1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.686 del 25 de octubre al 7 de noviembre de 2016

8 480002 030168 01686

Al volante

NUEVO CITROËN C3

PERSONALIDAD Y TECNOLOGÍA

KIA NIRO 1.6 HEV

UN GRAN COCHE... Y ADEMÁS HÍBRIDO

A fondo

141 CV

Comparativa diésel

Infiniti Q30, Mercedes Clase A y BMW Serie 1

Japón planta cara a los alemanes

109 CV

109 CV

116 CV

ÚLTIMAS NOVEDADES

Lo último

Seat León

Lo último

BMW Serie 5

Lo último

Lynk & Co 01

Al volante

Audi A5 Sportback

Al volante

Audi R8 Spyder

Al volante

Infiniti QX30

Al volante

Fiat Qubo

Al detalle

CIAO, ALFONSO

Después de más de un cuarto de siglo al frente, desde la dirección de Comunicación, del Grupo Fiat en España, Alfonso Ortín deja la compañía. Unos años en los que su forma de ser y de trabajar ha hecho escuela en el sector de los medios de comunicación. Porque Alfonso ha sabido ser compañero, colega y amigo. Y ahora, que inicia nuevos retos profesionales, solo nos queda enviarle un fuerte abrazo, desearle toda la suerte del mundo y decirle que aquí tiene su casa. Lo mismo que le deseamos a su sucesor, Guillermo García Alfonsín, a quien le abrimos las puertas de esta casa para lo que necesite.

40 AÑOS DE FORD

El inicio de la modernidad en el mundo de la automoción tiene fecha y protagonista. El día que Ford se asentó en Almussafes comenzó la historia moderna del automóvil en España. Que una multinacional de allende los mares se asentara en nuestros país, nos ponía en el mapa. Y esa apuesta de la marca del óvalo, unida a la de otras compañías que ya operaban aquí ha provocado el gran cambio en nuestra industria. Felicidades.

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 Beneit - *mjbeneit@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, 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: M30.2471983

© 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.

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Carmenazas

La persecución al coche en Madrid empieza a ser asfixiante, se dedican medios y personal a imponer multas a los vehículos, pero para recoger la porquería no llega el presupuesto.

Seguramente, a más de uno se le atragante el tema, pero los hechos son evidentes. Empecemos por algo tan obvio como que para la regidora de Madrid, Manuela Carmena, sería fantástico desterrar los coches de la capital. En esa misma línea está la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau y su perseguido propósito de hacer desaparecer los vehículos de combustión para, según su punto de vista, «pacificar» la ciudad. A ambas, punta de lanza de otros consistorios, les une el ingenioso lema engendrado por la catalana, de «menos motores y más pedales». Algo con lo que podríamos estar de acuerdo si no fuera por la cantidad de sanciones y penalizaciones fiscales que van a engordar las arcas municipales. Todos el compromiso de mirar hacia arriba para poner en marcha una logística urbana progresiva que permita el mínimo de emisiones, exactamente igual que nos gustaría mirar hacia abajo y ver cómo desaparece la acumulación de basuras que pululan por nuestras calles y parques. Especialmente si hablamos del gobierno municipal de un Ahora Madrid que después de año y medio de mandato es incapaz de retirar la porquería del día a día por no dedicar los medios y el personal necesario.

Se preguntarán cómo es posible ser tan sensible para acabar con la contaminación acústica y atmosférica y no serlo con la retirada de latas de cervezas, botellas y todo tipo de residuos. La respuesta es elemental. Especialmente si tenemos en cuenta que en los primeros siete meses del año las numerosas medidas contra los automovilistas han supuesto 290.685 sanciones y unos ingresos de 26,1 millones de euros, más que en todo el año 2015. Por el contrario, las diferentes juntas municipales siguen contratando asesores a dedo. De ahí que se entienda, entre otras muchas medidas, las reducciones de velocidad de 90 a 70 y de 70 a 50 con radares incluidos, las numerosas sanciones por entrar, más o menos despistados en las zonas de prioridad residencial (APR), o la proliferación de semáforos foto-rojo que tienen a varios juzgados en contra, por defecto de la imagen.

También toca subir un 50 por ciento más el servicio de estacionamiento regulado (SER) a los vehículos más antiguos, lo que significa un sablazo añadido a aquellos ciudadanos que no tienen medios para renovar su viejo coche. Además, y para que sea completa la persecución de la alcaldesa, ha llegado a un acuerdo con los agentes de movilidad por el cual, si no llegan a un mínimo de multas no cobrarán el plus de productividad. Eso sí, los madrileños tendremos cada vez más calles peatonales, más carreras de bici, más exposiciones al aire libre, más talleres de manualidades, todo tipo de juegos y numerosas clases de jardinería en aparcamientos. Para hacer compras, ir al cine o comer en un restaurante, habrá que irse a los alrededores de Madrid.

> Para entender la tremenda persecución al coche por parte de la alcaldesa de Madrid basta fijarse en un dato: Manuela Carmena ha llegado a un acuerdo con los agentes de movilidad de la capital por el cual, si no llegan a un mínimo de multas no cobrarán el plus de productividad.

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 CO_2 (G/KM): NUEVO CITROËN C4 PICASSO Y GRAND C4 PICASSO: 3,8 - 5,8 / 99 - 134

SUMARIO

Nº 1.686 • 25 octubre-7 noviembre 2016
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA
SEAT LEÓN
El compacto español se actualiza, con retoques estéticos y más carga tecnológica.

12.- CUATRO RUEDAS
BMW SERIE 5
La nueva Serie 5 de BMW es más ligera, amplia, dinámica, eficiente y avanzada en todos los sentidos.

14.- LYNK & CO 01.
El primer modelo de la nueva marca Lynk & Co es el 01, un SUV innovador hasta en sus fórmulas comerciales.

16.- CITROËN C3
Diseño innovador, personalización, confort de suspensión, habitabilidad caracterizan al nuevo Citroën C3.

20.- FIAT QUBO
El Qubo renueva su imagen y presume de más tecnología.

22.- INFINITI QX30
El QX30 combina muy buenas cotas 'off road', un motor fiable, calidad por los cuatro costados y un plus de elegancia en su diseño

24.- AUDI R8 SPYDER
El nuevo Audi R8 ahora en versión Spyder, tan veloz como apasionante de conducir.

26.- AUDI A5 Y S5 SPORTBACK
La segunda generación del A5 Sportback es un coche que te invita a conducir y disfrutar cada kilómetro.

30.- COMPARATIVA INFINITI Q30, MERCEDES CLASE A Y BMW SERIE 1.
El Q30 llega al segmento de los compactos premium con ganas de guerra. Lo enfrentamos a dos de los modelos más importantes, frente a los que además de tener todo lo de sus rivales, juega la baza del diseño y de la exclusividad.

40.- KIA NIRO HEV
El Niro apuesta por una carrocería 'crossover' y una mecánica híbrida de 141 CV, que combina agrado, correctas prestaciones y un gasto ajustado, sobre todo en el entorno urbano.

46.- GAMA DS: DISEÑO Y PERSONALIZACIÓN
Diseño diferenciador y enormes de posibilidades de personalización parte del atractivo de la gama DS.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE
ANIVERSARIO DEL CENTRO DE PRUEBAS DE OPEL
Una de las primeras pistas de pruebas de coches en Europa, el centro de Dudenhofen de Opel, acaba de cumplir 50 años. Lo hemos visitado.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS
BAILE DE FICHAJES EN LA FÓRMULA 1
Tras la renovación de Kvyat y Sainz quedan en el aire flotando los últimos movimientos para cerrar la parrilla de 2017 ¿Quién y donde se sentará en los nuevos monoplazas de 2017?

58.- ESPÍRITU DEL JARAMA
Éxito rotundo de los clásicos en el trazado madrileño.

59.- DTM EN HOCKENHEIM
Un año más, el DTM ha cerrado la temporada en Hockenheim, con títulos para Audi y Marco Wittmann, y un nuevo triunfo de Miguel Molina.

60.- 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

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	24
BMW	12, 30
CITROËN	16
DS	46
FIAT	20
INFINITI	22, 30
KIA	40
LYNK & CO	14
MASERATI	8
MERCEDES	30
SEAT	6

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

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

EL HONDA CR-V EVOLUCIONA EN ESTADOS UNIDOS

Acaba de ver la luz la quinta generación del CR-V, el SUV más vendido en Norteamérica durante los últimos 20 años. Se trata, según Honda, de un modelo específico para ese mercado, y es nuevo a todos los niveles: diseño, mecánica, tecnología... Por ejemplo, adopta el motor 1.5 de gasolina con turbo que rinde 190 CV, al que se unirá después otro i-VTEC Turbo, pero de 2,4 litros. Chasis y carrocería son nuevos, y habrá versiones de tracción delantera y total AWD.

FORD KUGA: IMPORTANTES MEJORAS

El Kuga, fabricado en la planta de Valencia, se pone al día a todos los niveles, pues introduce cambios de diseño, un interior con acabados de mayor calidad o un diésel 1.5 TDCi de 120 CV que, asociado a la tracción delantera, baja el gasto a 4,4 l/100 km. Y en cuestión de tecnología, adopta el sistema de conectividad Sync 3, la alerta de tráfico cruzado trasero o un Active Park Assist que ya permite estacionamientos en batería.

▶▲Hay dos colores exteriores inéditos y nuevas llantas de aleación, de 17, 18 y 19 pulgadas.

Estrena el motor 1.6 TDI de 115 CV

Novedades a todos los niveles en el **Seat León**

Los tres modelos de la gama León –5 puertas, SC de 3 puertas y familiar ST– se benefician de las mejoras introducidas por Seat en su compacto, y que afectan a diversos capítulos. Empezando por la imagen, varían los paragolpes, la parrilla frontal y las ópticas delanteras y traseras, que ahora son Full LED. Y también las luces de intermitentes y antiniebla usan tecnología LED. En el interior, que ahora está mejor aislado acústicamente, destaca la pantalla de 8 pulgadas de nuevo diseño, que permite reducir el número de botones del salpicadero, o la iluminación con LED de intensidad ajustable. Y aparecen nuevos equipamientos como el Traffic Jam Assist –vinculado al cambio DSG y que hasta 60 km/h se encarga de acelerar y frenar automáticamente en caso de atasco–, el control de crucero activo ACC –puede frenar automáticamente en caso de emergencia para evitar chocar con vehículos o peatones–, freno de mano eléctrico, reconocimiento de señales de tráfico, asistente de aparcamiento para estacionar tanto en línea como en batería, Emergency Assist y cambio automático entre luz de cruce y de carretera. Y en materia de conectividad, equipa la última versión de Easy Connect, Seat Full Link y Seat Connect App, éste ya con reconocimiento de voz y control de gestos frente a la pantalla táctil.

Además, la gama crece con el lujoso acabado Xcellence –al mismo precio que el FR, y con opciones como la tapicería de cuero y Alcantara– e incluye el nuevo motor diésel 1.6 TDI de 115 CV. Además, el León ST 4Drive con motor 2.0 TDI de 150 CV estará disponible ahora con el cambio automático DSG de 7 velocidades. En cuanto al León Cupra, su actualización se llevará a cabo más adelante.

◀▲El León adopta asistentes vistos ya en el Ateca, como el Traffic Jam Assist o el control de crucero activo.

Las tres carrocerías del León se benefician de los cambios, y a los tres niveles de acabado anteriores –Reference, Style y FR– se suma el Xcellence, más refinado.

◀▶Ópticas y paragolpes cambian ligeramente, y la parrilla frontal es ahora 40 milímetros más grande y presenta un acabado cromado.

PARA **PENSAR**

2.120

unidades del Golf se han fabricado diariamente, de media, desde hace 42 años.

Y el Golf VII, lanzado en 2012, fabricado en cinco plantas de cuatro países y a la venta en 155 mercados, va a protagonizar una importante renovación que Volkswagen desvelará en Wolfsburg el 10 de noviembre.

EL **PUNTAZO**

El Ford Fusion, similar a 'nuestro' Mondeo, recibe en Norteamérica una versión V6 Sport, dotada del 2.7 EcoBoost V6 de 325 CV y de tracción total. Por fuera destacan sus llantas negras de 19 pulgadas.

Fe de errores

Jaguar XE: tres años de garantía, y mucho más

En el número anterior de Motor 16 deslizamos un error en uno de los cuadros de la prueba comparativa entre Alfa Romeo Giulia, BMW Serie 3 y Jaguar XE, al indicar que los tres tenían una garantía de 2 años sin límite de kilometraje. Y no es así, pues el XE, como el resto de modelos de Jaguar, tiene 3 años de garantía. Y es que el modelo británico incluye en su precio el Paquete Jaguar Care, con 3 años de garantía, 3 de mantenimiento y 3 de asistencia en carretera, todo ello sin límite de kilometraje. Lamentamos la confusión.

Radical mejora de su aerodinámica

El **Maserati Quattroporte** renueva su imagen

El Quattroporte experimenta cambios en su imagen, la dotación o las prestaciones. Empezando por la estética, en el exterior cambian los perfiles de los paragolpes, la parrilla frontal, los retrovisores o los faldones laterales; aunque lo más importante tiene que ver con la aerodinámica, pues el nuevo fondo plano del coche y la colocación entre las entradas de aire y el radiador de un Air Shutter –unas lamas de control eléctrico que actúan en función de la temperatura de los líquidos del motor– mejoran un 10 por ciento la penetración aerodinámica, lo que se traduce en mayor velocidad máxima: 310 km/h en la versión 3.8 V8 de 530 CV, 286 km/h en el 3.0 V6 de 410 CV, 252 km/h en el 3.0 V6 Diesel de 275 CV y 242 km/h en el 3.0 V6 Diesel de 250 CV. Además, el 3.0 V6 de gasolina básico gana 20 CV de potencia, rindiendo ahora 350 y alcanzando 270 km/h.

En la gama Quattroporte aparecen los nuevos acabados GranLusso y GranSport, cambia el diseño interior –nueva consola central, pantalla táctil de 8,4 pulgadas– y crece el equipo de serie –sensor de calidad del aire– u opcional: control de crucero activo con Stop&Go, alerta por salida del carril, cámara trasera, Surround View y aviso por colisión frontal con frenada automática de emergencia.

▶▼Cambia la consola central, y aparece un sistema de infoentretenimiento con pantalla de 8,4 pulgadas.

Con 500 CV y por 148.500 euros

BMW M4 **DTM Champion Edition 2016:** para 200 afortunados

Dos años después de ganar su primer título de Pilotos en el DTM, el alemán Marco Wittmann se ha hecho con un segundo cetro, y BMW M lo celebra lanzando el BMW M4 DTM Champion Edition 2016, serie limitada de 200 unidades para todo el mundo que gracias a la inyección de agua de su seis cilindros –usada ya en el M4 GTS– eleva la potencia de 431 a 500 CV, mientras que el par máximo pasa de 56,1 a 61,2 mkg. Y eso repercute en las prestaciones, pues la velocidad máxima –autolimitada– es de 305 km/h, y pasa de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos.

El M4 DTM Champion Edition 2016, que sólo se ofrece en color Alpine White, se diferencia por sus aditamentos aerodinámicos inspirados en el M4 del DTM, como splitter frontal, deflectores antes de los pasos de rueda delanteros, nuevas carcasas de los retrovisores y, ya en la zaga, un alerón grande y el difusor inferior. Y en el interior, biplaza, asientos M Carbon tapizados de Alcantara, volante M Sports y navegador. El equipo de serie incluye también faros LED adaptativos y sensores de aparcamiento delante y detrás, y la carrocería ha sido aligerada usando CFRP en capó, techo o soporte de la instrumentación. En cuanto al chasis, BMW M le dota de frenos cerámicos, suspensión regulable y neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2, en medida 265/35 R19 delante y 285/30 R20 detrás.

▲▶El precio en Alemania del M4 DTM Champion Edition 2016 es de 148.500 euros. Su aerodinámica está inspirada en el M4 del DTM. Las 200 unidades se fabricarán en el mismo color: Alpine White.

DACIA

DACIA SANDERO
desde 7.100€*

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

Dacia España YouTube Dacia ESP

1 AÑO* SEGURO GRATUITO 5 AÑOS* DE GARANTÍA

DACIA

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

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

SUBARU BRZ: SE ANUNCIAN CAMBIOS

El importador estadounidense de Subaru ha lanzado el BRZ 2017, que introduce algunos cambios que más adelante podrían llegar a otros mercados. Es el caso del motor 2.0 boxer con potencia elevada a 205 CV, la caja manual con desarrollos más cortos y las mejoras introducidas en el chasis: muelles, amortiguadores, estabilizadora trasera más gruesa, control de estabilidad con nuevo reglaje ideado para rodar en circuito... Y tanto el exterior como el interior se han actualizado.

▶ Ahora, las luces diurnas van integradas en los nuevos faros Full LED.

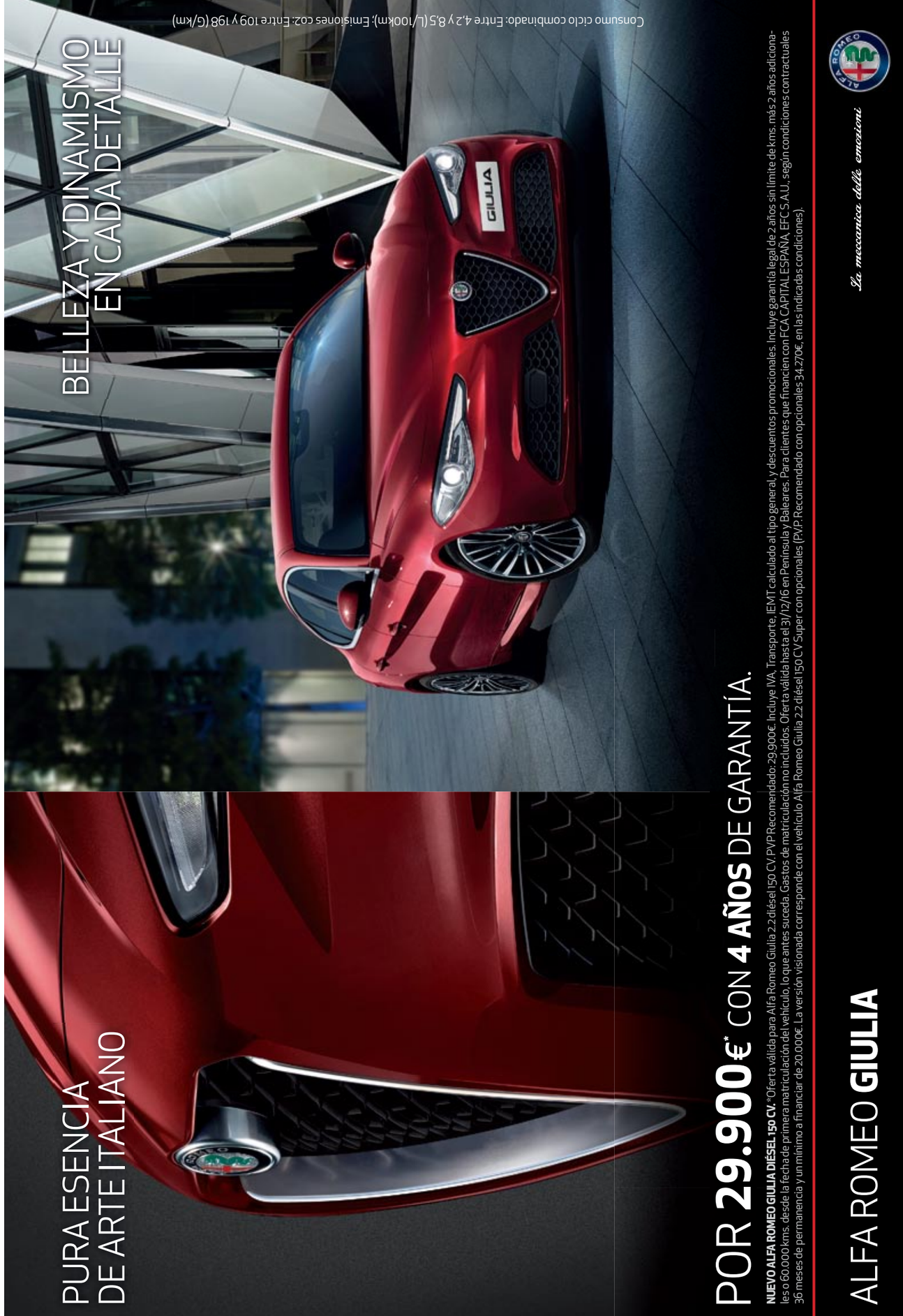
Car of the Year 2017

Los candidatos **se preparan**

Aunque la lista definitiva de candidatos a 'Car of the Year 2017' no se hará pública hasta el próximo 18 de noviembre, sí se sabe cuáles son los más destacados. Incluso la mayoría de los aspirantes ya se ha reunido en el norte de Dinamarca para superar el tradicional Tannistest, organizado por los Jurados nórdicos desde hace más de 50 años.

El día 28 de noviembre se conocerá el nombre de los siete modelos finalistas votados por el Jurado para disputarse el título. El ganador se anunciará en Ginebra, la víspera de su Salón, el 3 de marzo.

Estos son los principales nominados:
Alfa Romeo Giulia
Audi Q2
Audi Q5
Audi A5
Citroën C3
Fiat/Abarth 124
Fiat Tipo
Ford Edge
Ford K+
Hyundai Ioniq
Infiniti Q30
Jaguar F-Pace
Kia Niro
Kia Optima
Kia Sportage
Mercedes-Benz Clase E
Nissan Micra
Peugeot 3008
Renault Mégane
Renault Scénic
Seat Ateca
Skoda Kodiaq
Suzuki Baleno
Tesla Model X
Toyota C-HR
Toyota Mirai
Toyota Prius
Volkswagen Tiguan
Volvo S90/V90



MINI-SERIE 7 LA AVALANCHA TECNOLÓGICA DE LA NUEVA SERIE 5 ABRUMA, HEREDADA EN GRAN PARTE DEL BUQUE INSIGNIA DE LA CASA

Placer tecnológico

La nueva Serie 5 de BMW es más ligera, amplia, dinámica, eficiente y avanzada en todos los sentidos. Hay que destacar novedades como una dirección activa en las cuatro ruedas o un control por gestos aplicable a varias funciones del vehículo. La séptima generación de esta sofisticada berlina se comercializará en febrero con una amplia gama de motorizaciones.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

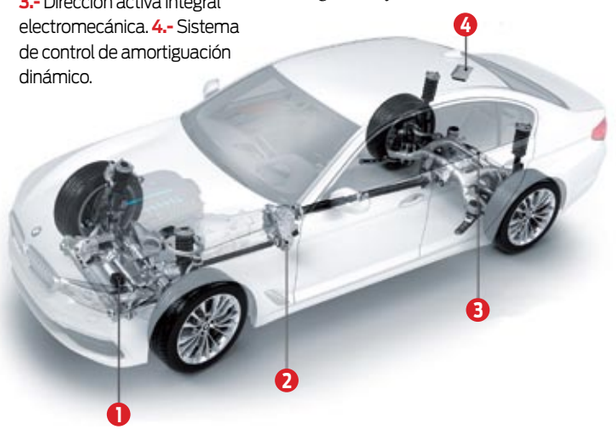
Llegará en febrero de 2017, pero ya tenemos información suficiente para adelantaros la personalidad y las mejoras introducidas en la nueva generación de la Serie 5 de BMW. Se trata ya de la séptima entrega del modelo alemán, que ahora se convierte en una especie de 'mini-Serie 7' por la tecnología que porta.

Esta nueva berlina crece en todos los sentidos. En comparación con su antecesor, es más larga –36 milímetros extra–, ancha –otros 6 más– y alta –sólo 2 milímetros de ganancia–, y a la vez es capaz de reducir el peso en 100 kilos debido al uso del aluminio y el acero de alta resistencia en su construcción. Su elegante imagen es ahora un diez por ciento más aerodinámica, gracias a soluciones como un frontal con rejillas de refrigeración activas.

También el interior protagoniza un gran salto cualitativo. Ya no se trata de presumir de asientos eléctricos o con masaje. El conductor dispone ahora de un sofisticado control gestual en su pantalla de 10,25 pulgadas, un sistema heredado de su hermano mayor que permite gestionar funciones del navegador, el teléfono o ajustes del vehículo o vinculados al sistema de infoentretenimiento. También se pueden activar mediante órdenes de voz, y de manera táctil.

Las mejoras salpican, asimismo, a la climatización y a un Head-up Display en color más grande y con más información que antes. Otro punto a tener en cuenta es la mayor habitabilidad en las plazas posteriores y el incremento de espacio en el maletero, que crece hasta los 530 litros.

▼ **1.-** Dirección activa integral electromecánica. **2.-** Caja de transferencia xDrive. **3.-** Dirección activa integral electromecánica. **4.-** Sistema de control de amortiguación dinámico.



La nueva Serie 5 también estrena una nueva suspensión, de doble horquilla delante y con cinco brazos detrás, más ligera; así como una sofisticada dirección activa electromecánica en el eje trasero que brinda una mayor agilidad y estabilidad al conjunto. Además, este elemento se puede combinar con la tracción total xDrive, que está disponible en toda la gama de motorizaciones.

En su lanzamiento, este nuevo modelo llegará con cuatro opciones mecánicas. En gasolina pondrá en juego las variantes 530i, con 252 CV, y 540i, de 340 CV, mientras que en ciclo turbodiésel dispondrá del 520d, con 190 CV, y del 530d, ya con un seis cilindros de 265 CV.

Después, en marzo, el abanico se completará con el poderoso 4.4 V8 de 462 CV para el 550i xDrive, y con el ahorrador 520d EfficientDynamics Edition, que homologa 3,9 litros de gasto medio. También se podrá adquirir la variante híbrida enchufable 530e, capaz de ofrecer una atractiva combinación: 252 CV de potencia y un consumo de sólo 2,0 litros, además de brindar una autonomía en modo eléctrico de 45 kilómetros. Por cierto, el cambio es automático de ocho relaciones de serie con todos los motores, salvo en el 520d, que lo ofrece en opción.

Por último, la nueva Serie 5 hace alarde de una tecnología tan avanzada que parece dar la razón a los que anuncian que la conducción autónoma está más cerca de lo que creemos. Este vehículo se puede aparcar por control remoto, desde fuera, mediante el display del mando a distancia.

Y hay más cosas. Gracias al control activo de la velocidad, los atascos se harán más llevaderos porque acelera, frena y mantiene la trayectoria por sí mismo. Asistentes como el de protección contra colisiones, advertencias de prioridad de paso, sentido contrario o tráfico cruzado, asistencia de dirección o una alerta de cambio de carril facilitan las cosas. Además, presume de una completa integración con la red, tiene wifi hasta para diez dispositivos e incorpora un cargador inalámbrico del smartphone.

◀ La impresión de calidad del interior es evidente, y ahora recibe mejoras, como un Head-up Display en color más grande y con mayor información. La pantalla central se puede manipular mediante un sofisticado control gestual de las manos, herencia de la Serie 7.

▶ El respaldo posterior se puede abatir por partes, 40/20/40, para ganar en practicidad. La amplitud en las plazas traseras es ahora mayor, y el maletero crece hasta los 530 litros.

◀▲ Los faros con tecnología LED son de serie, tanto para la luz día como para el alumbrado de cruce o la luz de carretera. También hereda de la Serie 7 un asistente de aparcamiento por control remoto desde el mando.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	530i	540i	520d	530d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en línea	4, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.998	1.995	2.993
Potencia máxima (CV/rpm)	252/5.200-6.500	340/5.500-6.500	190/4.000	265/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	35,7/1.450-4.800	45,9/1.380-5.200	40,8/1.750-2.500	63,3/2.000-2.500
Tracción	Trasera o total	Trasera o total	Trasera o total	Trasera o total
Caja de cambios	Autom. de 8 vel.	Autom. de 8 vel.	Man. 6v. o Aut. 8v.	Autom. de 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.615 (xDrive: 1.670)	1.670 (xDrive: 1.735)	1.615 (xDrive: 1.695)	1.715 (xDrive: 1.770)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936/1.868/1.479	4.936/1.868/1.479	4.936/1.868/1.479	4.936/1.868/1.479
Volumen maletero (l)	530	530	530	530
Capacidad depósito (l)	68	68	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	6,2 (xDrive: 6,0)	5,1 (xDrive: 4,8)	7,7 (xDrive: 7,6)	5,7 (xDrive: 5,4)
Velocidad máxima (km/h)	250	250	238 (xDrive: 232)	250
Consumo mixto (l/100 km)	5,5 (xDrive: 6,0)	6,5 (xDrive: 6,9)	4,2 (xDrive: 4,5)	4,5 (xDrive: 5,0)
Emisiones CO_2 (g/km)	126 (xDrive: 137)	149 (xDrive: 159)	109 (xDrive: 119)	118 (xDrive: 132)
Precios desde.... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

EN 2017 SE PONDRÁ A LA VENTA EL 01 EN CHINA, Y A CONTINUA CIÓN LLEGARÁ A EUROPA Y AMÉRICA

Nueva marca y nueva era

El gigante chino Geely Auto Group, propietario de Volvo Cars, ha creado una nueva marca de enfoque global en la que el fabricante sueco juega un papel protagonista tanto en el diseño como en la ingeniería. Su primer modelo es el 01, un SUV innovador hasta en sus fórmulas comerciales.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Hemos asistido al doble evento –presentación del SUV 01 en Goteborg y de los planes de negocio al día siguiente en Berlín– que sirve de pistoletazo de salida para Lynk & Co –podríamos castellanizarlo como 'línkanco'–, nueva marca global que el próximo año iniciará la comercialización en China, para seguir por Europa y Estados Unidos. Geely, la empresa que compró Volvo Cars en 2010 –también es propietaria de London Taxi–, decidió dar el paso en 2012, cuando puso a trabajar en este proyecto a 2.000 personas, de las que 400 corresponden al área de Diseño, liderado por Peter Horbury y que cuenta con estudios en Goteborg, Shanghai, Los Ángeles y Barcelona.

El resultado es el 01, un SUV innovador –aunque en sus líneas firmadas por Andreas Nilsson algunos creen ver rasgos de Ferrari, de Camaro, de Porsche...– cuya carrocería mide 4,53 metros de largo, lo que le sitúa como rival del Volkswagen Tiguan. En cuanto a los detalles técnicos, el 01 usa la plataforma CMA (Compact Modular Architecture) destinada también a las siguientes Series 40 de Volvo y a futuros modelos de Geely, y que puede ajustarse a distintos tamaños y estilos de carrocería: podrán variar los voladizos, la distancia entre ejes... Además, es compatible con mecánicas de todo tipo, de manera que los Lynk & Co 01 incorporarán motores 'convencionales' de tres y cuatro cilindros en China, pero para Europa habrá alternativas electrificadas, como una versión híbrida, una cien por cien eléctrica y otra a caballo entre las dos primeras: el 01 Plug-In Hybrid, un híbrido enchufable que asociará un motor tricilíndrico 1.5 de gasolina con turbo e inyección directa –unos 190 CV– a un propulsor eléctrico de 75 CV, un cambio automático DCT7 de doble embrague y una batería de gran capacidad entre las banquetas delanteras, donde normalmente iría el árbol de transmisión. La potencia conjunta rondará 225 CV, el par máximo se acercará a 40 mkg, podrá recorrer 50 kilómetros en eléctrico y acelerará de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos.

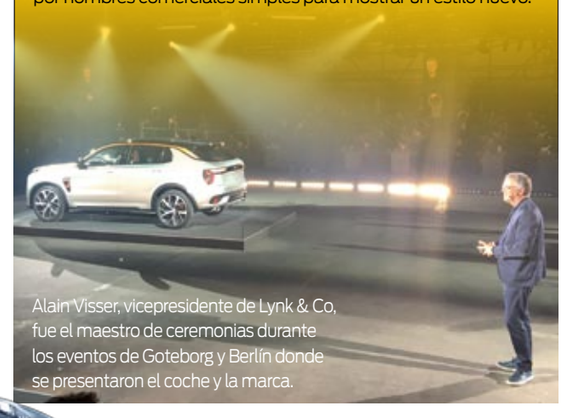
▶ Habrá motores de tres y cuatro cilindros, pero cuando el 01 llegue a Europa podría 'especializarse' en versiones electrificadas, como el Plug-in Hybrid, con 50 kilómetros de alcance eléctrico.

Asimismo, el 01 tendrá versiones de cambio manual y con tracción total, y en su dotación no faltarán asistentes de conducción y seguridad de primer nivel, como corresponde a un vehículo que disfruta de la tecnología de Volvo y que nacerá como 'premium'. Así, dispondrá de cámara perimetral 360º, alerta de colisión frontal con frenada automática de emergencia y detector de peatones, control de crucero activo ACC, control de ángulo muerto lateral, alerta por salida involuntaria del carril, faros inteligentes, aviso de riesgo por tráfico trasero cruzado... La idea es que el 01 y los siguientes Lynk & Go que lleguen –la marca ya habla del 02, del 03 y de un cuarto modelo– obtengan los mejores resultados en seguridad.

También quieren ser referentes en conectividad, y para ello han firmado un acuerdo con Ericsson. El interior está presidido por una gran pantalla central táctil que da acceso a los diversos sistemas telemáticos, pero también a internet y a la propia 'nube' del vehículo. Y los Lynk & Go equiparán un botón para el encendido de la mecánica, que podrá autorizar a distancia el propietario desde su smartphone.

◀▲ El salpicadero está presidido por una pantalla central de 10,1 pulgadas. Podremos arrancar el coche mediante un botón aunque no tengamos la llave, pues bastará con que nos lo autoricen desde un smartphone con la app Lynk & Co.

◀ El 01 estrena la moderna plataforma CMA, que empleará la siguiente generación de los Volvo Serie 40.



Alain Visser, vicepresidente de Lynk & Co, fue el maestro de ceremonias durante los eventos de Goteborg y Berlín donde se presentaron el coche y la marca.

10 IDEAS PARA ENTENDER LYNK & CO

Una marca «nacida digital»

1.- Lynk & Co defiende que mientras otros fabricantes «se transforman hacia lo digital», ellos ya «han nacido digitales». Por ello optan por un modelo de negocio distinto que atañe tanto a la venta como al servicio, y a nuevas fórmulas de uso del vehículo.

2.- No habrá concesionarios, pues Lynk & Co busca la relación directa con el cliente, sin intermediarios. Los coches podrán comprarse 'online', aunque también habrá algunas tiendas de la marca en ciudades estratégicas. Y en todos los casos, con precios fijos.

3.- Según Lynk & Co, el 25 por ciento del precio de un coche puede llegar a corresponder a los costes de la distribución tradicional. Ahorrando en eso, la factura del vehículo bajará claramente.

4.- Podremos ser propietarios del coche o usarlo en régimen de leasing. Pero también habrá servicios de tipo 'car sharing' a los que nos podremos suscribir, con ventajas para usuarios frecuentes.

5.- Las tareas de mantenimiento del vehículo y las reparaciones se simplificarán al máximo, pues el coche se recogerá y se devolverá en el domicilio del cliente.

6.- No habrá diferentes acabados y largas listas de opciones, sino una gama simplificada con equipamientos muy completos.

7.- Lynk & Co lanzará serie especiales de sus coches en edición limitada. Como en el mundo de la moda, habrá 'colección' verano, otoño... Y sus precios también serán los mismos en toda Europa.

8.- Los coches serán globales, pero en función del mercado habrá una gama de motores específica o variará la puesta a punto del chasis. En China primará el confort y en Europa, el tacto deportivo.

9.- Lynk & Co se autodefine como «la primera marca global china», pero en Europa quieren ser considerados europeos, pues el diseño y la ingeniería –e incluso la producción– se realizan en Suecia.

10.- Tras el 01 llegarán el 02 y el 03, ya diseñados. Lynk & Co opta por nombres comerciales simples para mostrar un estilo nuevo.

CINCO MOTORES EN LA GAMA INICIAL: LOS PURETECH TRICILÍN DRICOS CON 68, 82 Y 110 CV, Y LOS DIÉSEL BLUEHDI 1.6 DE 75 Y 99 CV

Personalidad y confort

Diseño innovador, grandes posibilidades de personalización, confort de suspensión y buena habitabilidad caracterizan al nuevo Citroën C3. Pantalla táctil en el salpicadero y grabadora de imágenes son otros de sus guiños.

Alberto Mallo || amallo@motor16.com

Lejos de hacer un modelo a escala reducida del C4 o retocar el diseño del anterior C3, Citroën ha desarrollado una personalidad completamente distinta para su nuevo modelo. Resultado: un coche diferente se mire por donde se mire; eso sí, con el aire de familia inaugurado por el Citroën Cactus.

Diferente, pero moderno, y con unos contenidos que le distancian de sus rivales. Así es el C3. Porque lejos de intentar parecerse a otros, Citroën ha buscado también su propia fórmula a nivel de asientos, sistema de infoentretenimiento, transmisión automática, estilo interior, confort de suspensión...

Hemos conducido la versión PureTech de 110 CV con Stop&Start en acabado Shine, el más lujoso de los cuatro disponibles, que incorpora de serie la distintiva protección exterior Airbump con una aplicación en color rojo, el mismo que se repite en vestiduras de puertas, salpicaderos, asientos... Los colores son uno de los signos de distinción más trabajados y conseguidos del nuevo C3; complementan el avanzado diseño de todo el interior –cuatro ambientes a elegir–, empezando por unos asientos muy amplios y acogedores, en vez de los más envolventes usados por otras marcas. Con ellos se apuesta por libertad de posición y de movimientos frente a sujeción en las curvas; y el pasajero echará en falta, además, un asidero de techo.

Citroën también entiende a su modo el confort de suspensión. Las oscilaciones de la carrocería están mejor controladas que en el anterior modelo, pero lo realmente destacable es la capacidad de absorción de las irregularidades de la carretera. Es una suspensión que busca, ante todo, la comodidad.

El conductor tiene ante sí un cuadro de instrumentos con relojes tradicionales, que se complementa con una pantalla digital táctil según versiones. Hay mucho espacio libre, debido en parte al salpicadero 'flotante', y la sensación de confort se ve aumentada por los prominentes descansabrazos y los tiradores de las puertas, tipo Cactus. Sin embargo, la visibilidad del conductor en las curvas a izquierdas está limitada por el marco del parabrisas, y su pierna izquierda pega con el... descansabrazos.

La versión probada es una primicia, porque la transmisión automática no se comercializará hasta el año próximo. Nuestro C3 incorpora una caja Aisin EAT6 de 6 marchas y convertidor de par, que, junto al motor tricilíndrico PureTech turboalimentado de 112 CV, le proporciona un cariz bastante más dinámico de lo que se espera en un principio, aún sin datos homologados. Se trata del cambio automático más sofisticado y de funcionamiento más suave de la categoría. También puede utilizarse secuencialmente y en modo Sport, transformando la personalidad de este utilitario para convertirlo en un divertido juguete. La marca francesa tampoco ha descuidado otras tecnologías, ofreciendo por ejemplo sistema de alerta de cambio involuntario de carril, reconocimiento de señales, reconocimiento de ángulo muerto de visión u órdenes vocales para el navegador.

Si las plazas delanteras son amplias, las traseras son muy buenas, sobre todo en altura libre y espacio para las piernas. Su otro punto fuerte es una plaza central suficientemente mullida, algo cada vez menos frecuente en los nuevos modelos.

El maletero es grande, nada menos que con 300 litros de capacidad bajo la toldilla, y espacio suficiente para una rueda de repuesto de hasta 195 mm de sección. Abatiendo el respaldo posterior, el volumen llega a 922 litros, pero la superficie de carga no es completamente plana. A cambio, dicho respaldo puede abatirse por mitades desiguales.

Citroën ha aprovechado al máximo las posibilidades de su plataforma PF1, llevando la distancia entre ejes desde

PRECIO	Desde 11.750 €
EMISIONES DE CO_2: DE 92 A 108 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Habitabilidad interior. Diseño. Maletero. Motor PureTech 110. Posibilidades de personalización.	Visibilidad en curvas a izquierdas. Escalón en el piso del maletero al abatir el respaldo trasero.

▲▼El C3 ofrece 36 combinaciones de carrocería y techo, y en función del nivel de equipamiento incluye de serie o no los Airbump laterales.

PRECIOS

C3 PureTech 68 LIVE	11.750 €
C3 PureTech 68 FEEL	12.850 €
C3 PureTech 82 FEEL	13.500 €
C3 PureTech 82 SHINE	15.950 €
C3 PureTech 110 S&S FEEL	14.900 €
C3 PureTech 110 S&S SHINE	17.350 €
C3 BlueHDi 75 S&S LIVE	14.000 €
C3 BlueHDi 75 S&S FEEL	15.100 €
C3 BlueHDi 75 S&S SHINE	17.550 €
C3 BlueHDi 100 S&S FEEL	16.000 €
C3 BlueHDi 100 S&S SHINE	18.450 €
C3 PureTech 82 105gr BUSINESS	15.150 €
C3 BlueHDi 75 S&S 83gr BUSINESS	16.750 €

CITROËN CONNECTED CAM
Grabadora de imágenes

La cámara Connected Cam HD con objetivo gran angular es una de las opciones más originales del C3, en un momento de gran demanda de este tipo de productos.
Dicha cámara va integrada delante del espejo retrovisor interior. Se acciona mediante un botón, y con una pulsación breve hace una fotografía. Con una pulsación más larga graba un video durante unos 20 segundos. Estas imágenes podemos compartirlas a través de nuestro smartphone, descargando una aplicación vía Google Play o App Store. En caso de accidente, la cámara graba automáticamente toda la secuencia desde 30 segundos antes de que se produzca y hasta el minuto posterior.
La cámara Connected Cam está disponible como opción a partir de 300 euros, o bien integrada en un pack de 500 euros, que incluye encendido automático de luces, sensor de lluvia y retrovisor interior fotosensible.

◀ En caso de accidente, la Connected Cam HD conservaría imágenes desde 30 segundos antes de tener lugar hasta un minuto después.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 68	PURETECH 82	PURETECH 110	BLUEHDI 75	BLUEHDI 100
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3 en línea	3 en línea	3 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.199	1.199	1.560	1.560
Potencia máx. (CV/rpm)	68/5.750	82/5.750	110/5.500	75/3.500	99/3.750
Par máximo (mkg/rpm)	10,8/2.750	12,0/2.750	20,9/1.500	23,8/1.750	25,9/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./tambores	Discos vent./discos	Discos vent./tambores	Discos vent./tambores
Neumáticos	Desde 185/65R15	Desde 185/65R15	Desde 185/65R15	Desde 185/65R15	Desde 185/65R15
Peso (kg)	976	976	980	1.086	1.090
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.996/1.749/1.474	3.996/1.749/1.474	3.996/1.749/1.474	3.996/1.749/1.474	3.996/1.749/1.474
Volumen maletero (l)	300/922	300/922	300/922	300/922	300/922
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	15,9	14,6	10,9	15,3	11,9
Velocidad máx. (km/h)	164	173	188	171	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,7	4,6	3,5	3,7
Emisiones CO2 (g/km)	108	108	105	92	95
Precios desde... (euros)	11.750	13.500	14.900	14.000	16.000

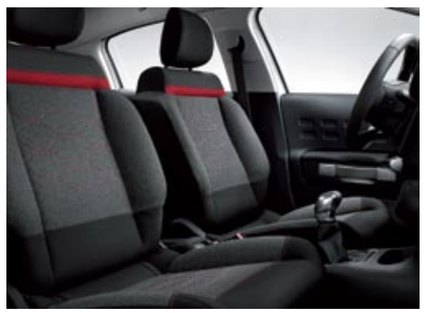
EN 2017 LLEGARÁN LAS VERSIONES DE CAMBIO AUTOMÁTICO

▲ Maletero de 300 litros, y ampliable a 922 si abatimos la segunda fila. Aunque en ese caso quedará un escalón en el suelo.

▼ La pantalla táctil es de serie en los niveles Business y Shine, al igual que el CitroënConnect NAV o el climatizador automático.

los 2.465 milímetros hasta los 2.540, la misma del Peugeot 208. Respecto a otras medidas, es 3 centímetros más bajo y 2 más ancho que el anterior Citroën C3. El peso viene a resultar similar, porque se han aligerado muchos componentes pero se han incorporado entre 20 y 30 kg de nuevos equipamientos y estructuras de seguridad tanto para peatones como para ocupantes.

El nuevo C3 llega a los concesionarios a principios de noviembre. Los motores disponibles serán los diesel HDI 1.6 de cuatro cilindros –75 y 99 CV– y los de gasolina tricilíndricos Puretech 1.0 y 1.2, con 68, 82 y 110 CV. Adicionalmente a las versiones reflejadas en la ficha técnica, hay otras dos más de bajo consumo y emisiones reducidas: PureTech 82 CV 105 gr de CO_2 y BlueHDi 75 CV 83 gr.



◀ Los asientos son muy amplios y acogedores, pero apuestan más por la libertad de posición y movimiento que por la sujeción en las curvas.

Los niveles disponibles de equipamiento serán cuatro: Live, Feel, Business y Shine. El Live incorpora de serie 6 airbags, ayuda al arranque en pendiente, alerta de cambio involuntario de carril, indicador de descanso recomendado, volante regulable en altura y profundidad, regulador y limitador de velocidad, asiento del conductor ajustable en altura, elevalunas eléctricos delanteros y ordenador de abordo. El Feel suma además aire acondicionado, faros antiniebla, radio Bluetooth USB, y luces diurnas delanteras de LED, entre otros elementos. En el nivel Business entran en escena climatizador, pantalla táctil de 7 pulgadas, Mirror Screen y CitroënConnect NAV, mientras que el nivel Shine, que es el tope de gama, se reserva los equipamientos más exclusivos, pues a todo lo citado añade Airbump de protección lateral, Citroën Connect Radio (pantalla táctil de 7 pulgadas más Mirror Screen), llantas de aluminio de 16 pulgadas de diámetro, techo bitono –blanco, negro o rojo–, cuatro elevalunas eléctricos, Citroën Connect Box, encendido automático de luces, sensor de lluvia, cámara de visión trasera y volante de cuero, entre otros elementos.

Obviamente, muchos de estos equipamientos pueden agruparse en opciones o packs para personalizar el coche al gusto del consumidor, con hasta 36 combinaciones de carrocería y techo.

VOLVO

NUEVO VOLVO XC90

Cuando pensamos en un coche, pensamos en aplicar la tecnología a lo más valioso: las personas. Y entonces, lo creamos de otra manera. Por eso, el nuevo Volvo XC90 incorpora las últimas innovaciones inteligentes para la conducción. Como el Pilot Assist, un sistema que mantiene el coche dentro del carril a velocidades de hasta 130 kilómetros por hora. Además, para dar lo mejor a quienes están en el interior y en el exterior, presentamos el T8 Twin Engine, un modelo eléctrico, híbrido enchufable con motor de alto rendimiento.

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

MADE BY SWEDEN

Volvo XC90 de 190 a 320 CV. Consumo (l/100km) de 2,1 a 8,0. Emisiones CO2 (g/km) de 49 a 186.

tecvolucion.es

DESDE **15.030** €

EMISIONES OFICIALES: DE **118** A **161** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Espacio interior, modularidad y versatilidad de uso. Motores eficientes. Aptitudes urbanas.

EN CONTRA

- Ventanillas traseras apertura tipo compás. Cambio automático sólo con diésel 80 CV. Recuperaciones 1.4 Fire.

Pequeño gran aliado

El Qubo renueva su imagen y presume de más tecnología, aunque lo que sigue sorprendiendo en su excepcional espacio interior.

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

Prácticamente ocho años de presencia en el mercado hacen necesaria una actualización, nada radical, pero estudiada para mantenerse joven. El Qubo matiza tanto su imagen exterior como interior, incorpora un completo sistema de infoentretenimiento, pone en juego tres eficientes motores y, sobre todo, presume de un espacio casi milagroso si tenemos en cuenta su tamaño.

Por fuera incorpora una nueva calandra y paragolpes en el frontal, así como renovadas llantas de aleación. Por dentro, los matices salpican al volante multifunción, al cuadro de mandos y a las tapicerías. En el aspecto tecnológico incorpora un nuevo sistema de infoentretenimiento con MP3 y pantalla táctil de 5 pulgadas.

Si hay algo que sorprende es que en un formato de 3,96 metros de longitud sea capaz de ofrecer hasta 2.500 litros de capacidad –330 en condiciones normales, con todas las plazas en uso–, jugar prácticamente al Tetris gracias a las 16 configuraciones diferentes de asientos y facilitar las cosas a la hora de acceder debido a las puertas traseras correderas.

En el apartado mecánico dispone de un propulsor de gasolina atmosférico de 1,4 litros con 77 caballos y dos turbodiésel que parten de un mismo bloque 1.3 de cilindrada, con 80 y 95 CV respectivamente. La transmisión es manual de cinco relaciones, aunque la versión diésel de 80 CV también ofrece una caja robotizada con el mismo número de relaciones. Las variantes diésel también pueden optar al denominado Eco Pack, dotado de la función Start/Stop, que recorta el consumo en medio litro: 4,0 litros en lugar de 4,5.

El Qubo dispone de los acabados Easy, Lounge y Trekking, este último rematado con un aspecto más campero, mayor altura al suelo, neumáticos M+S y el control Traction+, que facilita la conducción en superficies de baja adherencia. El Qubo se puede adquirir desde 9.130 euros, incluyendo descuentos y financiación.

▲ En el frontal son nuevos el paragolpes y la calandra, mientras que en el interior, el Qubo estrena volante, y la grafía e iluminación del cuadro. También incorpora un nuevo sistema de infoentretenimiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 FIRE	1.3 MULTIJET 80	1.3 MULTIJET 95
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.248	1.248
Potencia máxima (CV/rpm)	77 / 6.000	80 / 3.750	95 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	11,7 / 3.000	20,4 / 1.500	20,4 / 1.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Peso (kg)	1.255	1.275	1.275
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.957 / 1.716 / 1.735	3.957 / 1.716 / 1.735	3.957 / 1.716 / 1.735
Volumen maletero (l)	330 / 2.500	330 / 2.500	330 / 2.500
Capacidad depósito (l)	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	14,7	13,9	11,9
Velocidad máxima (km/h)	155	161	167
Consumo mixto (l/100 km)	6,9	4,5	4,5
Emisiones CO_2 (g/km)	161	118	118
Precios desde... (euros)	**15.030**	**16.930**	**18.810**

7 AÑOS GARANTÍA KIA

www.kia.com

Nuevo
Kia Optima
Sportswagon

KIA
The Power to Surprise

Tu familia, tu estilo.

Cuando nosotros hablamos de cargador inalámbrico, sistema de audio Premium o 245 CV, tú en realidad piensas en tecnología, exclusividad o deportividad. El nuevo Kia Optima Sportswagon lo hemos diseñado para que, cada vez que lo conduzcas, disfrutes el momento. Y no solo tú, también tu familia.

Consumo combinado (l/100 km): 4,4 –8,2. Emisiones de CO_2 (g/km): 113–191. *Consultar manual de garantía Kia.

33.900 EUROS CUESTA EL INFINITI QX30 APLICANDO LA PROMOCIÓN DE LANZAMIENTO. SON 6.000 MENOS QUE EL MERCEDES GLA

La elegancia hecha todocamino

Infiniti tiene mucho que aportar al segmento de los todocaminos compactos. Su QX30 combina muy buenas cotas 'off road', un motor fiable de reconocido prestigio, calidad por los cuatro costados y un plus de elegancia en su diseño que lo desmarca ligeramente de sus rivales.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Ya está a la venta la versión aventurera del Infiniti Q30. Su denominación añade una X a la Q, y la altura libre al suelo se incrementa unos 30 milímetros sobre una cifra que ya era muy buena, por lo que aumenta la estética todocamino, mejora todavía más el acceso al habitáculo y, obviamente, el compacto japonés –construído en el Reino Unido para toda Europa– puede llegar un poco más lejos que su hermano si se aventura fuera del asfalto. En este sentido, todas las versiones a la venta en España del QX30 llevarán tracción total e irán asociadas exclusivamente al motor 2.2 diésel de 170 caballos y al cambio automático de doble embrague, de siete marchas. Y solo habrá dos variantes, que se diferenciarán por el nivel de acabado: Premium o Premium Tech. El modelo de acceso del Infiniti QX30 2.2d 7 DCT AWD cuesta, sin descuentos, 39.990 euros, un incremento de 3.840 euros respecto al Q30 con idénticas especificaciones. Pero ese aumento no está justificado solo por las molduras y pasos de rueda protegidos, o las barras del techo, pues el Infiniti recién llegado añade al equipamiento de serie de un Q30 equivalente elementos como el navegador In Touch, los nuevos paragolpes o las llantas de 18 pulgadas con nuevo diseño, entre otros elementos que marcan la diferencia visual respecto a su hermano.

Aunque en Estados Unidos el QX30 se comercializa con tracción delantera o total, y en Europa se está invirtiendo la tendencia y la gasolina gana adeptos a diario, Infiniti ha decidido que en todos los países europeos se ofrezca esta gama de sólo dos modelos con una sola combinación mecánica, una estrategia que sólo se puede entender echando un vistazo a la generosa gama de su hermano Q30, que ofrece cinco motores, dos tipos de cambio y tres niveles de acabados. En cualquier caso, desde la marca nos aseguran que el año que viene el QX30 estará disponible en España con el motor de gasolina 2.0 Turbo de 211 caballos.

El interior del QX30 aporta pocas novedades respecto a su hermano, y seguimos encontrando buen espacio, una magnífica calidad de materiales y acabados, y un maletero de 430 litros muy práctico.

El motor 2.2d con la caja automática de doble embrague DCT es la misma combinación que usa el Q30 –homologa las mismas cifras de aceleración–, aunque el GLA monta ya la evolución de 177 CV. Un motor Mercedes fiable que en origen suena y vibra más de la cuenta, pero que los ingenieros de Infiniti se han encargado de insonorizar con un resultado óptimo, que mejora incluso el logrado en los modelos de la estrella. Empuja de forma contundente hasta rozar las 5.000 rpm, mueve el conjunto con agilidad aunque vaya cargado y, sobre todo, consume muy poco. De hecho, el gasto medio baja de los 5,0 l/100 km –anuncia los 4,9 que también homologa el Q30 equivalente–, y aunque en conducción real esa cifra aumenta, siempre se mantiene en números que alegran cada repostaje cuando se comprueban los kilómetros que ha durado un generoso depósito de 56 litros, 6 más que en el Q30.

El cambio automático de doble embrague con levas en el volante permite aprovechar el potencial del motor. Y la mayor altura del vehículo no supone ningún inconveniente a nivel dinámico, pues se ha endurecido la suspensión y se ha aumentado el grosor de la barra estabilizadora trasera, todo ello sin sacrificar el confort, que sigue siendo alto incluso sobre mal asfalto. Y en los peores escenarios toma protagonismo una tracción total que funciona como un reloj, nunca te deja en la estacada y tampoco dispara el consumo.

La buena noticia final es que Infiniti anuncia un precio de lanzamiento de 33.900 euros para el acabado Premium, es decir, 6.000 euros de descuento sobre el precio base y 6.000 euros menos de lo que cuesta su primo, el Mercedes GLA. Más claro, agua.

PRECIO DESDE	33.900 €
EMISIONES DE CO_2: 128 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad y presentación. Prestaciones y consumos. Altura libre al suelo generosa. Estabilidad.	Gama mecánica escasa. Motor algo áspero y ruidoso. Peso elevado. Kit reparapinchazos.

▲ Tanto el navegador de viaje, con el sistema inTouch, como el cambio automático de doble embrague forman parte del equipo de serie.

▼ El maletero cubica 430 litros, que se pueden ampliar abatiendo los respaldos. Pero de serie lleva kit de reparación.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2d
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.143
Potencia máx. (CV/rpm)	170/3.400-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	35,7/1.400-3.400
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/50 R18
Peso (kg) desde	1.610
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/2.083/1.515
Volumen maletero (l)	430
Capacidad depósito (l)	56
De 0 a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad máx. (km/h)	215
Consumo mixto (l/100 km)	4,9
Emisiones CO_2 (g/km)	128
Precios desde.... (euros)	33.900

UN TODOCAMINO DE VERDAD

38 milímetros más alto que el GLA

En comparación con el Q30, la altura libre al suelo del Infiniti QX30 pasa de 173 a 202 milímetros, mientras que en el Mercedes GLA, cuando está dotado del tren de rodaje 'Off Road' esa cota se queda en unos escasos 164 milímetros. Es decir, casi cuatro centímetros menos. Esto permite que el recién llegado pueda meterse por caminos algo más complicados sin riesgo de rozar los bajos. Con todo, el QX30 no es un todoterreno, y conviene no complicarse mucho.

◀▲ El 2.2d de 170 CV es ruidosillo, pero anda bien y gasta poco.

El mejor deportivo, ahora descapotable

El nuevo Audi R8 es uno de los deportivos de referencia en su segmento. Su desarrollo en paralelo al LMS de competición fue vital, al igual que lo ha sido en la puesta a punto de esta atractiva versión Spyder, tan veloz como apasionante de conducir... o pilotar. Tú eliges.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Una semana conviviendo con un R8 V10 Plus me hizo comprender el exquisito trabajo realizado por Audi Sport con su nuevo superdeportivo. Y un día con el nuevo R8 Spyder me ha dejado con la miel en los labios, a la espera de poderlo disfrutar lentamente en el futuro.

Será más complicado, pues la nueva maravilla de la firma de los cuatro aros mantiene un corazón 5.2 V10 FSI que llega a las 8.700 rpm, pero que sólo se ofrece en su versión 'descafeinada' de 540 CV. Al igual que en el R8 Coupé, se combina con un elenco tecnológico de la talla del cambio S tronic de 7 velocidades, la tracción inegral quattro con diferencial mecánico trasero...

Todo ello se traduce en una aceleración de 0 a 100 km/h una décima 'peor' que la del Coupé, modelo que nos dejaría atrás con una punta de 320 km/h. Pero no sufras, porque los 318 km/h que alcanza este R8 Spyder son más que suficientes; y, además, ofrece algo que el Coupé jamás podrá hacer: alcanzarlos con el cielo por techo.

PRECIO	209.420 €
EMISIONES DE CO_2: 277 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Exclusividad. Calidad. Prestaciones. Comportamiento como el R8 Coupé. Tecnología.	Maletero pequeño. Mandos de la capota pegados al freno eléctrico. No hay versión Plus.

Eso siempre que desembolsemos los 14.650 euros extra que cuesta y estemos dispuestos a contar con un lastre de 125 kilos frente al Coupé, a causa de los diferentes refuerzos añadidos a su chasis, que combina el aluminio –representa un 79,6 por ciento del total– y el carbono para crear una estructura que pesa sólo 208 kilos y que es el doble de rígida que la de su antecesor.

Audi ha rediseñado por completo la cubierta del motor, fabricada ahora en carbono. Bajo ella se oculta la nueva capota de lona, que sólo pesa 44 kilos gracias a un esqueleto de magnesio y cuya luna de cristal, ubicada tras los asientos, se puede subir y bajar con independencia de la posición de la capota para escuchar su V10 en estereo. En sólo 20 segundos, y siempre que no superemos los 50 km/h de velocidad, la podemos poner o quitar mediante un botón interior –demasiado próximo al freno de estacionamiento eléctrico– para disfrutar al máximo.

A velocidades legales, y con las ventanillas subidas, el confort es total. El viento no molesta cuando la citada luna trasera va subida. Pero si incrementamos el ritmo lo mejor es instalar el deflector textil, que hay que poner a mano. Echamos en falta un sistema que expulse aire caliente por los respaldos –sí lo tiene el nuevo TT Roadster– para mantener la temperatura ideal en el habitáculo incluso en días de mucho frío; pero, por lo demás, es perfecto. Todo está a mano, su calidad es idónea, de espacio no está mal –el maletero es lo peor– y recibimos toda la información desde su pantalla Audi virtual cockpit de 12,3 pulgadas.

El día que pudimos disfrutar de este R8 Spyder la lluvia nos acompañaba. Poco tiempo tuvimos para disfrutar de las vistas, pero fue ideal para comprobar las excelencias que ofrece el cabrio más veloz de la firma alemana.

Los refuerzos estructurales le proporcionan un comportamiento calcado al del Coupé, y sólo su elevada rigidez a la torsión transmite algún crujido de su chasis cuando el firme no es perfecto o rodamos a ritmo rápido por zonas de curvas cerradas. Su sistema de tracción quattro es efectivo al máximo, y el Audi R8 se acompaña ahora de una dirección mucho más precisa y directa. Con un reparto de pesos 42:58 –delante y detrás–, su aplomo es magnífico y su eje delantero siempre nos transmite una gran confianza, algo que no siempre sucede con vehículos de motor central trasero. Nuestra unidad equipaba suspensión Audi magnetic ride con diferentes modos de trabajo seleccionables desde el Audi drive select –confort, auto, dynamic e individual–, además de contar con frenos carbocerámicos, que lo detienen con la misma rapidez que acelera esta criatura; que, según apuntan, alcanza los 200 km/h en sólo 11,8 segundos.

BAJO CONTROL EL AUDI VIRTUAL COCKPIT NOS MANTIENE INFORMADOS, Y SU PANTALLA DE 12,3" SE PUEDE PERSONALIZAR. EL PUESTO DE CONDUCCIÓN ES PERFECTO, Y HAY ASIENTOS TIPO BAQUET

◀▼ Los mandos que controlan la capota están muy cerca del freno de estacionamiento. Hay Audi drive select de serie, y como opción se ofrece el botón Performance Plus, con otros tres modos.

▲ En 20 segundos su capota de lona se coloca o se quita. Y se guarda bajo la nueva cubierta de carbono.

◀ El motor 5.2 V10 FSI no sólo es potente y convierte al R8 en un bólido, sino que ahora tiene función 'start-stop', Audi cylinder on demand y navegación a vela. Firma un gasto medio de 11,7 l/100 km.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.2 V10 FSI
Disposición	Trasero longit.
Nº de cilindros	10, en V
Cilindrada (c.c.)	5.204
Potencia máx. (CV/rpm)	540 / 7.800
Par máximo (mkg/rpm)	55,0 / 6.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	S tronic 7 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis. vent.
Neumáticos del./tras.	245/35-295/35 R19
Peso (kg)	1.795
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.426/1.940/1.244
Volumen maletero (l)	112
Capacidad depósito (l)	83
De 0 a 100 km/h (s)	3,6
Velocidad máx. (km/h)	318
Consumo mixto (l/100 km)	11,7
Emisiones CO_2 (g/km)	277
Precios desde.... (euros)	209.420

EN ENERO POR 41.000 EUROS EL 2.0 TFSI DE 190 CV

Invita a conducir

PRECIO	DESDE **41.400** €
EMISIONES OFICIALES:	DE **119** A **166** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

\+ Espacio y acabado interior. Rendimiento motores. Ayudas a la conducción. Comportamiento.

DEBE MEJORAR

– Diseño demasiado continuista. Plaza central trasera estrecha.

Si eres de los que le gusta la conducción clásica, a los mandos de un deportivo, pero sin sacrificar espacio y comodidad, Audi te lo pone fácil. La segunda generación del A5 Sportback es un coche que te invita a conducir y disfrutar cada kilómetro. Nosotros ya lo hemos comprobado.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

En estos tiempos de SUV y 'crossover', volver a las esencias de la conducción de un coupé deportivo es una gozada. Y mucho más si para disfrutarlo no tienes que hacer contorsionismos o 'tirarte a la piscina' como se hacía para entrar en los coupés clásicos. Porque el A5 Sportback es un coupé, pero también una berlina cómoda en la que 4 ocupantes viajarán como reyes. Y más ahora, que en esta generación la distancia entre ejes aumenta 2,2 centímetros, que van a parar directamente a las plazas traseras, con más espacio para las rodillas y una altura al techo que permite que un usuario de 1,80 metros de estatura no toque con la cabeza en el techo ni con las rodillas en el asiento anterior cuando esté está ocupado por un conductor de la misma talla.

En el interior todo tiene el aire ordenado de los Audi, con la sensación de estar todo a mano y todo en el sitio correcto. El cuadro de instrumentos cuenta con el Audi Virtual Cockpit, que lo convierte en una gran pantalla de 8,5 pulgadas que se puede configurar al gusto de conductor. Este dispone también de un Head up Display con datos de navegación, velocidad, señales de tráfico. Y en el centro una pantalla de 12 pulgadas que es el 'centro de control'.

Y aunque el control siempre está en manos del conductor, Audi ofrece avanzados sistemas de ayuda que acercan la conducción autónoma, como el control de crucero adaptativo (ACC) con Stop&Go y asistente en situaciones de congestiones de tráfico. Lo probamos, y basta programar la velocidad –o decirle que se rija por las señales de limitación– y la distancia que queremos con el coche que nos precede y el ACC lleva al coche a la velocidad indicada, mantiene la distancia con el de delante y puede frenar totalmente el coche y mantenernos dentro del carril con la única obligación de que no soltemos las manos del volante... Lo probamos y funciona.

Pero hablábamos de que el A5 Sportback te invita a conducir... Y a eso fuimos hasta Neuburg, la sede de la nueva división Audi Sport. Allí tuvimos a nuestra disposición tres variantes de la nueva generación del coupé de los aros. En un recorrido por carreteras comarcales y autopistas, con

mazda

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 CO_2 (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.

HASTA 354 CV DE POTENCIA EN LA GAMA DEL COUPÉ ALEMÁN

La pantalla central se convierte en centro de control del sistema de navegación, climatizador, ajuste de los asientos, equipo de sonido...

◀▲ El nuevo Audi A5 Sportback es más amplio en su interior, con un espacio destacable en las plazas traseras. El maletero ofrece 480 litros. Al entrar, en el cuadro de instrumentos está todo a mano.

perfecto asfalto, el primer modelo que cayó en mis manos fue el 3.0 TDI de 218 caballos. Un rodador nato, con una suavidad de marcha envidiable y siempre dispuesto a obedecer ante cualquier insinuación sobre el acelerador. La dirección, perfecta; el cambio, Stronic de 7 velocidades, rápido y suave; y las suspensiones con un compromiso fantástico entre confort y deportividad.

Después nos esperan los 354 caballos del S5. Y aunque están, en absoluto son incontrolables ni salvajes. El coche empuja con rabia si le pedimos eso; pero puede ir como una alfombra mágica cuando decidamos 'ir de paseo'. Eso sí, el sonido del motor, sobre todo en el modo dynamic, 'ronronea' en el interior del habitáculo, como para indicar al conductor que él está dispuesto a lanzarse como un poseso en cada curva. Y si le damos rienda suelta, nos lo pasaremos en grande. Con una dirección que ofrece mucha información, unas suspensiones (ahora son multibrazo tanto delante como atrás) de corto recorrido pero en absoluto incómodas y la maravillosa tracción quattro, disfrutamos de unos kilómetros a gran ritmo, enlazando curva tras curva con una sonrisa interior...

Por último, el 2.0 TFSI de 252 caballos; con algo menos de empuje, pero con una potencia más que suficiente para hacernos disfrutar al volante.Las tres versiones han pasado con nota la primera prueba; un recorrido con el que hemos recordado, de nuevo, que más allá de SUV y 'crossover', si quieres conducir, este Audi A5 Sportback te invita a disfrutar de cada kilómetro.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	A5 2.0 TFSI 252	S5 3.0 TFSI 354	A5 3.0 TDI 218
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	2.995	2.967
Potencia máxima/rpm	252/5.000-6.000	354/5.400-6.400	218/4.000-5.000
Par máximo/rpm	37,7/1.600-4.500	51/1.370-4.500	40,8/1.250-1.750
Tracción	Total quattro	Total quattro	Total quattro
Caja de cambios	Aut. 7 vel	Aut. 7 vel	Aut. 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent/disc. vent	Disc. vent/disc. vent	Disc. vent/disc. vent
Neumáticos	225/50 R17	245/40 R18	225/50 R17
Peso (kg)	1.610	1.735	1.715
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.733/1.843/1.386	4.733/1.843/1.386	4.733/1.843/1.386
Volumen maletero (l)	480	480	480
Capacidad depósito (l)	58	58	58
De 0 a 100 km/h (s)	6	4,7	6,4
Velocidad máx. (km/h)	250	250	245
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	7,3	4,6
Emisiones CO_2 (g/km)	138	166	119
Precios desde.... (euros)	N.D.	77.900	N.D.

Japón planta cara a los alemanes

El segmento de los compactos 'de marca' tiene un nuevo integrante que puede poner en apuros a algunos 'peces gordos' que se las prometían felices. El Q30 se atreve porque además de tener todo lo de sus rivales, juega la baza del diseño y de la exclusividad. Ojo, que llega como un huracán.

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

Con precios entre 7.000 y 10.000 euros por encima de lo que cuesta un compacto de marca generalista –una diferencia, por cierto, no siempre justificada–, la oferta premium en este competido segmento juega con habilidad las bazas de la calidad de acabado, el valor residual o la exclusividad; pero, sobre todo, la imagen de marca para llevarse de calle a un buen porcentaje de compradores que prefieren tener un Audi, un BMW o un Mercedes-Benz –'pelaos' en las versiones de acceso menos potentes y equipadas– que adquirir, por ejemplo, un Peugeot 308, un Seat León o un Volkswagen Golf cargados de caballos y de equipamiento. Esto ha sido, es y será siempre así, en este y en todos los segmentos. Una realidad como que en España estas marcas alemanas, de la mano del Audi A3, la Serie 1 de BMW o la Clase A de Mercedes, son las que más ventas se llevan entre los compactos premium, y en lo que va de año las tres se han colado entre los 15 primeros puestos del ranking.

Aunque vendan menos, Volvo y Lexus también están en esa pelea, pero hace unos meses que a esta guerra también se ha unido la interesante marca japonesa Infiniti, una firma perteneciente a la Alianza Nissan-Renault y que comenzó su andadura como división de lujo de Nissan en Estados Unidos en noviembre de 1989. Infiniti llegó a Europa en 2008 con unas ventas testimoniales por su escasa gama y la ausencia de motores diésel, hasta que a primeros de este año comenzó a vender el Q30, un compacto desarrollado en colaboración con Mercedes que por fin ponía al alcance de los compradores todo un Infiniti por menos de 25.000 euros. El desarrollo del Q30 se inició en el centro técnico de la marca en Japón, antes de trasladarse a Europa para la validación final y la realización de pruebas. En total, fueron más de 750 ingenieros en Japón y Europa los que participaron en el desarrollo y las pruebas del Q30 en una amplia variedad de carreteras. Además, conviene recordar que el Q30, como su hermano crossover QX30, se fabrican en el Reino Unido para toda Europa, con unos estándares de calidad muy conseguidos que nada tienen que envidiar a los de sus rivales germanos.

Una vez hechas las presentaciones habría que razonar el porqué de las versiones elegidas. Compactos diésel de baja potencia, consumos mínimos, cambio manual y precio competitivo en su clase, unos modelos de acceso que podrían ser alternativa de compra para esos clientes que buscan distinguirse, aunque el coste final sea superior. Y si pensaban que las marcas premium no buscaban desesperadamente ahorro de costes, mayor productividad y el tan de moda 'downsizing', solo hay que echar un vistazo a las mecánicas de estos tres modelos para confirmarlo.

Para empezar, el Serie 1 recurre a un motor de tres cilindros, y tanto Mercedes como Infiniti a uno de cuatro cilindros... pero de origen Renault. A muchos compradores les llamará la atención esta estrategia, e incluso se sentirán un poco decepcionados porque crean que ninguna de las mecánicas se corresponde con el nivel del modelo en el que han invertido. Sin embargo, ninguno de los tres da una puntada sin hilo, y no hay que echarse las manos a la cabeza puesto que los acuerdos y 'joint venture' de las marcas, y la búsqueda del consumo más bajo mediante la reducción de la cilindrada, están a la orden del día a todos los niveles.

Y los resultados son sorprendentes. Por ejemplo, el aparentemente modesto tricilíndrico de BMW supera en potencia y par al de cuatro cilindros de sus rivales. Y el 1.5 de 109 CV de estos es uno de los mejores motores que ha tenido en su historia el grupo Nissan-Renault, pues lo montan numerosos modelos, se fabrica en Valladolid y ya han salido por la puerta de la factoría más de 10 millones de unidades desde 2001, por lo que su fiabilidad y rendimien-

BMW 116D 5P EFFICIENCT DYNAMICS

PRECIO 27.350 €

Emisiones oficiales: 97 g/km

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Consumo a velocidad de crucero. Rendimiento del motor de tres cilindros. Calidad. Autonomía.	– Espacio muy justo en plazas traseras. Desarrollos muy largos en esta versión. Suspensión muy mullida.

MERCEDES-BENZ A 180 D

PRECIO 28.275 €

Emisiones oficiales: 98 g/km

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Aplomo y estabilidad. Consumos. Recuperaciones. Airbag de rodilla de serie. Valor residual elevado.	– Sonoridad alta. Capacidad del maletero. Kit de reparación. Relación precio-equipamiento.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Buena estrategia la de Infiniti, que ha sabido desmarcarse por completo del Clase A en el que está basado, con un diseño muy diferenciado, unos acabados exclusivos, mejor insonorización y una mayor altura libre al suelo, que incluso robará algún comprador al segmento todocamino. Además, la imagen de exclusividad que destila la marca se sitúa algo por encima de la que ofrecen sus rivales, mucho más 'desgastados'.

INFINITI Q30 1.5 D PREMIUM

PRECIO 28.600 €

Emisiones oficiales: 108 g/km

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Silencio de marcha. Altura libre al suelo. Calidad y exclusividad. Frenos eficaces. Equipamiento de serie. Maletero.	– Peso elevado. Desarrollos largos. Sin rueda de repuesto. Balanceos más acusados en curva.

A PESAR DE SU ALTURA **EL Q30 OFRECE UNA ESTABILIDAD EXCELENTE. PERO MUESTRA MÁS INERCIAS.** ATRACTIVOS **EL SALPICADERO MÁS DEPORTIVO ES EL DEL CLASE A; EL MÁS CUIDADO, EL DEL Q30, Y EL MÁS PRÁCTICO, EL DEL BMW.**

▲▼ La instrumentación guarda analogías. Por ejemplo, cuentavueltas a la derecha y velocímetro a la izquierda. Ninguno de los tres equipa un cuadro configurable.

to están fuera de toda duda. Otra cosa es que 'chirríe' más ver un motor Renault en un Mercedes que en un Infiniti, marca que no deja de formar parte de la Alianza de Nissan y Renault.

Dicho esto, lo cierto es que por presentación los tres modelos enfrentados en este ensayo hacen honor a la categoría a la que pertenecen. La calidad es elevada en el BMW y en el Infiniti, y buena, pero un paso por debajo de ellos, en el Mercedes. Y la presentación es muy sugerente en los tres, aunque el modelo japonés se lleva el gato al agua por diseño, materiales y detalles que no ofrecen sus rivales. Además, el Q30 toma ventaja cuando, metro en mano, se comprueban sus cotas interiores. Y se confirma lo que ya esperábamos al comparar tamaños. Que aunque comparte plataforma con el GLA de Mercedes, el Infiniti es diez centímetros más largo que el Serie 1 y 12 centímetros más largo que el Mercedes. Además, el espacio interior está en este caso muy condicionado por la arquitectura mecánica, sobre todo si hablamos del interior del BMW, con motor longitudinal y tracción trasera, mientras los otros dos optan por motor transversal y tracción delantera. En este caso, el túnel central del piso en el 116d es más voluminoso y la posición del mueble situado entre los asientos delanteros invade la parte trasera, complicando la existencia a un tercer ocupante. También los pasos de rueda se comen buena parte del respaldo posterior, y la anchura de éste se reduce en cuatro centímetros respecto a sus dos rivales, por lo que tres adultos irán detrás bastante apretados en el Serie 1. Además, la palanca tradicional del freno de mano –tecla de freno de estacionamiento eléctrico de serie en sus rivales– forma parte de los elementos que van restando espacio en el BMW. No es que Infiniti y Mercedes sean un derroche de centímetros, pero desde luego hay más espacio. Por ejemplo, las plazas traseras de estos ofrecen 6 centímetros más para las piernas que en el BMW, y los pies caben mejor debajo de las banquetas delanteras. Hay dos aspectos más en los que el modelo de la casa japonesa se impone claramente a sus enemigos alemanes. Por un lado, la facilidad de acceso al habitáculo gracias a su mayor altura –hasta 7 centímetros más que sus rivales– y la forma de la carrocería. Un aspecto que se complica en el Clase A debido a la inclinación descendente del techo coincidiendo con la puerta trasera. Por otro lado, el Q30 se escapa con gran ventaja en cuanto a capacidad de maletero se refiere. Son 430 litros los que cubica el hueco de carga en el japonés frente a los 360 del BMW y los 340 del Mercedes. En los tres casos este espacio va equipado de dos perchas, toma de corriente –menos en el Mercedes– cuatro ganchos de sujeción, respaldos abatibles por partes que dejan una superficie plana, hueco para esquís y un generoso hueco bajo el plano de carga, salvo en el BMW, que dedica ese escondrijo, entre otras cosas, a una gran batería que le permite mejorar el reparto de pesos.

La gran sorpresa a nivel mecánico llega de la mano del tricilíndrico del 116d, un motor que aunque también se monta en el Mini tiene suficientes diferencias como para que podamos hablar de una mecánica más ajustada al cliente de BMW; y, por ejemplo, su turbo es de respuesta más inmediata. Sorpresa, decíamos, porque la mayor potencia y par respecto a sus rivales le ha permitido superarles de forma bastante holgada en prestaciones y consumos. Y esto,

◀ El Mercedes Clase A y el Infiniti Q30 tienen mucho que ver. Comparten bastantes elementos, incluidas las llaves.

EL MEJOR GASTO LO HA LOGRADO EL BMW, PORQUE LA VERSIÓN EFFICIENTDYNAMICS CUENTA CON UNOS DESARROLLOS MÁS LARGOS

◀ Los pasos de rueda traseros del Serie 1 invaden el habitáculo en la zona de las caderas, reduciendo el ancho disponible para apoyar la espalda. Además, el túnel central es voluminoso.

▶ En el Q30 hay 4 centímetros más de ancho que en el BMW para que tres adultos apoyen la espalda a la vez en la segunda fila. El freno de parking eléctrico libera mucho espacio.

▶ El espacio interior del Clase A es muy similar al medido en el Q30, Pero acceder a la parte trasera requiere hacer algo de contorsionismo por lo tumbado de la línea de techo.

si cabe, tiene más mérito si tenemos en cuenta que nuestra unidad de pruebas contaba con el paquete técnico Efficient Dynamics –apoyado por el modo EcoPro–, que busca el máximo ahorro con modificaciones como la que afecta a los desarrollos de cambio, más largos para que el coche circule a velocidad de crucero con el motor más desahogado. A 120 km/h, el BMW 116d circula a 1.800 rpm consumiendo cifras de risa. Sin embargo, no todo son ventajas. Emplear esas relaciones obliga a utilizar el cambio más a menudo, sobre todo en España, donde no todo son planicies. Y es que mantener sexta a 120 km/h será prácticamente imposible ante el más mínimo repecho, pues por debajo de 2.000 rpm el motor casi no puede con ese desarrollo de 59,1 km/h a 1.000 rpm y lo más recomendable es reducir una marcha. En este sentido destaca la quinta, una relación mucho más aprovechable y en la que iremos mucho más a menudo de lo esperado. O la tercera, con la que se alcanzan los 147 km/h reales. Estos desarrollos también obligan a llevar bastante arriba la aguja del cuentavueltas en primera si no queremos que se cale el motor al cambiar a segunda, algo bastante habitual hasta que uno se acostumbra. Es el precio a pagar por conseguir consumos reales de 3,8 l/100 km a 90 km/h, o de 4,6 litros a 120 km/h, con una autonomía a esa velocidad superior a 1.100 kilómetros.

Compartiendo motor, aunque utilizando unos desarrollos más cortos en el Clase A, Infiniti y Mercedes van a rebufo del BMW en prestaciones, pero con consumos también sorprendentes que agradecerán los que hayan subido de categoría de coche un poco forzados y que se encontrarán con una recompensa inesperada en este gran ahorro de combustible. El Q30 1.5d gasta de media sólo dos décimas más que el BMW, y el A 180d, tres más. Los tres cuentan con sistema Stop/Start, aunque merece un 'tirón de orejas' el empleado por el japonés, que impide salir rápido de los semáforos, llegando a calar el coche si esperamos unos instantes a que el motor arranque después de pisar el embrague.

Como hemos visto, el motor tricilíndrico del BMW es más eficiente, pero si tenemos que hablar de agrado de uso nos inclinamos más por el 1.5 de cuatro cilindros usado por sus rivales. Eso sí, los 109 caballos de potencia de Q30 y Clase A se van a quedar un poco justos si el coche va cargado a tope. Más incluso en el Infiniti, que pesa 69 kilogramos más que sus competidores en esta prueba. En este sentido, los 116 caballos del tricilíndrico de BMW, aunque algo ásperos y ruidosos cuando suben mucho de vueltas, muestran más genio y empuje al pisar el acelerador sin miramientos. Y se supone que la marca alemana responde de la fiabilidad de un motor de estas características, que va a estar sometido a un esfuerzo extra.

El Q30 ha sabido poner suficiente tierra de por medio respecto a su 'socio' el Clase A como para vender un estilo diferente de compacto premium, y una de las mayores diferencias entre ambos –al margen del diseño– es la altura libre al suelo. El Infiniti es mucho más alto que sus rivales, y eso lejos de perjudicarle le beneficia en muchos aspectos. Hemos visto la facilidad de acceso, pero también la visibilidad permitirá a su propietario anticiparse en la circulación. Otra ventaja es poder circular por un camino sin miedo a dejarse el cárter contra alguna piedra. Y hay que decir que aunque en las curvas más cerradas el Q30 balancea un poco más que sus rivales, los ingenieros de Infiniti han realizado un trabajo excelente por cuanto el compromiso entre agarre y comodidad alcanza un equilibrio notable. El coche es firme, pero no incómodo y sí muy eficaz, con una

CON 173 MM DE ALTURA AL SUELO, EL Q30 SUPERA A SUS RIVALES. E INCLUSO PODRÍA ROBAR VENTAS DEL SEGMENTO TODOCAMINO

◀▶ La pantalla del BMW puede ser la de serie, con 6,5 pulgadas, o la opcional, con 8,8 pulgadas. El maletero del Serie 1 cubica 360 litros.

◀▶ La pantalla táctil de serie en el Infiniti mide 7 pulgadas. El maletero es el más grande de los tres, aunque bajo el plano de carga se esconde sólo un kit de reparación.

◀▶ La pantalla multimedia de alta definición del Mercedes no está integrada, pero tiene 8 pulgadas y una nitidez óptima. El maletero, por el diseño del coche, es el más pequeño de los tres.

▶ El único de los tres que ofrece salidas de aire para las plazas traseras desde el túnel central es el Infiniti, lo que se agradece bastante. Sus rivales reservan ese espacio a los portaobjetos. El mueble que más invade la parte trasera es el del BMW.

◀ En estas tres imágenes se aprecia claramente la forma de compartir piezas y mandos entre el Infiniti –en el centro– y el Mercedes –a la derecha–. En ambos, el freno de estacionamiento es eléctrico, mientras que en el BMW es de palanca.

dirección de asistencia eléctrica impecable, un cambio menos preciso y rápido que el de BMW pero muy agradable, y unos frenos Brembo que, a pesar del mayor peso del conjunto, permiten parar el coche japonés a 120 km/h hasta cuatro metros antes de lo que lo hacen sus rivales. Además, al Q30 se le nota robusto, lo que junto a la mayor altura libre al suelo y el generoso perfil del neumático ayuda a pasar sin miramientos por zonas muy bacheadas y resaltos, cuando usando el BMW o el Mercedes eso sería impensable.

Nuestro BMW 116d iba equipado con neumáticos de tipo Run Flat, por lo que los reglajes de los amortiguadores y la centralita del control electrónico de estabilidad (ESP) contaban con unos ajustes específicos diferentes a cuando se utilizan neumáticos convencionales. Esa fue una de las causas de que notáramos un mullido excesivo de la amortiguación, que contrarrestaba la dureza habitual de los Run Flat en el flanco del neumático. Lástima, porque la tracción trasera y un reparto de pesos 50:50 –como el que ofrece habitualmente BMW en casi todos sus modelos– son sinónimo de sensaciones especiales. El tacto del coche es bueno, los apoyos en curvas pronunciadas, también. Sin embargo, un mayor cabeceo en carretera irregular y el mayor balanceo en curvas entrelazadas –pese a que el EfficientDynamics se relaciona con un chasis algo más bajo– no nos dejó el excelente sabor de boca que suele dejarnos un BMW.

En cuanto al Clase A, hay que decir que fue el que más nos gustó en curva, con un aplomo imponente, un trazado limpio y plano, y muy poca tendencia al subviraje. Pero tenía 'truco'. El modelo de la estrella iba equipado con un tren de rodaje deportivo de altura rebajada que cuesta 385 euros, y unos neumáticos de perfil bajo ideales para afrontar asfaltos de buena calidad y muchos puertos de montaña. Una buena inversión para el que valore una respuesta deportiva del chasis cuando se presenta un mar de curvas enlazadas. Pero mala elección para el que usuario que busque comodidad ante todo, pues la suspensión resulta algo seca en los peores escenarios.

El refinado Infiniti Q30 con acabado Premium cuesta casi lo mismo que el Mercedes, pero su equipamiento de serie es más completo, con elementos como el control de distancia de aparcamiento trasero, los asientos delanteros con calefacción, el sensor de lluvia, el climatizador automático bizona, la alerta por cambio involuntario de carril o los espejos plegables eléctricamente. Respecto al BMW, el Infiniti es 1.300 euros más caro, pero con el representante de Munich la diferencia de equipamiento es aún mayor; aunque el único lunar del japonés respecto a sus rivales es que para disponer de faros LED hay que apostar por el nivel Premium Tech, mientras que los alemanes, incluso en estas versiones básicas, los llevan de serie. Y hay que reconocer que tanto el BMW como el Mercedes ofrecen opciones para aburrir, mientras que en el Infiniti la lista se reduce a poco más de tres. Un inconveniente que no enturbia el resultado final.

EL DETALLE

ALTURA LIBRE AL SUELO

El más alto de todos

Una de las diferencias más importantes del Infiniti Q30 respecto a sus rivales es la altura libre al suelo, fijada en 17,3 centímetros en el nipón. Una cifra que sorprende por cuanto no es habitual en un compacto, y menos cuando ese modelo tiene un hermano todocamino –el QX30 probado en este mismo número– que aumenta todavía más esa cifra. En concreto, la distancia al suelo del Q30 es un centímetro mayor que la que anuncia la versión con el paquete 'Off Road' del Mercedes GLA, y solo tres centímetros menor que la del QX30. Y comparado con algunos SUV, se acerca a modelos como el BMW X1 –18,3 cm– o las versiones de tracción delantera del Volkswagen Tiguan –18,9–. Esta peculiar virtud permite al Q30 desmarcarse de sus rivales en bastantes situaciones.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

BMW	INFINITI	MERCEDES
COSTE POR KILÓMETRO	**COSTE POR KILÓMETRO**	**COSTE POR KILÓMETRO**
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.	Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.	Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.
SEGURO	**SEGURO**	**SEGURO**
A terceros: 335,54 euros/año. A todo riesgo: 520,40 euros/año con franquicia de 240 euros.	A terceros: 337,82 euros/año. A todo riesgo: 526,36 euros/año con franquicia de 240 euros.	A terceros: 324,95 euros/año. A todo riesgo: 496,87 euros/año con franquicia de 240 euros.
DATOS DEL COMPRADOR	**DATOS DEL COMPRADOR**	**DATOS DEL COMPRADOR**
BMW	**INFINITI**	**MERCEDES**
Importador: BMW Ibérica, S.A. Avenida de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: 913 350 505	Importador: Infiniti Cars. Alcalá, 65. 28014 Madrid. Teléfono: 91 5212141	Importador: Mercedes-Benz, S.A. Avda. de Bruselas, 30. 28108 Alcobendas (Madrid). Tfno.: 914 846 000
RED DE POSVENTA	**RED DE POSVENTA**	**RED DE POSVENTA**
143 puntos de asistencia en toda España.	16 puntos de asistencia en toda España.	173 puntos de asistencia en toda España.
GARANTÍA	**GARANTÍA**	**GARANTÍA**
Dos años sin límite de kilometraje.	Tres años, ampliables a cinco o 100.000 kilómetros.	Dos años sin límite de kilometraje.
www.bmw.es	www.infiniticars.es	www.mercedes-benz.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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

FICHA TÉCNICA

	BMW	INFINITI	MERCEDES
MOTOR	**116D**	**1.5D**	**180D**
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.461	1.461
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máx. (CV/rpm)	116/4.000	109/4.000	109/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	27,5/1.750-2.250	26,5/1.750-2.500	26,5/1.750-2.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	Trasera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	59,1 km/h	58,3 km/h	53,5 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5	2,4	2,4
Diámetro de giro (m)	10,9	11,4	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
SUSPENSIÓN			
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y estabilizadora.	De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y estabilizadora.	De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y estabilizadora.
RUEDAS			
Neumáticos	205/55 R16	235/50 R18	225/40 R18
Marca	7,0J x 16 pulgadas	7,5J x 18 pulgadas	7,5J x 18 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.395	1.464	1.395
Capacidad del depósito (l)	52	50	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,0 kg/CV	13,4 kg/CV	12,8 kg/CV
Mantenimiento (km)	Según utilización	Según utilización	Según utilización

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP
con tecnología
ACTIVE

EQUIPAMIENTO

	BMW 116D E.D.			INFINITI Q30 1.5D			MERCEDES 180D		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Relojes digitales configurables		▼			▼			▼	
Sensor de luces	▲			▲			▲		
Pantalla táctil	▲			▲			▲		
Sensor de lluvia	▲			▲					▶
Regulador velocidad	▲			▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼		▲			▲		
Elevalunas eléctricos delanteros	▲			▲			▲		
Retrovisores eléctricos regulables	▲			▲			▲		
Faros de LED	▲				▼		▲		
Aparcamiento asistido			▶		▼				▶
Faros de xenón		▼			▼			▼	
Acceso y arranque sin llave			▶		▼			▼	
Climatizador automático			▶	▲					▶
Suspensión deportiva o regulable			▶		▼				▶
SEGURIDAD									
Aviso de ángulo muerto		▼			▼				▶
Reconocimiento de señales			▶			▶		▼	
Alerta cambio involuntario carril			▶	▲				▼	
Alerta por cansancio		▼			▼		▲		
Llamada de emergencia e-call	▲					▶			▶
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Airbag rodilla		▼		▲			▲		
Airbag laterales	▲			▲			▲		
Airbag de cortina	▲			▲			▲		
Control de estabilidad/tracción	▲			▲			▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼			▼			▼	
Neumáticos Run Flat	▲				▼			▼	
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad			▶	▲					▶
Cámara de visión trasera			▶		▼				▶
Control por voz			▶			▶			▶
Programador de velocidad			▶	▲					▶
Control distancia apar. trasero			▶	▲					▶

PRINCIPALES OPCIONES

BMW 116D 5P E.D.

Cámara de visión trasera: 456. Reconocimiento de señales: 364. Acceso y arranque sin llave: 330. Suspensión deportiva: 387. Suspensión regulable: 1.253. Climatizador: 626. Techo corredizo: 900. Faros LED autoadaptables: 797. Acceso sin llave: 330.

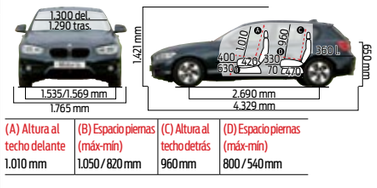
INFINITI Q30 1.5D

Techo solar panorámico: 590. Navegación Infiniti inTouch. 1.538. Rieles de techo cromados: 304.

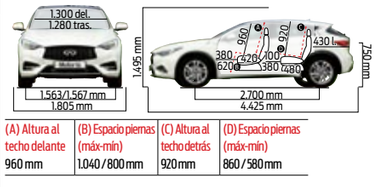
MERCEDES BENZ A 180D

Ayuda activa para aparcar: 930. Cámara de marcha atrás: 385. Línea AMG Line: 2.275. Luces de carretera automáticas: 245. Suspensión regulable: 1.398. Tren de rodaje deportivo: 387. Climatizador: 700. Techo corredizo panorámico de cristal: 1.210.

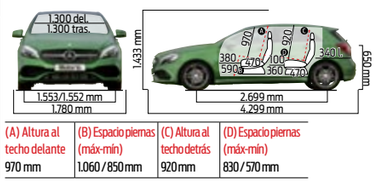
MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.010 mm	1.050 / 820 mm	960 mm	800 / 540 mm



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
960 mm	1.040 / 800 mm	920 mm	860 / 580 mm



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
970 mm	1.060 / 850 mm	920 mm	830 / 570 mm

BANCO DE PUEBRAS

	BMW	INFINITI	MERCEDES
VELOCIDAD MÁXIMA	**195 KM/H**	**190 KM/H**	**190 KM/H**
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,3	18,2	17,5
De 0 a 50 km/h	3,5	3,7	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (10,4)	11,8 (12,0)	11,1 (11,3)
Recorriendo (metros)	180	205	195
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,8	18,1	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,8	22,9	22,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,1	23,6	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0	33,8	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5	41,1	41,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,4	45,3	45,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,8	9,8	9,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,0	13,8	13,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	20,2	18,9	18,2
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+ 2%	+ 1%	+ 2%

CONSUMOS			
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	5,2	5,5	5,7
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	3,8	4,1	3,9
Conducción dinámica			
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	4,6	4,7	4,9
A 140 km/h de crucero	6,0	6,1	6,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,6	4,8	4,9
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	1.130	1.041	1.020
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	4,3	4,5	4,3
Ciclo extraurbano	3,3	3,6	3,4
Ciclo mixto	3,7	4,1	3,7
FRENOS			
DISTANCIA DE FRENADO			
A 60 km/h	14,0	14,1	14,5
A 100 km/h	38,9	36,0	37,6
A 120 km/h	54,3	51,4	55,2
SONORIDAD			
MEDIDAS (dB)			
Al ralentí	43,6	44,6	44,8
A 60 km/h	62,6	60,8	63,7
A 90 km/h	65,5	64,6	66,1
A 120 km/h	69,6	68,4	71,8
A 140 km/h	71,9	71,8	72,8

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

BALANCE FINAL

	BMW	INFINITI	MERCEDES
TECNOLOGÍA	**8,5** El 3 cilindros del BMW es un prodigio de eficiencia, con más potencia y par que sus rivales de 4 cilindros. Lo preferimos sin Efficient Dynamics.	**8,0** El motor 1.5d de origen Renault pierde aspereza y sonoridad tras pasar por las manos de los ingenieros de Infiniti.	**8,0** Este motor en el vano delantero del Clase A es hasta 4 decibelios más ruidoso que en el japonés. Pero anda bien y gasta poco.
COMPORTAMIENTO	**7,5** El único tracción trasera del test sobrepone la comodidad por encima de otras ventajas. El tacto es muy bueno, pero no es tan eficaz.	**8,0** A pesar de su mayor altura libre al suelo, el Q30 se defiende bien en zonas viradas, aunque lógicamente balancea algo más.	**8,5** Tiene el chasis mejor preparado para combinar comodidad con agarre. Y su menor altura ayuda a camuflar las inercias.
PRESTACIONES	**8,5** El motor tricilíndrico acelera y recupera mejor. Aunque los desarrollos del cambio son excesivamente largos en esta versión.	**8,0** El amortizado motor 1.5d es bueno, pero no el mejor. Las recuperaciones en sexta desde baja velocidad, pobres por los desarrollos.	**8,0** El motor de 4 cilindros con turbo, raíl común, geometría variable e intercooler recupera mejor en el A por sus relaciones de cambio.
SEGURIDAD	**7,5** Lleva menos dotación de serie que el Infiniti, pero a nivel seguridad la ausencia más importante respecto al resto es el airbag de rodilla.	**8,0** Lleva airbag de rodilla, y las bolsas laterales traseras son opcionales. Además tiene ayudas que son opcionales o ni se ofrecen en el resto.	**8,0** También cuenta con airbag de rodilla de serie, y su equipamiento de seguridad va acompañado de opciones interesantes.
HABITABILIDAD	**7,0** El ancho útil para apoyar la espalda en el asiento trasero es menor que en sus rivales. Y el tercer ocupante de atrás irá más encogido.	**8,0** Es al que se accede de una forma más cómoda y el que ofrece más espacio detrás: a lo ancho, en espacio para piernas y por maletero.	**7,5** A caballo entre sus dos rivales, el Clase A ofrece un espacio razonable pero tiene el maletero más pequeño del trío.
CONSUMO-PRECIO	**8,0** Aunque lleva menos equipamiento, es el más barato y el que menos consume del grupo. La diferencia es poca pero todo cuenta.	**7,5** Es incluso algo más caro que el Clase A, aunque la diferencia de equipamiento es importante. Y gasta algo más que el modelo de BMW.	**7,0** Consume un poco más a velocidades de crucero por autopista. Y si equiparamos la dotación con opciones, su precio se dispara.

CONCLUSIÓN

INFINITI Q30 1.5D PREMIUM

7,9 El Q30 gana la comparativa por escasa diferencia, pero es el que muestra un mayor equilibrio en todos los apartados. Al final se impone gracias a su mayor altura libre al suelo y su completo equipamiento, y por ser un modelo algo más exclusivo, manteniendo buenas notas en el resto de apartados.

BMW 116D EFFICIENT DYNAMICS

7,8 Este EfficientDynamics sorprende por sus consumos y por un motor de tres cilindros muy eficiente, aunque ruidoso. Es también el más barato y el que mejor acelera. Pero tiene el habitáculo más pequeño y su equipamiento de seguridad tiene lagunas. Es más cómodo, pero su estabilidad se resiente.

MERCEDES-BENZ A 180D

7,8 El Mercedes supera al Infiniti en comportamiento en carreteras de curvas, pero empata o cede ante el nipón en el resto de apartados. Es el caso de la relación equipamiento-precio, del espacio interior, del volumen de maletero o la altura libre al suelo. Utiliza el mismo motor, pero es el más ruidoso.

Un híbrido dentro de un gran coche

Algo más pequeño que el Sportage, el Niro apuesta también por una carrocería 'crossover' capaz de satisfacer las necesidades de espacio y funcionalidad de muchas familias. Pero encierra una particularidad que le hace especial, y es su mecánica híbrida de 141 CV, que combina agrado, correctas prestaciones y un gasto ajustado, sobre todo en el entorno urbano. Lo hemos probado en su versión más alta, que apareja mucho equipamiento pero también eleva el consumo real.

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

No es el primer Kia de mecánica híbrida que se vende en España, pues la marca coreana ya ofreció una versión de propulsión mixta gasolina-eléctrica en la anterior generación del Optima; pero el Niro nos parece un producto mucho más vendible por varias razones. En primer lugar, porque es un 'crossover' del mismo tamaño que el Nissan Qashqai, el 'best seller' de los todocaminos desde hace años; en segundo lugar porque el Niro ha nacido como híbrido 'de verdad' y eso se nota en su arquitectura –carrocería, funcionalidad, mecánica...– muy bien diseñada; y en tercer lugar porque tiene un precio al alcance de muchas economías. En el caso de la versión probada, con el completo equipamiento Emotion, los 29.800 euros de la factura se quedan ahora en 24.385 euros incluyendo descuentos, y aún se pone más a tiro con los acabados inferiores: el Drive baja de 26.800 a 21.385 euros, y el Concept pasa de los 25.400 'PVP' a sólo 19.985 euros reales.

Además, Kia ha hecho un buen trabajo porque el Niro, como coche en sí, es bueno. Es decir, que con independencia de su mecánica híbrida, es un vehículo con argumentos. Tantos, que nos gustaría que también estuviese disponible con otro tipo de motores más convencionales, pues un buen turbodiésel, por ejemplo, se sigue adaptando mejor a los viajes por autovía o con carga.

No obstante, el Niro 1.6 HEV nos parece un modelo apropiado para esos usuarios con ciertas necesidades familiares o de espacio que no viajan mucho en su coche por carretera pero sí lo emplean a diario para desplazamientos urbanos o periurbanos, en los que el motor eléctrico de apoyo ayuda a economizar.

En cuanto al espacio, sus 4,36 metros de longitud, una generosa distancia entre ejes de 2,70 metros y un perfil que está a caballo entre SUV y familiar compacto se traducen en un interior funcional y amplio, en el que todas las cotas están proporcionadas y pueden acomodarse cinco perso-

▲ Por ahora, sólo híbrido. Pero en un futuro próximo habrá un Niro híbrido enchufable.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Me ha gustado mucho el Niro, y especialmente como 'coche'. Es decir, que olvidándome de su condición híbrida me parece un estupendo 'crossover': amplio, funcional, bien hecho, cómodo, seguro, con 16 centímetros de altura libre por si queremos circular por algún camino... Pero, además, su mecánica híbrida genera buenas prestaciones y contiene el consumo, aunque desearía probarlo con los neumáticos 205/60 R16 porque imagino que el gasto de gasolina bajará bastante. Además, el motor eléctrico no es muy enérgico, y permite poco uso 'EV'.

PRECIO	29.800 €
EMISIONES DE CO_2:	101 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Carrocería amplia y funcional. Buena calidad general. Agrado de uso. Prestaciones mejores de las anunciadas. Consumo. Cambio DCT6. Garantía.

DEBE MEJORAR

Freno de estacionamiento de pedal. Motor eléctrico poco potente y conducción 'EV' muy limitada. Neumáticos anchos (Emotion). Tacto de dirección.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★☆
ACABADO	★★★★☆
PRESTACIONES	★★★☆☆
CONFORT	★★★★☆
SEGURIDAD	★★★★☆
CONSUMO	★★★☆☆
PRECIO	★★★☆☆

▲ Los 16 centímetros de distancia libre al suelo pueden venir bien si salimos del asfalto. El borde de carga queda un poco alto, y para meter equipaje conviene enrollar la bandeja.

▲ Maletero de 427 litros, y 1.425 al abatir el respaldo trasero, divisible en secciones asimétricas. Debajo va una rueda de repuesto de emergencia.

EMPUJE MÁS QUE SUFICIENTE

LAS PRESTACIONES MEDIDAS HAN MEJORADO POR MUCHO LAS OFICIALES, TANTO LA ACELERACIÓN COMO LA VELOCIDAD PUNTA

RACIONAL Y BIEN TERMINADO

PASA EN OTROS KIA, Y EN EL NIRO SE REPITE: TODO ESTÁ DONDE DEBE ESTAR. PERO NO HAY CUENTAVUELTAS

▲ Los mandos de los asistentes van a la izquierda del volante, y la altura del haz de luz se ajusta a mano. Detrás hay salidas de aire.

▲ El motor eléctrico está delante, junto al de gasolina, y la batería principal –de iones de litio y que sólo pesa 33 kilos– va debajo de la banqueta trasera.

◀▲ La pantalla central táctil es de 7 pulgadas en el acabado intermedio Drive y de 8 en el Emotion probado. Ambas integran el navegador, y entre sus funciones muestra el flujo de energía del sistema híbrido, aunque también podemos verlo en la instrumentación. El Niro es amplio, cómodo y funcional.

▲ La caja DCT6 de doble embrague le sienta bien. Tiene un modo S que agiliza la respuesta y admite el uso manual.

nas. Por ejemplo, en las plazas traseras hay 131 centímetros de anchura al nivel de las caderas, 97 de altura al techo –es mucho– y 71 de distancia entre respaldos con un conductor de 1,75 de estatura al volante. Y el maletero acompaña, pues cubica 427 litros –por encima de la media en el segmento de los Golf, León, 308, Mégane y compañía– y supera los 1.400 si abatimos el respaldo trasero por completo. Además, bajo su suelo encontramos una rueda de repuesto de emergencia. Lo único mejorable es el borde de carga un poco alto, que con el estor cubremaletero puesto deja poco hueco para guardar objetos voluminosos, de modo que acabamos enrollándolo y desenrollándolo con frecuencia.

Tras este repaso a la carrocería algunos habrán echado de menos la batería de alto voltaje de todo vehículo híbrido; y es que pasa desapercibida, pues va situada bajo la banqueta posterior. Cabe ahí porque es muy pequeña –sólo pesa 33 kilos– gracias a su tecnología de polímeros de iones de litio, con un 50 por ciento más de densidad de energía que las usadas en sus principales rivales –según Kia– y que nos ha gustado por la rapidez con que se recarga en marcha durante las fases de deceleración. Y capacidad no le falta, pues anuncia 1,56 kWh, cuando la del nuevo Toyota Prius, de hidruro de níquel, se conforma con 1,31 kWh.

Sin embargo, y ya metidos de lleno en el análisis de la mecánica, el Niro HEV opta por un motor eléctrico de apoyo no muy potente –32 kW–, cuando el del citado Prius alcanza los 53 kW. La consecuencia es que el Niro funciona menos en modo cien por cien eléctrico que el Prius, pues a poco que aceleramos con fuerza –al salir de un semáforo o al recuperar velocidad durante la marcha– ya notamos que el motor de gasolina –es el moderno 1.6 GDI, con inyección directa y 105 CV de potencia– se activa, incluso si el indicador de la batería muestra 'plena carga'. Mimando el acelerador hemos llegado a alcanzar los 70 km/h desde parado en modo EV, pero un propulsor eléctrico con más fuerza le vendría bien.

No obstante, esta mecánica 'de apoyo' cumple bien su función, porque la suma de los 105 caballos de gasolina y los 32 kW eléctricos da 141 CV en total, mientras que en el Prius –nos parece el referente mundial en cuestión de híbridos, aunque sólo sea por su condición de pionero–, los 99 CV de gasolina más los 53 kW eléctricos suman 122 CV. Y eso se aprecia al medir las prestaciones del Niro, que ha dado mejores cifras en nuestras pistas del INTA de lo que la marca anuncia. Por ejemplo, ha acelerado de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos, cuando Kia habla de 11,5. Y al nuevo Prius le medimos hace unos meses 11,4 segundos en dicha maniobra. También supera el Kia al Toyota en capacidad de recuperación, pues si el Niro pasa de 80 a 120 km/h en 8,2 segundos, al Prius le cronometramos 9,2. El modelo coreano se beneficia ahí de un cambio automático más deportivo, pues la mecánica híbrida se une a una caja DCT de doble embrague con seis marchas que cuenta hasta con modo 'sport' y admite uso manual, aunque sin levas.

▲ El buen trabajo de la suspensión –detrás monta eje multibrazo– y los anchos neumáticos 225/45 R18 se traducen en una gran estabilidad.

Además, los 162 km/h de velocidad punta anunciados –poco para 141 CV– se pueden superar con holgura, aunque influye mucho –más que en otros coches– si la carretera sube, baja o es llana, y si la batería está cargada o no.

En cuanto al consumo real, los 6,1 l/100 km medidos nos dejan algo fríos, pero ni la aerodinámica es óptima –Cx de 0,29– ni los neumáticos 225/45 R18 del Emotion ayudan, pues 'quedan' bien pero lastran un poco. En este sentido, preferimos los 205/60 R16 –mucho más asequibles, por cierto– de las otras versiones. En todo caso, hablamos de un gasto medio entre uno y dos litros por debajo del que tienen modelos similares con motor de gasolina.

Para redondear el conjunto, señalar que la calidad general del Niro es realmente buena, que está bien equipado y ofrece en opción interesantes asistentes de conducción, y que el comportamiento destaca por su estabilidad y su potente frenada, aunque el tacto de la dirección y el del pedal de freno nos parece mejorable.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4 en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	72,0 x 97,0
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa
Compresión	13,0 a 1
Potencia máxima / rpm	105 CV / 5.700
Par máximo / rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán
Posición	Delantera
Potencia máxima	32 kW / 44 CV
Par máximo	17,3 mkg
BATERÍA	Iones de litio
Capacidad (kWh)	1,56
Voltaje nominal (V)	240
Autonomía en modo EV (km)	Variable
Potencia máxima conjunta	141 CV
Par máximo conjunto	27,0 /1.000-2.400 rpm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom., DCT de 6 vel.
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	48,8 km/h en 6ª
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,65
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Del.: Independiente tipo MacPherson, con subchasis, muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

Tras.: Independiente de triángulos superpuestos, con subchasis, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.425
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/CV)	10,10
Coeficiente aerodinámico (Cx)	0,29

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Instrumentación configurable		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Faros de xenón o de LED		▼	
Head-Up-Dislpay		▼	
Aparcamiento asistido		▼	
Cargador inalámbrico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Sistema de navegación	▲		
Sistema de sonido JBL	▲		
Asientos del. calefactables			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Control de luces de carretera		▼	
Frenada de emergencia en ciudad	▲	▼	
Aviso tráfico cruzado trasero			▶
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla para conductor	▲		
Airbag de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Reposacabezas delanteros activos		▼	
Cámara de visión trasera	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 450. Pintura Clear White: 150. Pack Luxury (detector de vehículos en ángulo muerto, alerta de tráfico trasero, tapicería de cuero, asientos delanteros ventilados y calefactados, volante calefactado, asientos traseros calefactados y asiento del conductor con ajuste eléctrico, memorias y ajuste lumbar): 2.000.

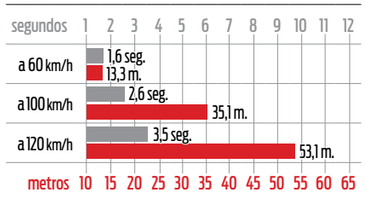
Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP
con tecnología
ACTIVE

BANCO DE PRUEBAS

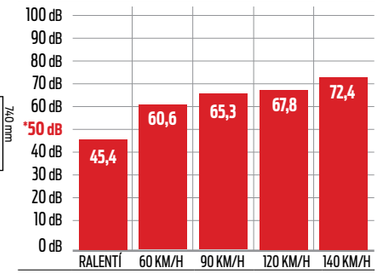
VELOCIDAD MÁXIMA	162 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (11,5)
Recorriendo (metros)	178
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,2
De 80 a 120 km/h en D	8,2
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	5,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,7
Conducción dinámica	8,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,6
A 140 km/h de crucero	7,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	737
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,4
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	4,4

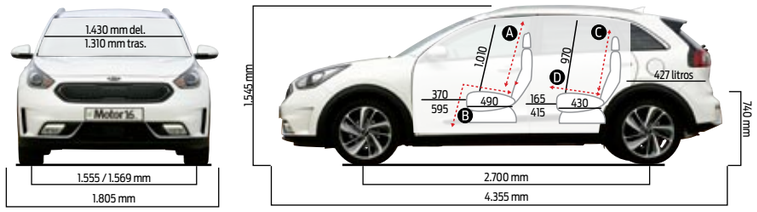
FRENOS



SONORIDAD * Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante (máx-mín)	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.010 mm	1.085 / 860 mm	970 mm	845 / 595 mm

EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

	KIA NIRO HEV CONCEPT	HYUNDAI IONIQ HÍBRIDO KLASS	LEXUS CT200H ECO	TOYOTA C-HR LAUNCH EDITION
Precio	25.400 euros	23.900 euros	22.900 euros	29.000 euros
Cilindrada	1.580 c.c.	1.580 c.c.	1.798 c.c.	1.798 c.c.
Pot. gasolina	105 CV / 5.700 rpm	105 CV / 5.700 rpm	99 CV / 5.200 rpm	98 CV / 5.200 rpm
Potencia eléc.	44 CV	44 CV	82 CV	72 CV
Pot. conjunta	141 CV	141 CV	136 CV	122 CV
Cambio	Aut. de doble embrague y 6 vel.	Aut. de doble embrague y 6 vel.	Automático de variador continuo	Automático de variador continuo
Batería	Iones de litio, 1,56 kWh	Iones de litio, 1,56 kWh	Níquel-hidruro metálico, 1,3 kWh	Níquel-hidruro metálico, 1,3 kWh
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	3,8 / 3,9 / 3,8 l/100 km	3,4 / 3,6 / 3,4 l/100 km	3,6 / 3,5 / 3,6 l/100 km	4,1 / 3,5 / 3,9 l/100 km
Emisiones	88 g/km CO_2	79 g/km CO_2	82 g/km CO_2	87 g/km CO_2
Autonomía	1.184 kilómetros	1.323 kilómetros	1.250 kilómetros	N.d.
Vel. máxima	162 km/h	185 km/h	180 km/h	170 km/h
0 a 100 km/h	11,5 segundos	10,8 segundos	10,3 segundos	11,0 segundos
Maletero	427 - 1.425 litros	443 - 1.505 litros	375 - 985 litros	377 litros
Dimensiones	4.355 / 1.805 / 1.545 mm	4.470 / 1.820 / 1.450 mm	4.350 / 1.765 / 1.450 mm	4.360 / 1.795 / 1.565 mm
Batalla	2.700 mm	2.700 mm	2.600 mm	2.640 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,6 metros	10,4 metros	10,6 metros
Depósito comb.	45 litros	45 litros	45 litros	N.d.
Peso	1.425 kilos	1.445 kilos	1.445 kilos	1.495 kilos
A favor +	Parte de 19.985 euros, precio muy bajo anunciado ahora para la versión básica. El Niro destaca por su equilibrio entre la talla exterior y su amplitud interior. Los 141 CV totales se notan en materia de prestaciones, pues acelera y recupera bien. El cambio DCT6 permite un cierto uso deportivo.	El Ioniq es 'primo' del Niro, pues sus marcas pertenecen al mismo grupo. Pero, además, comparten mecánica híbrida y plataforma. El Hyundai es mucho más aerodinámico –Cx de 0,24– y anuncia mayor velocidad punta y menor gasto. Con descuento, la versión Klass –la que menos consume– parte de 20.900 euros.	El Lexus CT200h no es 'crossover', pero le incluimos como rival porque tiene una mecánica híbrida de rendimiento similar, y porque pese a ser 'premium' cuesta más o menos lo mismo en su acabado Eco. Es algo más aerodinámico –Cx de 0,28–, más lujoso y el gasto real es inferior al del Kia.	El C-HR juega una baza de la que también presume el Niro: la novedad. Y es que el 'crossover' de Toyota, que comparte mecánica híbrida con el nuevo Prius, acaba de ser lanzado. Primero con el caro y completo Launch Edition, pero en breve llegan las versiones Dynamic Plus y Advance. El gasto, muy bajo.
En contra −	En la prueba criticamos los neumáticos 225/45 R18, pero los acabados inferiores, como el Concept, llevan unos 205/60 R16 más lógicos. El motor eléctrico no es muy potente, de forma que no se circula mucho en modo 'verde'.	Es 11 centímetros más largo que el Niro pero eso no se traduce en más espacio, aunque el Ioniq también es amplio. Y no tiene tanta altura al suelo, lo que le priva del posible uso 'off road' que sí tiene el Niro. Tiene freno de estacionamiento de pedal.	Como es un compacto 'normal' no tiene la altura al suelo del Niro, lo que reduce algo su campo de actuación. Y las plazas traseras o el maletero son más pequeños en el Lexus que en el Niro. Tampoco nos gusta el cambio CVT del CT200h.	Las dimensiones son casi calcadas a la del Niro, pero la amplitud interior o el volumen del maletero están por debajo de lo que ofrece el Kia. Además, su relación entre potencia –122 CV– y peso –70 kilos más que el Niro– es peor.

EL DETALLE

ECO-DAS **En busca de mayor eficiencia**

El Eco-DAS (Eco-Driving Assistant System) es un sistema de ayuda a la conducción eficiente que Kia está desarrollando para Europa y llegará al Niro algo más adelante. Combina dos tecnologías para conservar y recuperar energía eléctrica durante la conducción: la guía para el control del avance por inercia CGC –si hay un destino fijado en el navegador, avisa al conductor del mejor momento para dejar de pisar el acelerador, lo que aumenta el tiempo de regeneración de la batería en deceleraciones– y el control predictivo de eficiencia PEC: usa el navegador y el control de crucero para anticipar los cambios topográficos en la carretera –subidas y bajadas– y decidir qué condiciones son óptimas para recargar la batería.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,61 euros/km. Coste km total: 0,74 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 312,68 euros/año. Seguro a todo riesgo: 438,00 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

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

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Siete años o 150.000 kilómetros

www.kia.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **31.950 EUROS**

◀ En el interior no faltan diseño, refinamiento y excepcionales materiales.

Estilo y distinción a primera vista

Fiel al espíritu del 'savoir-faire' a la francesa, los DS combinan elegancia con el diseño vanguardista y único, que atrae miradas y levanta deseos por el carácter expresivo e hipnótico de sus modelos. Una identidad que refuerza la magnífica delantera, que luce toda la gama de la marca francesa y domina la atrevida calandra DS Wings –alas DS–, nombre adoptado por su parecido con las alas extendidas de un pájaro y que en el nuevo DS 3 son por primera vez dobles. La configuran el marco cromado, que se funde a la perfección con los faros para conjugar un frontal de fuerte carácter y muy acorde con lo que se espera de esa parte tan esencial en un vehículo premium. Parece esculpido como una obra de arte, con su parrilla verticalizada de forma hexagonal, que domina el emblema DS, el contorno cromado, que recorre y recoge los proyectores de faros y antinieblas trabajados como piedras preciosas engarzadas en una joya... o el complemento de los alargados y puntiagudos intermitentes.

Frontal inconfundible, lateral dinámico y trasera que no deja indiferente conforman el atractivo exterior de los modelos DS. Un cuidado y diferenciador diseño que complementa el amplio abanico de opciones para hacer cada coche diferente.

Una muestra de carácter que se complementa con los elementos distintivos propios que adornan cada DS para marcar diferencias, como el estilizado sable cromado, que va de la punta del proyector hasta las ventanillas delanteras en el DS 5, o las líneas fluidas, esculpidas y elegantes, que conforman la morfología única del DS 4, convertido en un aventurero de gran carisma en el DS 4 Crossback, gracias a los muy estudiados elementos estilísticos, que dinamizan su línea y le confieren un aspecto fascinante.

Y si se trata de los nuevos DS 3 y DS 3 Cabrio, la distinción la aportan el techo flotante y el diseño de aleta de tiburón en su cintura. No es más que el reflejo del ADN de una marca que, como asegura su responsable de diseño, Thierry Metroz, se ha propuesto ofrecer «algo totalmente nuevo, ingenioso y distinto al resto», premisas que se traducen en un diseño vanguardista y elementos que nunca se habían visto en un coche.

Refinamiento y atención al detalle también muy cuidados en el interior, con materiales nobles, confección meticulosa y una paleta de posibilidades de personalización que, en el caso del nuevo DS 3, por ejemplo, permite más de tres millones de posibilidades, combinando colores de carrocería y techo y acabados interiores. Abanico de opciones que complementa la nueva linea Performance Line, aportando deportividad y refinamiento a los clientes que quieren algo más en su DS 3, DS 4 o DS 5.

▲ El techo flotante en el DS 3 se combina con el elegante frontal de los nuevos DS, en el que resaltan los faros diseñados como piedras preciosas engarzadas en una joya.

Y es que la personalización forma parte del deseo de trasladar el universo de la alta costura a un objeto automovilístico, de permitir pasar del sueño a la realidad, de ofrecer el coche específico que los artesanos DS confeccionarán 'a medida' dentro del programa 'Commande Spéciale', que inaugura el DS 5.

DS 5 Comande Spéciale, **oferta a medida**

DS ha puesto en marcha la denominada 'Commande Spéciale', una experiencia al servicio del cliente para ofrecerle un modelo único. Tan singular oferta 'a la carta' estará disponible en toda la gama, y su primer ejemplo es un DS 5 diseñado bajo la batuta de una compradora, que eligió el buque insignia de la marca gala para confeccionar su coche. Cuatro meses de trabajo artesanal han dado como resultado un DS 5 bañado en una pintura creada en exclusiva para la ocasión –negro profundo con purpurina– y con un refinamiento interior extremo. Elegancia que potencia el acabado excepcional de trenzado en cuero y napa de la esmerada confección 'bracelet' de los asientos, paneles de las puertas y reposabrazos central, o el verde intenso del terciopelo utilizado en el interior de la guantera y la alfombrilla, de grosor único en el mundo del automóvil. La personalización se completa con el pomo de la palanca de cambio realizado en impresión 3D, la bandeja del maletero enfundada en cuero, con espacio para el traje de gala, o el conjunto de maletas cosido a mano en piel de ternero y forrado en verde.

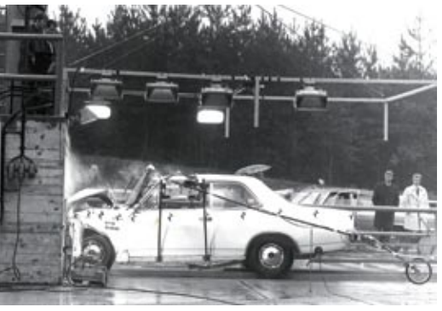
PERSONALIDAD NO FALTA EN UN DISEÑO DIFERENCIADOR Y ROM PEDOR, QUE INCLUYE ELEMENTOS NUNCA VISTOS EN UN COCHE.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Cambian las técnicas y los métodos, pero el objetivo de hacer coche más fiables permanece.

Entre las nuevas instalaciones, la larga recta de 1,7 kilometros que desemboca en una plataforma deslizante de 300 metros de diámetro, para hacer pruebas de conducción autónoma.

En el óvalo se pueden alcanzar velocidades de hasta 250 km/h; y se puede soltar el volante: el coche mantiene la trayectoria.



En Dudenhofen se simula el desgaste de un vehículo a lo largo de toda su vida en solo unas semanas. Entre los últimos trabajos del centro, el Opel Ampera-e.

El ‘potro de torturas’ de Opel

Una de las primeras pistas de pruebas de coches en Europa, el centro de Dudenhofen de Opel, acaba de cumplir 50 años. Los modelos de la marca alemana y de General Motors han recorrido aquí más de 200 millones de kilómetros en busca de la máxima fiabilidad. Nosotros hemos visitado este sorprendente ‘potro de torturas’.

En 1966 Opel decidió invertir en la creación de un centro de pruebas en Europa en donde someter a sus modelos a los más duros ensayos previos al lanzamiento. El objetivo era la búsqueda de la fiabilidad y la resistencia. Fue el primer paso para convertir 2,6 kilómetros cuadrados de terreno en una red de carreteras y calles con superficies de todo tipo hasta sumar una longitud total de 33 kilómetros de pistas, donde se probaría cada modelo antes de su lanzamiento.

Hoy, ese centro que acaba de cumplir 50 años de existencia se ha convertido en el más importante de General Motors en Europa. Por él han pasado todos los modelos de Opel y gran parte de los coches comercializados por las diferentes marcas de General Motors en el mercado europeo. Y aún más, el centro de Dudenhofen mira al futuro con nuevas inversiones, nuevas instalaciones y más pistas en las que poner a prueba los coches de cara a los retos del futuro, como la conducción autónoma.

Hemos podido visitar las instalaciones de la marca alemana; realizar algunos de los tests que allí se llevan a cabo e, incluso, poner a prueba alguno de los modelos clásicos de Opel. Las instalaciones permiten hacer prácticamente todo lo imaginable con un coche; desde someterlo a una prueba en el anillo de alta velocidad de cinco kilómetros de longitud –con una pendiente en su peralte de 33 grados– hasta la denominada ‘prueba de resistencia’, en la que el coche es obligado a circular sin descanso en una pista que mezcla, sin solución de continuidad, asfalto liso, bacheado, adoquines, pistas de tierra… con el objetivo de medir la resistencia de las suspensiones, el confort de marcha o el comportamiento dinámico.

En el circuito oval, de 4,4 kilómetros de longitud, los coches llegan a circular a 250 km/h en una pista peraltada en la que, gracias al perfecto control sobre las fuerzas laterales, se puede circular sin las manos en el volante, pues el coche mantiene con absoluta precisión la trayectoria.

Son solo algunos ejemplos del trabajo que se lleva a cabo en Dudenhofen; una labor exhaustiva en la que se llegan a afrontar 45.000 kilómetros con un coche de pruebas en condiciones extremas para saber cómo se va a comportar en un ciclo de vida con una utilización normal. Por ejemplo, para la última generación del Opel Astra, este fue sometido en solo 24 semanas al desgaste y a un trabajo similar al de un ciclo de vida completo.

Y como del pasado no se vive, en Opel están acometiendo un importante inversión para afrontar en este centro los nuevos retos que afronta el sector del automóvil. Hasta 2020 se renovarán y actualizarán sus instalaciones para nuevas pruebas. Por ejemplo, para poder probar los sistemas de conducción autónoma se está construyendo una nueva pista deslizante de 300 metros de diámetro, en el mismo lugar donde, originariamente, en 1966 había una pista deslizante de solo 100 metros de diámetro. Y la recta desde la que se accede a esta zona tendrá forma de embudo, pues su ancho se incrementará de 30 a 300 metros. Unas dimensiones que permitirían que en ella aterrizará un Boeing 737 sin problema.

También se está desarrollando una zona para medir la frenada autónoma de emergencia, o una recta larga de 1,7 kilómetros de longitud, con un circuito de retorno de varios carriles y curvas peraltadas, que ya está en uso. El ángulo de estas curvas garantiza que las cuatro ruedas soporten la misma carga. Esto permite pruebas de frenado con resultados como si el vehículo se condujera en línea recta.

Y más instalaciones, como un nuevo taller de chasis con una gran zona de almacenamiento para hasta 8.000 neumáticos, tres nuevos bancos de pruebas para motores… Instalaciones que se unirán a otras ya en funcionamiento, como una pista ovalada con sistema de drenaje, un banco de ensayos para vehículos con tracción 4x4…

Y para repostar, una estación de servicio con 32 bombas para 16 tipos diferentes de combustible. Así, los coches no solo se evalúan sobre el terreno sino, incluso, con el tipo de combustible y las diferentes calidades que se podrá encontrar en función del país donde vaya a ser comercializado.

EN CIFRAS

TODOS LOS DÍAS SE REALIZAN HASTA
40.000 KILÓMETROS DE PRUEBAS DE RESISTENCIA.
EXISTEN PISTAS CON HASTA
EL 30 % DE DESNIVEL.
KILÓMETROS DE PISTAS:
33 EN 1996, 70 ACTUALMENTE Y 90 PREVISTOS PARA 2020.
RECTA MÁS LARGA:
1.700 METROS.
NÚMERO DE EMPLEADOS:
ENTRE 300 Y 400, EN FUNCIÓN DE LA TEMPORADA.
CÁMARAS CLIMÁTICAS
CON TEMPERATURAS ENTRE –40 Y +60 GRADOS.
GASOLINERA CON 32 SURTIDORES CON
16 TIPOS Y CALIDADES DIFERENTES DE COMBUSTIBLES.

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

RENAULT

+ en www.renault.es

DE NUEVO CON EL **CINE**

El Renault Talisman ha sido el vehículo oficial de la 61ª edición de la Semana Internacional de Cine de Valladolid (SEMINCI) y el modelo elegido para transportar a los actores, directores y miembros del jurado que han asistido a este evento cinematográfico, celebrado en Valladolid. La marca puso a disposición de la organización siete unidades de este modelo, además de seis Talisman Sport Tourer, un Renault Espace, un Dacia Dokker y dos Renault Master.

ATENTOS A...

12 Y 13 DE NOVIEMBRE

Dunlop ha abierto en **Facebook** un concurso en el que sortea dos abonos Vip Village para asistir al **Gran Premio** Motul de la Comunitat Valenciana de **Motociclismo**.

CITROËN

EL **ARTE** TOMA LA CALLE

Madrid, Málaga y Valencia son las ciudades donde se podrá disfrutar del Citroën Urban Tour, una iniciativa en la que los aparcamientos urbanos se convierten en obras de arte de la mano

+ en https://youtu.be/-BpYzZOji8Q

de diferentes artistas urbanos como Spok y Rosh. El evento forma parte de la presentación en nuestro país del nuevo C3, más personalizable y juvenil que nunca.

SEAT

+ en www.deliverytoenjoy.fr

▶▼ En Amazon Francia se pusieron a la venta 15 unidades de la edición limitada del Seat Mii by Mango.

▲ Los clientes que compraron su Seat Mii en Amazon recibieron el coche en un plazo de 72 horas. De momento, esta opción solo estaba disponible en Amazon Francia.

SEAT YA VENDE EL MII EN AMAZON

¿Están los compradores preparados para comprar un coche a través de plataformas como Amazon? La respuesta a esta pregunta la tiene ya la marca española Seat, primer fabricante que se lanza a vender un coche a través de esta tienda digital. En concreto, durante el mes de octubre, Seat puso a la venta 15 unidades del exclusivo Mii by Mango Limited Edition en Amazon Francia, que se entregaron a los compradores en un plazo de solo 72 horas desde la compra. Estos tenían que realizar un depósito de 500 euros y, una vez recibida la señal, Seat se ponía en contacto con ellos para formalizar el pago por importe de 10.490 euros.

Este modelo, desarrollado en colaboración con la firma de moda, ofrece un diseño y elementos específicos, como llamativos colores exteriores, llantas a juego con los retrovisores o complementos en el interior, como un gancho para colgar el bolso.

PEUGEOT 3008

CON **PATINETE** INCLUIDO

+ en www.peugeot.es

Los compradores del Peugeot 3008 tendrán a su disposición la posibilidad de equipar el modelo con uno de los 'gadgets' más originales del mercado. Se trata del patinete eléctrico 'e-kick', que Peugeot ofrece en los acabados más altos del 3008 y que es capaz de recorrer 12 kilómetros con velocidades de hasta 25 kilómetros por hora.

Este patinete está pensado para aquellos que buscan moverse de forma rápida por el centro de la ciudad; pesa solo 8,5 kilos y se pliega de forma sencilla en apenas unos segundos. Para recargarlo y guardarlo, el 3008 incluye una 'dock-station' en el maletero.

▶▲ El patinete eléctrico de Peugeot se carga en el maletero y puede recorrer hasta 12 kilómetros sin agotar la batería.

NUEVA EDICIÓN DEL LIBRO **GUINNESS**

VUELVEN LOS **RÉCORDS** SOBRE RUEDAS

+ en www.guinnessworldrecords.es

Los pilotos Lewis Hamilton y Valentino Rossi son dos de los protagonistas del mundo del motor que, gracias a sus habilidades, tienen un hueco en la nueva edición del Libro Guinness.

Entre las sorprendentes hazañas y curiosidades que podemos encontrar en la nueva edición del 'Guinness World Récords' figuran muchas relacionadas con el mundo del motor. El Jaguar F-Pace se ha ganado un merecido hueco por completar un giro de 19,08 metros de diámetro durante su presentación mundial, en Francfort (Alemania). También figuran con nombre propio los pilotos Lewis Hamilton, que lideró el mayor número de carreras consecutivas –18– en F1 y Valentino Rossi, el que más victorias –86– ha obtenido en la categoría de 500 c.c. en el Mundial de Motociclismo.

▲ El Jaguar F-Pace comparte protagonismo en el libro con el camión monstruo más grande, de 9,7 metros.

MAZDA

EL **DESAFÍO** YA TIENE GANADOR

+ en www.disabledpark.com / www.mazda.es

El proyecto 'DisabledPark', que ayuda a encontrar una plaza de aparcamiento a las personas con movilidad reducida, ha sido el ganador de la última edición del Premio Desafío Mazda. Este galardón fomenta la innovación entre los jóvenes menores de 30 años que utilicen las nuevas herramientas comunicativas buscando mejorar la sociedad. La base de datos de 'DisabledPark' tiene más de 28.000 plazas registradas, está operativa en más de 100 ciudades y es utilizada por 10.000 usuarios.

HONDA

+ en www.hondatuproyectonuestroproyecto.com

Honda ha puesto en marcha una nueva edición de **'Tu Proyecto, Nuestro Proyecto'**, que busca propuestas que mejoren el entorno de la infancia. El proyecto ganador recibirá hasta 25.000 euros.

HYUNDAI

SIMEONE APUESTA POR EL **IONIQ**

+ en http://worldwide.hyundai.com

Ya se ha desvelado el nuevo fichaje de Diego Simeone. Y no se trata –como sería lógico pensar– de un jugador para el Atlético de Madrid, sino del nuevo Hyundai Ioniq, un vehículo que contará en una única carrocería con tres tecnologías: eléctrico, híbrido-enchufable e híbrido (esta última, ya está a la venta). Para Joan Miquel Malagelada, Director de Marketing de Hyundai, Simeone representa perfectamente los valores de la marca: liderazgo y capacidad de superación.

VOLKSWAGEN

+ en http://gtiday.es

El **Golf GTI** cumple 40 años y, para celebrarlo, Volkswagen ha citado a todos los propietarios y simpatizantes en el **GTI Day**, que tendrá lugar en el circuito del Jarama (Madrid) **el 5 de noviembre**.

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

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

LA CONFIRMACIÓN DE HULKENBERG EN RENAULT SE PRODUJO DESPUÉS DE QUE RED BULL BLOQUEARA A SAINZ: HORNER CUENTA CON ÉL

Con este curioso titular Toro Rosso confirmaba en Austin que cerraba su equipo para 2017 con la renovación de Daniil Kvyat. Como con Sainz en su día ante las intenciones de Renault. Tras los anuncios de Austin, quedan en el aire flotando los últimos movimientos para cerrar la parrilla del próximo año ¿Qué pilotos habrá y en cuáles de los nuevos monoplazas se sentarán?

◀▲ Pau Gasol se dejó ver por el 'paddock' de Austin. En su charla con Carlos Sainz es probable que saliera el tema de su futuro con Toro Rosso, ahora que la apuesta por el piloto madrileño es firme.

"¡Quitad las manos, son nuestros!"

Javier Rubio || jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Ahora solo necesitan a Sainz, ahora que ya tienen a Hulkenberg...» bromeaba Fernando Alonso en Austin sobre dos pilotos que han determinado el mercado en esta recta final de la temporada. «Es una buena decisión para ambas partes», explicaba Alonso, «Nico necesitaba desafíos después de un par de años con Force India, es un piloto de gran talento, y con un gran fabricante como Renault tiene la oportunidad de lograr títulos, y Renault también ahora tiene a uno de los mejores del mundo».

Pero a costa de Carlos Sainz. Como figuraba en su expresivo titular, el fichaje del alemán se produjo después de que Red Bull bloqueara al español. «Fue una excepción que hicieron conmigo y eso me hace sentir orgulloso, significa que estoy haciendo las cosas bien. He escuchado palabras tremendamente positivas de gente del 'paddock' este año, y creo que el 80 por ciento de ello es debido a mi actuación de este año». Pero la oportunidad de Renault le habría abierto otros horizontes, hoy cegados por Ricciardo y Vettel en Red Bull. Hulkenberg se ha adelantado.

«Creo que Renault ha renunciado. ¿Por qué deberíamos dejarlo ir? Sainz tiene un acuerdo a largo plazo con Red Bull, y en este momento no diría que Renault sea una mejor apuesta que Toro Rosso… Después de haber invertido en él, no tiene sentido dárselo a Renault», aseguraba Christian Horner en Japón. La cúpula de Red Bull confía en su futuro monoplaza para luchar por el título en 2017 y quiere asegurar el tiro con Sainz, por si Ricciardo o Verstappen tuvieran algún problema. Como Toro Rosso necesitará puntos, Sainz también es un aval de garantía para ello. Así lo ha confirmado Red Bull con su decisión de bloquear su traspaso.

Pero la sorpresa en Austin saltaba con la confirmación de Kvyat, cuyo nombre había comenzado a sonar en el mercado tras la marcha de Hulkenberg de Force India. «Tuve un bajón de rendimiento a mitad de año por varias razones, y por un momento parecía que no seguiría en Toro Rosso. Pero conseguí recuperarme después del verano, y hubo carreras importantes. En Red Bull necesitas su confianza, y es solo porque eres un buen piloto».

Si se cerraba Toro Rosso, otra importante ficha del dominó del mercado no se cae de Williams. Valtteri Bottas –se supo en Austin– seguirá por sexta temporada en el equipo británico tras comenzar como piloto de pruebas en 2012 y convertirse en titular al año siguiente. La próxima temporada podría llegar al centenar de carreras con Williams, aunque aún no ha logrado ningún triunfo.

Se espera que dentro de un mes se confirme oficialmente también al jovencísimo canadiense Lance Stroll tras la negativa de Jenson Button a ocupar el puesto de Felipe Massa, quién también se despedirá tras una larga carrera en la Fórmula 1 que se remonta a 2002, y que cerrará en Abu Dabhi con 252 grandes premios en su haber.

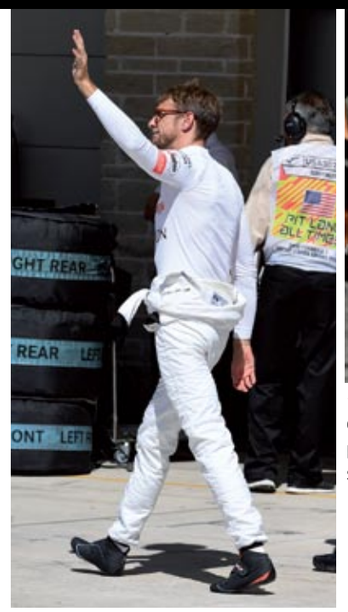
Stroll se formó en el laboratorio de la Ferrari Driver Academy con el ingeniero Luca Baldiserri, quien ahora se dedica a tutelar su carrera en exclusiva. Hijo del millonario Lawrence Stroll, quien no ha dudado en invertir lo necesario para llevar a su hijo a la Fórmula 1, desde Williams se ha tutelado su carrera con ingenieros del propio equipo británico. Stroll ganó en 2014 la F4 italiana, en 2015 las Toyota Racing Series, quedó quinto en la F-3 Europea el pasado año y en este ha logrado el título de forma avasalladora. En la Fórmula 1 podrá confirmar si su talento no es solo cuestión de medios y dinero.

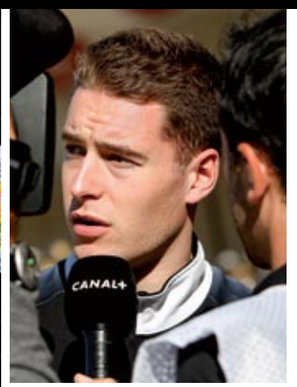
Como Carlos Sainz antes, también Checo Pérez negoció sin éxito en Renault. La salida de Hulkenberg deja una vacante en Force India, que mantiene al mexicano, pero que abre un período de selección que, como se ha anunciado por el equipo, llegará posiblemente hasta final de temporada. En la órbita de Force India también están Esteban Ocon, con apoyo de Mercedes, así como el británico Jolyon Palmer, quien dejará Renault el próximo año casi con toda seguridad. Incluso Magnussen también está en contacto con el equipo, en caso de ser descartado por Renault.

▶ El alemán Hulkenberg –a la derecha, con casco y charlando con Hamilton– correrá en 2017 con Renault. Tras dos años con Force India, podría tener coche para mostrar su talento, alabado con frecuencia por Fernando Alonso.

▶ La renovación de Kimi Raikkonen en Silverstone frenó un posible terremoto en el mercado. Desde entonces, el finés ha cuajado sus mejores actuaciones con Ferrari.

BUTTON SALDRÁ DEL HABITÁCULO, PERO SEGUIRÁ EN WOKING COMO TERCER PILOTO Y DE DESARROLLO, Y EMBAJADOR DE MCLAREN





◀▲ Button –izquierda– terminará el año, y su carrera, con 308 grandes premios disputados. Arriba, su sucesor: Stoffel Vandoorne.

▶▶ Junto a estas líneas, Pierre Gasly, que llegó a sonar como relevo de Kvyat en Toro Rosso. A la derecha, Charles Leclerc, valorado en Haas.

Precisamente, el fabricante francés tendría una vacante si tampoco fuera renovado el danés. Fred Vasseur, su máximo responsable, afirmaba que esperarán el máximo tiempo para cerrar el segundo volante del equipo. El perfil del segundo piloto podría depender de aprovechar la resolución de contratos de algunos pesos pesados en 2017, como Alonso, Raikkonen o Hamilton. En las últimas fechas ha sonado Esteban Ocon, también vinculado a Renault como tercer piloto.

La renovación de Kimi Raikkonen en Silverstone frenó un posible movimiento sísmico en el mercado en caso de haber dejado el equipo. A pesar de ser derrotado tanto por Alonso como por Vettel en estos dos últimos años, la Scuderia no se movía en el mercado para sustituir al finlandés a pesar de rumores y apariencias. El próximo año, de nuevo, su posible vacante también puede animar el panorama; aunque a partir de la renovación ha cuajado su mejor trayectoria de resultados desde que llegó a Maranello.

Jenson Button se va, pero se queda. En Fórmula 1 desde el año 2000, fichó por McLaren tras lograr el título con Brawn GP en 2009. Fue subcampeón en 2011 y logró ocho victorias y 26 podios en total, aparte de una única victoria con Honda en 2006 y las seis con Ross Brawn. Habrá terminado con 308 grandes premios en su haber. «Todavía estaré en nómina, acudiré a las carreras para estar seguro de que las cosas están bien y aportar todo lo que pueda. Disfrutaré de más tiempo con amigos y familia, y podré vivir mi vida con mi propia agenda...»

Button saldrá del habitáculo, pero seguirá dentro de Woking como tercer piloto y de desarrollo, así como embajador del equipo. Podrá competir de nuevo en 2018 si ambas partes lo desean, y si Fernando Alonso dejara la Fórmula 1 o Stoffel Vandoorne no diera la talla. Esto último se antoja difícil, pues el piloto belga es un campeón del mundo en potencia. Desde hace tres años en el seno de McLaren, Alonso tendrá un hueso duro de roer el próximo año a su lado.

Con los asientos de Ferrari, Red Bull, McLaren y Mercedes-Benz decididos desde hace tiempo, son los equipos de media tabla para abajo los que concentrarán los restantes movimientos aún pendientes.

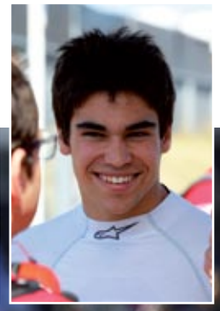
En Haas sus responsables también han confirmado que esperarán la evolución del mercado para confirmar o no a Grosjean y Gutierrez. El francés parece que renovará con el equipo americano. Pero algunas declaraciones en Austin de Gunter Steiner, máximo responsable del equipo, han situado al mexicano en la cuerda floja ante la falta de resultados y puntos en comparación con Grosjean. De no ser por un importante apoyo económico, Gutiérrez podría tener los días contados. Como posible sustituto está llamando a la puerta Charles Leclerc tras su gran temporada en GP3, protegido además en el equipo.

Pascal Wehrlein es uno de los jóvenes talentos en el aire, pero su vinculación a Mercedes y Toto Wolff también decidirá su destino. En Force India podrían aumentar sus opciones tras la confirmación de Kyvat. Manor parece un probable destino nuevamente, quien también podría recalar en Renault con el permiso de Mercedes. En caso de que Ocon no siguiera en 2017, el equipo británico tendrá otra vacante, pero la condición de un importante apoyo económico será determinante para ocupar ese asiento.

En Sauber seguirá Eriksson, confirmada su posición tras la entrada de un fondo sueco en el capital del equipo suizo. Al margen de la mala relación entre sus pilotos, Felipe Nars sabe ya que, por lo anterior, su actual escuadra no es el mejor escenario de futuro para sus aspiraciones. El brasileño cuenta con apoyo económico que está intentando hacer valer en el mercado. También en Force India. De ello quizás pueda depender su continuidad en Sauber; y, ya sin esperanzas, en Williams, donde también tentó fortuna.

Y como siempre, aún cabe la sorpresa en forma de nombres inesperados de categorías inferiores que puedan saltar en cualquier momento. Eso sí, con maletín en la mano. Pero será el próximo año cuando se produzca una verdadera revolución en la Fórmula 1. Alonso, Hamilton, Raikkonen... Algunas de las grandes figuras acaban contrato en los principales equipos. La que podrá montarse entonces. Pero habrá que esperar hasta mediados de 2017 todavía.

▶▶ La sorpresa en Austin fue la confirmación de Kvyat –junto a estas líneas– en Toro Rosso. Más a la derecha, al estilo 'cow boy, Esteban Ocon, cuyo futuro podría tener forma de rombo.



▼▶ Felipe Massa, en la F-1 desde 2002, concluirá su trayectoria con 252 grandes premios disputados. Para sucederle se pensó en Button, pero parece que Williams tiene ya atado a Lance Stroll –derecha–, un joven canadiense formado en la Ferrari Driver Academy.

Días de gloria

Tras organizar Espíritu de Montjuïc cinco años en el circuito de Montmeló, la Escudería Targa Iberia, con Jesús Pozo al frente, ha traído este divertido y emocionante evento al trazado del Jarama con un éxito rotundo.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Veo muchos niños montando en los entrañables caballitos de feria, otros hacen cola para subirse en los coches de choque. Familias enteras van llegando con neveras portátiles y bocadillos envueltos en papel de aluminio. Aún es pronto, pero ya rugen los motores de los Fórmula 1 mientras que la actividad en el paddock del Jarama comienza a cobrar vida. Se podría decir que casi he nacido y me he criado en el Jarama, y sin embargo había olvidado los días de gloria en los que el circuito vibraba con las carreras de Formula 1 y se respiraba un ambiente como el que he observado estos días. Porque en Espíritu del Jarama la gente convive con los coches de carreras, oye rugir sus motores a dos palmos en el paddock y se hacen fotografías de familia y 'selfies' con un decorado inolvidable e irrepetible. No se me olvida la escena: una pareja de chavales de unos 30 años se comen un bocata sentados en una bala de paja observando a tan solo un metro de distancia el Lotus 91/5 equipado con un motor Ford Corsworth V8 de unos 450 CV, el famoso John Player Special. Creo que ni ellos son conscientes del privilegio del momento, y seguramente desconocen el historial del monoplaza. Pero están disfrutando de lo lindo, y más lo harán luego viendo cómo este y siete monoplazas más participan en una carrera que pone los pelos de punta 35 años después de que el Jarama se despidiese de los F-1. Escenas similares se repiten los tres días del evento, porque al público se le amontonan las actividades, las carreras de todo tipo y las exhibiciones.

Seat, que está celebrando el 50 aniversario del 850, acudió al evento con una buena muestra de su colección de clásicos. Además, la casa española anunció su participación en el Rallye Montecarlo Histórico 2017 con un 124 Especial 1800 Grupo 4 de su departamento de Coches Históricos. Y es que el próximo año se cumplen 40 años de la gesta del equipo Seat en el Montecarlo, con un tercer y un cuarto puesto absolutos. Dos de los protagonistas de aquella proeza, Salvador Cañellas, y su copiloto Daniel Ferrater, participarán con el mítico 124.

Espíritu del Jarama es un gran 'revival' de la competición y un espectáculo para todos los públicos que hay que repetir.

◀ El Porsche 917 K de 1970 que pilotó Steve McQueen en la película 'Le Mans' de 1971. Ambiente en el paddock, con atracciones y casetas de feria.

▲ Seat se llevó un galardón en el concurso de elegancia con su Seat 600 Savio de 1966. El Ford GT40 siempre llamando la atención. Y Salvador Cañellas volverá a correr en Montercarlo en el 40 aniversario de la hazaña que le llevó a quedar en cuarta posición, y a su compañero Zanini en tercera.

Wittmann gana, Audi también

Un año más, el DTM ha cerrado la temporada en Hockenheim, con títulos para Audi y Marco Wittmann, y un nuevo triunfo de Miguel Molina.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

El Campeonato Alemán de Turismos llegaba a su tradicional 'fin de fiesta' en Hockenheim con los tres títulos –Marcas, Pilotos y Equipos– en juego. Las ocho citas anteriores no habían sido capaces de dirimir el certamen, lo que viene siendo habitual desde hace varias temporadas. Y eso dice mucho en favor del DTM, un campeonato igualado como pocos.

Audi alcanzaba esta última prueba liderando dos de las tres generales, tanto la de Marcas como la de Equipos, en este caso por medio del Audi Sport Team Abt Sportsline, compuesto por el alemán Mike Rockenfeller y el italiano Edoardo Mortara, que aún optaba al título de Pilotos desde la segunda plaza. Por delante, sólo el alemán Marco Wittmann (BMW). Y es que de las 16 mangas disputadas hasta ese momento, Audi se había impuesto en 8, destacando en esa estadística el triunfo de Miguel Molina en Lausitzring.

El catalán volvía a darlo todo al volante del RS 5 en la primera sesión de entrenamientos, en la que marcaba el segundo mejor tiempo, a 100 milésimas de la 'pole', en poder del portugués Antonio Félix da Costa (BMW M4). Y de los pilotos que luchaban por el título, Wittmann partiría desde la cuarta plaza y Mortara desde la octava, lo que complicaba bastante las aspiraciones del italiano.

Acelerando como un cohete, Molina lograba situarse al frente del pelotón en la primera curva, talonado por los M4 de Da Costa y Blomqvist, que uno a uno serían superados –como era previsible– por Wittmann. El alemán tenía ya más cerca el cetro de Pilotos, que ya lograse en 2014 también con BMW, pero su segunda posición final en la carrera, por detrás de un exultante Molina, no le permitía aún entonar el alirón: Mortara, tras una remontada soberbia, se había colado en el tercer cajón del podio, y esos puntos le mantenían en la pugna. Los aficionados, una vez más, iban a asistir a una última carrera en la que se decidiría todo.

Para esa manga final, de mayor duración que la del sábado, el primer lugar de la parrilla volvía a ser para Da Costa, con el Mercedes Clase C de Paffett a continuación y otros tres BMW más atrás. Mortara, el mejor de los Audi, era sexto y volvía a tener casi todo en contra, pues debía vencer y confiar en que Wittmann no pasara de la sexta plaza. Mortara cumplió su parte, pues volvió a remontar de forma magistral y ganó la prueba, pero Wittmann era cuarto y se adjudicaba el certamen. El consuelo para Audi, brillante como pocos: título de Marcas y de Equipos.

MIGUEL MOLINA SEGUNDA VICTORIA DEL AÑO Y TERCERA DE SU CARRERA EN EL DTM

Molina ya ha vivido en tres circuitos la experiencia de ganar una carrera del DTM. Porque si en 2015 se impuso en Nürburgring, este año lo ha hecho en Lausitzring y, con ocasión de la cita que cerraba el certamen, en Hockenheim. El de Gerona, además, ha terminado en el puesto 13 de la clasificación final, tres plazas por delante del resultado del pasado año. Sin embargo, aún no está confirmada su presencia en el campeonato en 2017.

MATRICULACIONES EN EUROPA

AL ALZA: + 7,2 % EN SEPTIEMBRE

La subida generalizada de todos los mercados (con la excepción de Países Bajos e Irlanda), especialmente de los cinco grandes (ver cuadro) lleva las matriculaciones de turismos y todoterrenos a rozar el millón y medio de unidades en septiembre, con Reino Unido colocado a la cabeza de las ventas, al ser septiembre uno de los dos meses del año que más vehículos se venden en ese mercado. Con ese volumen, en los 28 países de la UE el acumulado anual sube por encima de los 12 millones de unidades, que suponen un 8 % más que en los tres primeros trimestres de 2016, según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea).

Aunque Volkswagen se mantiene como grupo y marca más grandes de Europa, a nivel de grupos los más beneficiados del crecimiento son Jaguar Land Rover (+30,8 %), Renault (18,7 %), Daimler (18,0 %), FCA (14,5 %), BMW (12,3 %) y Kia (12,1 %), frente a los datos negativos de Mitsubishi (-8,6 %), PSA (-5,2 %) y Nissan (-2,2 %), que encabezan el sexteto de los grupos con ventas por debajo de septiembre de 2015. Entre las marcas, fuera del 'top ten' y por encima de las 10.000 unidades, la mayor subida se la anota Land Rover (25,5 % y 18.429 unidades), por delante de Jeep (21,0 % y 10.386), Mini (18,9 % y 26.379) y Dacia (17,6 % y 33.245). El único porcentaje negativo con dos dígitos lo presenta Citroën: -10,2 % y 44.321 unidades.

Si pasamos al acumulado, el ranking también lo encabeza VW, pero seguido en esta clasificación por Renault, Ford, Opel y Peugeot, con Audi por delante de Mercedes y BMW, y Fiat y Nissan cerrando los 10 primeros puestos.

En las ventas por modelos que aporta la consultora Jato, destaca el acercamiento del Ford Fiesta al Volkswagen Golf, separados en septiembre por sólo 5.559 unidades en el conjunto de los cinco grandes mercados; el líder histórico del mercado no había tenido un margen tan estrecho sobre el segundo coche más vendido desde marzo de 2015. Jato resalta la recuperación del descenso sufrido en agosto por el Nissan Qashqai, convertido en el SUV más vendido superando a Renault Captur y VW Tiguan en los cinco países analizados. Como grandes ganadores del mes en penetración, la consultora destaca Hyundai Tucson, que sube 0,53 puntos y es el séptimo SUV más matriculado, BMW X1 (+0,45), Fiat Tipo y Renault Kadjar. Para el Fiat 500 queda el honor de entrar en el 'top ten', y para el Opel Astra el orgullo de conseguir el mayor incremento porcentual de esos 10 primeros puestos. En cuanto a los nuevos lanzamientos, Jato resalta los resultados de Jaguar F-Pace, Mini Clubman y Seat Ateca.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Septiembre	%16/15	Enero/Sep.	%16/15
VW	156.651	+3,3	1.264.584	+0,1
FORD	106.503	-0,9	795.783	+4,4
OPEL	101.573	+3,9	763.118	+6,8
RENAULT	95.689	+19,1	803.196	+13,6
MERCEDES	88.541	+17,9	611.785	+15,1
BMW	84.463	+10,5	592.647	+11,7
AUDI	79.643	+8,3	619.412	+8,7
PEUGEOT	76.238	-1,0	654.951	+4,3
FIAT	66.328	+10,8	574.212	+15,7
NISSAN	60.920	-2,2	416.518	-1,7

LOS MAYORES MERCADOS

	Septiembre	%16/15	Enero/Sep.	%16/15
REINO UNIDO	469.696	+1,6	2.150.495	+2,6
ALEMANIA	298.002	+9,4	2.555.783	+6,1
FRANCIA	168.820	+2,5	1.502.450	+5,7
ITALIA	153.617	+17,4	1.406.035	+17,4
ESPAÑA	79.591	+13,9	874.220	+11,5
BELGICA	41.748	+13,7	424.382	+8,1
HOLANDA	33.545	-4,2	285.355	-5,2
EU28	1.455.128	7,2	11.243.263	8,0
EFTA	41.026	9,8	364.003	0,3
EU28 + EFTA	1.496.206	7,3	11.607.266	7,7

FUENTE: ACEA

LOS PREFERIDOS EN LOS 5 GRANDES MERCADOS*

	Unidades Septiembre	%16/15
GOLF	35.954	-15,0
FIESTA	30.395	-8,0
CORSA	25.495	-3,8
POLO	25.349	7,5
CLIO	21.434	9,7
QASHQAI	19.628	2,9
208	19.007	-1,7
ASTRA	18.320	17,7
CLASE C	17.676	14,9
FIAT 500	17.086	10,1
CAPTUR	17.052	8,3
A3/S3/RS3	17.029	19,6
TIGUAN	16.944	33,1
FOCUS	16.759	-19,8
MINI	15.194	2,1
PANDA	14.528	-13,6
YARIS	14.405	-3,4
CLASE A	13.834	28,9
2008	13.708	18,2
A4/S4/RS4	13.599	26,7

*FUENTE: JATO

NISSAN

Disponible ya el GT-R Nismo

En noviembre, y por 185.000 euros, Nissan pone a la venta en España su superdeportivo, el GT-R Nismo más capaz de la historia. A este coche 'de carreras' de altas prestaciones para uso diario lo impulsa un V6 de 3.8 litros TwinTurbo, dotado de dos turbocompresores de alto rendimiento. Son 600 caballos de potencia, que transmite a las cuatro ruedas tras pasar por una transmisión de doble embrague de seis velocidades con levas en el volante. Fabricado en fibra de carbono para reducir el peso, rediseñado para mejorar el flujo de aire y con un interior más sofisticado y con materiales de mayor calidad, el modelo toma lo mejor de la legendaria herencia del súperdeportivo japonés, mejorando su icónico diseño y aportando más tecnología punta que nunca, con el acabado de los asientos Recaro de carbono con inserciones de color rojo en Alcantara como uno de los detalles únicos de esta nueva versión.

Puedes tenerlo por 185.000 €

Hasta 3.000 euros de descuento

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

HYUNDAI

El Ioniq híbrido desembarca en el mercado

Ya se puede comprar en su versión híbrida la compacta berlina coreana, un modelo que se ofrecerá pronto con tres sistemas de propulsión diferentes. El Hyundai Ioniq HEV, como se denomina al híbrido, es el primero y está disponible desde 23.900 euros; es el precio del Klass, el primero de los tres acabados disponibles, que puede incluir navegación por 850 euros más, e incorpora de serie elementos como faros de tecnología LED, llantas de 15 pulgadas, control de crucero con limitador de velocidad, sensor de aparcamiento trasero y retrovisores plegables eléctricamente. Tampoco le faltan sistemas de seguridad, como el control de arranque en pendientes, sistema de frenada autónoma de emergencia, aviso de colisión frontal, alerta por cambio involuntario de carril...

Con el descuento por financiación y la oferta de lanzamiento la rebaja llega a los 3.000 euros; y el pago aplazado también conlleva 5 años de mantenimiento gratuito. El Ioniq cuenta con 5 años de garantía, que suben a 8 o 200.000 kilómetros en el caso de la batería.

PRECIOS

Klass	23.900 €
Tecno	26.900 €
Style	29.900 €

14 versiones para elegir

SKODA

El Kodiaq, a la venta en noviembre

Las entregas comenzarán a principios del próximo año, pero a partir de septiembre se puede pedir el nuevo crossover checo, que ofrece como regalo de lanzamiento en los 300 primeros pedidos siete años de mantenimiento y los dos asientos extra para conseguir siete plazas, una opción que cuesta normalmente 700 euros. Además, los precios oficiales –ver cuadro– se rebajan con las campañas programadas por la marca y el descuento por financiación. Promoción que permite conseguir un Kodiaq (el 1.4 TSI 125 CV Active con tracción delantera y cambio manual) desde 22.000 euros. Si se trata de las versiones de mayor volumen (1.4 TSI 150 CV y 2.0 TDI 150 CV, en ambos casos con acabado Ambition, cambio DSG o manual, y tracción 4x4) los precios se quedan en 26.500 euros para los TSI de gasolina y 28.500 euros para los TDI diésel. En total son 14 las versiones disponibles en el mercado español, integradas por los TSI 1.4 de 125 y 150 caballos, y 2.0 de 180 CV; a los que se unen los TDI 2.0 de 150 y 190 CV. Se combinan con tracción delantera o a las cuatro ruedas, cambio manual de 6 marchas y el automático DSG, que supondrá el 65% de las matriculaciones del nuevo crossover. Hay tres acabados, que comienzan con el Active, cuyo equipamiento cuenta con elementos como llantas de 17 pulgadas, Front Assist, control de velocidad y volante multifunción. Llegando en el tope de gama a llantas de 18 pulgadas, climatizador de tres zonas, sistema de navegación Admunsen con pantalla de 8 pulgadas, faros Full LED, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, portón trasero eléctrico y sistema de acceso y arranque sin llave.

PRECIOS

1.4 TSI 125 CV Active	25.140 €
1.4 TSI 150 CV DSG Ambition	31.240 €
1.4 TSI 150 CV 4x4 Ambition	31.240 €
1.4 TSI 150 CV 4x4 Style	34.940 €
1.4 TSI 150 CV 4x4 DSG Style	36.940 €
2.0 TSI 180 CV 4x4 DSG Style	38.640 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 Active	30.740 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 Ambition	33.930 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 Style	37.090 €
2.0 TDI 150 CV DSG Ambition	33.930 €
2.0 TDI 150 CV DSG Style	37.090 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 DSG Ambition	35.390 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 DSG Style	39.090 €
2.0 TDI 190 CV 4x4 DSG Style	40.540 €

LÍNEA DIRECTA

FIDELIZACIÓN PARA LAS DAMAS

Penélope Seguros es la marca de Linea Directa diseñada para mujeres en la que la aseguradora ha incluido un programa de fidelización exclusivo y gratuito, que permite ahorrar al renovar la póliza de coche o moto. Es el programa «SUMA en Línea», que proporciona una tarjeta de puntos según el consumo de carburantes, reparaciones, mantenimiento o la compra de accesorios, canjeables en el momento de la renovación del seguro. A eso se añaden ventajas, como descuentos directos en los gastos relacionados con el vehículo y promociones. Cepsa, Midas y Norauto son algunos de los socios de «SUMA en Línea»

NISSAN

MÁS GARANTÍA EN LA E-NV200

Desde que ha empezado octubre, las nuevas e-NV200 vendidas en Europa contarán con 5 años de garantía o 100.000 kilómetros, con independencia de que se trate de Furgón, Combi o Evalia. Se trata de una de las garantías de serie más extensas para una furgoneta eléctrica y cubre los componentes mecánicos y eléctricos del vehículo, la capacidad de la batería y la asistencia en carretera. Además, en las e-NV200 los daños por corrosión están cubiertos durante 12 años, mientras que los primeros tres años la garantía también se aplica a las piezas de la carrocería y a la pintura.

FIAT

Llega el renovado **Qubo**, mucho espacio **por poco dinero**

Con todos los descuentos: desde 9.130 €

PRECIOS

	PVP	Con descuento
Easy 1.4 8v 77 E6	15.030 €	10.961 €
Easy 1.3 Multijet 80 E6	16.930 €	12.318 €
Lounge 1.3 Multijet 80 E6	18.380 €	13.362 €
Lounge 1.3 Multijet 95 E6	18.810 €	13.672 €
Trekking 1.3 Multijet 80 E6	19.470 €	14.147 €
Trekking 1.3 Multijet 95 E6	19.900 €	14.457 €

Con descuento y financiación el versátil modelo italiano se puede conseguir por 9.130 euros, el precio en que queda la única opción de gasolina disponible: el Easy 1.4 8v de 77 caballos. Son seis las versiones a elegir en una oferta que completan los diésel 1.3 Multijet de 80 y 95 CV, combinados con los tres acabados disponibles. Los tres motores cumplen la normativa Euro 6 y el diesel de 80 caballos se puede combinar con el cambio robotizado de 5 marchas Dualogic en los acabados Easy y Lounge (de serie, la caja de transmisión es manual de 5 velocidades). Adaptado para moverse con agilidad en ciudad y diseñado para el cliente que busca capacidad de carga y flexibilidad, destaca por su amplitud y practicidad, con 16 configuraciones de asientos y hasta 2.500 litros de maletero, muy accesibles gracias a las puertas laterales correderas y el portón trasero. Desde el acabado más básico cuenta con un buen equipamiento en seguridad y confort (ABS con EBD, ESC con ASR, HBA, Hill Holder, airbag frontales y laterales...), a lo que las versiones Trekking añaden el Traction+, sistema electrónico de bloqueo del diferencial que facilita la conducción en situaciones de baja adherencia.

Disponible desde 17.900 €

CITROËN

El C4, más equipado por el mismo precio

PRECIOS

Gasolina	
PureTech 110 Live	17.900 €
PureTech 110 Live Edition	19.500 €
PureTech 110 Feel Edition	21.100 €
PureTech 130 S&S 6v Feel Edition	22.100 €
PureTech 130 S&S 6v Shine	23.500 €
PureTech 130 S&S EAT6 Feel Edition	23.400 €
PureTech 130 S&S EAT6 Shine	24.800 €
Diesel	
BlueHDi 100 Live	18.500 €
BlueHDi 100 S&S 86g Live	18.700 €
BlueHDi 100 Live Edition	20.100 €
BlueHDi 100 Feel Edition	21.700 €
BlueHDi 120 S&S 6v Feel Edition	22.900 €
BlueHDi 120 S&S 6v Shine	24.300 €
BlueHDi 120 S&S EAT6 Feel Edition	24.200 €
BlueHDi 120 S&S EAT6 Shine	25.600 €

La gama 2017 de uno de los modelos preferidos por los españoles destaca por su mayor equipamiento y el aumento de las posibilidades de conectividad. Todo ello sin subir el precio, que parte de 17.900 euros una vez aplicados los descuentos. Las mejoras en la dotación de serie son notables desde el acabado más básico, como demuestra la inclusión de climatizador automático bizona, encendido automático de las luces, sensor de lluvia, pantalla táctil en color de 7 pulgadas y sensor de aparcamiento trasero en los Live Edition. Además, como oferta de lanzamiento y durante un tiempo limitado, ese acabado se ofrece con Mirror Screen, tecnología que pasa a ser de serie en el Feel Edition, que también ofrece techo panorámico y navegador con pantalla táctil, sin pagar por ellos. A eso se añade la inclusión como equipo de serie del sistema de vigilancia de ángulos muertos, el sensor de aparcamiento delantero, el freno de estacionamiento eléctrico y el acceso y arranque manos libres. Y en lo alto de la gama el Shine, que incluye de serie el techo panorámico y las llantas de aluminio de 18 pulgadas. A lo que se añade como promoción de lanzamiento por tiempo limitado la alerta de cambio involuntario de carril y los faros bixenón direccionales.

VOLKSWAGEN

Un Tiguan con **240 caballos**

Cuesta 46.140 euros

Por 46.140 euros se puede disfrutar de la versión más potente que se va a fabricar del nuevo Tiguan. La impulsa el motor 2.0 TDI, un diesel que cuenta con doble sobrealimentación y ofrece 240 caballos, lo que lo convierte en el crossover compacto más potente de una marca no premium. Lo avalan los 228 km/h que alcanza y los 6,5 segundos que tarda en pasar de 0 a 100 km/h, pese a presentar unos ajustados 6,4 l/100 km de gasto medio, con unas emisiones de 167 g/km de CO_2. Llega asociado a la transmisión DSG de siete velocidades, a la tracción a las cuatro ruedas 4Motion y al nivel de equipamiento más completo, el Sport.

INFINITI

Un Q50 a muy buen precio

Excelente ocasión

Si estás pensando en comprar un Q50, es el momento. Porque hasta que finalice el año puedes tener por 25.200 euros la versión de entrada a la gama, la equipada con el diésel 2.2 de inyección directa de 170 caballos, cambio manual de seis marchas y tracción trasera (oferta ligada a financiar un mínimo de 20.000 euros a lo largo de 48 meses). Aunque la cifra no incluye gastos de gestoría, matriculación y pre-entrega, supone un notable ahorro sobre los 36.775 euros que figuran como precio oficial de esa misma versión. Llantas de acero con tapacubos de 17 pulgadas, asientos de tela con apoyos de piel, cámara de visión trasera, bluetooth para conectividad con móviles y activación por voz, 6 airbag, control de crucero inteligente, limitador de velocidad, retrovisores de ajuste eléctrico, faros delanteros halógenos con función de autonivelación y luces diurnas, indicador de presión de neumáticos y sistema de sonido con 6 altavoces sion de serie en la berlina media de la marca nipona, que también se comercializa con un propulsor híbrido de 364 caballos, transmisión automática de siete marchas y tracción total.

DEALERBEST

No es oro **todo lo que reluce**

Los concesionarios de automóviles en España son grandes negocios, no hay duda alguna. Para vender un coche necesitan tener unos 20 m² de espacio para exponerlo, otro 17 m² para almacenarlo y, además, grandes espacios de recreo y paseo en la zona de ventas. En el taller, suelos impecables, luces potentes y tecnología de diagnóstico y de exclusivo uso para la marca. Respecto a la imagen todos podemos observar lo bonitos que son: luces que permanecen encendidas aunque nadie se dé cuenta. Suelos impecables de calidad indiscutible y muebles de oficina o similar dignos de ser de una consultoría multinacional o de un despacho reputado, o imputado. ¿Y tanto para cuánto?

Hace unos años, un buen profesional venido de la comercialización de tecnología al consumo se integró en este maravilloso sector de la distribución de automóviles como director comercial de concesionario participado. Ya saben, esos que son propiedad de una marca y que suelen ser muy grandes y estar bien ubicados. A priori el muchacho pintaba bien, tenía entusiasmo, habilidades de comunicación y no venía 'contaminado'. En una tertulia de consultor a director comercial me confesó su sorpresa por este negocio, y dijo: «sabes Paco que este concesionario, que entrega más de 2.800 coches y que el taller siempre está lleno, tiene un beneficio igual a una de las tiendas más grandes del sector en el que yo trabajaba». La tienda a la que se refería tiene unos 150 m², incluido almacén. El concesionario, unos 5.000.

Todos deberían conocer esta realidad, sí, aunque solo sea por hablar con respeto de aquellos empresarios que, unos empujados por los fabricantes y otros porque son valientes como nadie, son capaces de mantener estructuras faraónicas para obtener resultados de tienda de tecnología. Y todo esto quizá por hacer que una tarde o un sábado podamos ir a ver los coches, esos tan bonitos, tan limpios y que tanto gustan a la mayoría, aunque solo sea porque nos llevan y nos traen, en el peor de los casos.

Un concesionario puede no ganar nada en la venta de un coche nuevo: ¿se lo creen...? quien no, que haga un acto de buena voluntad y deposite su confianza en lo que aquí se escribe, que honestos sí que somos y conocimiento ponemos.

Un concesionario puede incluso hasta perder dinero en una operación con la ansiedad de que esta sume para lograr el rapel del fabricante del bimestre, del semestre o del año. Rapel que llega condicionado a unos cuantos ítems, que algunos tienen que ver con la Divina Providencia. Consecución de objetivos, de mix, de ISC o CSI (Satisfacciones de clientes satisfechos o insatisfechos 'per se'), de penetración en la zona, de.....

¿Algunos o algunas de los que hoy nos leen tendrían un negocio de estas características?

Ah!!!! Y en el taller competimos con redes denominadas secundarias, que a nuestro juicio van teniendo de primeras más que de lo otro, sobre todo por la cantidad de coches que reciben y reparan.

Y esto no es justo, créannos, sobre todo porque rozamos la falta de respeto cuando les pedimos: «¿Y este es el precio final o tiene más descuento?» Más descuento de algo sin margen directo, aunque el que se atreve a tanto no sepa esto que hoy escribimos y que es una lanza a favor de esos Empresarios Valientes que hacen que las luces brillen y los coches también. Que además están obligados a cambiar de aspecto cuando la marca cambia de aspecto y, de repente, descuelgan y cuelgan nuevos carteles, cambian islas y pasillos, y todo con el mismo margen.

Señores y señoras , autónomos y empresas grandes o pequeñas, sociedades religiosas o sin ánimo de lucro, y a todos los que compran coches y que necesitan repararlos: no regalen su dinero, no lo hagan. Y si lo hacen, que sea porque les da la gana y no porque alguien les engaña. Pero eso sí, que sepan que cuando compran un coche en un estupendo concesionario cargado de estándares colaboran en una cuenta de resultados que para llegar al 1 % de rentabilidad es porque el fabricante goza de gran momento de producto, porque subastan horas de taller a precios medios de red secundaria y porque las personas que trabajan allí lo hacen como si les fuese la vida en ello.

Algunos concesionarios nos leerán y nos llamarán preguntándonos cómo pueden hacer para conseguir el 1 %.

Con todos nuestro respeto y admiración a todos los concesionarios de este país.

Paco Díaz ||dealerBest

DS

Performance Line para DS 3 y DS 3 Cabrio

Deportividad y refinamiento son las bazas de los Performance Line, la nueva línea de la marca francesa que estrenan DS 3 y DS 3 Cabrio. Basada en el espíritu de Gran Turismo, ha sido desarrollada en colaboración con la división de competición de DS Automobiles y están disponibles desde 21.280 euros, con un amplio abanico de colores para elegir. Con detalles específicos, como los bordados Performance Line en el respaldo de los asientos, los pespuntes en el volante de cuero, paneles de puertas y fuelle de la palanca de cambios, o los pedales de aluminio, esta línea especial incluye de serie un amplio equipamiento en el que no faltan las últimas soluciones tecnológicas de la marca, con especial hincapié en la conectividad, apartado que mejora con un pack que, por 1.300 €, incorpora navegador, proyectores 'DS LED Vision', sensor de aparcamiento trasero (delantero en el PureTech 110 S&S) y DS Connect Box. Otra opción son los proyectores delanteros con tecnología 'DS LED Vision+xenon' por 1.100 €.

PRECIOS

	BERLINA	CABRIO
PureTech 110 S&S	21.280 €	24.080 €
PureTech 110 S&S EAT6	22.580 €	25.380 €
PureTech 130 S&S 6v	22.180 €	
BlueHDi 100 S&S	22.280 €	25.080 €
BlueHDi 120 S&S 6v	23.280 €	

Más deportivos, sofisticados y refinados

ACEITE MUY SUCIO

Luis Cuéllar

Hace unos meses cambié mi veterano Peugeot 206 de gasolina por un 308 diésel. Estoy encantado con él pero me llama la atención una cosa. Compruebo el nivel del aceite casi todas las semanas. Antes, cuando lo cambiaba, estaba limpio durante mucho tiempo. Sin embargo, en el 308 está negro desde los primeros días. ¿Sabrían decirme la causa?

RESPUESTA

No debes preocuparte porque tiene su explicación. En los motores diésel el encendido del combustible se logra por la elevada temperatura que se registra al comprimirse el aire introducido en el cilindro. El combustible es inyectado en la cámara de combustión muy pulverizado. Cuando se produce la compresión –sube el pistón–, la temperatura del aire y la presión se elevan considerablemente y el combustible se autoinflama sin necesidad de recurrir a una bujía, como hacen los propulsores de gasolina.

Desde el instante en el que sube el pistón por el cilindro en un motor diésel se van produciendo pequeñas detonaciones antes de la gran explosión final. Es un movimiento contranatura, pero esas pequeñas detonaciones iniciales provocan que parte de ese combustible quemado pase a través de los segmentos hasta el cárter, ensuciando el aceite.

CARTA DE LA SEMANA

EFECTIVIDAD REAL DEL SISTEMA START/STOP

Pedro Luis Lorca

He leído buenas críticas en general del nuevo Mazda6 y entra en el grupo de mi futuro coche. Sería con motor diésel de 150 CV pero no me convence el sistema start/stop i-eloop. ¿Se podría adquirir sin este elemento? ¿Realmente es eficiente? Lo digo porque los que conozco son muy desagradables en su funcionamiento.

RESPUESTA

Vamos por partes porque hay una pequeña confusión de fondo. No es lo mismo el sistema i-eloop, elemento capaz de regenerar energía en las frenadas, que el i-stop, que suponemos que es el elemento al que te refieres y que, efectivamente, es un sistema de parada y arranque automático del motor. Los dos forman parte de la dotación de serie del nuevo Mazda6.

Es cierto que los sistemas Start/Stop resultan algo molestos y desagradables en su funcionamiento continuado en ciudad o en atascos, pero no hay posibilidad de pedir un Mazda6 sin este dispositivo. Tampoco es mayor problema porque, como sabrás, este elemento de parada y arranque automático del motor se puede desconectar actuando sobre un mando. No recordamos ningún vehículo en el que no se pueda desconectar.

De todas formas la tecnología Start/Stop ha ido suavizando su funcionamiento y ganando en rapidez a la hora de arrancar en los últimos tiempos. Y precisamente en Mazda es uno de los más agradables porque un módulo de control se encarga de parar el motor justo cuando los cilindros están en la posición ideal para el posterior arranque. Y este se produce en tan sólo 0,40 segundos. En cuanto a su eficacia, este tipo de sistemas suelen ahorrar alrededor de un 4 por ciento por ciento de carburante en conducción urbana normal, pero depende del modelo.

En el gráfico superior te mostramos, no obstante, el funcionamiento del sistema i-eloop. Se trata de aprovechar la energía que se produce en las deceleraciones y almacenarla en forma de electricidad en un condensador para ser utilizada después. Este dispositivo reduce el consumo un 10 por ciento aproximadamente.

▲ El sistema i-eloop aprovecha la energía de las frenadas y la almacena para aprovecharla después en climatización, luces, audio...

CONSULTAS RÁPIDAS

LAS BATERÍAS DE LOS HÍBRIDOS Y EL CALOR

Santiago González

Es cierto que las temperaturas extremas no sientan demasiado bien a las baterías de los vehículos híbridos y eléctricos. Los expertos consideran que el funcionamiento óptimo se situaría entre los -5 y los 30 grados centígrados, pero no le sienta igual de 'bien' el frío que el calor. Con temperaturas muy bajas las baterías pierden eficacia y reducen el rendimiento real que pueden entregar. Lo más preocupante es el calor porque influye en su vida útil, motivo por el que estos dispositivos suelen llevar su propia refrigeración, bien líquida o por canalizaciones de aire. Por lo tanto hay que extremar el cuidado cuando las temperaturas son muy elevadas. Ese es el motivo de que haya fabricantes que alerten sobre el peligro a la hora de pintar un vehículo híbrido, ya que estar en un horno de secado más de media hora podría dañarlas.

¿LOS MOTORES RENAULT DCI SON ESPAÑOLES?

Alfredo Pertierra

Pues nos tememos que aunque lo hayas visto escrito, se trata de un error. Los motores diésel 1.5 dCi y 1.6 dCi que montan diversos modelos, tanto de Renault como de Nissan, son dos de los propulsores más eficientes del mercado, sin duda. Pero mientras que el 1.5 se fabrica en la factoría de Valladolid, el 1.6 de 130 CV no tiene pasaporte español porque se monta en la planta francesa de Cléon.

▸ **mándanos tu carta a:** c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
▸ **mándanos tu mail a:** cartasaldirector@motor16.com
▸ **mándanos tu fax al:** 916 857 992
▸ **para números atrasados llama al:** 916 857 990

Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN **www.motor16.com**

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ME PUEDEN MULTAR POR AVISAR A OTROS CONDUCTORES DE UN RADAR O UN CONTROL DE ALCOHOLEMIA?

Todo depende del sistema que utilicemos para realizar dichos avisos. Si, como es habitual, pretendemos avisar a los conductores que circulen en dirección contraria de la existencia de un radar o un control que se encontrarán más adelante, y lo hacemos con el uso de destellos luminosos, dando ráfagas de luces, en ese caso sí podríamos ser denunciados, pero lo seríamos por hacer un uso inadecuado de las luces y no por el hecho en sí de avisar. Realmente no hay ninguna normativa que prohíba avisar a otros conductores de la existencia de un radar o un control de alcoholemia –por ejemplo, publicándolo en las redes sociales–, pero evidentemente si pretendemos hacerlo en ese mismo momento y desde el coche, siempre que para ello hagamos un uso indebido de las luces, el claxon o, incluso, usemos las manos distrayéndonos de la conducción, si fuésemos observados por alguno de los agentes podríamos ser denunciados por ese uso indebido o inapropiado de los medios usados, o por una conducción negligente al no prestar la atención necesaria. Precisamente, como hemos indicado, siendo habitual el uso de las ráfagas o los destellos luminosos, se estaría cometiendo una infracción leve que podría ser sancionada con multa de hasta 100 euros. Además, si la acción realizada fuera apartando la vista o las manos del volante se podría considerar una conducción negligente, que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

LA OBLIGACIÓN PASA PORQUE LA FOTO CONSTE EN EL EXPEDIENTE, NO EN LA NOTIFICACIÓN

¿Es válida una multa captada desde un helicóptero si la notificación no acompaña la imagen de la infracción?

RESPUESTA

Tal y como se formula esta pregunta, varias son las cuestiones que se nos plantean; en primer lugar podríamos entender que se trata de las infracciones cometidas por exceso de velocidad, en cuyo caso sí es obligatorio que en el expediente conste la fotografía del vehículo infractor, donde se observe la matrícula del mismo.

Normalmente, tratándose de denuncias que gestiona la DGT, es habitual que la fotografía sea remitida con la notificación; pero realmente no es necesario, ya que lo importante es que consten en el expediente, y que todos los interesados tenemos derecho a revisar.

Es decir, si nos notifican una multa por exceso de velocidad sin que se adjunte la fotografía, si bien no es habitual, lo cierto es que ese mero hecho no supone la nulidad de la denuncia, sino que el interesado, podría acudir a ver el expediente para comprobar si, efectivamente, consta la fotografía e, incluso, pedir copia de la misma, ya que si no existiese, es cuando se podrían formular alegaciones invocando dicha falta y solicitando en ese caso la nulidad por la falta de una prueba obligatoria.

En segundo lugar, no debemos olvidar que un helicóptero perteneciente a los agentes de la autoridad, lo normal es que grave infracciones en vídeo, de donde luego se podría extraer un determinado fotograma con el que se intente acreditar la comisión de una infracción.

Por tanto, desde dicho helicóptero se pueden detectar otro tipo de infracciones que no sean de velocidad, como giros indebidos, no respetar señales de detención obligatoria, la utilización o manipulación del móvil, adelantamientos indebidos, detenciones peligrosas, maniobras no permitidas por la normativa, etc; en este caso ocurriría lo mismo que para las infracciones de velocidad, es decir, no es necesario que nos remitan la filmación de la infracción, sino que la obligación es que dicho video conste aportado al expediente correspondiente.

Y, por último, debemos recordar que lo normal es que el helicóptero sea manejado por agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones de vigilancia del tráfico, lo que supone que cualquier infracción que pudieran observar desde el aire, igualmente, podría ser objeto de la correspondiente denuncia, que gozaría de la presunción de veracidad y certeza de todos los agentes de la autoridad, salvo prueba en contrario y sin perjuicio del deber de aquellos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles.

Opel Astra, la primera prueba

El sucesor del Kadett ya estaba en el mercado, con nuevo diseño, nuevas tecnologías y nuevos argumentos. Enfrentábamos el Astra con el Kadett, al que superaba sin problemas.

Con la llegada de Seat al grupo Volkswagen, la marca española abordaba nuevos planes y proyectos de desarrollo. Y el Centro Técnico de Barcelona era una pieza clave en esta estrategia. Nosotros descubríamos algunos de los avances tecnológicos que allí se desarrollaban.

En Peugeot ya trabajaban intensamente en un sustituto para el 309. Y nosotros descubríamos el futuro modelo, el 306, un coche llamado a hacer historia que contaría con variantes de 3 y 5 puertas, sedán y break, e incluso un espectacular cabrio. También descubríamos la futura evolución del Citroën AX, que retocaba su imagen. Mostrábamos un boceto del futuro Saxo.

Y el nuevo Opel Astra pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo. Y para valorar su evolución lo enfrentábamos al Kadett, al que sustituía. El veredicto era claro... 'como de la noche al día'. Del nuevo Astra valorábamos comportamiento y acabado, y los desarrollos largos eran una de sus pegas.

En el deporte, una imagen impresionante: el accidente de Carlos Sainz en Australia, un vuelo afortunadamente sin consecuencias.

LA PORTADA
Nº 415
FECHA
5-10-1991
HABLAMOS DE

La imagen del futuro Peugeot 306, en el que ya estaba trabajando la marca francesa, era el principal reclamo de la portada, en la que también aparecía el futuro Citroën AX y la comparativa entre el Opel Astra y el Kadett. Y la secuencia del accidente de Carlos Sainz en Australia.

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

El equipamiento de los coches, a examen

Uno de las claves en la compra de un coche es lo que nos ofrece en función del precio. Por ello, analizábamos el equipamiento de 21 modelos populares para ver cuáles son los de mejor relación precio-equipamiento.

Era esta una semana cargada de presentaciones y de novedades. Y además, de modelos de gran importancia desde el punto de vista comercial.

Las familias Serie 3 y Serie 5 de BMW estrenaban un motor diésel de 2,5 litros con 115 CV en el 325 td y 143 en el 525 tds. Los conducíamos por primera vez.

Otra toma de contacto era con el nuevo Honda Civic, de diseño deportivo y con tres mecánicas con 90, 125 y 160 caballos, de excelente rendimiento. Y también conducíamos el Citroën ZX con motor diésel de 71 caballos.

Otras novedades eran el Alfa 155, una berlina clásica para sustituir al 75. Y en Volvo, la nueva gama de modelos, con novedades estéticas y mecánicas.

La comparativa era para dos alemanes con 'corazón' V8, una berlina como el Mercedes 500 E (326 CV) frente a un coupé como el Porsche 928 GT (330 CV).

Y un informe realizado por Motor16 analizaba lo que nos ofrecían, en cuanto a equipamiento, 21 de los modelos más populares. El de mejor relación precio-equipamiento resultaba ser el Renault 21 TXE, mientras que el peor era el Mercedes 190 E 1.8.

LA PORTADA
Nº 416
FECHA
12-10-1991
HABLAMOS DE

La portada era un reflejo de las novedades que había en el interior de la revista. El Honda Civic, el Alfa 155, el BMW 325 y el Citroën ZX eran las imágenes que se mostraban. Además, la comparativa entre Mercedes y Porsche, y el análisis del equipamiento de los coches.

siguenos
Dulces El Patriarca
GARANTIA
El Patriarca
Nuevo
KremyBombóm
exquisito bocado de chocolate y crema
Tu tienda de dulces y mantecados on-line
www.elpatriarca.com
de Estepa

peugeot.es

NUEVO PEUGEOT TRAVELLER

POSIBILIDADES TAN GRANDES COMO TUS IDEAS

HEAD UP DISPLAY

GPS CONTROLADO POR VOZ

PUERTAS MOTORIZADAS

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

Gama Nuevo Peugeot Traveller: Consumo mixto (L/100 Km): desde 5,1 hasta 6,2. Emisiones de CO_2 (g/km): desde 133 hasta 163.

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

PEUGEOT **FINANCIAL SERVICES**

NUEVO PEUGEOT TRAVELLER

MOTION & EMOTION

PEUGEOT