 100 kilómetros.

▶ El EQ Concept se puede recargar también por inducción, sin cable.



¿TE RESULTA FAMILIAR?



PRESENTAMOS EL NUEVO TIPO STATION WAGON. UN GRAN COCHE FAMILIAR A UN PRECIO MUY PEQUEÑO.

- Maletero de 550 litros
- Excelente habitabilidad interior
- Nuevo sistema Uconnect™
- Control de crucero adaptativo

NUEVO TIPO STATION WAGON CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

DESDE 11.900€

NO NECESITAS MUCHO PARA TENERLO TODO.



Emisiones de CO₂ gama Fiat Tipo SW de 89 a 135 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 8,3 l/100km.

PVP Recomendado Nuevo Fiat Tipo SW Easy 1.4 16v 95 CV. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado de más de 7 años de antigüedad y bajo la titularidad del cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 7.990 € con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2016. Modelo visualizado: Nuevo Fiat Tipo SW Lounge 1.4 16v 95 CV con opcionales (PVP recomendado: 17.950€).

fiat.es



Nissan Micra

La quinta generación, a la reconquista de Europa

Han pasado ya 30 años desde que la firma japonesa lanzara el March, utilitario que llegó a Europa como Micra –fabricado en Inglaterra– y que dio

del producto, ahora más ambicioso, tanto por la longitud –se queda a milímetros de los cuatro metros– como por sensaciones. Nissan ha partido de una plataforma

el llamado ‘control activo de la calzada’, que mejora el confort de conducción, así como el ‘control activo de trazada’, que reduce el subviraje –tendencia a tirar de

frente a la entrada de las curvas–, y optimiza la dirección mediante un nuevo sistema sin escobillas. Y el capítulo tecnológico se completa con dispositivos poco frecuentes en su clase, como la alerta por salida involuntaria del carril, un sistema anticollision frontal con reconocimiento de peatones –sólo para Europa–, el lector de señales de

tráfico, el control de ángulo muerto y la visión cenital de 360 grados. Y gran parte de esos elementos dependen de la nueva cámara frontal, montada en la parte superior del parabrisas. En cuanto a los motores, el nuevo Micra recurre a mecánicas ya conocidas, pues en diésel cuenta con el 1.5 dCi de 90 CV –más adelante



a Nissan su primer título ‘Car of the Year’ en nuestro continente. Pero tanto el nombre elegido como un tamaño que siempre ha estado a caballo entre dos segmentos influyeron en que el Micra nunca peleara de igual a igual con los modelos del segmento ‘B’, como Seat Ibiza o Ford Fiesta. Eso podría solucionarse con su quinta entrega, que llegará a las tiendas a comienzos de 2017 y que se producirá en la planta de Renault en Flins. El nombre no varía, pero sí el planteamiento

▶▶ Nissan ofrecerá diez colores de carrocería; y algunos inéditos, como el Energy Orange. Los interiores ganan en vistosidad.

común utilizada en su Alianza con Renault –la del Clio y Captur–, pero en su Centro Técnico de Barcelona le ha dado personalidad específica. Además, el Micra toma del Qashqai y del X-Trail

Probamos el Micra en carretera

Un gran progreso en la conducción

Motor 16 ha tenido oportunidad de ponerse ya al volante del nuevo Micra. Y en nuestro país, concretamente

en autopistas y carreteras lleridanas, donde Nissan puso a disposición de un puñado de periodistas dos unidades

del nuevo modelo: una con motor trecilíndrico 0.9 Tce de gasolina y otra con el diésel 1.5 dCi; en ambos casos con

90 CV. Y bastan unos pocos kilómetros para percibir una neta evolución respecto a la generación actual, pues la quinta generación del Micra transmite más sensación de coche grande. Pisa con aplomo y mezcla bien el confort con la eficacia. Nos gustó

más, en cualquier caso, la versión diésel, cuya mecánica más pesada determina unos reglajes de suspensión más firmes en el tren delantero, lo que contiene el balanceo en curva y el cabeceo en frenada que apreciamos de modo algo evidente en

el Micra de gasolina. Y por prestaciones, también el Micra dCi se muestra más contundente, pues su par máximo es muy superior. El Tce encajará mejor en ciudad, o para circular por carretera a ritmos tranquilos. Además de ir mejor, el nuevo

Micra también destaca por su interior, algo más amplio, y por el moderno diseño, pues la consola está presidida por una pantalla grande y bien ubicada: ni muy arriba ni muy abajo. Aunque unos plásticos de más calidad serían bienvenidos.

Durante las pruebas en Lérida, tuvimos ocasión de conducir también varios de sus rivales, como el Renault Clio y el Volkswagen Polo.



▶ El Centro Técnico de Nissan en Barcelona ha sido protagonista en el desarrollo del nuevo Micra, concebido pensando en Europa.



▶▶ Una de las apuestas de Nissan tiene que ver con la personalización, pues tanto los interiores como los exteriores podrán ser adaptados por el cliente.



debería llegar una versión de 75 CV–, y en gasolina tendrá desde el lanzamiento dos tricilíndricos: el S Ce 1.0 atmosférico de 75 CV y el 0.9 Turbo de 90 CV. Nissan ha revolucionado el

coche en materia de diseño exterior, tanto por estética como por aerodinámica –Cx de 0,29–, y las opciones de personalización permitirán al cliente optar finalmente entre 125 variantes distintas.

Hablamos con... **Daniele Schillaci**
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE VENTAS GLOBALES Y MARKETING DE NISSAN MOTOR COMPANY



«La tentación de lanzar un crossover eléctrico es grande»

–Gran cambio el del Nissan Micra... ¿qué aporta esta nueva generación?

–En automoción siempre hay ciclos. A nivel de diseño y calidad está a gran nivel y también tiene un contenido muy alto de tecnología, lo que llamamos Nissan Intelligent Mobility, que es nuestra estrategia para alcanzar el doble objetivo de 0 emisiones y 0 accidentes. Cada producto que desarrollamos desde ahora debe tener este contenido. El Micra tiene, por ejemplo Around View Monitor, que es novedad en este segmento y también el sistema de mantenimiento de carril, también novedad. Ahora puede enfrentarse con los clásicos del segmento.

y con el Leaf hemos recorrido más de 2.700 millones de kilómetros sin ningún problema serio. Tenemos una tecnología fiable y un conocimiento estratégico. Y por ahora vamos a seguir invirtiendo ahí sin olvidar ninguna de las otras alternativas.

–¿La tendencia eléctrica y SUV se unirán en un modelo?

–Por el ADN de Nissan, estamos pensando muy seriamente en invertir en un crossover con tecnología eléctrica. No está decidido, pero la tentación de lanzarlo es fuerte.

–El coche autónomo es otro de los retos.



–Y por fin con motor diésel...

–Además de la movilidad inteligente, el Micra tiene energía inteligente. Hasta ahora no teníamos diésel y eso nos faltaba para competir en Europa. También he podido probar el motor 0.9 de 90 CV y con el diseño dinámico del Micra va perfecto. Tenemos todos los ingredientes para tener éxito.

–¿Con este Micra se apuesta claramente al segmento B... Habrá un Nissan por debajo en tamaño?

–El Micra siempre estaba a caballo de dos segmentos, el del Twingo y el Polo. Ahora está muy claro dónde se sitúa. Y eso es importante, porque la gente a veces no sabe qué era: grande, pequeño, mediano... La pregunta de si Nissan va a estar alguna vez en el segmento pequeño... Eso no lo puedo contestar ahora.

–Ya hemos lanzado el Serena Propilot en Japon y el año próximo llegará a Europa el Qashqai Propilot. Es una parte de nuestra estrategia Nissan Intelligent Mobility, que explica cómo Nissan va a acompañar la transformación de los productos: es el Intelligent Power (la electrificación) el Intelligent Driving (conducción autónoma) la Intelligent Integration (conexión con la infraestructura) y la conectividad.

–¿Habrá una versión deportiva... un Micra Nismo?

–Tenemos que enfocarnos a lo que hemos presentado hoy, pero tener una versión Nismo, una tradición en la marca a mí me encantaría.

–¿Y qué se puede esperar de la conducción autónoma?

–En un futuro perfecto, con el coche autónomo puedes dar la movilidad a gente que ahora no puede por accidentes, falta de visión... Hablo de largo plazo. Pero, por ejemplo nos podemos plantear cuestiones que en 60 años no hemos hecho, como si hace falta un carné de conducir con un coche autónomo... Son cosas que vamos a redefinir con las autoridades. Es un proceso de transformación muy interesante.

–¿Seguirán con su apuesta eléctrica o explorarán otras tecnologías?

–Estamos invirtiendo en todas, también en la pila de combustible. Ya tenemos híbridos en Japon, como el Serena o el Note, o en Infiniti, pero nuestra estrategia es el desarrollo del coche eléctrico. Ya hemos vendido más de 250.000 coches eléctricos

TOYOTA Eficiencia híbrida y un GT86 más dinámico

La marca japonesa mostró el último capítulo del Prius, ahora con tecnología plug-in hybrid, aspecto que le permite superar los 50 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico y homologar un consumo medio en torno al litro cada cien kilómetros. En estas atractivas cifras son determinantes dos primicias, como el techo solar 'de verdad' o un climatizador automático con bomba de calor a inyección de gas.

En la exposición de Toyota también se vio, de nuevo, el C-HR, un SUV compacto que se impulsa con el conocido sistema híbrido de la marca, que eroga 122 caballos de potencia. En eficiencia también destacó el prototipo FCV Plus, alimentado por pila de combustible, mientras que la parte 'picante' recayó sobre el renovado GT86, que ahora goza de mejor dinámica y confort gracias a las mejoras introducidas.



◀ El nuevo Prius plug-in hybrid puede recorrer más de 50 kilómetros en eléctrico. Su techo con placas solares permite incrementar la autonomía.



▲ El renovado GT86 mantiene los 200 CV, pero mejora la estabilidad, la respuesta al volante y el confort.

Hablamos con... **Gerald Killman**
VICEPRESIDENTE DE I+D DE TOYOTA EUROPA



«Continuamos trabajando en motores diésel»

M16.- ¿Nos puede precisar la trascendencia de la arquitectura TNGA (Toyota New Global Architecture), inaugurada en el Toyota Prius.

G.K.- La arquitectura TNGA incluye a la totalidad de nuestros actuales desarrollos a nivel global, todos nuestros vehículos de las futuras generaciones: todos los Toyota del segmento C, pero también coches más pequeños y más grandes incluida Lexus, todos ellos utilizarán la filosofía TNGA.

M16.- La arquitectura TNGA sustituye a varias plataformas, reduce costes, inaugura métodos más eficientes de producción, y nuevas tecnologías a precio asequible. En lo que respecta a la conducción, ¿qué influencia tiene?

G.K.- El centro de gravedad de la arquitectura TNGA es mucho más bajo y permite un comportamiento mucho más dinámico. Así, el nuevo Toyota C-HR, que no es un coche bajo, tiene un comportamiento excelente, muy evolucionado. El ingeniero jefe del proyecto, Hiroyuki Koba, es piloto de carreras en sus ratos libres y ha conseguido un gran placer de conducir.

M16.- En materia de tecnología híbrida, Toyota acaba de lanzar la cuarta generación Prius con todo nuevo. Sin embargo, el desarrollo no se detiene...

G.K.- Seguimos trabajando para incrementar el voltaje y la velocidad del motor eléctrico; en las baterías, para mejorar su relación entre precio y capacidad, y entre peso y capacidad; en la electrónica de

potencia, para reducir su tamaño...

M16.- Recordamos al ingeniero austríaco el concepto FT-Bh de 2012, un híbrido con motor 1.0 de gasolina...

G.K.- Aprendemos mucho de ese motor bicilíndrico para las próximas generaciones. Pero el número de cilindros depende de cuál será el mejor para cada aplicación, siempre buscando el equilibrio en la eficiencia.

M16.- ¿El que la sigue la consigue? ¿El cambio automático CVT de variador es la mejor solución?

G.K.- Hasta 2 litros, el cambio CVT tiene sentido porque permite



que el motor funcione siempre en su zona óptima de trabajo. Es muy eficiente; pero, además, en el Toyota C-HR 1.2 T hemos conseguido un gran placer de conducción.

M16.- ¿Y los diésel? Recientemente han incorporado nuevos motores BMW 1.6/2.0 en algunos de sus modelos, incluso se habla del 1.5 de tres cilindros.

G.K.- Continuamos trabajando en motores diésel, y tenemos proyectos en marcha en cooperación con otra marca.

MITSUBISHI GT-PHEV

El GT-PHEV Concept es un SUV coupé de alta gama que responde a un agresivo diseño exterior y a un interior muy innovador en la marca, como las dos pantallas que 'escotan' al cuadro, y que reflejan la información de



◀ Este concept alcanza una autonomía de 120 kilómetros en eléctrico y de 1.200 en total. Su sistema AWD es muy avanzado.

unas cámaras que sustituyen a los retrovisores. Para impulsarse recurre a un sistema híbrido enchufable compuesto por un motor de gasolina de 2,5 litros y tres propulsores eléctricos, dos de ellos ubicados detrás.



SSANGYONG LIV-2

La gran novedad de la marca coreana fue este SUV concept, que muestra el nuevo lenguaje de diseño de SsangYong. El LIV-2 mide 4,85 metros de longitud, y su interior, además de amplio, va un paso más allá en cuanto a calidad y tecnología. Este modelo cuenta con un propulsor diésel de 2,2 litros con 181 CV de potencia, combinable con un cambio manual de seis relaciones o uno automático de siete. También dispone de un motor de gasolina 2.0 con 225 CV. En materia de seguridad incorpora una frenada de emergencia autónoma, una alerta de cambio involuntario de carril y otra de tráfico cruzado en la zaga, mientras que en conectividad contempla un sistema de comunicación integrado con tres pantallas.

◀ El LIV-2 muestra la nueva línea de diseño de SsangYong para los próximos años. El habitáculo da un gran salto en cuanto a calidad, exclusividad, tecnología y confort.



VOLKSWAGEN

La revolución eléctrica se denomina I.D.

Una de las primicias en el Salón de París fue el I.D. de Volkswagen, un vehículo eléctrico capaz de recorrer hasta 600 kilómetros con una sola carga y de presumir de conducción autónoma,

el piso y el propulsor en el tren trasero. Este rinde 170 CV, suficientes para acelerar de 0 a 100 km/h en ocho segundos y alcanzar una velocidad máxima limitada a 160 km/h. Mide sólo 4,10 metros de



retrovisores por cámaras. El habitáculo parece una nave espacial y los cuatro asientos individuales permiten acomodarse a la carta, incluso 'sumergirlos' en el suelo, ofreciendo hasta 960 litros de maletero.



▲ ▼ El I.D. será el primer compacto de VW que nace desde la nueva Plataforma Modular Eléctrica (MEB). La batería se ubica bajo el piso, y el motor de 170 CV se monta detrás. Será una realidad en 2020.

aunque para esto último habrá que esperar hasta el 2025, cinco años después de su lanzamiento.

El I.D. muestra por primera vez la línea de diseño exterior e interior de la futura gama de vehículos eléctricos de Volkswagen. Estrena la Plataforma Modular Eléctrica (MEB), que ubica la batería de ion-litio bajo

longitud pero su generosa distancia entre ejes, similar a la del Passat, ofrece un interior amplio y luminoso, al que se accede de manera confortable gracias a las puertas traseras correderas. La aerodinámica es casi una obsesión. Las manillas de las puertas emergen al acercar la mano y se sustituyen los





PRECIO DESDE **23.450 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **103 A 129 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento y confort de marcha. Muy silencioso. i-Cockpit. Amplitud detrás. Precio y equipamiento.

DEBE MEJORAR

- Sin variantes 4x4. Diésel de 180 con poco brío. Detalles de acabado. Reposacabezas central trasero

Al volante del Peugeot 3008
Lo mejor de dos mundos

Peugeot ha decidido apostar claramente por los SUV con la nueva generación del 3008 y también con el 5008, olvidando la estética de los anteriores, casi monovolumen, para decantarse por el diseño de moda. Pero sin olvidar la versatilidad.

Para empezar, no pierde prácticamente ninguna de las características del actual. Solo 10 centímetros más largo que éste, el nuevo 3008 ofrece un interior muy amplio, un maletero de 520 litros y unas plazas traseras que, en altura, son sorprendentes, y en anchura y espacio para las piernas están muy bien. Lástima que el reposacabezas central trasero sea 'puro adorno', pues no se puede regular en altura y es solo útil para un niño.

El cuadro de instrumentos, con la nueva generación del i-Cockpit, es de los más espectaculares

que se pueden encontrar, y sin exceso de instrumentación. La gran pantalla central es táctil, pero también se puede utilizar mediante unas teclas situadas debajo para elegir cada una de las funciones; una mejora respecto al anterior sistema. El volante sigue siendo de pequeño tamaño y ahora se ha achatado también por arriba. Es muy manejable.

La instrumentación que se ofrece en el cuadro es digital y absolutamente configurable, pudiendo mostrar y priorizar los datos que el conductor desee. Así, se puede ver la navegación, la ruta, dejar solo la información de la velocidad o, en el modo 'Personal', elegir para cada zona la información que se quiera –navegación a un lado y datos de consumo en el otro, por ejemplo–. Con todo, manejado con absoluta sencillez desde una ruedecita en la parte izquierda del volante, el conductor hace su menú a medida.

Pero el 3008 no es solo estética... también dinámica. Realizado sobre la base de la plataforma EMP2, ahora 100 kilos de peso respecto al anterior, lo que se traduce en un comportamiento mejorado –con unas suspensiones suaves, pero firmes– y también en unos consumos muy ajustados. «El objetivo que pusimos a los ingenieros era hacer un SUV que en su conducción, si cerraras los ojos, pensaras que estabas conduciendo una berlina». Eso nos decía Laurent Blanchet, director de producto de

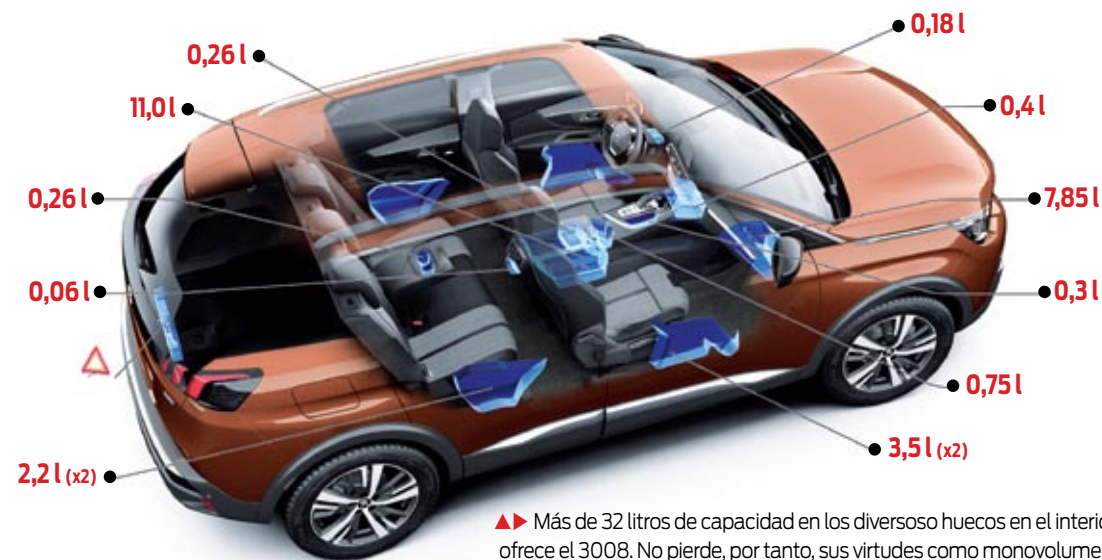
▼ La gama de motores oscila entre los 100 y 180 caballos. Llegará una variante híbrida.



Peugeot. Y la verdad es que el resultado apunta en esa dirección.

Tuvimos oportunidad de conducir durante más de 200 kilómetros la variante con el motor 2.0 BlueHDi de 180 caballos, con cambio automático EAT6 dotado de levas en el volante y acabado GT, el más elevado. El resultado de ese recorrido que combinaba autovías, carreteras de doble sentido, rutas de montaña –con divertidas 'paellas'– e incluso una zona de pista 'off road' –no hay 4x4, pero el 'Grip Control' ayuda de forma muy notable. El coche es sanísimo y muy divertido de conducir. Enlaza curvas a alta velocidad sin excesivo balanceo y sin perder tracción. El motor es noble y empuja con solvencia, aunque no tiene excesivo brío brutal, aunque gracias al modo Sport estira un poco más las marchas y hace el

comportamiento más vivo. La dirección es muy directa y ofrece mucha información al conductor, y los frenos actúan correctamente,



▶ Más de 32 litros de capacidad en los diversos huecos en el interior ofrece el 3008. No pierde, por tanto, sus virtudes como monovolumen.



◀ En el interior puede incorporarse techo solar, que aumenta la luminosidad del habitáculo. Los mandos tipo 'teclas de piano' permiten acceder a las funciones de la pantalla táctil.

aunque tal vez la primera sensación pueda ser de falta de mordiente. También conducimos el diésel de 120 CV –muy

agradable y con una potencia más que suficiente– y el THP 165, que estira con ganas y tiene un puntito más deportivo que los diésel.

El nuevo Peugeot 3008 ya está a la venta con cuatro acabados –Active, Allure, GT Line y GT, este solo con el BlueHDi180–, y desde el

básico, su equipamiento es muy completo: pantalla táctil de 8 pulgadas con mandos integrados en el volante + Radio bituner, control de estabilidad dinámico ESP y sistema electrónico antideslizamiento, airbags de cortina delanteros y traseros, detección de subinflado indirecta, detector de obstáculos trasero, faros halógenos y antiniebla, pack Safety, cierre centralizado, cristales y luneta trasera tintados, asiento del conductor y pasajero regulables en altura, climatizador bizona, techo del color de la carrocería, y llantas de aleación de 17 pulgadas. A los precios, de tarifa hay que restarles 1.700 euros como promoción de lanzamiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH 130	1.6 THP 165	1.6 BLUEHDI 100	1.6 BLUEHDI 120	2.0 BLUEHDI 150	2.0 BLUEHDI 180
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.560	1.560	1.997	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500	165 / 6.000	100 / 3.750	120 / 3.500	150 / 4.000	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 / 1.750	24,4 / 1.400	25,9 / 1.750	30,6 / 1.750	37,7 / 2.000	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)	Aut. 6 vel.	Man. 5 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 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	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17	215/55 R18-235/50 R19
Peso (kg)	1.325 (Aut. 1.345)	1.375	1.365	1.375 (Aut. 1.390)	1.500	1.540
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.623	4.447 / 1.841 / 1.623	4.447 / 1.841 / 1.623	4.447 / 1.841 / 1.623	4.447 / 1.841 / 1.623	4.447 / 1.841 / 1.623
Volumen maletero (l)	520	520	520	520	520	520
Capacidad depósito (l)	52,5	52,5	52,5	52,5	52,5	52,5
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	188	206	174	189 (Aut. 185)	207	211
Consumo mixto (l/100 km)	5,1 (Aut. 5,2)	5,8	4,0	4,0 (Aut. 4,2)	4,4	4,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	117 (Aut. 120)	129	103	104 (Aut. 108)	114	124
Precios desde... (euros)	23.450	30.850	23.850	24.950	26.750	35.600

Alfa Romeo regresa con fuerza al segmento de las berlinas deportivas, pues el Giulia recupera el esquema de la tracción posterior y, con ayuda de un chasis bien calibrado y una carrocería muy ligera, aporta un dinamismo y un placer de conducción por encima del habitual. En esta ocasión lo probamos con el motor diésel de 180 CV, que da lo mejor de sí asociado al cambio automático de ocho marchas. Y enfrente, BMW 320d y Jaguar XE 2.0D, dos duros rivales dotados de mecánicas de similar potencial que no se lo ponen fácil al nuevo modelo italiano.

ALFA GIULIA 2.2 DIESEL 180 SUPER AUT.	
PRECIO	40.350 €
 Emisiones oficiales:	110 g/km
	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Con descuento, 37.363 euros. Tacto de conducción y comportamiento. Prestaciones. Confort y amplitud.	- Diesel 180 CV sólo en versión Super. Faldón expuesto. Detalles de equipamiento. Huecos para colocar cosas.

BMW 320D 190 CV AUT.	
PRECIO	40.348 €
 Emisiones oficiales:	106 g/km
	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Relación entre prestaciones y consumo. Calidad y tacto de conducción. Confort. Opciones variadas.	- Comportamiento subvirador al límite. Relación entre precio y equipamiento. Respaldo trasero estrecho para tres.

LA CLAVE
 pmartin@motor16.com

Muchas de las marcas que siguen apostando por la tracción trasera en sus berlinas justifican dicha arquitectura por el mayor placer de conducción logrado: «la rueda que tracciona no es la que dirige el coche, y eso reduce la transmisión de vibraciones y aumenta la deportividad». En ese sentido, cualquiera de nuestros protagonistas lo borda, pues se trata de coches rápidos y que apetece conducir. Y encima, con cifras de consumo ajustadas. ¿Cuál es mejor? Pues cada uno destaca en algo, pero el Giulia manda en capítulos vitales y se hace con la victoria final.

JAGUAR XE 2.0D 180 CV PRESTIGE AUT.	
PRECIO	42.149 €
 Emisiones oficiales:	109 g/km
	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Tacto de conducción. Frenada potente. Consumo muy bajo. Cuatro acabados y opciones variadas.	- Maletero. Plazas traseras pequeñas. Calidad de ciertos plásticos. Detalles de equipamiento. Peso algo elevado.



El Giulia impone su carácter

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

Hacia casi tres décadas que Alfa Romeo no recurría a la tracción trasera en sus berlinas. Cuando en 1987 relevó el modelo 90 con el 164, y cuando en 1992 sustituyó el 75 por el 155, la marca italiana dejó clara su apuesta por la tracción delantera, pese a que muchos fabricantes se mantenían fieles a la propulsión por razones técnicas –optimiza el reparto de pesos entre ejes, por ejemplo– y por eso que podríamos

llamar ‘filosofía de vida’. Es el caso de BMW, que hoy continúa sin renunciar a la tracción trasera en la Serie 3, su ‘best seller’ mundial. Pero con el Giulia, los de Milán retornan al esquema original, quizás para devolver a la marca la carga genética de épocas pasadas, cuando los monoplazas del ‘biscione’ reinaban en la competición. Algo parecido a lo ocurrido en el seno de Jaguar, que al concebir su primera berlina media –el X-Type, presentado en

el año 2000– se decantó por la tracción delantera, aunque corrigió el tiro con su última creación, pues el XE, comercializado el pasado año, presume de propulsión trasera y de ser un Jaguar ‘de verdad’. Hay más berlinas de este tamaño dotadas de tracción posterior, como la Clase C de Mercedes o el IS de Lexus, pero para este primer enfrentamiento del Giulia frente a la competencia nos hemos inclinado por los productos más deportivos. Y ahí, BMW y Ja-

guar ocupan la cúspide. ¿Mantendrán esa posición tras la llegada del modelo italiano? Si comenzamos estudiando por fuera las carrocerías, vemos que los tres comparten talla, pues las diferencias son mínimas. Con sus 4,64 metros de largo, el Giulia se sitúa entre el XE, que mide tres centímetros más, y el Serie 3, un centímetro más corto. El Alfa es el más ancho y alto, pero seguimos hablando de escasos centímetros de diferencia, mientras que la distancia en-

tre ejes tampoco parece determinante: sólo 25 milímetros entre el más generoso, que es el Jaguar, y el de menor batalla, que es el BMW. Sin embargo, aquí empezamos a ver que la marca italiana ha hecho los deberes. Porque presume de la mejor aerodinámica –Cx de 0,25 frente al también soberbio 0,26 de sus oponentes– y del menor peso: 1.520 kilos, con conductor, en esta versión. Capó, puertas, motor y pinzas de freno son de aluminio, material que supo-

ne un 80 por ciento de la suspensión delantera y un 45 de la trasera; y todo eso se traduce en ligereza. Lo que da más mérito a los 1.525 kilos del 320d, pues la actual generación del coche alemán, que redujo 40 kilos la masa frente a su antecesor, nació hace ya cinco años. En cuanto al XE, sus 1.640 kilos defraudan algo las expectativas, pues su chasis monocasco fabricado mayoritariamente en aluminio debería traducirse en un conjunto más liviano. La buena

noticia es que esos kilos extra no pasan factura ni al frenar ni al tomar curvas, dos cosas que el Jaguar hace muy bien, y tampoco elevan el consumo, apartado que domina el británico. La mala es que si lastran las prestaciones, capítulo en el que sus rivales le doblegan. Pero antes de pasar a analizar el dinamismo, sigamos con las carrocerías. Y aquí vuelve a contrariarnos un poco el XE, que siendo el más largo y el de mayor batalla, es el más pequeño por dentro. Y nos referi-

mos a las plazas traseras, pues es el más estrecho –131 centímetros, frente a los 133,5 del Serie 3 y los 135,5 del Giulia– y el de altura más justa. Sumemos a ello que cuenta con el túnel central más aparatoso –24 centímetros de ancho, 3 más que el de sus rivales– y que la porción de respaldo realmente utilizable es estrecha –96,5 centímetros– por culpa de los pasos de rueda, que penetran mucho e impiden acomodar a tres personas. Es decir, caben, pero incómo-



▲ De arriba abajo, los maleteros de Giulia, Serie 3 y XE. El italiano trae kit reparapinchazos de serie y ofrece en opción neumáticos run-flat, que son de serie en el alemán. El británico lleva kit, pero sí ofrece rueda de repuesto.



MALETEROS NO TAN DIFERENTES

EL GIULIA Y EL SERIE 3 TIENEN UN MALETERO DE 480 LITROS, POR LOS 455 DEL XE. Y EL RESPALDO TRASERO ABATIBLE ES OPCIONAL EN LOS TRES POR PRESTACIONES, TRIUNFO PARA EL ALFA, SEGUIDO POR BMW Y JAGUAR; AUNQUE EL ORDEN ES EL INVERSO EN EL CONSUMO



▲ Nos ha sorprendido muy gratamente la terminación general del Alfa Romeo, casi al nivel del bien construido y racional BMW. Al Jaguar le vemos un pasito por detrás.



◀ El Giulia, que equipa freno automático de emergencia AEB, se detiene en muy pocos metros, aunque la resistencia a la fatiga debe ser mejorada.



◀ El 320d, único con cuatro discos ventilados, brilla más por resistencia que por las distancias de detención. Y la función de frenado City es opcional.



◀ Convinciente la frenada del XE, que logra las distancias más cortas en las tres pruebas realizadas y monta de serie el freno de emergencia AEB.

das. Y esto último también le ocurre al Serie 3, cuya sección confortable de respaldo trasero mide 97 centímetros. El Giulia acusa ese problema en menor medida –hay 104 centímetros ‘útiles’ para apoyar la espalda–, cumpliendo mejor como ‘cinco plazas’.

En cuanto a sus maleteros, ninguno bate records, y eso tiene que ver también con la tracción posterior. Pero los 480 litros que anuncian Alfa y BMW merecen un bien, mientras que los 455 del Jaguar se quedan en aprobado. Y bajan a 450 en el británico si pedi-

mos la rueda de repuesto de emergencia, elemento no disponible en sus rivales. Porque el Giulia, que de serie trae kit reparapinchazos como el XE, ofrece en opción neumáticos run-flat –permiten circular pinchados algunos kilómetros hasta 80 km/h–, mientras que

el 320d incorpora de serie los run-flat. De las tres políticas, preferimos la del Jaguar. Regresamos al habitáculo para tratar el asunto del equipamiento y la calidad general, esencial en modelos que venden una exclusividad superior a la media. En este sentido,

decir que nos ha sorprendido gratamente la terminación del Giulia, que propone vistosos materiales y un acabado esmerado. Y las críticas que planteamos tienen más que ver con la funcionalidad que con lo que se ve, se escucha –en nuestro coche, la ven-

tanilla del conductor generaba algo de ruido a alta velocidad– y se toca. Por ejemplo, las bolsas de las puertas delanteras son pequeñas, y mínimas en las puertas traseras. Tampoco cabe mucho en los revestidos de los respaldos, la consola central no parece bien apro-

vechada y, peor aún, el equipo de serie –ni siquiera con el nivel Super, único disponible para el diésel de 180 CV– no incluye salidas de aireación traseras. Si las queremos hay que pagar los 200 euros del Pack Climate Update. En cambio, si hay una práctica guantera con tapa a la izquierda del salpicadero que no tienen sus rivales. El 320d presume también de materiales y acabado, y está un punto por encima del Alfa en cuanto a racionalidad de diseño, pues en general hay más huecos para guardar cosas, todo cae donde debe y cada mando destila suavidad y

precisión. Pero es el peor equipado de serie, pues es el único sin levas de cambio en el volante, alerta por salida involuntaria del carril y frenada automática de emergencia a baja velocidad; y su control de crucero básico –con función de frenado– también es opcional. Para remediarlo podemos elegir algunas de las propuestas de estilo y equipamiento, pero a base de cheque: 3.990 euros la línea Advantage, 5.790 la Sport y 7.690 la Luxury. En lo que respecta al XE, nos gusta que Jaguar permita escoger entre cuatro acabados: Pure –39.861 euros con el motor 2.0D 180 y la caja au-

EQUIPO DE SERIE RAZONABLE, AUNQUE TODOS TIENEN SUS 'COSITAS'. LAS LARGAS LISTAS DE OPCIONES PERMITEN SOLUCIONARLO



▲▼ No hay instrumentación configurable en ninguno, pero en los tres modelos podemos aumentar o mejorar el aspecto de la información mediante opciones. Y tanto el BMW como el Jaguar ofrecen Head-up Display.



▲◀ El Giulia equipa levas de serie, pero ofrece unas de aluminio y mucho más grandes –arriba, a la izquierda– como parte del Pack Performance: 2.450 euros. Las del XE –a la izquierda– son de serie, mientras que en el Serie 3 nos las cobran: 228 euros.



▶▲ El Giulia equipa de serie el Alfa Connect con pantalla de 6,5 pulgadas, pero ofrece en opción una de 8,8 –izquierda– asociada al navegador y la radio High: total, 2.000 euros. Y en el 320d, lo mismo: pantalla de 6,5 pulgadas de serie, y de 8,8 con navegación –derecha– en opción por 2.836 euros.



▶ El sistema InControl, de serie en el XE, incluye una pantalla de 8 pulgadas. Y en opción, por 2.264 euros, se ofrece el InControl Touch Pro, con navegador, sonido 380 W y pantalla de 10,2 pulgadas.

tomática-, Prestige –42.149-, Portfolio –42.453- y R-Sport –43.827 euros-. Nuestra unidad de pruebas montaba el segundo, que incluye de serie la tapicería de cuero, pero sorprendentemente deja como opción el sensor de lluvia o el encendido automático de luces; y no monta de serie el sensor de parking trasero, que sí tiene el Giulia Super. En cuanto a calidad y acabado, hay una serie de detalles –ciertos plásticos, mínimos crujidos sobre asfalto irregular, algunos botones de tacto

mejorable...– que nos conducen a situarlo en tercer lugar. Pero la sensación general es buena –hay bastantes huecos para guardar cosas–, y hemos apreciado un neto progreso en cuanto a insonorización si lo comparamos con los primeros XE de motor diésel probados.

Y un dato importante: en los tres hay exclusividad y tecnología para aburrir; pero los caprichos se pagan, y si queremos un coche bien equipado deberemos acudir a la lista de opciones, larga en el Alfa e interminable en sus rivales. Por-

que asientos de ajuste eléctrico o calefactables, navegador, techo panorámico eléctrico, acceso y arranque sin llave, faros de xenón, cámara trasera, espejo interior antideslumbramiento o un sencillo respaldo trasero abatible por secciones se pagan aparte. ¿Por qué? Porque son 'premium'.

Dejamos el análisis estático para meternos en faena, pues estamos ante berlinas deportivas que parecen pedir guerra. Nos ponemos a los mandos y arrancamos. Encontrar la postura resulta más fá-

cil en el BMW o el Jaguar que en el Alfa, pero por un simple motivo: el italiano era el único con asientos de ajuste manual, mientras que sus dos rivales montaban las butacas de reglaje eléctrico opcionales. Si las queréis, preparad 1.000 euros en el Giulia, 1.253 en el 320d y 712 en el XE.

Ya desde los primeros metros apreciamos el excelente tacto del Alfa, con sólo 2,3 vueltas de volante entre topes –2,7 en el BMW y 2,6 en el Jaguar– y una capacidad de giro sorprendente, aunque la fir-



ma italiana no facilita el dato. Todo lo contrario que en el Jaguar, que necesita 11,7 metros para girar entre paredes.

Pero callejear no es el cometido principal de nuestros protagonistas, que dan lo mejor de sí fuera de la ciudad. Por

autovías y carreteras de trazado muy lineal cualquiera de los tres satisface plenamente, pues presumen de una di-

rección precisa, avanzan con aplomo y filtran bien la carretera, aunque conservando un buen tacto que permite al conductor saber siempre lo que ocurre entre vehículo y suelo.

A medida que las curvas se cierran y nuestro ritmo se anima, los tres coches empiezan a mostrar por qué sus fabricantes prefieren la tracción posterior. Básicamente tiene que ver con el equilibrio de masas entre ejes, que se traduce en un comportamiento neutro, y en la sensación de que el volante vale... para apuntar. Ya



¿TE GUSTA CONDUCIR? EL FAMOSO LEMA PUBLICITARIO DE BMW PUEDE APLICARSE A LOS TRES. Y QUIZÁS MÁS, SI CABE, AL GIULIA Y AL XE



se? Basta con bajar del XE y subir al Giulia para averiguar que sí, pues la dirección es perfecta, la frenada también es potente –aunque menos resistente a los tratos despiadados– y el coche pasa por las curvas como por raíles, admitiendo errores de cálculo a la hora de elegir la velocidad y permitiendo frenadas en pleno apoyo, pues ningún eje se descoloca. En resumen, es la nueva referencia en su clase.

Decir, en este sentido, que los tres modelos aquí reunidos

incorporan de serie sistemas que permiten elegir el programa de conducción y, por así decirlo, personalizar la respuesta de chasis, motor y cambio. En el Giulia se llama DNA por las siglas de sus tres modos de uso –Dynamic, Natural y All Efficiency–, mientras que en el Serie 3 podemos escoger entre Sport, Confort y Eco Pro, y en el XE, dotado del Jaguar-Drive Control, entre Dynamic, Normal, Eco y otro llamado Lluvia/Hielo/Nieve. Y aunque optar por uno u otro programa



▶▶ El Giulia no sólo es el más ancho detrás, sino que tiene un respaldo posterior mejor adaptado a tres ocupantes. Y con hueco para las piernas.

▶▶ El Serie 3 ofrece el mismo espacio para las piernas detrás que el Giulia, y la anchura es correcta. Pero los pasos de rueda penetran mucho.

▶▶ El XE es muy ancho delante; aunque detrás, todo cambia: no sobra anchura, los pasos de rueda entran bastante, el túnel central es grande...

sabemos que es así en todos los coches, sea cual sea su tracción, pero la propulsión transmite un 'no sé qué' que en Alfa, BMW y Jaguar está presente.

Si vivamos la marcha, al límite de lo admisible legalmente en una vía abierta al tráfico, apreciamos que el BMW tiene más tendencia a tirar de morro a la entrada de las curvas, una personalidad buscada por la firma de Munich para transmitir seguridad, pero que aburgesa su conducta. Y como es el que frena en más metros, pese a contar con cuatro discos ventilados, el disfrute 'deportivo' al volante es relativo. Más nos convence el Jaguar, que no paga su peso algo elevado en este escenario, pues frena de maravilla y entra en los virajes cerrados con total obediencia. ¿Puede mejorar-



EL DETALLE

SUPONE 3.900 EUROS EN EL BMW Y 2.629 EN EL JAGUAR

Tracción total disponible para los tres

A finales de año la gama Giulia crece con las versiones Veloce, que estrenan dos motores: en gasolina, el 2.0 MultiAir de 280 CV con turbo '2 en 1', y en gasóleo, un 2.2 Diesel que anuncia 210 CV y equipa turbo de control eléctrico. Ambos se asocian al cambio automático de 8 marchas y, también como primicia, a la tracción total Q4, que aumenta 60 kilos el peso y adapta su respuesta al programa seleccionado en el Alfa DNA. La tracción Q4, que prevé las pérdidas de adherencia basándose en datos de varios sensores –aceleración lateral y longitudinal, ángulo de giro del volante, velocidad de derrape del coche...–, manda normalmente todo el par al eje trasero; pero puede llegar a enviar un 60 por ciento al tren delantero y un 40 al trasero. En cuanto a precios, nada se sabe aún, y tampoco es seguro que la tracción

Q4 vaya a estar disponible más adelante con otros motores. BMW sí ofrece la tracción total xDrive para el 320d automático. El peso aumenta 85 kilos, el consumo medio crece a 4,3/100 km y la aceleración de 0 a 100 km/h se completa en 7,3 segundos. Y sucede lo mismo con Jaguar, pues hay un XE 2.0 D 180 AWD: 50 kilos extra, 4,7 l/100 km de media y aceleración de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos.



ma no tendrá efectos mágicos, sí se aprecian variaciones en la sensibilidad del 'gas' y la asistencia de la dirección,

o en el régimen al que cambia de marcha la transmisión –las tres cajas automáticas van muy bien–. Y eligiendo los mo-

dos ecológicos podremos ahorrar algo de combustible.

Por si alguien se lo pregunta, ninguno montaba las go-

mas de serie, lo que ayudaba a 'adherir' los coches al asfalto: BMW y Jaguar optaban por unas 225/45 R18, medida que el Alfa llevaba en su eje delantero, pues detrás usaba unos 255/40 R18, algo exagerados pero que le sientan bien.

Aunque quizás ese calzado influyera en que el Giulia haya gastado un poco más: 6,3 l/100 km reales, por los 5,8 del 320d y los 5,6 del frugal XE, que aquí tampoco acusa el peso. Todo lo contrario que al medir las prestaciones, donde el Jaguar cede ante sus rivales pese a tener un motor 2.0 con mucho par y beneficiarse de los desarrollos más cortos. Por delante, Alfa y BMW empatan en aceleración pura, y el italiano impone su masivo par al recuperar velocidad y solventar los adelantamientos.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

ALFA GIULIA 2.2 DIESEL 180

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,82 euros/km. Coste por km total: 0,98 euros/km.

SEGURO

A terceros: 390,49 euros/año. A todo riesgo: 560,94 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

ALFA ROMEO

Fiat Auto España. Carretera de Barcelona, km. 27.500. 28804 Alcalá de Henares (Madrid). Teléfono: 918 853 700

RED DE POSVENTA

76 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.alfaromeo.es

BMW 320D

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,82 euros/km. Coste por km total: 0,96 euros/km.

SEGURO

A terceros: 339,59 euros/año. A todo riesgo: 560,94 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

BMW

BMW Ibérica S.A. Avda. de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: 913 350 505

RED DE POSVENTA

142 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.bmw.es

JAGUAR XE 2.0D 180

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,86 euros/km. Coste por km total: 1,00 euros/km.

SEGURO

A terceros: 339,59 euros/año. A todo riesgo: 560,94 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

JAGUAR

Jaguar Hispania S.A. Paseo de la Castellana, 130 8ª planta. 28046 Madrid. Teléfono: 91 578 61 00

RED DE POSVENTA

43 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.jaguar.es

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

Traslados premium

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Hasta ahora, algunas furgonetas concebidas como tales se reorientaban en muchos casos hacia el segmento monovolumen, arrastrando las pegs propias de unos vehículos nacidos para transportar grandes cargas y pocos pasajeros. En realidad se lograba el objetivo con creces, pero siempre quedaban pegs que no permitían rematar un producto redondo. Sin embargo, en el caso de los tres modelos del

Fruto del acuerdo entre PSA Peugeot-Citroën y Toyota, han llegado al mercado tres nuevos vehículos polivalentes que comparten tecnología pero con estética diferenciada. En este caso probamos el Peugeot Traveller en versión lanzadera con 9 plazas.

acuerdo entre PSA Peugeot-Citroën y Toyota -Traveller, Spacetourer y Proace-, el proyecto se ha desarrollado justamente al contrario, poniendo en marcha un vehículo monovolumen funcional para, a

partir de ahí, ir derivando numerosas alternativas de ocio y negocio. Y el resultado es excelente.

Una de las ventajas más importantes conseguidas ha sido la de ofrecer una altura poco

habitual en el segmento, que sea cual sea la longitud elegida no alcanza 1,90 metros, lo que facilita su acceso a aparcamientos subterráneos, además de 'familiarizar' su aspecto alejándolo de los típicos furgones de reparto. Y la estrategia del acuerdo ofrece mas ventajas.

En el caso del Peugeot Traveller Business sometido a este test, ofrece un diseño exterior agradable a la vista y convincente, por cuanto transmite solidez, además de una imagen cercana a la de un modelo tan exitoso como el 2008.

LA CLAVE
amas@motor16.com

La mítica Volkswagen Caravelle le están saliendo rivales hasta en la sopa. Y este Peugeot Traveller es uno de los 'alumnos' más aventajados. Su motor diésel es una delicia, su nueva plataforma es más ligera y eficaz, y la posibilidad de dotarlo de opciones como los faros de xenón, el techo de cristal, el acceso y arranque 'manos libres', la navegación 3D o las puertas motorizadas, lo alejan del segmento de las furgonetas para situarlo en el de los familiares monovolumen más sofisticados.

PRECIO **27.836 €**

EMISIONES DE CO₂:
139 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Altura total. Rendimiento del motor. Radio de giro muy ajustado. Puertas correderas muy prácticas. Comportamiento sano y predecible. 9 plazas.

EN CONTRA

- Dureza del pedal de embrague. Detalles de equipamiento. Portón trasero muy grande y pesado. Abundancia de plásticos duros en el salpicadero.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	2.0 BLUEHDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	37,7 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN

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

DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	Cremlera, electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS

Neumáticos	215/60 R17
Marca	Michelin

CARROCERÍA

Peso en orden de marcha (kg)	1.430
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.956 / 1.920 / 1.890
Capacidad del maletero (l)	507 / 950 / 1.556
Capacidad del depósito (l)	69

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,4
De 0 a 50 km/h	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,4 (11,0)
Recorriendo (metros)	211

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,0

CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio	7,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,8
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.000
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,9
Ciclo extraurbano	4,9
Ciclo mixto	5,3

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP
con tecnología **ACTIVE**



◀ Las dos filas de asientos traseros se pueden plegar y colocar en posición vertical para ganar espacio. Pero con todas sus plazas ocupadas, el maletero de esta versión de 9 plazas cubica 507 litros.





ESTABILIDAD
UNA DE LAS VIRTUDES MÁS DESTACABLES DEL TRAVELLER ES SU BUEN COMPORTAMIENTO Y LA FACILIDAD DE CONDUCCIÓN. TERMINACIÓN IMPECABLE AUNQUE ABUSA DE LOS PLÁSTICOS DUROS, EL TRAVELLER OFRECE UN ACABADO ESTUPENDO Y MATERIALES DE BUENA CALIDAD.



▲ La pantalla de 7 pulgadas y el sistema multimedia son nuevos y de serie. En opción, el Traveller puede llevar Navegación 3D, Head-up Display, acceso y arranque sin llave y un paquete de seguridad. Este último cuesta 1.000 euros.



◀▶ El Traveller ofrece hasta 74 litros de espacios portaobjetos –abiertos o cerrados– repartidos por todo el habitáculo. Nuestra unidad de pruebas disponía de 9 plazas, y los asientos se podían desmontar y sacar fuera del coche para ganar espacio. También hay versiones de 5, 6 y 8 plazas.



Elegimos un Traveller de 4,95 metros de longitud y con 9 plazas –aunque podría estar configurada con 5, 6 u 8–, una talla intermedia entre los 4,60 metros de la versión Compact –que, por cierto, es única en el segmento y también puede llegar a 9 plazas– y los 5,30 de la versión larga, que con las 9 plazas ocupadas deja libre un estupendo maletero de entre 912 y 1.035 litros de capacidad. En nuestro caso, el hueco disponible no llega a tanto, pero los 507 litros homologados con los nueve asientos ocupados –en un modelo sólo 10 centímetros más largo que un Seat Alhambra– saben a gloria y, por supuesto, superan ampliamente a cualquier maletero de monovolumen normal ocupado ‘sólo’ por sie-

te personas. Eso sí, el portón mide 1,50 metros de alto y es bastante pesado, pero por 254 euros se ofrecen unas prácticas puertas traseras batientes con limpiacristales. La configuración de los asientos en nuestra Traveller es de 60:40 en las tres filas, unas butacas que se pueden abatir, plegar en vertical o extraer para ganar espacio de equipaje si no se van a utilizar todas las plazas. Las maniobras de plegado no son complicadas, pero su peso obligará a que sean dos las personas que se ocupen si se van a desmontar asientos para dejarlos en tierra.

Gracias a las puertas laterales correderas –opcional la izquierda por 519 euros–, el acceso al interior es pan comi-



do. Incluso pasar a las butacas de la tercera fila no supone ningún esfuerzo adicional, ya que el hueco es generoso y se libera con un único mando. Y generoso también es el espacio para las piernas en las tres filas. Desde luego, sensación de amplitud no falta y centímetros extra para que esa sensación se materialice, tam-

poco. Y a golpe de opciones el interior de este Traveller Business Standard puede convertirse en una limusina. Desde climatizador automático con refrigeración adicional para las plazas traseras hasta puertas laterales motorizadas, pasando por asientos delanteros calefactables, techo de cristal, acceso y arranque ‘manos libres’, navegación conectada 3D, cámara de visión trasera, Head-up Display... Otros ele-

mentos deberían ser de serie y, sin embargo, son opcionales, como los airbag laterales y de cortina, la bandeja para cubrir el equipaje y algún dispositivo más de seguridad.

El puesto de conducción, situado a una altura de todo terreno, es impecable, ergonómico y con el cambio y la pantalla táctil a mano. El embrague tiene un recorrido algo

duro, aunque conducir el Traveller es una delicia. Excelente radio de giro, manejable incluso en garajes mínimos o calles complicadas, suspensiones muy elaboradas... el monovolumen grande de Peugeot comparte la plataforma EMP2 con el 308 y otros modelos del grupo, y tanto el ahorro de peso como su eficacia sitúan al Traveller como uno de los vehículos más cómodos y equilibrados de su clase.

El monovolumen francés se sitúa a nivel dinámico en un excelente nivel, ya que no sufre los balanceos de la carrocería tan habituales en estos vehículos, traza las curvas de una forma homogénea y sin sorpresas, y se planta sobre el asfalto con un aplomo sorprendente teniendo en cuenta el peso y las inercias. Y si el motor elegido es el BlueHDI de 150 caballos, este agrado se multiplica por la ausencia de vibraciones o sonoridad, y la respuesta inmediata al acelerador aunque vayamos en marchas largas a baja velocidad, fruto de su excelente par, los acertados desarrollos y un turbo que trabaja de forma eficiente desde muy abajo.

▶ SUS RIVALES



CITRÖEN SPACETOURER

El SpaceTourer es el clon del Peugeot Traveller y coincide con éste en casi todo, incluido el consumo o las prestaciones. Por tanto, también ofrece una buena estabilidad.

Precio	N.D. €
Potencia	150 CV
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.



TOYOTA PROACE VERSO

El Proace es el tercer modelo fruto del acuerdo con PSA. De momento solo está a la venta la versión comercial, por lo que desconocemos el precio de la versión Verso.

Precio	N.D. €
Potencia	150 CV
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.



VW CARAVELLE

El modelo referente del segmento ha ido evolucionando, y se mantiene a un magnífico nivel por la tecnología disponible en el grupo alemán. Es más caro.

Precio	37.580 €
Potencia	150 CV
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	11,9 seg.



ESTÉTICA Y DINÁMICA ADEMÁS DE UNA IMAGEN MÁS DEPORTIVA, ESTOS MODELOS MONTAN UNA SUSPENSIÓN REBAJADA 10 MILÍMETROS



Boost de 125, 150 y 182 CV en gasolina, y por 120 y 150 CV en diésel, tanto en cinco puertas como con la carrocería familiar Wagon. Los precios empiezan en 21.825 euros.

Por su parte, el Mondeo ST-Line, disponible tanto en berlina como en la variante de carrocería familiar Sport-Break, ofrece mecánicas EcoBoost de 160, 203 y 240 CV, así como los diésel que toman como base el bloque 2.0 TDCi, con 150, 180 y 210 CV. Están a la venta desde 30.950 euros.

Por último, la familia ST-Line del nuevo Kuga contem-

◀ Los detalles ST-Line son evidentes. Los asientos deportivos se rematan con hilo rojo y los umbrales de las puertas también se firman.

Con aire deportivo

La nueva gama ST-Line de Ford dota de una imagen más potente y exclusiva a modelos como el Fiesta, el Focus, el Mondeo y el Kuga. También optimiza la dinámica para situar a estos vehículos entre la gama convencional y los deportivos de raza. Ya están a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El objetivo de Ford Performance es claro en los últimos años. Por un lado, desarrollar vehículos de competición, por otro –y para que salgan las ‘cuentas’–, hacer lo propio con modelos deportivos de calle. Y parece que las cosas no van mal porque a los éxitos deportivos se añade una estimación que pasa por vender más de 200.000 automóviles de alto rendimiento a nivel mundial en 2016, casi el doble que hace tres años.

En la cúspide se encuentra el modelo que se convertirá en un icono, el GT, que llegará a finales de año; un escalón por debajo encontramos la sexta generación del Mustang –por primera vez presente en Europa de manera

oficial– o el Focus RS, que presume de 350 CV de potencia. En esa ‘pirámide’ les seguirían hacia abajo modelos tan atractivos como el Focus ST y el Fiesta ST, y entre estos y la gama convencional se situaría la línea ST-Line ahora comercializada.

Se trata de lanzar al mercado una familia de vehículos que incorpore gran parte de la imagen deportiva de los modelos ST, pero pensando en aquellos usuarios que no necesitan tanta caballería bajo el capó y, por consiguiente, tampoco buscan altas prestaciones. Imagen sí, pero renunciando a tanto rendimiento en favor de la eficiencia.

La línea ST-Line se extiende a cuatro modelos: el Fiesta, el Focus, el Mondeo y el nuevo Kuga. En este último

puede sorprender, pero hay que señalar que ya se ofrecía en la generación anterior un kit aerodinámico de gran éxito.

En el capítulo estético incorporan una rejilla frontal en panal, faros antiniebla con ribetes oscuros, difusores tra-

seros, línea de cintura negra por debajo de las ventanillas, llantas de aleación exclusivas en gris metálico, spoiler delantero, un alerón en el borde posterior del techo o unos faldones laterales más llamativos y voluminosos.

Asimismo, el interior se

▼ El Focus ST-Line ofrece motores de gasolina y diésel con potencias que oscilan entre los 125 y los 182 CV. Está a la venta desde 21.825 euros.



▲ La gama ST-Line en el Fiesta contempla carrocerías de tres o cinco puertas, y en el Mondeo está disponible en berlina y SportBreak.

monta el motor 1.0 EcoBoost con 100, 125 y 140 CV, así como el diésel 1.5 TDCi de 95 CV. Se ofrece tanto con tres como con cinco puertas, y arranca en 17.775 euros.

El Focus ST-Line apuesta por los Eco-

desmarca con unos asientos deportivos con acabados en hilo rojo que sujetan lateralmente con mayor eficacia, un volante rematado con pespuntes en color gris, una palanca de cambio de estilo ST, estribos laterales deportivos en el umbral de las puertas...

Y la dinámica se optimiza al presentar todos ellos una suspensión deportiva que re-

baja 10 milímetros la altura del conjunto.

Bajo el capó, la oferta de motorizaciones es realmente variada. Por ejemplo, el Fiesta ST-Line

► El nuevo Kuga también se apunta a la línea ST-Line. Monta llantas de aleación de 18 pulgadas y cuero parcial con Alcántara.





Primera estación

La 'cruzada eléctrica' del Ioniq comienza con esta eficiente variante híbrida de 141 CV y sólo 3,4 litros de consumo medio. Ya está a la venta.

G.A./A.C. || garroyo@motor16.com

El Hyundai Ioniq es el único modelo del mundo que presenta tres sistemas de propulsión electrificada diferentes: eléctrico, híbrido e híbrido enchufable. El híbrido 'a secas' ya está a la venta, mientras que unas semanas después lo hará el eléctrico y el 'plug-in' llegará en la primavera de 2017.

Hemos probado la eficiente versión híbrida. Primer punto: ser eficiente y avanzado tecnológicamente no implica tener que renunciar a nada. Hablamos de un vehículo de 4,47 metros de longitud con un interior amplio, agradable y bien rematado, así como un maletero 'de verdad', ya que la batería de ion-litio se ubica bajo los asientos traseros.

Pero el protagonismo re-

cae sobre su eficiente sistema híbrido. Combina un motor 1.6 GDI de inyección directa de gasolina, que rinde 105 CV, con otro eléctrico de 44. Y cuando ambos suman esfuerzos, la potencia total alcanza los 141 CV.

Toda esa fuerza se gestiona por medio de una caja de doble embrague DCT con seis relaciones, mucho más agradable y 'real' que el tradicional

convertidor de par que suele acompañar a esta tecnología híbrida.

No hay levas, pero sí disponemos de un programa Sport que apura el salto entre marchas y modifica el diseño y el color en el cuadro de mandos, y otro denominado Eco que optimiza el conjunto de cara a la máxima eficiencia, pues firmamos 4,3 litros de consumo real en nuestro recorrido.



◀ La presentación y calidad del interior brillan a gran altura. También su equipamiento tecnológico en materia de seguridad y conectividad.

PRECIO DESDE **23.900 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **79 A 92 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Equipamiento y acabado. Tacto de conducción agradable. Cambio 6DCT. Consumo.

EN CONTRA

- Sin levas en el volante. Freno estacionamiento de pie. Consumo de los acabados Tecno y Style respecto al Klass.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI 6DCT
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Potencia máxima/rpm	105 CV/5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg/3.700
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	44 CV
Par máximo	17,3 mkg
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática 6 vel.
Frenos delan./traseros	Discos ven./Discos
Peso (kg)	1.370
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	445 / 1.505
Capacidad depósito (l)	45
Tipo de batería	Polímeros ion-litio
Capacidad de la batería	1,56 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	185
Vel. máx. en eléctrico	N.D.
Consumo mixto (l/100km)	3,4 (lanta 17": 3,9)
Emisiones de CO ₂	79 g/km
Neumáticos (Klass)	195/65 R15
Neum. (Tecno y Style)	225/45 R17
Precios desde... (euros)	23.900

El Ioniq está disponible con tres niveles de acabado, y sus precios, con descuento, parten de los 20.900 euros.



▲ El habitáculo es muy agradable y está bien insonorizado. La batería de polímeros de ion-litio se ubica bajo la banqueta trasera para ahorrar espacio.

PRECIO DESDE **28.550 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **134 A 239 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Equipamiento completo. Imagen aventurera. Precio. Motores potentes. Capacidad off road.

DEBE MEJORAR

- Solo con los motores más potentes. Sin posibilidad de opciones. Detalles de acabado.

Regalo de cumpleaños

Jeep celebra el 75 aniversario de la marca con una gama, para sus cuatro modelos, con equipamientos y precios exclusivos.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Para celebrar su 75 aniversario, Jeep ha lanzado unas versiones especiales de toda su gama, que cargan de equipamiento a un precio muy ajustado. Son acabados especiales, con una personalización única, que se ofrecen desde el Renegade al Grand Cherokee, pasando por el Wrangler y el Cherokee. 8.000 unidades, de las cuales 500 se van a vender en España.

Todas ellas cuentan con un interior personalizado, nuevas llantas y acabados y el logo 75 Aniversario como parte del diseño. Y con un equipamiento exclusivo tomando la base de

las versiones más equipadas y los motores más potentes.

Empezando por el Renegade, este se ofrece con el motor de gasolina de 140 caballos y dos alternativas de cambio: manual de 6 marchas o automático de 9 marchas con la función Active Drive Low, que hace las funciones de reductora. En su equipamiento se añaden elementos como Sistemas 4x4 Active Drive y Active Drive Low, un color exclusivo Verde Jungle, llantas de 18 pulgadas en color bronce, barras de techo en color bronce, techo solar MySky con paneles extraíbles, espejos en el color de la carrocería, parrilla frontal en

negro con inserciones en color bronce. Y en el interior, suma la radio VP4 con pantalla de 6,5 pulgadas con navegador.

El Wrangler ofrece un capó Power Dome con tomas de aire, llantas de aluminio de 18 pulgadas en color bronce. También incorpora un doble techo (rígido con capota de lona negra) en el color de la carrocería y unas protecciones inferiores laterales firmadas por Mopar.

Para el Cherokee se suman sistema 4x4 Jeep Active Drive I, llantas de aluminio de 18 pulgadas color bronce, barras de techo, paragolpes frontal y parrilla con inserciones en co-

lor bronce, faros delanteros bi-xenón, techo solar panorámico CommandView, tapicería de cuero Nappa con logo en relieve y costuras en color perla y mandarina, navegador con pantalla táctil Uconnect de 8,4 pulgadas...

Y en el Grand Cherokee, que toma como base el acabado Overland, el más equipado, se añaden la tracción 4x4 Quadra-Trac II, la suspensión neumática Quadra-Lift (5 alturas), el techo solar panorámico CommandView... Y en el interior, tapicería de cuero Nappa, navegador con pantalla táctil Uconnect de 8,4 pulgadas.

Una personalización aventurera que se traslada al comportamiento, una de las señas de identidad de la marca, que se mantiene intacto, como comprobamos en un recorrido off road en los alrededores de Madrid.

PRECIOS

Renegade 2.0 Mjet 75th 4x4 Active Drive	28.550
Renegade 2.0 Mjet 75th 4x4 Active Drive Low	30.800
Wrangler 2.8 CRD 75th (2p)	46.400
Wrangler Unlimited 2.8 CRD 75th (4p)	49.100
Cherokee 2.2 Diésel 75th 4x4 Active Drive	43.850
Grand Cherokee 3.0 V6 Diésel 75th 4x4	63.900



Los 4 modelos que componen la gama Jeep contarán con versión 75 aniversario. Se venderán 8.000 unidades numeradas, 500 de ellas en España.



▲ Detalles y acabados exclusivos diferencian los modelos de esta gama 75 Aniversario, como los emblemas en la carrocería o los asientos, las terminaciones en color bronce o los colores específicos, como el Verde que luce el Renegade.



▼▲ Más de seis décadas separan estos dos interiores, que a pesar del tiempo transcurrido comparten refinamiento y cuidado por el detalle, dos de los puntales que definen la nueva marca.



▲ Diseño y refinamiento se unen a la mejor tecnología de PSA en todos los modelos DS.



posible la parrilla verticalizada con forma hexagonal, sobre la que resalta el emblema DS y su contorno cromado. También sus intermitentes, trabajados como piedras engarzadas, o los refinados faros muestran la atención al detalle que se presta en cada DS.

Consecuentemente a esa apuesta por recuperar el lujo francés en el sector del automóvil, la experiencia de compra se debe mimar con esmero. Por eso existen las DS World y DS Store, boutiques de lujo dedicadas al universo de la marca, con un ambiente propio –música, perfumes, juegos de luz y color...– que prolonga la experiencia única de comprar un DS con los privilegios exclusivos que el propietario mantiene después de la adquisición del vehículo.

cada DS, fruto del saber hacer de una marca que busca la perfección en cada uno de sus modelos.

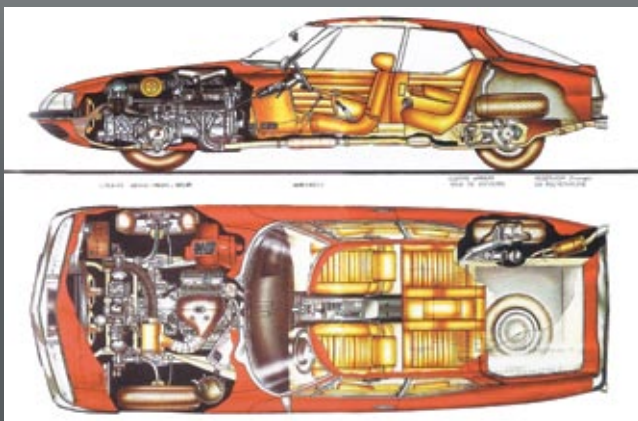
Además, y como corresponde a un fabricante que quiere convertirse en referencia del segmento premium ofreciendo coches exclusivos, el diseño es otra de las claves diferenciadoras. Un diseño vanguardista que identifica un DS entre el resto de modelos, gracias a su línea distintiva y una parte delantera esculpida como una obra de arte. Lo hacen

El lujo francés se llama DS

Nació hace poco más de dos años con el proyecto de reinterpretar el lujo francés en el campo del automóvil, objetivo que DS ha cumplido con creces en tan corto periodo de tiempo, devolviendo el automóvil francés al mercado de alta gama. No en vano, perpetuar los valores de innovación y distinción que caracterizaron al mítico DS del que toma su nombre, nacido en 1955 y bautizado en España como ‘Tiburón’, forma parte de su ADN. Un ADN que también recoge el espíritu del no menos mítico SM y redefine los códigos tradicionales del automóvil de alta gama con modelos que conjugan refinamiento, diseño, tecnología y placer de conducción.

Cuatro promesas clave que se hacen realidad en el cuidado por los detalles que proporciona el ‘savoir faire’ artesanal francés y el empleo de los mejores materiales, el vanguardismo y la amplia oferta de personalización que comparte la gama y la tecnolo-

Retomando la herencia del DS ‘Tiburón’, uno de los coches más valorados de todos los tiempos y del que todavía se habla hoy, hace dos años nació DS, una marca que recupera el glamour y el lujo francés en el mercado del automóvil.



▲ Suspensión neumática, una innovación del revolucionario SM, que en 1970 marcó el inicio de una nueva época adelantándose a su tiempo.

gía avanzada que se esconde bajo el capó, que también está presente en el habitáculo y se completa en innovadores servicios que se ofrecen a los

usuarios. Sin olvidar el cuarto de los puntos: el ‘hiperconfort dinámico’, que combina sensaciones y seguridad en todo tipo de trazados y circuns-

tancias.

Fiel a esa filosofía, y perpetuando el espíritu vanguardista del legendario DS, al que la innovación tecnológica y el moderno diseño le permitieron ser un adelantado a su tiempo, la nueva marca del grupo PSA ofrece modelos claramente diferenciados y distintivos hasta en los más pequeños detalles. Materiales nobles y detalles únicos, inspi-



▲ También el SM marcó tendencia. Su espíritu vanguardista se plasma en la filosofía de DS, la nueva marca premium francesa.



▶ DS ha nacido para perpetuar la herencia del DS ‘Tiburón’, el modelo que revolucionó el automóvil en 1955.

rados en el ‘lujo francés’ obra de artesanos, son la base del refinamiento que destilan los DS actuales, como el revestimiento de cuero del salpicadero

–que en el DS 4 supone ocho horas de trabajo manual–, la terminación de los asientos o los sutiles monogramas DS en los retrovisores

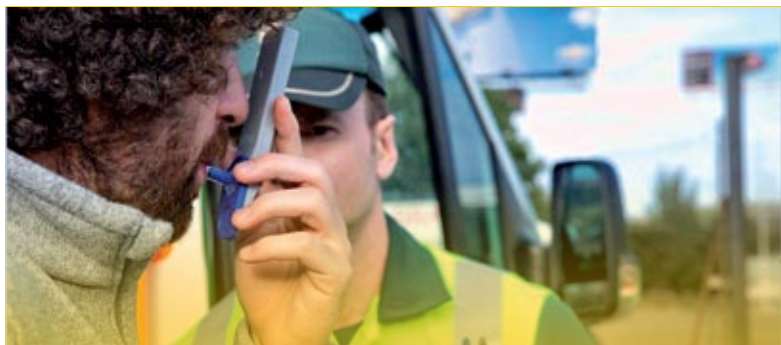
y bordados en los asientos delanteros de algunas versiones para que cada cliente pueda exprimir esa amplia paleta de personalización disponible en



el puntazo

Turno para las categorías C y B en el envío de etiquetas ambientales, que no tendrán casi 20 millones de vehículos.

Antes de que termine el año, 4,3 millones de propietarios habrán recibido los distintivos acreditativos del potencial contaminante de sus vehículos en las categorías C y B. Son las unidades domiciliadas en la Comunidad de Madrid, provincia de Barcelona y las ciudades de Granada, Valencia y Sevilla. En el resto del territorio se recibirán a lo largo de 2017, dando por terminada la distribución de los distintivos medioambientales que, por antiguos y contaminantes, no tendrán casi 20 millones de los algo más de 34 millones de vehículos que integran el parque español.



DROGAS Y ALCOHOL EN 12 DE CADA 100 CONDUCTORES

Demasiado 'colocados' al volante

Controles, sanciones, campañas de concienciación... no parecen suficientes para erradicar la presencia de drogas y alcohol en los conductores. Al menos en ese 12 por ciento detectado en el estudio EDAP realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre la base de 2.744 pruebas aleatorias de consumo reciente de alcohol y drogas a conductores que circulaban por vías urbanas e interurbanas, a lo largo de las 24 horas del día los siete días de la semana.

Es la continuación del estudio auspiciado por la Comisión de la UE en 2008 y 2009 denominado DRUID, que la DGT repitió

en 2013 con la intención de hacerlo cada dos años para conocer la evolución de la presencia de esas sustancias entre los conductores españoles. Entonces se observó un descenso del 14,05 % sobre los casos detectados en 2008 y 2009. Aun así, la cifra era bastante elevada pues el 9,34 % de los sometidos al control había consumido alguna sustancia antes de ponerse al volante, con prevalencia de drogas (5,79 %), alcohol (4,16 %) y medicamentos (0,29 %).

En el nuevo EDAP, realizado en 2015 no aparece aumento en el consumo de sustancias psicoactivas y hay un ligero descenso en

el alcohol, que se torna en ligero aumento al tratarse de drogas. En concreto, el consumo reciente de drogas, con o sin alcohol, aparecía en 10 de cada 100 controles, siendo las drogas de único consumo la sustancia más frecuente (8 de cada 100), con cannabis y cocaína dominando. El alcohol como sustancia única se quedaba en el 2 % de los casos.

En cuanto a la distribución de positivos, hay más por la noche, con la excepción del cannabis, que parece no tener horarios. También se detecta menor consumo en carreteras interurbanas, salvo si se trata de sustancias es-

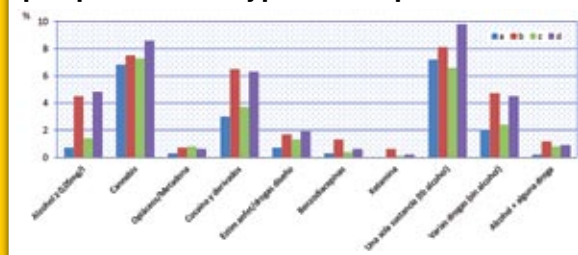
timulantes, y la frecuencia de uso es mayor entre los hombres (13,6 %) que entre las mujeres (5,3 %).

La DGT completa la información recordando que, aunque la memoria anual del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses constata la estabilización del consumo de alcohol y drogas en los últimos años, el alcohol sigue estando muy presente en los accidentes graves; un 29 por ciento, que evidencia el aumento de riesgo

conducir bebido o drogado, poniendo especial hincapié en la reincidencia. Puntualiza que es un sinsentido que por tomar una cerveza en la calle se tengan que pagar 600 euros y sólo 500 cuando se llevan varias en el cuerpo y se coge el coche, lo que no pone en peligro sólo su seguridad.

En línea con el consumo de alcohol y los españoles, el estudio realizado por Ford entre los universitarios europeos resalta que españoles y franceses son los más pro-

Porcentaje de casos positivos por tipo de sustancias y periodos temporales.



que supone conducir bajo sus efectos.

PENAS MÁS DURAS

Aprovechando la publicación del estudio EDAP la Asociación DIA de Víctimas de Accidentes reclama el endurecimiento de sanciones y penas por

clives a mezclar alcohol y volante. Lo hace el 18% de esas nacionalidades, frente al 13% general. Si se trata del teléfono los italianos son los más proclives a utilizarlo mientras conducen (49%) y son los alemanes los que más superan los límites de velocidad (70%).



Desplazamientos Vuelta al cole más segura

La vuelta al colegio reactiva los consejos y recomendaciones para disminuir los riesgos en las zonas escolares y bajar la siniestralidad

en los viajes de ida y vuelta a las aulas. Un recordatorio necesario cuando en la última campaña de vigilancia de la DGT se detectaron 180 menores sin dispositivo de seguridad y 46 de ellos ubicados en el asiento delantero. Además, el 13 por ciento de los atro-

pellos que se producen en España son de menores de 14 años y el 32 por ciento los provoca una infracción del niño o el adulto que lo acompaña en las cercanías de centros escolares, indica Formaster. Para acabar con esos siniestros, el Real Automóvil Club de España

(RACE), que recalca que la seguridad de los pequeños es una tarea que debe implicar a todos, recomienda la creación de espacios de seguridad en las zonas escolares, restringir el aparcamiento en la parada del autobús escolar, acabar con las dobles y triples filas

en breve

► **30 DÍAS.** - Es el plazo que se han impuesto las aseguradoras para resolver reclamaciones, la mitad de lo que marca la legislación. También se han fijado reducir los asuntos que llegan a la vía judicial.

► **SUSPENSIÓN.** - El Gobierno ha suspendido el procedimiento sancionador incoado a Seat por la manipulación de las emisiones contaminantes de sus vehículos.

► **LUZ VERDE.** - La Comisión Europea acepta la adquisición del 34 por ciento de Mitsubishi Motors por parte de Nissan al considerar que la operación no planteará problemas de competencia.

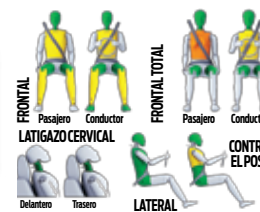
► **YAMAHA Y HONDA SE UNEN.** - Los eternos rivales en dos ruedas unen fuerzas en el desarrollo y producción de motos de menos de 50 c.c. Es un intento de mantener la competitividad ante la disminución de ventas en Japón y hacer frente a los futuros estándares de seguridad y emisiones, cada vez más estrictos.



MERCEDES-BENZ CLASE E

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	90%
PEATONES	77%
S. SEGURIDAD	62%

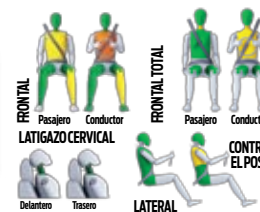
MUY BUENO BUENO REGULAR MALO MUY MALO



PEUGEOT 3008

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	86%
NIÑOS	85%
PEATONES	67%
S. SEGURIDAD	58%

MUY BUENO BUENO REGULAR MALO MUY MALO



EuroNCAP

Clase E y 3008, mercedidas estrellas

Los nuevos resultados de EuroNCAP sirven para reafirmar el valor que las nuevas tecnologías tienen en la seguridad de los vehículos y también la enorme brecha que existe entre los coches que se venden en distintos continentes. De nuevo lo ponen de manifiesto los resultados de los últimos test de GlobalNCAP en India y América Latina: cero estrellas en protección de ocupantes adultos para el Renault Kwid, el 'Coche del Año' en la India y Honda Mobilio, y cero estrellas también para el Chevrolet Spark GT en los mercados americanos. Lo recuerda Thatcham Investigación, miembro de EuroNCAP desde 2004, cuyo director ejecutivo, Peter Shaw considera inaceptable que los coches que se venden a precios muy similares en diferentes países «presenten niveles de seguridad muy dispares e, incluso, ninguna seguridad». En esa línea el secretario general de Global NCAP, David Ward, resalta el ejemplo de Renault y Honda, que hacen coches seguros en otros mercados, pero no utilizan sus conocimientos y saber en los coches que venden en India. Por eso, el organismo no cesa en su empeño de exigir que en 2020 todos los coches nuevos cumplan las normas mínimas de la ONU, con airbags, ABS y ESC de serie. Lo respalda el foro internacional de Transporte OCDE integrado por expertos en seguridad vial, cuyo último informe resalta que para reducir significativamente la mortalidad en carretera a escala global deberán aumentar los esfuerzos en la aplicación de medidas, porque hasta un 25 % de los 68 millones de coches nuevos que habrá en 2015 no cumplirán con esas normas mínimas de seguridad.

a las puertas del colegio y llevar siempre al pequeño protegido, por corto que sea el recorrido (sistema adecuado o casco en la moto). Si el traslado se realiza a pie, es importante respetar las normas, tanto por la seguridad que aportan como porque los niños aprenden imitando a los mayores.

Siniestralidad Septiembre rompe

La tendencia al alza de víctimas y accidentes de tráfico se interrumpió en septiembre con cifras esperanzadoras, al cobrarse la carretera 25 vidas me-

Interbrand

El valor de las marcas

La fuerza de las marcas del motor no decae, porque 15 se mantienen entre las 100 mejores del mundo en el «Top 100» 2016 de las marcas más valiosas del mundo de la consultora Interbrand. Con Apple, Google, CocaCola y Microsoft por delante, se coloca Toyota, que gana un puesto sobre 2015 y es, de nuevo, la mejor automovilística. Novedad en la lista de esta edición es la entrada de Tesla y la salida de Chevrolet, que fue 85 en la edición anterior. De las 15 del motor, la mayor subida la experimenta Nissan (22%), aunque la que más puestos gana es Mini (ver cuadro). En conjunto, las 15 empresas de las cuatro y dos ruedas suben un 9,5 % el valor respecto a la edición anterior, al pasar de los 209.500 millones de euros a los 229.330.

EL MOTOR EN EL RANKING GENERAL*

5 (▲ 1)	Toyota	(48.709y +9%)
9 (▼ 3)	Mercedes-Benz	(39.536y +18%)
11 (→)	BMW	(37.759y +12%)
21 (▼ 2)	Honda	(20.096y -4%)
33 (▲ 5)	Ford	(11.783y +12%)
35 (▲ 4)	Hyundai	(11.406y +11y 39)
38 (▲ 6)	Audi	(10.726y +14%)
40 (▼ 5)	VW	(10.396y -9%)
43 (▲ 6)	Nissan	(-10.060y +22%)
50 (▲ 6)	Porsche	(8.670y +18%)
69 (▲ 5)	Kia	(5.750y +12%)
78 (▲ 9)	Land Rover	(5.178y +11%)
80 (▼ 1)	Harley-Davidson	(5.024y +1%)
88 (▲ 10)	Mini	(4.450y +18%)
100	Tesla	(3.646, Novedad)

*Puesto 2016, variación sobre posición 2015, marca y entre paréntesis valor en millones de euros y variación 2015.



nos que esos 30 días de 2015, pese a que hubo 2,2 millones más de desplazamientos. El pasado mes, 95 personas fallecieron en los 88 accidentes ocurridos en vías secundarias, trazados en los que murieron 971 personas a lo largo de 2015, con salidas y colisiones frontales como los siniestros más comunes. De enero a septiembre, en las vías interurbanas los fallecidos suman 890 y 22 los días sin víctimas mortales, 5 más de los conseguidos en todo 2015.

Citroën La vida en el coche

A lo largo de su vida, los europeos pasan en el coche 4 años y 1 mes, según el estudio realizado por Citroën sobre la vida en el coche, que especifi-



ca que son 3 años y 9 meses en el caso de los españoles, de los que 2 años y 8 meses lo hacemos como conductores. También especifica que 3.875 veces nos desgranamos cantando, que 610 veces nos peinamos, afeitamos o maquilamos a bordo y que comemos 1.094 veces, algo que los europeos hacen en 2.050 ocasiones.

Nombramientos Cambios en las marcas de Bergé

La marcha de **Rafael Sainz** a Chile para dirigir SK Bergé, la filial de la importadora española encargada de la distribución de vehículos en América Latina, ha provocado numerosos cambios en las marcas que Bergé gestiona en España. El primero es el nombramiento de **Jorge Belzunce** que, tras contribuir con éxito al lanzamiento y consolidación de Infiniti, sustituye a Sainz como consejero delegado de Mitsubishi en España. Su puesto al frente de Infiniti lo ocupará **Agustín Álvarez de las Asturias**, que deja la dirección de Subaru España en manos de **Carlos Olaso Echevarría**, a su vez sustituido por **Tomás Galbis Sainz de Vicuña** en la dirección general comercial de

Ssangyong España. Esos movimientos no afectan a **Pedro Cabezas**, que se mantiene como presidente de Subaru y Ssangyong en España. Fuera del grupo Bergé destaca el nombramiento de **Juan de la Rocha** como jefe de prensa de turismo de Mercedes-Benz España, responsabilidad en la que sustituye a **Enrique Ruiz-Giménez**, designado a la Dirección General de Furgonetas como 'product manager' y responsable de comunicación. Otro nombramiento en el área de la comunicación es el de **Catherine Loubier** como directora global de comunicación de la Alianza Renault-Nissan.



▲ Jorge Belzunce



▲ Agustín Álvarez de las Asturias



▲ Carlos Olaso Echevarría



▲ Tomás Galbis Sainz de Vicuña



Amigos de la aventura

El Camel Trophy dejó de celebrarse hace años, pero su leyenda perdura. Participantes y seguidores de la prueba se han vuelto a reunir.

El primer fin de semana de octubre se celebró en la finca de Les Comes la décima edición del 'Land Rover Party', que juntó a antiguos participantes de la gran aventura 'Camel Trophy' y reunió a cientos de amantes de ese popular evento, venidos de países europeos y latinoamericanos. Se dieron cita 36 vehículos originales que habían participado en diferentes ediciones, y también se concentraron unos 600 modelos Land Rover históricos y actuales, acudiendo cerca de tres mil personas para exhibir sus vehículos, compartir experiencias y disfrutar con ellos en las pistas que la finca barcelonesa tiene habilitadas. En este sentido, hay que agradecer a Pep Vila y su equipo la acogida brindada y la perfecta organización en lo relativo a la estancia en sus instalaciones.

Además, Land Rover reservaba una sorpresa a los asistentes al mostrar el nuevo



▲ El momento más emotivo fue el recuerdo a los compañeros de la aventura ya desaparecidos.

Discovery, desvelado el día anterior en el Salón de París.

La caravana de históricos nos hizo recordar las posibilidades de adaptación de estos coches y su evolución desde 1948 hasta hoy; aunque la parte más emotiva tuvo lugar al rendirse un homenaje a los cuatro compañeros y cola-



◀ Había de todo entre los cientos de Land Rover reunidos, como este 'pick-up' de extinción de incendios.



▲ Participantes en el Camel Trophy y periodistas que siguieron la prueba durante años acudieron a la cita. Además, hubo 36 coches originales.

boradores de la aventura Camel Trophy ya fallecidos, que siempre estarán en nuestros corazones: Tony Soler, gran impulsor del Camel Trophy en España; Sergi Valle y Álvaro Bultó, antiguos participantes y colaboradores en la historia de la prueba; y, cómo no, Miguel de la Quadra-Salcedo, nuestro gran aventurero español, acompañante imprescindible durante muchos años en

el convoy, por los parajes más inhóspitos y con su reconocida sabiduría.

Han sido dos días de recuerdos, anécdotas y, sobre todo, fuertes emociones por reencontrarnos con amigos con los que nos unen grandes recuerdos, vividos durante esos 16 años en los que compartimos una gran aventura que duró dos décadas y con la que recorrimos gran parte del mundo.



◀ La salida, al más puro estilo 24 Horas de Le Mans, dio comienzo a las 3 de la tarde. Justo un día después, el equipo vencedor había completado 418 giros con un gasto medio de 5,23 litros.

Estrategia híbrida

Toyota celebró la tercera edición de esta interesante competición de resistencia, esta vez empleando toda la gama híbrida en liza.

Por tercer año consecutivo, Toyota celebró las 24 Horas Híbridas en el circuito de Albacete, una carrera de resistencia y estrategia que esta vez tuvo el atractivo extra de contar con toda la gama de vehículos híbridos que la marca japonesa comercializa en España.

Veinticuatro horas de competición conduciendo seis modelos diferentes: Yaris hybrid, Auris hybrid, Auris hybrid Touring Sports, Prius, Prius+ y RAV4 hybrid; seis equipos en liza con seis 'pilotos-periodistas', cada uno provenientes del mundo del motor y un reto apasionante sólo ensombrecido por desajustes y confusiones provocados por un reglamento que en esta edición fue más 'complicado' del habitual.

La prueba constaba de seis tramos diferentes, de 3 horas y 40 minutos cada uno, y una parada de 23 minutos en boxes para anotaciones, repostar y realizar el obliga-

do cambio de los neumáticos delanteros. Todos los equipos tenían que pasar por los seis diferentes modelos y ajustar sus estrategias a sus distintas personalidades: dinámica, consumos, potencia...

El trazado del circuito de La Torrecica, en Albacete, presenta 3.550 metros de longitud y consta de un total de 14 curvas. La organización contemplaba en su reglamento que cada giro debía completarse en un tiempo comprendido entre 2:30 y 3:10 minutos -4:00 minutos al cambiar de conductor en boxes-, y en la clasificación final el gasto medio ponderaba un 65 por ciento, frente al 35 por ciento que contemplaba el número de vueltas.

Los vehículos, completamente de serie y sin ningún tipo de 'mejora', tan sólo incorporaban un 'transponder' para medir los tiempos de paso y un económetro para hacer lo propio con el con-

sumo medio a lo largo de la prueba. Todos los equipos debían sustituir los neumáticos de las ruedas delanteras aprovechando los cambios de vehículos. Kumho fue en esta ocasión el proveedor.



sumo hasta los 5,08 litros, pero las penalizaciones continuadas por circular a menos de 50 km/h provocaron su descalificación. El equipo en el que competía Motor 16 terminó en el segundo puesto final.

La eficiencia y la fiabilidad de los seis modelos híbridos en disputa quedó patente, ya que no se produjo ningún tipo de contratiempo o avería mecánica durante las 24 horas de la prueba.

El próximo año esta competición regresará al formato habitual, y ya con el Toyota C-HR como protagonista.

Tras la maratónica y entretenida carrera, el equipo vencedor completó un total de 438 vueltas al circuito

El próximo año esta competición regresará al formato habitual, y ya con el Toyota C-HR como protagonista.



▲ Los seis vehículos de la gama híbrida de Toyota completaron esta intensa jornada de resistencia sin sufrir un solo problema. El equipo vencedor completó un total de 1.554,9 kilómetros en el circuito de Albacete.



BP Y CASTROL

ESPIRITU DEL JARAMA

REVIVAL DE LA VELOCIDAD

La FI, esta vez en formato clásico, regresa a Madrid gracias al 'Espíritu del Jarama', un evento revival que trasladará a los aficionados a aquellos maravillosos años en que los bólidos de FI eran protagonistas en el trazado

40 ANIVERSARIO



▲ Hace cuatro décadas, Willaert sometió a todo tipo de test al prototipo Fiesta Mk1. Ahora, ha revivido aquella experiencia en la misma pista.



Si quieres ver el vídeo de las pruebas del Ford Fiesta...
www.m16.in/v1726



▲ Karen Willaert, ingeniero en el centro de pruebas de Lommel (Bélgica), donde se testó el Ford Fiesta hace 40 años, ha regresado a la pista con uno de los coches originales.

AL VOLANTE DEL PRIMER FIESTA

El icónico Ford Fiesta cumple 40 años. Desde que arrancó su producción en 1976 se han construido más de 17 millones de unidades de este coche; y de ellas, 5 millones han sido fabricados en la planta de Ford en Almussafes (Valencia). Un modelo que en su origen fue sometido

a duros test en los que se probó su fiabilidad en todo tipo de superficies y condiciones y se testaron todos sus componentes una y otra vez para garantizar su capacidad y confort. Así lo atestigua Karel Willaert, ingeniero del centro de pruebas de Lommel, en Bélgica, donde hace 40

años, se probó el prototipo del Fiesta Mk1. Willaert ha regresado a esa misma pista con un modelo original y cuenta su experiencia con el prototipo en un simpático vídeo en el que recuerda viejos tiempos y, de paso, nos deja algún que otro 'guiño' en castellano. ¡No te lo pierdas!

AESLEME Y MICHELIN A FAVOR DE LA SEGURIDAD

Michelin y Aesleme promoverán juntos la seguridad vial en nuestro país. El fabricante de neumáticos prestará su apoyo a la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal en las actividades de educación y concienciación sobre siniestralidad vial. La colaboración de Michelin permitirá a Aesleme desarrollar

campañas de educación vial entre la población más joven, uno de los colectivos de más riesgo.



APÚNTATE AL RETO

Ya se ha convocado la segunda edición del Audi Creativity Challenge, en la que se pide a los estudiantes que aporten sus propuestas para innovar en el sector cultural.

DE FRANCFORT A BARCELONA

VIAJE DEL ZAFIRA EN INSTAGRAM

Cerca de 1,5 millones de fans han seguido el viaje que dos conocidos instagrammers, Ana Sampaio y Marco Gaggio, realizaron de Fráncfort a Barcelona (2.700 kms.) al volante del Opel Zafira. Buscaban 'la foto perfecta' a bordo de este modelo, en el que el confort (con el sistema de asientos Flex7 y el chasis adaptativo FlexRide), la

conectividad (Wi-Fi Hotspot) y la seguridad (Opel OnStar) están aseguradas. Y encontraron esa imagen perfecta (la que acompaña este texto y logró más seguidores en Instagram) a las afueras de Barcelona. La realizó otro conocido influencer: Oliver Vegas, que retrató al Zafira con el atardecer como telón de fondo.



◀▶ Dos instagrammers viajaron con el nuevo Opel Zafira desde Fráncfort hasta Barcelona.

PRESENTACIÓN DE LA QUINTA GENERACIÓN

UN PUENTE DE RÉCORD PARA EL NUEVO DISCOVERY

Las cifras del nuevo Land Rover Discovery impactan: 4,97 metros, capacidad de remolcar 2.500 kilos, 90 cm. de vadeo... Y su presentación tenía que estar a la altura. Con récord incluido.

Es uno de los modelos más aclamados y capaces de la marca. Por eso, Land Rover desplegó todo su potencial para presentar el nuevo Discovery. La quinta generación se dio a conocer sobre una maqueta de 13 metros de alto del 'Tower Bridge' realizada con piezas de Lego y que, con

sus 5,8 millones de ladrillos, ha batido el récord Guinness de la estructura de Lego más grande. Un despliegue que incluyó la participación de famosos como Bear Grylls ('El último superviviente') o del equipo de regatas Land Rover BAR, que puso a prueba la capacidad de vadeo del nuevo Discovery.



▶▶ Land Rover presentó la quinta generación del Discovery sobre una maqueta de 13 metros del Puente de Londres. Con sus 5,8 millones de piezas, ha batido el Guinness de la construcción más grande realizada hasta la fecha.



FORMACIÓN GRATUITA

BP y Castrol promocionarán la seguridad vial con 125 cursos de conducción gratuitos que se impartirán en el circuito madrileño del Jarama durante los meses de noviembre y diciembre. Los cursos se imparten bajo el lema 'Queremos que vuelvas a casa cada día' y los beneficiarios de los mismos serán talleres independientes y oficiales, clientes directos y consumidores finales. Cada uno está valorado en 150 euros y consistirá en cuatro horas de formación, tanto teórica como práctica.

ATENTOS A...

DEL 15 AL 22/10

La 2ª edición de Spain Classic Raid cruza España de Barcelona a Sevilla. Los participantes recorrerán 2.300 kilómetros con coches de más de 25 años, entre los que figuran deportivos como un Porsche 944 o utilitarios como un Seat 850.

madrileño. También se darán cita en la pista otras competiciones históricas de gran nivel: Sports, GT, Turismos... Y habrá un montón de actividades para todos los públicos.



TOYOTA KIROBO EL MINI COPILOTO

Conocimos a Kirobo, su hermano mayor, porque fue el primer robot que permaneció en la Estación Espacial Internacional durante un tiempo prolongado. Pues bien, ahora Toyota nos sorprende con la noticia de que comenzará a vender en Japón este mismo invierno el nuevo Kirobo Mini,

un robot de solo 10 centímetros capaz de hablar y pensado para ser, por ejemplo, el copiloto de nuestro vehículo. Llegará a Europa en 2017 por un precio que rondará los 350 euros.



CERO EMISIONES

La alianza Renault-Nissan proporcionará 50 vehículos eléctricos Renault Zoe, Nissan Leaf y e-NV200 para la movilidad de los asistentes a la Conferencia de Naciones Unidas COP22.

CITROËN PEDALADAS SOLIDARIAS

Los 5.414 euros recaudados por Citroën en el reto 'Pedaladas solidarias' ya han sido entregados al Centro de Referencia Estatal de Atención al Daño Cerebral (CEADAC) para ayudar en la rehabilitación de pacientes con daño cerebral adquirido. Esta donación ha sido posible gracias a la colaboración de Citroën con la

Fundación Alberto Contador, implicada activamente con la Ceadac. Citroën, por su parte, es proveedor oficial de vehículos para esta fundación.





Sebastian Vettel tampoco encontró en el Gran Premio de Japón el oxígeno que necesita tras haber entrado en crisis de resultados y rendimiento en su segundo año con Ferrari. Superado en puntos por Raikkonen, empatado con Verstappen, también recibió algunos 'mensajes' del responsable de la Scuderia, Maurizio Arrivabene. ¿Cuánto tiempo aguantará el alemán en un Ferrari que no gane?

la prensa italiana. «Idiota», Max Verstappen. «Cuanto más mejora Red Bull, más irreconocible está», el periódico italiano 'El Corriere de la Sera'. «Sebastian Vettel no se ríe ya, ¿ha hundido Maranello al piloto mejor pagado de la historia de Ferrari? También es culpa de Ferrari», 'La Gazzeta dello Sport'. «Un error que no debería ocurrir a un cuatro veces campeón del mundo», señalaba Niki Lauda tras la cita de Sepang... ¿Qué le está pasando a Sebastian Vettel?

El Ferrari había embestido a Nico Rosberg en la salida del Gran Premio de Malasia. Es el piloto con más problemas en los primeros metros de una prueba. Vettel confirmaba así una de sus mayores crisis desde que llegó a la Fórmula 1. Ni siquiera fue tan cuestionado con Daniel Ricciardo en 2014. Una

crisis certificada en Suzuka, además, por el propio Maurizio Arrivabene con unas declaraciones que le marcaban el territorio en la Scuderia.

Desde el Gran Premio de Austria y hasta Malasia, Daniel Ricciardo y Max Verstappen sumaron 116 y 93 puntos, respectivamente, por los 79 de Raikkonen y los 57 de Vettel. Desde Baku en junio, el piloto alemán no subió al podio hasta Monza. Raikkonen, netamente batido por Alonso en su día y el propio Vettel la pasada temporada, llegaba a Suzuka por delante de su compañero en la clasificación general.

¿Está acusando una presión que se acentúa desde que Ferrari perdió definitivamente la estela de Mercedes-Benz y la segunda posición del campeonato con Red Bull? Problemas

internos, cambios en su estructura, desconcierto técnico... Ferrari se desinfla según avanza el campeonato. El SF16 cada vez clasifica peor en parrilla. Vettel tiene que arriesgar en la salida para intentar buscar opciones al podio, llegan los incidentes...

Quizás la presión hubiera sido menor de no perder aquella primera victoria en el Gran Premio de Australia por un error de cálculo estratégico de Ferrari. Tras las cuatro primeras carreras, el piloto alemán sumaba 33 puntos, 67 menos que Nico Rosberg y 10 menos que Raikkonen a pesar de que la fiabilidad mecánica traicionaba al alemán en Bahrein; pero el SF16 todavía era un monoplaza de podio.

«Es normal que no resulte fácil salir de un agujero creado por años de frac-

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Es ridículo, he perdido un segundo para nada...» Sebastian Vettel no paró de quejarse por la radio en el Gran Premio de Japón. Este y otros muchos mensajes evidenciaban su frustración. Otro podio se escapaba cuando Ferrari le llamaba tarde a boxes y era superado por Lewis Hamilton. Desde el Gran Premio de Baku, el piloto alemán solo ha subido dos veces al cajón. En Suzuka tampoco pudo ser.

Vettel había llegado a Japón en el punto de mira de



Vettel, o cuando un Ferrari al rojo te quema



MAL INICIO TRAS PERDER EL TRIUNFO EN AUSTRALIA, EL ALEMÁN SUMÓ 33 PUNTOS EN CUATRO CARRERAS, 67 MENOS QUE NICO ROSBERG



VETTEL TOCÓ FONDO EN MALASIA, DONDE BUSCÓ OTRA SALIDA 'CAÑÓN' PARA NO DEJAR ESCAPAR A LOS MERCEDES Y CHOCÓ CON ROSBERG



◀ Los entrenamientos se han convertido en una cruz para el equipo italiano, y sin opciones para partir desde la primera línea es imposible plantar cara a Mercedes. La única 'solución', arriesgar en las salidas. Pero como se vió en Malasia, el riesgo pasa factura.



◀ Arrivabene lanzó mensajes a Vettel coincidiendo con la última cita, en Japón. Primero, al afirmar «no creo que a las personas se las conquiste con renovaciones». Después, al pedirle «que se centrara en su trabajo de piloto». La presión sobre el alemán no para de crecer.



sos», explicaba Vettel para pedir tiempo, «una situación que requiere paciencia, que es lo más difícil en la Fórmula 1». Con tiempo, venía a decir, Ferrari logrará resultados y quizás alguna victoria como en 2015. Pero en el Gran Premio de España, era Red Bull la que capitalizaba la primera oportunidad que Mercedes dejaba en el aire. Desde entonces, el equipo italiano ha ido perdiendo terreno paulatinamente.

«Situación dolorosa». Así certificaba el flemático Kimi Raikkonen la situación del

equipo italiano tras el pasado Hockenheim y al cierre de la primera parte del campeonato. Vettel había terminado a medio minuto, en quinta posición. El finlandés, un puesto por detrás. Tras los fracasos de Silverstone y Hungría, ningún monoplaza rojo se había subido al podio en las tres carreras previas, donde Red Bull había logrado 80 puntos, por los 50 de la Scuderia.

Los entrenamientos se habían convertido en una cruz para el equipo italiano. Sin opciones de salir en

primera línea, resultaba imposible plantar cara a Mercedes-Benz. En Montmeló, Mónaco, Spa... Vettel se enfrentaba con un monoplaza que, inexplicablemente, fallaba en los momentos cruciales del Q3 y comprometía sus posiciones de carrera. Por el camino, Sergio Marchionne seguía 'dando caña' ante la falta de resultados para los altos objetivos impuestos a principios de temporada. James Allison abandonaba el equipo italiano, se producían nuevos cambios en su estructura técnica.

La presión en torno a Vettel crecía a medida que avanzaba el campeonato. Mientras tanto, Raikkonen lograba una mayor regularidad con un monoplaza más adaptado a su estilo de pilotaje. Vettel y la Scuderia recibieron una pequeña bocanada de oxígeno en el pasado Gran Premio de Italia, donde el alemán terminó tercero, aunque a gran distancia de Mercedes. Sin embargo, a estas alturas de la pasada temporada, el alemán ya contaba con tres victorias. En Malasia, buscando otra sali-

da 'cañón' para no dejar escapar a los Mercedes, tocó fondo al llevarse por delante a Nico Rosberg.

En Japón, en la última carrera, Vettel tampoco encontró el necesario oxígeno en el podio. Y Mauricio Arrivabene aprovechó para lanzarle sutiles mensajes. Primero, el aviso. «No creo que a las personas se las conquiste con renovaciones. Hoy, los tiempos han cambiado un poco. Lo que funcionó con Michael (Schumacher), no necesariamente funciona con Sebastian». La renovación no está

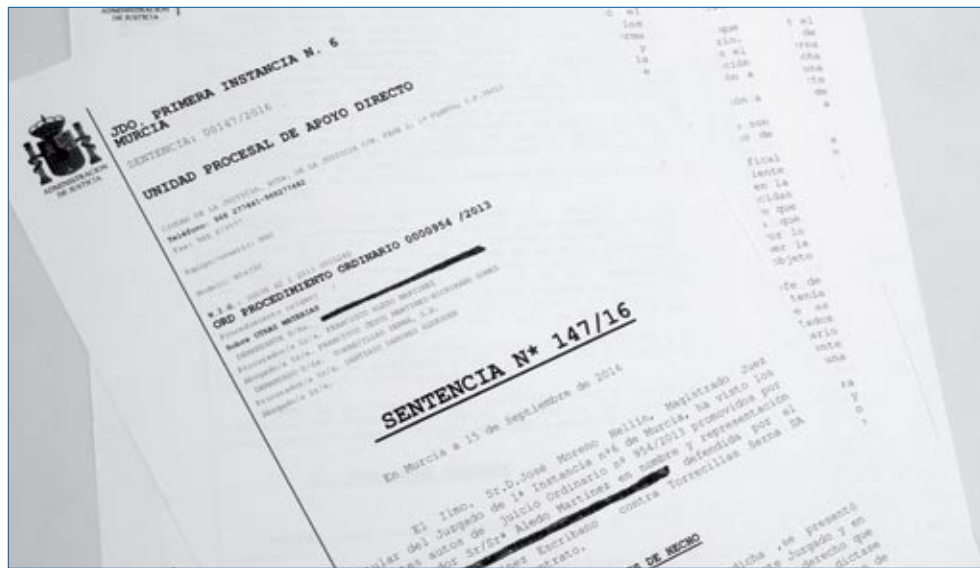
asegurada y Vettel no es como el pluricampeón alemán, no tiene nada asegurado en Maranello: «Sebastian tiene ahora un contrato con nosotros. Tenemos trabajo que hacer este año y de nuevo al año siguiente. Luego, durante la temporada, ya veremos».

Pero quizás más claro fue el aviso de que se centrara en su trabajo de piloto. Vettel debía olvidarse del modelo de Schumacher, que se involucraba en numerosas áreas del equipo que contribuyeran a mejorar el rendimiento

del equipo. «Es una persona que da tanto... Y eso a veces significa que se interesa un poco por todo, de modo que debe centrarse en el trabajo principal que hay que hacer, aunque sé que lo que le ocurre no es con un espíritu polémico. Lo hace porque está totalmente inmerso en lo que muchos llaman 'la familia', y que yo llamo el equipo Ferrari». Zapatero a tus zapatos, que es solo el pilotaje. Marchionne y Arrivabene gestionan Ferrari.

En solo su segunda temporada, Sebastian Vettel ya

ha sido cuestionado como no lo fue Alonso hasta su última temporada en Maranello, confirmando lo anchas que eran las espaldas del español para la enorme presión que ha de soportarse en un Ferrari que no gana. Habrá que ver cuál será el futuro del piloto alemán en la Scuderia. «Alonso entendió la tendencia negativa de Ferrari ya en 2011 (su segundo año), Vettel no aguantará cuatro años como Alonso», reconocía recientemente Giancarlo Minardi. A día de hoy, así lo parece.



RECLAMACIÓN DE UN LECTOR DE MOTOR16

El concesionario Porsche de Murcia, condenado a devolver el dinero

El Juzgado de Primera Instancia número 6 de Murcia ha decidido estimar la demanda interpuesta por un lector de Motor16 contra la empresa Torrecillas Serna S.A., dedicada a la venta de automóviles y vehículos de motor ligeros y propietaria del concesionario oficial Centro Porsche de Murcia. En esa demanda, se reclamaba a la concesionaria de la marca alemana a devolver el importe de la compra de un 911 Carrera realizada por nuestro lector el 31 de julio de 2012, produciéndose la entrega del vehículo el 13 de agosto de ese año. La demanda reclamaba que el comercial no le había avisado, hasta que no cobró el importe íntegro de la operación -123.500 euros- de que su coche estaba afectado por revisión en base a la 'Campaña WC25'. 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.

Además ha mantenido el coche aparcado durante cuatro años en el concesionario, un hecho por el cual, la empresa reclamaba a nuestro lector el pago de los gastos de estancia de estos cuatro años -según la tarifa vigente-, en el concesionario. La sentencia, dictada en Murcia el pasado 15 de septiembre, afirma que según los testimonios de empleados del concesionario «existe una página interna de esa marca en la que se ubican las campañas previstas a fin que sean conocidas por los concesionarios. Por lo que se refiere a la que tuvo que realizarse en el vehículo de la actora (el demandante) se manifiesta que deberían estar en dicha página desde mediados de julio. Por lo tanto antes de la realización de la compra ya debería saber la vendedora el problema que podría existir con lo que era objeto del contrato». Y continúa con sus argumentos: «Nos encontramos con la adquisición de un vehículo por el cual el actor ha pagado 135.000 euros y lo que a esta persona se le oculta es que tiene que ser sometido a una revisión que se traduce en que

tenga que estar dos meses en el taller y prácticamente desmontado». «La cuestión no se trata si después de haber realizado ese tipo de operaciones el coche se encuentra o no en perfecto estado». (...) «El tema se ha de plantear en la fase precontractual y en la información que no se le facilitó al actor (el demandante) para que pudiera libremente decidir si quería o no comprar el coche en dicha situación» (...) «A la conclusión que llega el juzgador es que hubo esa ocultación y que la misma tenía como finalidad mover la voluntad del actor para que este prestara su consentimiento». Con esta argumentación, el juez también falla «Que debo estimar y estimo la demanda interpuesta (...) Y debo declarar y declaro la nulidad del contrato de fecha 31.07.2012 suscrito entre las partes y que tenía por objeto el Porsche con nº de bastidor (...) debiendo la parte demandada proceder a la devolución al actor (el demandante) de la cantidad de 123.500 euros más los intereses legales y pasando

EL DINERO IRÁ A PARAR A UNA ONG

Mucho antes de la sentencia -en 2013, después de desencantarse con la marca y el modelo-, 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 vehículo a ser propiedad de la demandada».

Y en cuanto a la reclamación por los gastos de estancia en la concesión tampoco ha lugar según la sentencia.

Con esta sentencia, ante la que cabe recurso de apelación, se cierra un caso en el que Motor16 ha estado al servicio de sus lectores tratando de mediar entre él y la empresa para la resolución del problema. Una actitud que siempre ha caracterizado, y seguirá haciéndolo a esta revista y que por nuestra objetividad ha sido puesta en tela de juicio por partes interesadas en tratar de dividir y enfrentar a Motor16 con Porsche España.

Antes de la publicación de la sentencia -tal como hicimos al principio de este caso- nos hemos puesto en contacto con el departamento de Comunicación de Porsche Ibérica para darles la oportunidad de que puntualizarán la posición de la empresa respecto a este tema. Porsche Ibérica ha preferido no responder y se remiten a las encuestas y estudios de calidad de los consumidores, como el J.D. Power en Estados Unidos, en los que la firma alemana está siempre en los puestos de cabeza con los mayores índices de satisfacción de los clientes

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en... Motor16.tv Motor16.com

PAGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE



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

MATRICULACIONES EN SEPTIEMBRE

LOS ÚLTIMOS COLETAZOS DEL PIVE MANTIENEN EL CRECIMIENTO

Las asociaciones del sector se congratulan por el crecimiento de las matriculaciones en septiembre, pero advierten que ese 9 % de subida de las compras de particulares (46.514 coches), el canal más importante cuantitativa y cualitativamente, se debe a las últimas matriculaciones relacionadas con el Pive, cuya desaparición moderará el crecimiento del mercado en lo que resta de año. A este hecho, los concesionarios (Faconauto) añaden el repunte de las automatriculaciones, «una práctica poco rentable para las concesiones, que también ha contribuido a 'maquillar' los números del mes». Un mes que cerraba con un crecimiento del 13,9 % sobre septiembre de 2015, al venderse 79.591 unidades, cifra a la que también ha contribuido el fuerte impulso de las compras de alquiladores (4.690 vehículos y 59,6 %), consecuencia del excelente comportamiento del turismo nacional e internacional. Por su parte, el canal de empresas cerraba septiembre con 28.387 vehículos y +17,1 por ciento. Con esos números, el acumulado anual se coloca en 874.230 unidades, lo que representa un alza del 11,5 por ciento, manteniendo las previsiones que maneja el sector de acercarse a 1,2 millones de unidades al cerrar el ejercicio.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Septiembre	Enero-Septiembre
VW 6.896	OPEL 70.917
RENAULT 6.515	VW 68.327
PEUGEOT 5.749	RENAULT 65.381
SEAT 4.909	PEUGEOT 63.414
OPEL 4.740	SEAT 59.905
FORD 4.579	CITROËN 48.123
TOYOTA 4.107	FORD 45.350
NISSAN 4.069	NISSAN 42.405
CITROËN 3.865	TOYOTA 42.339
MERCEDES 3.767	KIA 42.177

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Septiembre	Enero-Septiembre
C4 2.267	C4 28.585
GOLF 2.198	LEÓN 27.043
CLIO 2.065	IBIZA 25.605
POLO 2.011	GOLF 21.995
LEÓN 1.998	CORSA 21.590
QASHQAI 1.984	POLO 20.392
MEGANE 1.762	SANDERO 19.199
IBIZA 1.615	CLIO 18.929
308 1.570	308 18.732
2008 1.460	QASHQAI 18.454

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-SEPTIEMBRE)

Modelo	Unidades
FIAT 500	11.574
FIAT PANDA	7.213
FORD KA	3.241
TOYOTA AYGO	2.972
KIA PICANTO	2.908

CIUDADANO

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	25.605
OPEL CORSA	21.590
VW POLO	20.392
DACIA SANDERO	19.199
RENAULT CLIO	18.929

UTILITARIO

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	25.605
OPEL CORSA	21.590
VW POLO	20.392
DACIA SANDERO	19.199
RENAULT CLIO	18.929

TT PEQUEÑO

Modelo	Unidades
RENAULT CAPTUR	14.700
OPEL MOKKA	13.013
PEUGEOT 2008	12.433
NISSAN JUKE	9.818
FIAT 500X	6.430

FAMILIAR COMPACTO

Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	27.043
VW GOLF	19.297
PEUGEOT 308	18.732
OPEL ASTRA	16.109
RENAULT MEGANE	12.763

BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
VW PASSAT	7.966
AUDI A4	6.894
MERCEDES CLASE C	6.470
BMW SERIE 3	6.152
OPEL INSIGNIA	6.008

GRANDES BERLINAS

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE E	2.056
AUDI A6	1.780
SKODA SUPERB	1.505

BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
BMW SERIE 7	328
AUDI A7 SPORTBACK	277
MERCEDES CLASE S	231
AUDI A8	136
MERCEDES CLS	124

HÍBRIDOS

Modelo	Unidades
TOYOTA AURIS	8.191
TOYOTA YARIS	4.461
TOYOTA RAV 4	3.356
LEXUS NX 300H	1.761
LEXUS CT 200H	1.069

MONOVOLUMEN PEQUEÑO

Modelo	Unidades
OPEL MERIVA	3.525
NISSAN NOTE	2.096
HYUNDAI IX20	1.627
CITROËN C3 PICASSO	1.477
KIA VENGA	706

MONOVOLUMEN MEDIO

Modelo	Unidades
CITROËN C4 PICASSO	11.300
OPEL ZAFIRA	7.285
PEUGEOT 3008	7.125
KIA CARENS	5.858
VW TOURAN	5.760

MONOVOLUMEN GRANDE

Modelo	Unidades
SEAT ALHAMBRA	2.084
MERCEDES CLASE V	1.793
RENAULT ESPACE	1.511
FORD S-MAX	1.329
VW SHARAN	789

ELÉCTRICOS

Modelo	Unidades
NISSAN LEAF	436

FUENTE: ANFAC

CITROËN
OFERTA OTOÑAL

Los Packs de Mantenimiento Citroën ayudan a poner en forma el coche estableciendo atractivos precios para las operaciones más habituales. Se parte del Original, que aporta una revisión exhaustiva por 139 euros, para pasar al Tranquilidad, que por 175 euros añade el cambio o rellenado del líquido de frenos. El denominado Seguridad se sitúa en un escalón superior, sumando las operaciones relacionadas con el líquido de frenos y la sustitución de las pastillas delanteras por 279 euros. Los precios incluyen mano de obra,

piezas originales e impuestos, a lo que se suma el sorteo de 200 relojes TomTom Spark Cardio+Music entre los que hayan realizado una de esas operaciones en alguno de los

Servicios Oficiales de Citroën adheridos a esta campaña, que finaliza el 31 de octubre.

CARGLASS

REPELENTE DE AGUA Y HIELO

Ya está disponible en los centros de Carglass España el tratamiento que repele el agua sobre el parabrisas e impide la adherencia de hielo o nieve en condiciones de baja temperatura. Un repelente que mejora la visibilidad y la seguridad, haciendo resbalar hasta desaparecer las gotas de lluvia y evitando la congelación de la superficie acristalada, facilitando además la retirada del hielo depositado. Su aplicación es fácil y solo necesita ser renovado cada año o a los 15.000 kilómetros. Además de los centros de la red de la compañía, también aplican este tratamiento los talleres móviles de la compañía.

Michelin



▲ El presidente de la Junta de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page, inauguró el nuevo centro de distribución, acompañado, entre otros, por el presidente de Michelin España Portugal, José Rebollo.

Gran centro de distribución en Illescas

Dar servicio a sus clientes en España, Portugal y Andorra en un máximo de 24 horas es el cometido del centro de distribución que Michelin ha puesto en marcha en Illescas (Toledo). Un almacén de 52.000 metros cuadrados llamado a convertirse en el punto neurálgico de la distribución de los neumáticos del grupo galo, que con esta inauguración ha cerrado la reorganización de su red logística en la Península Ibérica, diseñada para optimizar la atención a los clientes tanto en el territorio peninsular como en Baleares, Canarias, Azores, Madeira, Ceuta y Melilla.



Edificada la nave en apenas siete meses, la puesta en marcha de las nuevas instalaciones, en las que trabajarán casi 200 personas, ha costado 32,5 millones de euros y alberga más de 3.000 referencias para turismo, camioneta, vehículo 4x4, camión, autobús, moto, scooter, agricultura e ingeniería civil. Con grandes posibilidades de ampliación de la zona de almacenamiento, está preparada para gestionar el movimiento de entre 100 y 120 trailers diarios y la entrega de unos siete millones de neumáticos al año, a través de la red de 28 plataformas de redistribución situadas todas ellas, como máximo, a nueve horas de ruta por carretera desde el almacén de Illescas.

delo que mediante el Audi drive select puede modificar el comportamiento de la tracción quattro. Además, es el primer coche de producción en serie de Audi que cuenta con luces Matrix OLED.

AUDI

TT RS Coupé y Roadster, nueva generación más potente

A finales de año llega al mercado español la segunda generación del TT RS, el modelo que estrena un sistema de tracción total quattro más rápido y preciso, y hereda de su hermano mayor, el Audi 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' en siete ediciones consecutivas, el 2.5 TFSI

de cinco cilindros, construido totalmente en aluminio, otorga a la nueva generación del TT 400 caballos de potencia -60 más que el modelo anterior- y una velocidad autolimitada a 250 km/h. Tracción total y cambio S-Tronic de doble embrague y 7 marchas completan la configuración de un mo-

Desde 79.900 € el Coupé
Desde 82.910 € el Roadster



Opción Pro: para los que quieren más



VOLVO
V90 Cross Country, para vivir aventuras

Dos motores de gasolina y otros dos diésel, entre 190 y 320 CV de potencia, transmisión automática de 8 marchas -opcional en el D4 por 2.515 euros- y sistema de tracción a las cuatro ruedas, control de descensos y modo off-road específico de serie, como corresponde a la versión aventurera del V90, se combinan con una completa dotación. Todo ello pagando entre 1.900 y 7.200 euros más de

lo que costaría un V90 normal, correspondiendo la cifra más alta a los D4 y T5, mecánicas unidas a la tracción delantera en la gama V90. La gama se duplica con las versiones Pro, que suman a la factura algo más de 4.000 euros y están disponibles con cualquier motor, añadiendo elementos como panel de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, tapicería de cuero napa con asientos confort

PRECIOS	
D4 AWD Manual	56.873 €
D4 AWD Automático	59.388 €
D5 AWD Automático	64.336 €
T5 AWD Automático	60.967 €
T6 AWD Automático	72.711 €

Land Rover

Desvelado en París, ya hay precios y equipamiento para el Discovery

Tras su estreno en el Salón del Automóvil de París, se inicia la venta del nuevo Land Rover Discovery, cuyas primeras unidades se comenzarán a entregar en la primavera de 2017. Esta quinta generación del todoterreno británico ofrece cinco acabados combinables con los motores de gasolina y diésel -de cuatro y seis cilindros-, con potencias de 180 a 340 caballos y asociados a un cambio ZF automático de ocho

velocidades. A una gran variedad tecnológica y un equipamiento completo desde la versión básica se añaden 18 combinaciones de colores y 14 diseños de llantas de aleación, que incluyen algunas de gran medida: 21 y 22 pulgadas. Con capacidad para siete ocupantes adultos, cuenta con una notable flexibilidad interior gracias a su pionera tecnología de plegado inteligente de asientos, que los configura de forma remota y al instante, incluso desde un smartphone.

El esperado lanzamiento comercial del nuevo Discovery se

First Edition: 2.400 unidades exclusivas



acompaña de la 'First Edition', una edición limitada formada por 2.400 unidades para todo el mundo, con características muy exclusivas y una extensa lista de equipamiento de serie añadido.

También el paquete opcional Dynamic Design aporta características específicas e identificativas, como el techo de contraste de color, una tapicería de cuero exclusiva o el volante y los pedales de estilo deportivo.

PRECIOS	
Gasolina	
3.0L S16 340CV Auto. SE	67.800 €
3.0L S16 340CV Auto. HSE	77.350 €
3.0L S16 340CV Auto. HSE Luxury	84.800 €
Diésel	
2.0L I4 TD4 180CV Auto. S	56.150 €
2.0L I4 TD4 180CV Auto. SE	58.800 €
2.0L I4 TD4 180CV Auto. HSE	68.000 €
2.0L I4 TD4 180CV Auto. HSE Luxury	75.150 €
2.0L I4 SD4 240CV Auto. S	60.450 €
2.0L I4 SD4 240CV Auto. SE	63.100 €
2.0L I4 SD4 240CV Auto. HSE	72.300 €
2.0L I4 SD4 240CV Auto. HSE Luxury	79.450 €
3.0L TD6 258CV Auto. SE	65.300 €
3.0L TD6 258CV Auto. HSE	74.500 €
3.0L TD6 258CV Auto. HSE Luxury	81.650 €
3.0L TD6 258CV Auto. First Edition	91.750 €

GOODYEAR

APROVECHA EL INVIERNO

Viajar a los Alpes o disfrutar de un curso de conducción son los regalos a los que se puede acceder al comprar un juego de neumáticos de invierno, o All Seasons, de Goodyear antes de que finalice el próximo mes de febrero. Para acceder a esa promoción se deben cambiar y montar cuatro cubiertas en alguno de los establecimientos adheridos a la campaña. Realizar la operación conlleva un rascador para quitar el hielo de regalo, más una tarjeta 'rasca' en la que se puede encontrar un viaje para dos personas a los Alpes Suizos o uno de los 50 cursos de la Race-Red Bull Driver's Academy.



ELÉCTRICOS

EL FIN DEL MOVEA ESTANCA LAS VENTAS

La finalización de las ayudas ha paralizado la venta de vehículos eléctricos en España, pasando de los 13 meses consecutivos de crecimiento a la caída del 2,01 por ciento sufrida en septiembre, con 342 unidades comercializadas. Un cambio de tendencia que demuestra la eficacia del Movea, que ha permitido matricular en los nueve primeros meses del año 3.284 eléctricos, con un aumento porcentual del 79,16 %, el mayor volumen y el mayor registro anual conseguido.

CONFORTAUTO

DRONES POR NEUMÁTICOS

Comprar neumáticos Michelin en la red Confortauto de España y Portugal supone hasta el 29 de octubre un regalo original. Se trata del 'Airborne Cargo', el dron de segunda generación valorado en 100 euros, que vuela en interior y al aire libre, e integra una minicámara. Se recibe por la compra de cuatro CrossClimate o cuatro unidades de otros modelos de la marca para llanta 17 o superior. Si la compra se limita a dos CrossClimate o cuatro cubiertas de otro modelo en llanta 16 o inferior, se recibirá un powerbank portátil para no quedarse nunca sin batería.





DEALERBEST

Nuevos profesionales para el sector del automóvil

«Se busca vendedor o vendedora con experiencia para importante concesionario...» Una vez realizado el proceso de selección sucede que todos tenemos la sensación de que, o los vendedores se han acabado, o siempre están en ternas de selección los mismos. No es nuestro interés menospreciar las valías profesionales o el currículo de las personas, más bien creemos que llegó la hora de integrar definitivamente el cambio de paradigma con respecto al perfil de los vendedores del sector de la automoción y darle un poco de frescura a todo este tipo de tareas dentro de la distribución de automóviles.

Hace poco cenábamos en un restaurante moderno, de moderno chef televisivo, y se nos vino a la cabeza ¿por qué no interpretar la venta del automóvil de una manera más fresca y cercana?, como la experiencia que recibes en ese restaurante de cocineros camareros, de ruido y música y, por supuesto, también de buenos y originales platos...

Por mucho que nos resistamos, el cambio está servido. Los escasos márgenes, la concentración, el modelo de relación actual y la heterogénea necesidad del cliente hace que se abra la puerta de par en par a chicos y chicas jóvenes en todos los aspectos, para que reciban a nuestros clientes de la misma manera que se les recibe en restaurantes de moda, en tiendas de ropa, etc. Hace ya más de 20 años observamos esta ten-

dencia de cambio en algunas escuelas de vendedores y de recepcionistas de taller. En aquellos años algún ejecutivo de marca tuvo la debilidad de escuchar a quien fantaseaba con este nuevo escenario y tuvieron la posibilidad de incorporar a los concesionarios unas cuantas personas capaces y bien formadas, mostrando a todos los escépticos que la diferencia entre un vendedor con experiencia y uno sin ella era de solo un mes. Solo dependía de la capacidad del concesionario para integrarlos, incentivarlos y darles la formación necesaria sobre aspectos internos y procesos administrativos comerciales.

Para todos aquellos profesionales que quieran superar las exigencias del contexto sociocultural y a la vez saciar la necesidad de los compradores actuales es el momento. Antes era importante manejar pares y caballos de potencia o conocer muy bien a tu competencia para establecer diferencias. También el proceso de cierre... cerrar, cerrar y cerrar, como si la voluntad de quien compra dependiera del atosigamiento feroz del comercial. ¿Qué es lo importante para que un cliente tome su decisión de compra?

Personalmente quiero que quien me atiende me gane por la inteligencia emocional o por la sonrisa, en otros casos será la capacidad de ser humilde y responder a preguntas con un «este área no la domino pero mi compañero de taller es especialista técnico y nos ayudará a resolver

su duda...») Como vemos, hay una imperiosa necesidad de formar urgentemente a los nuevos vendedores sin olvidarnos de los que ya integran nuestros equipos.

El proceso para las nuevas incorporaciones es bien sencillo, debemos alinear el perfil de los candidatos con los valores de cada organización e ir al proceso de reclutamiento y selección empleando herramientas originales y creativas, que permitan un mejor conocimiento de las expectativas del candidato, sus valores, su realidad y todas aquellas habilidades y capacidades con las que cuenta para conseguir esa mayor adecuación de la persona al puesto. Conllevará, sin duda, un valor añadido al proceso, generando un contexto de ilusión y emoción, que redundará en una mejor integración del candidato seleccionado.

Las organizaciones juegan un papel de vital importancia en la integración del empleado. Ya en la fase de reclutamiento será importante que clarifique las expectativas que hay sobre el puesto, la misión y visión de la organización, su compromiso, sus valores. Las expectativas generadas en los candidatos se deben concretar en el momento que entran por la puerta de la que será su empresa, y ese momento es de vital importancia en el éxito de la contratación.

No debemos olvidar el papel del mentor en la fase de integración. La organización deberá seleccionar al encargado de enseñar, guiar y ayudar al candidato elegido en su desarrollo profesional. Cubrirá las deficiencias de conocimiento a priori y garantizará el resultado del proceso. Esta figura debería ser la del Jefe del departamento o la de un compañero que tenga las habilidades y competencias suficientes para hacer la tarea de recibir y acompañar a las personas en la integración de su nueva tarea. El proceso puede integrarse en los planes de formación para el empleo y la formación, por lo que puede ser en muchos casos subvencionado.

El modelo es exportable a cualquier organización, independientemente de su volumen o de su zona. Personas entusiastas, afables, empáticas, ambiciosas, cercanas... hay en todos los sitios y solo hace falta buscarlos e invitarlos a participar en un nuevo escenario del sector.

Demos la bienvenida a las personas que hagan que las cosas pasen y que nos ayuden a que nuestros negocios de coches y personas sean rentables, que ya va siendo hora.

equipamiento y las prestaciones, pues el motor ha sido revisado para que la potencia máxima esté más disponible y la entrega de



par sea más lineal. Además, la oferta incorpora Control de Estabilidad Sport, Asistente de Arranque en Pendiente, luces de aviso de frenada de emergencia y Toyota Touch 2. Las opciones se centran en pintura metalizada (525 euros), tapicería cuero y Alcantara (2.000 euros) y Toyota Touch 2&Go (800 euros).



Fiat Llega el Tipo familiar

A la gama del compacto italiano llega la carrocería familiar, que se ofrece con dos acabados muy completos, cuatro motores –incluida una opción GLP–, cambio manual o uno automático de doble embrague asociado al 1.6 Multijet de 120 caballos, 550 litros de maletero y un precio de lo más atractivo, puesto que se puede

conseguir desde 11.900 euros, contando con todos los descuentos posibles. Buenos argumentos a los que se añaden los 4 años o 100.000 kilómetros de garantía que la marca italiana ofrece sin requisitos ni condiciones.

Pese al moderado precio no falta tecnología y equipamiento en el Tipo SW, puesto que desde el acabado básico cuenta de serie con elementos como aire acondicionado, UconnectTM con pantalla táctil de 5 pulgadas,

PRECIOS		PVP	Con Promoción
Gasolina			
1.4 16v Easy 95 CV gasolina	16.190 €	15.090 €	
1.4 16v Easy 120 CV gasolina / GLP	19.090 €	17.850 €	
1.4 16v Lounge 95 CV gasolina	17.190 €	16.050 €	
1.4 16v Lounge 120 CV gasolina / GLP	20.090 €	18.850 €	
Diesel			
1.3 16v Easy 95 CV diesel Multijet II	18.290 €	17.150 €	
1.6 16v Easy 120 CV diesel Multijet II	20.090 €	18.850 €	
1.6 16v Easy 120 CV diesel Multijet II auto DDCT	21.590 €	20.150 €	
1.3 16v Lounge 95 CV diesel Multijet II	19.290 €	18.150 €	
1.6 16v Lounge 120 CV diesel Multijet II	21.090 €	19.850 €	
1.6 16v Lounge 120 CV diesel Multijet II auto DDCT	22.590 €	21.150 €	

mandos en el volante o 6 airbag. También puede disponer, de serie o en opción, de control de crucero, sensores de lluvia y luces, cámara de aparcamiento trasera, frenada automática de emergencia o navegador TomTom 3D.



Ford A la venta el Ka+, más grande, ágil y ahorrador

Con una rebaja de 1.800 euros –1.050 euros más el paquete Cool en el nivel básico– ha llegado a los concesionarios de Ford el Ka+, que en menos de cuatro metros ofrece cinco plazas, cinco puertas y un maletero algo más grande que el del Ka normal.

La apuesta de la marca del óvalo por este nuevo modelo colocado entre el Ka y el Fiesta es entregarlo muy bien equipado de serie, con elementos como el sistema de comunicaciones y entretenimiento activado por voz Ford SYNC con AppLink, o el sistema de control parental Ford MyKey. Tampoco faltan los elevalunas eléctricos delanteros y traseros, el mando eléctrico de retrovisores, el climatizador, el

**1.2 Ti-VCT 70 CV
Essential: desde 9.900 €
1.2 Ti-VCT 85 CV
Ultimate: desde 11.100 €**

volante de cuero con control de crucero, los asientos delanteros calefactables, el sistema de audio DAB, los sensores traseros de estacionamiento o las llantas de aleación de 15 pulgadas.

El KA+ se comercializará con el motor Duratec de gasolina de cuatro cilindros y 1,2 litros con doble árbol de levas variable independiente, en variantes de 70 y 85 caballos de potencia. Con el descuento programado, el precio del más enérgico, el Ultimate, se queda en 9.300 euros, que son 8.850 euros en el Essential, versión que aparece como regalo de lanzamiento el paquete Cool, valorado en 750 euros. Ambos precios corresponden al color amarillo brillante; pues si se quiere otro de los siete tonos disponibles hay que sumar entre 200 y 650 euros.

Toyota Cambios en la gama Land Cruiser

Con 7.800 euros de descuento, cuando el resto de la gama 2017 del Land Cruiser –excepto el comercial– se beneficia de 3.000 euros, se pone a la venta el acabado VXL en carrocería de 5 puertas: 57.000 euros. Es la gran novedad del todoterreno japonés, que suma a su oferta la versión comercial NX con 3 puertas: 35.500 euros. Ambos se unen a los VXL y NX, de 3 y 5 puertas respectivamente, que ya se comercializaban.

El nuevo Land Cruiser VXL de 5 puertas va unido al cambio automático y tiene de serie Toyota Safety Sense: Precolisión, Control de Crucero Adaptativo, Alerta de Tráfico Cruzado, Asistente a la Frenada de Emergencia y Detector

de Ángulos Muertos. Tampoco faltan de serie faros LED, tapicería de piel, asientos con reglaje eléctrico y calefacción, cámara 360° o Toyota Touch 2&GO.

La gama 2017 del Land Cruiser está disponible con el 2.8 D-4D de 177 CV, con caja manual o automática de seis marchas, carrocería de 3 y 5 puertas, y cuatro niveles de equipamiento, más el NX de uso profesional. El precio parte de 35.300 euros con tres puertas y de 38.300 con 5 puertas.

**Novedades:
VXL 5P por 57.000 €
NX 3P por 35.500 €**



EL RENOVADO GT86 CUESTA 32.990 €

El actualizado coupé de motor bóxer delantero y tracción trasera de la marca japonesa está disponible en los concesionarios españoles por 32.990 euros; y 34.990 si en lugar del cambio manual de 6 marchas se opta por la transmisión automática, también de 6 velocidades. La versión 2017 renueva diseño y mecánica, y mejora el



BELLEZA Y DINAMISMO EN CADA DETALLE

POR 29.900€* CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.

Consumo ciclo combinado: entre 4,2 y 8,5 (l/100km); emisiones CO₂: entre 109 y 198 (g/km)

NUEVO ALFA ROMEO GIULIA DIESEL 150 CV. *Oferta válida para Alfa Romeo Giulia 2.2 diesel 150 CV. PVP Recomendado: 29.900€. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, y descuentos promocionales. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo, lo que antes suceda. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/10/16 en Península y Baleares. Para clientes que financien con FCA CAPITAL ESPAÑA E.F.C. 5 A.U., según condiciones contractuales 36 meses de permanencia y un mínimo a financiar de 20.000€. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulia 2.2 diesel 150 CV Super con opcionales (PVP Recomendado con opcionales 34.270€, en las indicadas condiciones).

ALFA ROMEO GIULIA *La meccanica delle emozioni*

Tayre C/Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es



INFORMACIÓN DEL PROGRAMA MI BP

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

RESPUESTA

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

CONCEPTO DE CAÍDA POSITIVA O NEGATIVA

Jesús Olmedo

He tenido que realizar varias veces el paralelo en mis coches, pero tengo una duda. ¿Qué es y en qué se traducen los conceptos de caída positiva o negativa en la dirección?

RESPUESTA

El ángulo de caída es la inclinación de la rueda con relación a la vertical si observamos el vehículo de frente. Si coincide con la vertical sería cero. Si la parte inferior de las ruedas delanteras tiende a juntarse, se dice que la caída es positiva; por el contrario, si se aleja la caída sería negativa. Como es lógico todo esto influye en la dirección y en el comportamiento del automóvil.

La caída positiva empuja las ruedas hacia el automóvil y eso repercute en una dirección más ligera. Sin embargo, para buscar unas mejores prestaciones en línea recta y un desgaste uniforme de los neumáticos lo ideal es que el ángulo sea cero. Por último, una caída negativa aporta más estabilidad en curva, ya que la

rueda exterior gozará de mayor superficie de contacto con el suelo. Lo malo es que se producen mayores desgastes en la suspensión, la dirección y la transmisión, por eso se utiliza prácticamente en competición.



CARTA DE LA SEMANA



VOLKSWAGEN SÍ, PERO ¿TIGUAN O GOLF VARIANT?

Luis Cano

En casa mantenemos un pequeño pulso por el próximo vehículo que queremos comprar. Yo soy partidario del Volkswagen Golf Variant, pero a mi mujer le gusta el Tiguan. Creo que el Golf es más práctico y económico, pero a ella le da más seguridad el SUV. En cualquier caso sería con el motor diésel de 150 CV y cambio DSG. ¿Me ayudan a convencerla?

RESPUESTA

No queremos ser nosotros la causa de un conflicto familiar, aunque nos gustaría tener más datos para poderos aconsejar, como quién es el conductor habitual, necesidades y número de componentes en la familia, uso que se le va a dar al vehículo... En cualquier caso vamos a tratar de hacer un balance lo más sencillo posible.

Con la motorización que nos indicas y el cambio DSG la primera diferencia es el número de relaciones, siete en el Tiguan y seis en el Golf Variant. Sin embargo, el consumo es favorable siempre a este último, algo 'cantado' porque hablamos de un automóvil más ligero -161 kilos menos- y aerodinámico. La diferencia real apenas será de medio litro de media cada 100 kilómetros, pero si a eso añadimos unas mejores prestaciones y una dinámica más estable -descartamos el mundo

off road-, queda claro que la variante familiar parece más atractiva en este sentido.

En el día a día, la mejor visibilidad, un acceso más cómodo debido a su mayor altura -sobre todo si hay sillitas y niños por medio- y un tamaño exterior más comedido son puntos a favor del Tiguan, que también ofrece un habitáculo más holgado donde la sensación de amplitud se multiplica. Si a esto unimos el hecho de que tu mujer se siente más segura, en este apartado lo tienes complicado. En cuanto al maletero, ambos vehículos ofrecen capacidades similares, y aunque a los puntos se impone el del Tiguan, en la práctica el del Golf Variant nos permite introducir objetos más largos y voluminosos.

Y nos queda el precio. Aquí puedes contraatacar porque, con el mismo acabado, el Tiguan está más equipado, pero cuesta 6.000 euros más...

CONSULTAS RÁPIDAS

LOS DIÉSEL SÍ LLEVAN 'BUJÍAS'

Antonio Belenguer

Mucho nos tememos que se trata de una pequeña confusión de concepto. Por supuesto que los motores diésel no llevan bujías convencionales porque no necesitan crear la chispa que provoca la explosión en los propulsores de gasolina. Sin embargo, el aviso urgente que ha enviado Ford llamando a revisión al Fiesta diésel hace referencia al módulo de control de las

bujías de calentamiento. Estas últimas sirven para precalentar las cámaras de combustión de cada cilindro antes y durante el arranque. Luego se mantienen calientes con el fin de reducir la contaminación. Por lo tanto, sí llevan 'bujías'.

LA INFLUENCIA DEL TAMAÑO DE LAS LLANTAS

Andrés Fuentes

Por supuesto que influye el tamaño de las llantas y el de los neumáticos en el comportamiento

y el consumo de un vehículo. En primer lugar debes tener en cuenta que si las cambias por tu cuenta deben cumplir con una serie de homologaciones para que no tengas sorpresas en la ITV. Y si lo haces al comprar el vehículo nuevo, comentarte que, cuanto más grandes sean las llantas y generosos los neumáticos, disfrutarás de mayor agarre y mejor frenado, pero te pasará factura en aceleraciones y, sobre todo, en consumos, con diferencias a veces significativas.

CONSULTAS RÁPIDAS



SI ME HAN RETIRADO EL CARNÉ POR SENTENCIA JUDICIAL, ¿CUÁNDO LO RECUPERO? ¿PUEDO YA CONDUCIR O, SEGÚN HE OÍDO, TENGO QUE HACER UN CURSO DE SENSIBILIZACIÓN O REEDUCACIÓN VIAL?

Aunque es desconocido por la mayoría de los conductores y, aunque normalmente en la sentencia penal no se recoge nada al respecto, la Ley de Seguridad Vial, desde la entrada en vigor del carné por puntos, efectivamente regula la obligación añadida de tener que hacer un curso para aquellos conductores que, por sentencia penal, hubiesen sido condenados a la privación del derecho a conducir.

Si la condena penal fuese superior a dos años, además del curso de sensibilización o reeducación, el interesado tendrá que superar un examen y el permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos. Por el contrario, si la condena fuese inferior a esos dos años, para volver a conducir deberá acreditarse haber superado con aprovechamiento el mencionado curso, sin el cual, aunque se recupere el carné del juzgado, no se podrá conducir.

BUENA PREGUNTA

EL CONDUCTOR PUEDE SER SANCIONADO, PERO NO SUFRIRÍA LA PÉRDIDA DE PUNTOS

¿Me pueden denunciar si voy conduciendo mi quad por un camino y la persona que viaja de pasajero no lleva puesto el casco?

RESPUESTA

El Reglamento General de Circulación, efectivamente, establece que tanto los conductores como los pasajeros de este tipo de vehículos deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados; por tanto, es evidente que el pasajero también está obligado a hacer uso de un casco homologado y llevarlo bien colocado.

Por otro lado, aunque el citado reglamento establece que deberá ser utilizado siempre que se circule por vías urbanas e interurbanas, un camino perfectamente puede ser considerado vía interurbana y, además, hay que recordar que tanto la Ley de Seguridad Vial como el reglamento, al regular el ámbito de aplicación de las normas de circulación establecen que serán aplicables a todo el territorio nacional, obligando a los usuarios de las vías y terrenos públicos, urbanos, interurbanos y, también, a las vías y terrenos que sin serlo tengan un uso común o, incluso, a los que siendo privados sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios; por tanto, un camino, incluso aunque perteneciese a una finca privada, al poder ser utilizado por una colectividad indeterminada, estaría regulado por las normas generales de circulación.

Por último, teniendo en cuenta que existe la obligación de uso del casco por el pasajero, in-

cluso aunque se circule por un camino, se debe recordar que este tipo de infracciones son consideradas graves, por lo que serán sancionadas con multa de 200 euros, recayendo la responsabilidad en el conductor del vehículo, que deberá preocuparse, bien de que el pasajero lleve la mencionada protección, o bien de no transportar a nadie que no desee hacer uso del citado casco.

En este caso, teniendo en cuenta que la infracción no se produce con ocasión de la conducción del vehículo, sino que es consecuencia de la acción del pasajero, la infracción no debería suponer la pérdida de puntos.



EL CONDUCTOR NO SE PUEDE BAJAR DEL VEHÍCULO SI NO ESTÁ BIEN ESTACIONADO

¿Puedo realizar una parada durante un instante para ir a comprar un medicamento en la farmacia, o el periódico en el quiosco?

RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar que la parada es la inmovilización del vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, pero siempre que el con-

ductor no abandone el mismo, es decir, siempre que permanezca en su asiento sin bajarse del automóvil.

Por tanto, aunque en el vehículo haya otros ocupantes y el tiempo de duración sea inferior a los dos minutos, siempre que el conductor salga del coche y se aleje del mismo, no podrá ser considerada una parada y, por tanto, si no se hubiese realizado en un lugar permitido para el estacionamiento, podría ser denunciado y sancionado por ello.

▶ 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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Fráncfort 1991: invasión de eléctricos

Titulábamos la información del salón 'La ofensiva de los verdes', y en ella tenían mucho que ver modelos eléctricos allí mostrados por fabricantes como Nissan o BMW que son vanguardia en esta tecnología.

Hace 25 años, Bugatti, que había dejado de fabricar coches 40 años antes, renacía con la presentación del EB 110, un superdeportivo a cuya presentación

mundial acudíamos. Ese modelo, unido a la compra de la compañía por parte del Grupo Volkswagen fueron las primeras piedras de la actual firma, hoy sim-



LA PORTADA

Nº 413

FECHA

21-9-1991

HABLAMOS DE

La imagen de nuestra portada estaba dominada por los coches presentados en el Salón de Fráncfort, grandes protagonistas de la semana. Pero por encima de ellos sobresalía la vuelta de una marca mítica con un nuevo modelo. Bugatti renacía con el EB 110.

bolo de lujo y máxima deportividad.

En este número, tras la visita al Salón de Fráncfort, hacíamos repaso de todo lo que nos habíamos encontrado allí, con especial atención a los vehículos eléctricos, una tecnología que los fabricantes empezaban a tomar en serio. Un prototipo de Nissan que se recargaba en 15 minutos y ofrecía 250 km de autonomía, el BMW E1, también con 250 km

de autonomía o el Clio Elektro eran los avances más destacables.

La comparativa de esta semana se centraba en la gama de un deportivo alemán, el Audi Coupé, del que poníamos a prueba a toda la gama. Con motorizaciones entre 133 y 220 caballos, tracción delantera o total quattro y precios entre 4,1 y 6,3 millones, el deportivo de Audi ofrecía una gama de lo más completa y atractiva.



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

Alfa 164, Lancia Delta Integrale y Maserati Shamal: pasión italiana

Italia siempre ha tenido una forma propia de hacer coches, con un aire deportivo innegable. Y esta semana, tres modelos de Alfa, Lancia y Maserati, lo atestiguaban.

Un hecho histórico tenía lugar en el puerto de Southampton, 1.500 Nissan Primera, fabricados en Inglaterra, iban a ser embarcados con destino a Japón,

para ser comercializados allí. La producción europea ganaba una batalla.

Pero el país que protagonizaba este número de Motor16 era Italia



LA PORTADA

Nº 414

FECHA

28-9-1991

HABLAMOS DE

y su peculiar forma de entender el automóvil, con modelos siempre pasionales. Así, esta semana nos poníamos por primera vez al volante del nuevo Lancia Delta HF Integrale, la versión de calle del coche con el que la firma peleaba en el Mundial de Rallies. Palabras mayores.

Las pruebas a fondo también tenían protagonistas transalpinos. Por un lado el Maserati Shamal, un imponente

coupe con un motor V8 de 326 caballos y un tremendo empuje, sensacionales prestaciones pero con una entrega de potencia un poco brusca.

La otra prueba a fondo era la del Alfa 164 V6 Turbo, elegancia y deportividad en un mismo coche. Con 210 caballos, un precio de 4,9 millones, destacaba por prestaciones y comportamiento, aunque eran mejorables suspensiones y frenos.



ONLINE DESDE **15,90 €**
faunia.es

SÍGUENOS EN:

LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE



CITROËN



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

     citroen.es

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

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Primera prueba

NUEVO
PEUGEOT 3008



PEGARÁ FUERTE

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.685 del 11 al 24 de octubre de 2016



Novedades con futuro

Salón de París

BMW X2



Nissan Micra



Land Rover Discovery



Mercedes EQ Concept



Volkswagen I.D.



Audi Q5



Renault Trezor



COMPARATIVA
DIÉSEL

Alfa Giulia, BMW Serie 3 y Jaguar XE

180 CV

190 CV

180 CV



EL GIULIA IMPONE SU CARÁCTER