

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Bajo la lupa

TODO LOS SECRETOS DEL SKODA KODIAQ



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.687 del 8 al 21 de noviembre de 2016



## ESTA SEMANA CONDUCEMOS DE TODO...

*Renault Mégane 1.5 dCi 110 EDC*

Prueba



Prueba

*Citroën SpaceTourer BlueHDI 180 EAT6*

*Peugeot 508 2.0 BlueHDI 180*



Prueba

Al volante



Abarth 595

Al volante



Ford Ka+

Al volante



Ford Kuga

Al volante



Opel Insignia 2017

Al volante



Renault Mégane Sport Tourer

Al volante



VW Golf GTI Clubsport

## ...Y UN AUDI NOS CONDUCE A NOSOTROS

Al volante



Bajo la lupa

Citroën C3: 36 coches en uno



DISCOVERY SPORT

# AVENTURA. ESTÁ EN NUESTRO ADN.



ABOVE & BEYOND



DESDE 29.900 €\*

Cuando termina la carretera, empieza la diversión. Y los que saben de aventura saben que hay que ir preparado. Por eso el Discovery Sport tiene la máxima puntuación en seguridad y 981 litros de espacio de carga, porque queremos que quepa cualquier aventura que puedas imaginar.

Por algo el #DiscoverySport es el SUV compacto más versátil de la carretera. O lo que es más importante, fuera de ella.

landrover.es

**3 AÑOS GARANTÍA**  
SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

Gama Discovery Sport: consumo combinado 4,7-5,3 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> 123-139 g/km.  
\*P.V.P. del Discovery Sport eD4 Diesel 150 CV 4x2 Pure manual desde 29.900 € (IVA o IGIC, transporte, descuento promocional e impuesto de matriculación, IEDMT, incluidos). IEDMT calculado al tipo general. No obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función de la comunidad autónoma de residencia. Precio promocional exclusivo para unidades financiadas con FCA Capital España EFC, SAU según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 20.000 €, a un plazo mínimo de 24 meses y una permanencia mínima de 24 meses. Oferta válida para vehículos matriculados hasta el 30/11/16 en península y territorio insular. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Línea Land Rover: 902 440 550.

## Al detalle

### 1 DESPEDIDA DESDE LO MÁS ALTO

Audi y Volkswagen dicen adiós a las disciplinas deportivas que han dominado en los últimos años. La marca de los aros deja el Mundial de Resistencia –y las 24 Horas de Le Mans que ha ganado en 13 de sus 17 participaciones– y Volkswagen el Mundial de Rallys, en el que ha logrado el título de pilotos y constructores cuatro años. Una retirada en lo más alto y una mala noticia para la espectáculo. Aunque al menos, nos quedamos con inolvidables momentos que ambas han protagonizado.

### MADRID: AHORA CIERRO, AHORA ABRO...

En la anterior revista ya hablábamos de las ocurrencias la alcaldesa Carmena; y la pasada semana fue un ejemplo de eso. En plena vuelta de puente se anunciaba que el martes día 1 no se podría circular por Madrid; unas horas después se rectificaba, para, de madrugada, decir definitivamente que la circulación estaría abierta. Y los sufridos conductores yéndose a dormir sin saber cómo podrán llegar al trabajo al día siguiente... Y esto no ha hecho más que empezar

## Motor 16

Edita:  
**GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.**  
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)  
Director general: Alfonso J. Nieto - [ajnieta@motor16.com](mailto:ajnieta@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)  
Subdirectores: Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)  
Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)  
Redactora jefe: María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)  
Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)  
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros  
[publicidad@motor16.com](mailto: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](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:  
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD

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

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



## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
[acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

## Niños a bordo

En el nuevo estudio sobre los sistemas de retención infantil del RACE se pone el acento en la importancia de estos para proteger a los más indefensos: en 2014 murieron 14 niños en España.

Ahora que, al parecer, la mayoría de los automovilistas estamos al corriente de los diferentes elementos de seguridad de nuestros coches, toca hablar de los más pequeños. En esta ocasión la llamada de atención viene de la mano del Real Automóvil Club de España (RACE), otros clubes automovilísticos y diferentes organizaciones de consumidores europeos. Juntos han elaborado recientemente un informe que evalúa la seguridad de los Sistemas de Retención Infantil (SRI). En esta edición de 2016 (la primera se organizó en 2001) se han analizado 14 modelos de sillas infantiles en apartados de sillitas en apartados de seguridad en impactos frontales y laterales hasta la ergonomía, facilidad de instalación o materiales que pueden ser peligrosos para la salud. El resultado, tal y como publicamos en esta revista punto por punto, ha sido de siete sillitas 'satisfactorias', dos 'aceptables' y cinco que no superan la 'evaluación', siendo la de peor nota una de la firma Recaro.

Conviene recordar que una buena silla de retención reduce hasta un 75 por ciento el riesgo de lesiones en caso de accidente. Una elección que carece de efectividad si el responsable de la seguridad del niño desconoce los sistemas de retención adecuados y las normas para su mejor uso. Arnéses holgados, cinturones flojos y sillitas mal ancladas son, según un estudio de la

fundación Mapfre, los errores más frecuentes en la seguridad vial infantil. Además, nos recuerda que en 2014, y según los últimos datos disponibles de la DGT, un total de 14 niños menores de 12 años fallecieron en accidente como ocupantes de un turismo o furgoneta, y 82 resultaron heridos graves. Por eso, antes de darle al contacto, es de obligado cumplimiento la utilización del SRI adecuado en peso, estatura y edad, para que los más pequeños viajen seguros en la parte trasera del coche, y en sentido contrario a la marcha hasta pasados los cuatro años. Es verdad que desde que un bebé sale del hospital está obligado a utilizar diferentes sistemas de retención y esto significa que para un 20 por ciento de los usuarios supone dificultades a la hora de la compra. Aunque nada es comparable con la vida del niño. En este sentido el RACE ha puesto en marcha la 'Silla + Segura', en la página web [www.race.es/comparador-de-sillas-infantiles](http://www.race.es/comparador-de-sillas-infantiles) para recomendar el mejor sistema de retención. Tam-

bién, una vez más, ha denunciado que una silla infantil no es un artículo de lujo, por eso piden al recién nombrado Gobierno la supresión al mínimo del IVA. Los pequeños son una población de alto riesgo. Su cuerpo tiene mucha menos resistencia que la de un adulto, especialmente porque, de forma habitual, viajan dormidos y son mucho más vulnerables.

Una silla infantil es un elemento de seguridad, y por tanto no puede ser considerado ni gravado fiscalmente como un artículo de lujo. Por eso, en el estudio sobre seguridad infantil del RACE se pide que el nuevo Gobierno rebaje el IVA que soportan estos artículos a lo mínimo.



# NUEVO CITROËN C3

Con ConnectedCAM Citroën™

## AS UNIQUE AS YOU ARE.

Te va a gustar y vas a gustar. El nuevo Citroën C3 no es un coche. Es una nueva forma de expresarte. Conduciendo, sí, pero también compartiendo todo lo que ves. Una experiencia completamente nueva, gracias a la ConnectedCAM Citroën™ que te permitirá grabar, fotografiar y compartir en tus redes sociales todo lo extraordinario del viaje. Ponle un "LIKE" al nuevo Citroën C3 y ponte cómodo con el CITROËN ADVANCED COMFORT® (A), dentro de un habitáculo diseñado con el máximo estándar de confort interior, acústico y de suspensión.

## SUMARIO

Nº 1.687 · 8 al 21 noviembre de 2016  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 8.- LA FOTO

#### 10.- QUÉ PASA SKODA OCTAVIA

La marca checa actualiza el Octavia, el modelo más importante de su gama.

#### 14.- EN PORTADA NUEVO OPEL INSIGNIA

Hemos acompañado a los ingenieros de Opel en las pruebas de validación del futuro Insignia.

#### 18.- CUATRO RUEDAS FORD KA+

El utilitario de Ford crece de tamaño, cuenta con carrocería de 5 puertas y ahora ofrece más posibilidades que nunca.

#### 20.- FORD KUGA

Ford renueva el Kuga, con nuevo motor diésel de 120 caballos y tecnologías de asistencia y comunicación a la última.

#### 22.- ABARTH 595

Un pequeño deportivo, que ya está a la venta, para vibrar dentro y fuera de los circuitos.

#### 23.- VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

Para celebrar los 40 años del primer GTI, Volkswagen lanza esta enérgica edición limitada con motor de 290 CV. La hemos probado en circuito.

#### 24.- RENAULT MÉGANE SPORT TOURER

La nueva generación del Mégane familiar prioriza aspectos como el diseño y la dinámica; y sin olvidar su versatilidad.

#### 26.- LEXUS GS 300H

La berlina híbrida japonesa conjuga distinción y eficiencia.

#### 28.- CITROËN SPACE TOURER BLUE HDI 180

El nuevo monovolumen de Citroën combina un aforo de ocho plazas con un motor diésel de 177 caballos y una dinámica casi de turismo.

#### 32.- PEUGEOT 508 BLUE HDI 180

El 508 más ambicioso tiene argumentos sólidos. Motor de 180

10



44



34



23



24

CV y cambio EAT6 son algunos de ellos.

#### 33.- RENAULT MÉGANE

La versión dCi de 110 CV con cambio automático de doble embrague EDC eleva el agrado, no el consumo.

#### 34.- CITROËN C3

La gama del nuevo Citroën C3 destaca por su diseño, su tecnología y su oferta de personalización.

#### 40.- SKODA KODIAQ

Skoda apuesta por el segmento de los SUV con el Kodiaq, un modelo que está a la última en tecnologías de seguridad y conectividad, cuenta con motores eficientes, y despunta en el capítulo funcional.

#### 40.- GAMA DS, ATENCIÓN

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

## Busca tu marca

ABARTH	22
AUDI	50, 56
CITROËN	28, 34
DS	46
FORD	18, 20
LEXUS	26
OPEL	14
PEUGEOT	32
RENAULT	24, 33
SKODA	10, 40
VOLKSWAGEN	23, 56



40



54

#### POR EL DETALLE

Distinción, culto al detalle, acabados de calidad excepcional y materiales inusuales en el mundo del automóvil configuran la singularidad de la gama de DS, la marca premium francesa.

#### 48.- LA SEMANA

#### 50.- +INTERESANTE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA DE AUDI

Hemos conducido –o hemos sido conducidos– por un Audi A7 Sportback entre el tráfico real de la autopista A9 que une Berlín con Munich.

#### 52.- A LA ÚLTIMA

#### 54.- DE CARRERAS SPAIN CLASSIC RAID

Atravesar España de Barcelona a Sevilla por caminos está al alcance de cualquiera gracias al Spain

Classic Raid. Hemos participado en la segunda edición.

#### 56.- AUDI Y VOLKSWAGEN SE RETIRAN DE LA COMPETICIÓN

Las dos marcas del grupo alemán se retiran de las competiciones que han dominado en los últimos años: el Mundial de Resistencia por parte de Audi y el de Rallys por parte de Volkswagen. Un adiós desde lo más alto.

#### 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

# NUEVO SUV PEUGEOT 3008

NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS



NUEVO PEUGEOT i-COCKPIT® / PEUGEOT DIGITAL HEAD UP DISPLAY / NAVEGACIÓN EN 3D CONECTADA

Descubre lo lejos que ha llegado Peugeot con su nuevo SUV en [Peugeot.es](http://Peugeot.es)

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

PEUGEOT FINANCIAL SERVICES

Gama Nuevo Peugeot 3008: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,5 hasta 7,6. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 92 hasta 174.

NUEVO SUV PEUGEOT 3008



## La leyenda del VW Golf GTI cumple 40 años

Pocos coches han conseguido mantener intacta su capacidad de atracción durante 40 años. Convertirse en un modelo mítico para varias generaciones de conductores en más de un continente. Y ninguno lo ha hecho dando nombre a toda una categoría de modelos: los GTI. Eso es lo que ha conseguido Volkswagen con el Golf GTI. Y para celebrar este aniversario con sus fans españoles, la marca alemana organizó una concentración en el Circuito del Jarama a la que acudieron más de 6.500 personas y más de 1.500 coches de las 7 generaciones de este modelo. Una historia de la que aún se van a seguir escribiendo muchos capítulos y a la que se seguirán añadiendo nuevas celebraciones y cumpleaños. La leyenda del Golf GTI sigue creciendo.

Foto: Álvaro Gª Martins



**VOLKSWAGEN ATLAS**

En la primavera de 2017 llegará al mercado americano el VW Atlas, un SUV de 7 plazas que se presentará oficialmente en el Salón de los Ángeles. El Atlas parte de la plataforma MQB y mide 5,03 metros. No parece probable que llegue a Europa.



**VOLVO S90 EXCELLENCE**

Volvo acaba de dar a conocer sus nuevos S90 y S90 Excellence, fabricados a partir de este mismo mes en la factoría que la marca sueca tiene en China. Se trata de dos versiones mejoradas y adaptadas a ese mercado tan especial.



**CHEVROLET COLORADO ZH2 CONCEPT**

El ZH2 está en pruebas antes de pasar a formar parte del ejército de Estados Unidos el próximo año. Su característica más importante es que se mueve gracias a una pila de hidrógeno que genera electricidad, por lo que gasta poco, es muy silencioso y, además, produce agua.



**MERCEDES-BENZ CLASE X CONCEPT**

Mercedes amplía su gama con la llegada a finales de 2017 de un pick-up fabricado en España. De momento ha presentado dos concept denominados Clase X, y se convierte en el primer fabricante premium con un pick-up en su oferta.



Andrés Mas | amas@motor16.com

**Cambios en el Skoda Octavia**

Muy **tecnológico** y mucho más refinado

A nivel estético, Skoda ha buscado en su nuevo Octavia mayor carácter y un frontal más poderoso. Sin embargo, mantiene esa pureza de líneas que transmite orden y cierto clasicismo. La berlina checa se renueva tanto en su versión berlina de cinco puertas como en la variante Combi. Los faros se han dividido, el logo gana protagonismo y el coche puede incorporar ahora tecnología Full LED. Pero no es el único guiño a los modelos altos de gama,

pues el renovado Skoda ahora podrá llevar opcionalmente portón trasero eléctrico y muchas novedades en seguridad e infoentretenimiento. Es el caso de nuevos sistemas como el asistente de remolque, o la ampliación de ayudas gracias al radar trasero como la detección de Ángulo Muerto o la Alerta de Tráfico Trasero. Sin olvidarnos de la protección predictiva de peatones. El nuevo Octavia hereda mucha tecnología de conectividad del



► El salpicadero puede llevar pantalla de hasta 9,2 pulgadas. Y el coche se puede conectar a internet de una forma más rápida. El maletero ofrece 590 litros en la berlina y 610 en el Combi.



**PARA PENSAR**

253,995

km/h es el récord de velocidad logrado por un Hyundai Ioniq Híbrido.

Se trata del nuevo récord de velocidad sobre tierra para vehículos híbridos conseguido por un prototipo de Ioniq, en el que la firma coreana ha aplicado óxido nítrico y una aerodinámica específica.

**EL PUNTAZO**

El Chevrolet Chevelle Slammer Concept recupera el estilo de los icónicos 'hot-rot', pero con una mecánica moderna: un motor que rinde 535 caballos heredado del Corvette y del Camaro.



**Crossland-X, nombre del SUV zaragozano**

**Opel: siete lanzamientos para 2017**

Los buenos resultados de Opel en 2016 –incremento de ventas de un 5,2 por ciento en los 9 primeros meses– anticipan un año 2017 pleno de actividad, con siete lanzamientos previstos. Son los siguientes, con sus fechas aproximadas de comercialización:

- Insignia Grand Sport.** Berlina de cinco puertas. A la venta en **mayo.**
- Insignia Sports Tourer.** Carrocería familiar. A la venta en **julio.**



- Insignia Country Tourer.** Carrocería familiar con vocación todo-camino. A la venta en **octubre.**
- SUV del Segmento B.** Se llamará

Crossland-X y se fabricará en Zaragoza sobre plataforma de origen PSA. A la venta en **junio-julio.**

-**SUV del Segmento C.** Se fabricará en Sochaux, Francia, sobre plataforma de origen PSA. Su nombre se dará a conocer el día 17 de este mes. A la venta en **noviembre.**

-**Ampera-e.** Vehículo eléctrico con 500 kilómetros de autonomía y 204 CV de potencia. Su comercialización se anunciará en **primavera.**

-**Vivaro.** Nueva versión del vehículo comercial. A la venta en **diciembre.**



**Mini renueva el Countryman Ahora con versión híbrida enchufable**

Nuevos paragolpes, nuevos grupos ópticos con faros Full LED, más calidad interior, reparto más ergonómico de los mandos y de la información en el salpicadero... El Mini Countryman se ha renovado por completo, pasando a utilizar la plataforma de su 'primo', el

BMW X1 de tracción delantera. Esto le lleva a crecer 20 centímetros de longitud y 7,5 de distancia entre ejes. A nivel técnico mejora la gama mecánica, que incluye una versión híbrida enchufable de 224 CV cuya tecnología hereda del BMW 225 xe Active Tourer.

**Audi A5 Cabrio y S5 Cabrio Más ligeros y eficientes**

El nuevo Audi A5 Cabrio pesa hasta 40 kilos menos que el anterior y, sin embargo, su rigidez torsional aumenta un 40 por ciento, lo que debe incidir de forma clara en el comportamiento y en la agilidad del coche. Los ingenieros de la firma de los cuatro aros han conseguido ganar centímetros en el interior gracias a que su longitud total ha crecido 47 milímetros. La nueva ca-

pota acústica, totalmente automática, se abre y se cierra en marcha siempre que no se superen los 50 km/h. Además, la nueva función de apertura de una sola pulsación permite que con un solo accionamiento del tirador se proceda a la apertura, pudiendo retirar la mano mientras se realiza una operación que dura 15 segundos al abrir

y 18 al cerrar. Los motores del A5 Cabrio ofrecen hasta un 17 por ciento más de potencia con un consumo un 22 por ciento menor. Y habrá un S5 Cabrio con 354 caballos, 21 más que el anterior. Además, los cinturones de seguridad llevarán micrófonos para el sistema de órdenes por voz.



► El nuevo A5 Cabrio pesa hasta 40 kilos menos que el anterior.



# Gama Renault TALISMAN

Siente el control



Desde  
**220€/mes\***

Entrada: 3.554,31€. 49 meses. TAE: 8,69%. Última cuota: 11.245,49€.

**4** Años Mantenimiento, Garantía y Seguro de Neumáticos de regalo.\*

**Gama Renault Talisman: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 6,0. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 135.** \*Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Renault Talisman Life Energy dCi 81kW (110CV) ECO2. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promociones ofrecidas por RECSA. Aplicable a particulares y autónomos siempre que financien a través de Preference con RCI Banque S.A. Sucursal en España. Ejemplo de financiación para Renault Talisman Life Energy dCi 81kW (110CV) ECO2. PVPR con promociones Península y Baleares: 20.940€. Precio total a plazos: 25.794,44€. Entrada 3.554,31€. Importe Total Adeudado: 22.240,13€. Importe a financiar: 17.385,69€. 48 cuotas de 220€ y última cuota 11.245,49€. TIN 7,50%. Comisión de Apertura: 434,64€ (2,5%). TAE 8,69%. Pack 4 Relax de regalo incluye: Mantenimientos preconizados por el fabricante durante 4 años

u 80.000 km (la condición que suceda antes); 4 años de garantía, los 2 primeros sin límite de kilometraje, el 3º y 4º año la garantía concluirá si se superan los 150.000 km; Seguro de neumáticos 4 años, 30.000 km (lo que antes suceda) con un límite de 1 siniestro al año. Seguros y servicios regalados por RECSA. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Oferta válida para pedidos realizados del 01/11/2016 al 30/11/2016. Incompatible con otras acciones financieras. Modelos visualizados: Renault Talisman Zen Energy dCi 96kW (130CV) ECO2 PVPR 29.450€ con promociones, y con las opciones Pack Style, pintura metalizada Gris Casiopea y con accesorio de 4 llantas Alizarine que no incluye coste del montaje. Y Renault Talisman Sport Tourer Zen Energy dCi 96kW (130CV) ECO2 PVPR 30.850€ con promociones, y con las opciones Pack Style, pintura metalizada Azul Cosmos y con accesorio de 4 llantas de aleación 19" Alizarine que no incluye coste del montaje.



EL PRÓXIMO INSIGNIA DE 2017 ES BASTANTE MÁS GRANDE Y ESPACIOSO QUE EL MODELO ACTUAL, PERO RESULTA HASTA 170 KILOS MÁS LIGERO

# Todo nuevo bajo el camuflaje



Hemos acompañado a los ingenieros de Opel en las pruebas de validación del futuro Insignia, un modelo completamente nuevo que estrena innovaciones de alto nivel y anticipa sensaciones de primera categoría.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Finales de octubre en Hornbach, Alemania, cerca de la frontera con Francia. Se hace de noche y cuatro irreconocibles Opel Insignia serpentean con agilidad por una de las carreteras más bellas de ambos países. Pero algo llama la atención más que su pesado camuflaje: la potencia de sus faros y el nulo deslumbramiento que causan a los otros vehículos. El avanzado sistema de iluminación del futuro Insignia es uno más de sus alardes para hacerse con un puesto entre los modelos más vendidos de su categoría.

Hace sólo un par de semanas que los miembros del Consejo de Administración de la marca alemana han dado su visto bueno a la segunda generación del Insignia. Son prototipos fabricados en

La frontera entre Francia y Alemania ha sido testigo de nuestro primer contacto con el futuro Insignia, aún en fase de validación.



el mes de julio, ahora a disposición de un grupo de periodistas para un primer contacto, antes de su presentación en el Salón de Ginebra del próximo mes de marzo.

El nuevo Insignia tiene otro tacto bien diferente al actual: más refinado gracias a su reducción de peso; con más aplomo gracias a mayor distancia entre ejes y ancho de vías. Inaugura una arquitectura

completamente nueva, denominada E2 o Epsilon 2, que promete ser una de las de mayor difusión de General Motors a nivel global. Y, como saben nuestros lectores, cada vez que una nueva arquitectura entra en escena, viene cargada de todos los avances desarrollados no sólo por el propio fabricante sino también por la industria auxiliar: motores, transmisiones, suspensiones, equipos de infoentretenimiento, luces...

De entrada, el monocasco de la carrocería es 59 kilos más ligero que el del modelo actual, gracias al uso generalizado de aceros de alto índice de elasticidad. Ésta y otras mejoras reducen el peso del Insignia 2.0 T 250 CV 4x4 de gasolina en 140 kilos, que suben a 170 en el Insignia 1.5 T 165 CV de gasolina, frente al actual 1.6 T 170 CV. El chasis también es nuevo, y la conduc-



Más ancho, más bajo y con mayores vías y distancia entre ejes, pero con menos voladizos: las nuevas proporciones dejarán a la vista un Insignia mucho más deportivo cuando desaparezca el camuflaje.



▼ Solamente la carrocería del futuro Insignia es 59 kilogramos más ligera que la del modelo actual, gracias al uso de aceros de última generación.



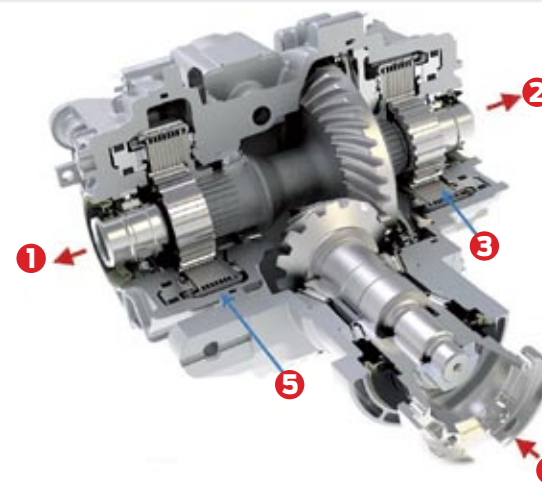
ACEROS PRENSADOS ENDURECIDOS

fica de Opel. La guinda la pone un nuevo cambio Aisin de 8 velocidades con convertidor de par y espectacular funcionamiento, tanto en automático como en secuencial. Será el buque... insignia de una gama inicial con motores de 140 a 250 CV en gasolina, y de 110 a 170 CV en diésel. Y todos de cuatro cilindros.

Además de la versión de 250 CV, también hemos podido probar la de 165 CV. Según nos comenta Matthias Alt, inge-

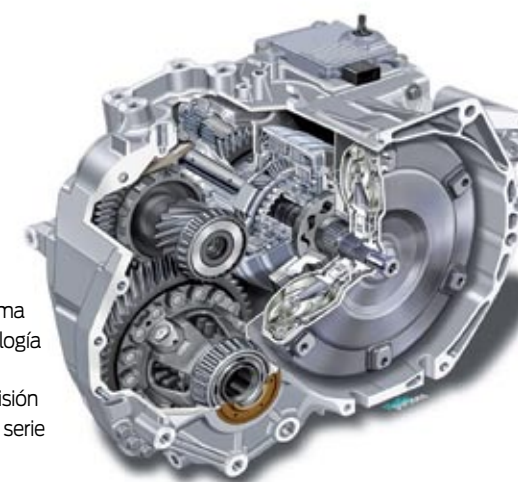


◀ El ingeniero Matthias Alt explica a los periodistas Jaime Hernández y Alberto Mallo los principales detalles del nuevo motor 1.5 T respecto al actual 1.4 T: más carrera de los pistones y otro turbocompresor.



- ◀1.- Salida de par hacia el lado derecho del eje trasero.
- 2.- Salida de par hacia el lado izquierdo del eje trasero.
- 3.- Embrague de control del lado izquierdo del eje.
- 4.- Entrada de par desde el árbol de transmisión.
- 5.- Embrague de control del lado derecho del eje.

◀▶ A la izquierda, el nuevo sistema de tracción total AWD con tecnología de doble embrague Twin Clutch Concept. A la derecha, la transmisión automática de 8 velocidades, de serie en los Insignia 2.0 Turbo y AWD



ción se transforma, con una dirección más directa y, sobre todo, precisa en ambos.

La versión de 250 CV dispone, además, de un tren trasero de cinco brazos –cuatro en las otras–, amortiguación adaptativa y un nuevo sistema de tracción 4x4 de control electrohidráulico, que hacen de

ella una máquina de altas prestaciones, muy eficaz sobre cualquier superficie. El reparto de par entre las ruedas traseras es variable de una a otra, por medio de un embrague para cada una de ellas. Es el mismo sistema GKN que lleva el Ford Focus RS, con una puesta a punto especí-

niero jefe de sistemas de propulsión a nivel global, se trata de un nuevo miembro de la familia SGE (Small Gasoline Engine), que comparte el 90 por ciento de sus componentes con el 1.4 T. Es un motor de funcionamiento muy agradable y buena respuesta –25,5 mkg de par máximo–, del



# NO HABRÁ INSIGNIA DE 4 PUERTAS



Del próximo Insignia sólo se ofrecerán carrocerías de cinco puertas: berlina, denominada Grand Sport, y familiar, que se llamará Sports Tourer.



▲ Nuestra primera prueba incluyó un recorrido nocturno por carreteras serpenteantes que puso de manifiesto la eficacia del nuevo sistema de iluminación: mucha potencia, nulo deslumbramiento.

que el ingeniero alemán destaca su buen equilibrio entre potencia y consumo. Va acoplado a una nueva caja de cambios manual de seis velocidades –que ahorra un 3 por ciento en consumo de combustible– y es 16 kilos más ligero que el 1.6 T 170 CV al que sustituye.

El nuevo Insignia dice adiós a la carrocería de cuatro puertas. Solamente habrá de cinco, pero en dos variantes: berlina Grand Sport y familiar Sports Tourer. Los prototipos de validación que probamos son todos Grand Sport. Su diseño es completamente nuevo, con unas proporciones radicalmente más deportivas: menos altura y menos voladizos; mayor anchura y distancia entre ejes; más anchura de vías... La longitud total pasa de 4.842 a 4.897 milímetros, y la distancia entre ejes, de 2.737 a 2.829 milímetros. Hay, pues, un maletero inmenso –con rueda de repuesto grande– y mucha más amplitud

interior, que se aprecia sobre todo en las plazas posteriores: 32 milímetros más en anchura y 25 más en espacio para las rodillas, según datos de Opel; sin embargo, la altura parece justa, no en vano el coche es ahora 29 milímetros más bajo.

La posición de conducción también es más deportiva, 30 milímetros más baja, pero aun así la visibilidad posterior es mucho mejor gracias a una luneta bastante más grande. El salpicadero se ha simplificado, con menos teclas y mandos más precisos, como la regulación del climatizador. La pantalla central –7 u 8 pulgadas, según versión– se integra en una consola menos intrusiva, con más sensación de espacio, y el cuadro de mandos es mixto, analógico-digital: todo un conjunto de carácter mucho más moderno que el actual Insignia, al que pronto jubilará con unas prestaciones que prometen ser del más alto nivel.

## FAROS INTELLILUX En carretera, siempre con largas

El equipo de iluminación del Insignia se pone al nivel de los mejores del mercado. Con 16 LEDs –8 en el Astra– por faro, permite circular por carretera con luces largas sin deslumbrar al resto de los usuarios, enmascarando la silueta de sus vehículos gracias a la cámara Opel Eye, la misma que lee las señales de limitación de velocidad. El resultado es todavía mejor que en el Astra, con una precisión muy superior. Asimismo dispone de luces direccionales para ampliar el haz de luz en los giros a velocidades de hasta 70 km/h.

### Escenario de deslumbramiento 1 Ningún vehículo por delante



### Escenario de deslumbramiento 2 Vehículo 100 metros por delante en el mismo sentido



### Escenario de deslumbramiento 3 Tres vehículos por delante: a 100 metros en nuestro sentido, y a 50 y 170 metros en sentido contrario



▲ ¿Qué ocurre, por ejemplo, cuando un vehículo circula 100 metros por delante del nuestro en el mismo carril? 5 LEDs se apagan selectivamente para no deslumbrarle, mientras los otros 11 LEDs siguen activos. ¿Y si en esa situación aparecen dos vehículos en sentido contrario separados entre sí por 120 metros? Entonces, la iluminación se recalcularía al instante.



▲ 1.- LED Cornering Light para alumbrado de curva. 2.- Firma luminosa: LED de luz diurna, luz de posición y luz de indicación de giro. 3.- Módulo de luces de cruce y luces de carretera. 4.- Módulo Matrix: dos segmentos de 8 LEDs cada uno por faro.



  
Drive@earth

ASX  
desde **15.490€**

**A lo que realmente le hemos dado la vuelta es al precio.** Porque el SUV más deportivo de Mitsubishi se merece este giro. Sólo tendrás que escoger una de las versiones altamente equipadas del ASX, con tracción delantera o 4x4, cambio manual o automático, y motores gasolina o diésel de hasta 150 CV, de bajo consumo y reducidas emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, llévatelo ahora sin coste adicional con el Compromiso Mitsubishi, que incluye 5 años de garantía y 5 de asistencia.

CO<sub>2</sub>: 119 - 152 g/km · Consumo: 4,6 - 5,9 l/100km

Modelo fotografiado ASX 160 DI-D Kaiteki. Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 2016. Precio del ASX 160 MPI Challenge, válido para Península y Baleares (incluye promoción, garantía de 5 años o 100.000 km, IVA, IM y transporte). Esta oferta va dirigida a clientes particulares que financian a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.500€, a un plazo mínimo de 48 meses con una permanencia mínima de 36 meses, incompatible con otras ofertas financieras. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Asistencia 24h en Europa. Mitsubishi recomienda lubricantes **REPSOL**.

Garantía  
**5**  
Años



UN ÚNICO MOTOR DE GASOLINA, PERO CON DOS VALORES DE POTENCIA –70 Y 85 CABALLOS– Y DOS NIVELES DE ACABADO

# Conquista la ciudad

Para sustituir a un utilitario clásico como el Ka, en Ford han optado por hacerlo crecer de tamaño. Mucho más útil que nunca, el nuevo Ka+, con motores contrastados y un precio interesante, seguirá siendo un ciudadano ejemplar.



◀▶ La amplitud interior es una de sus grandes virtudes, pero el asiento del copiloto está demasiado desplazado hacia el centro. Cuenta incluso con el tercer reposacabezas posterior, algo no muy habitual en este segmento.



◀ El maletero es algo escaso respecto al de sus rivales. En seguridad está bien dotado, con 8 airbags de serie.

se ofrece con dos niveles de potencia –70 y 85 caballos–, y una tecnología de doble árbol de levas que mejora el rendimiento y la eficiencia. A un consumo ajustado ayudan los neumáticos de baja resistencia y mejoras en detalles aerodinámicos como un spoiler inferior delantero. Con ello se consigue un consumo de solo 5 litros cada 100 kilómetros y unas emisiones de 114 g/km de CO<sub>2</sub>.

También se ha trabajado mucho el comportamien-

to dinámico. Para ello se ha trabajado en el chasis, adaptado a los gustos de los conductores europeos –el coche se fabrica en India– y para el entorno donde se va a usar. Por ejemplo, se ha calibrado la dirección asistida electrónica, con una asistencia variable en función de la velocidad –más suave a menos velocidad– y un menor radio de giro, lo que se muestra ideal en ciudad.

Y en ese ámbito urbano lo hemos probado durante su



presentación por las calles de Madrid. Conducimos la versión de 85 caballos y su funcionamiento es suave y equilibrado. El coche es ligero –pesa poco más de 1.000 kilos– y vivo de reacciones. Permite maniobras con rapidez gracias a su dirección y a una palanca de cambios –de cinco marchas en las dos variantes de potencia– de tacto correcto. Es cómodo y las suspensiones tiran a blandas, de modo que en el tráfico urbano –'guardias tumbados' incluidos– se muestra muy agradable.

Pese a su carácter de vehículo económico, no baja la guardia en seguridad o equipamiento. Por ejemplo, en seguridad cuenta con ocho airbags y un sistema de control de presión de neumáticos, así como ABS, ESP, anclajes

Isofix o cinco reposacabezas. Y en cuanto al equipamiento, desde el más básico ofrece ordenador de viaje con limitador de velocidad, volante ajustable...

Y el acabado Ultimate, el más alto y asociado a la versión de 85 CV, ofrece de serie aire acondicionado, sistema de comunicación Ford SYNC que permite activar mediante la voz diversas funciones del smartphone, el sistema Ford MyKey con el que se puede establecer una velocidad máxima y un volumen máximo del equipo de audio...

El nuevo Ford Ka+ ya está a la venta con una promoción de lanzamiento por parte de la marca que rebaja 1.800 euros el precio de tarifa. Así, la factura final oscila entre los 8.895 euros del Essential 70 CV y los 9.300 euros de la variante de 85 CV con acabado Ultimate.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En Ford han decidido dar un giro a la historia del Ka, ampliando su radio de acción. Deja de ser un utilitario del segmento A, donde reinan modelos como el Fiat 500, el Kia Picanto o el Hyundai i10, y aparece en el B, donde Ford ya tiene ubicado el Fiesta. Pero lo hace para competir en la parte más baja de este grupo de coches, entre los modelos más económicos. De esta manera, la estrategia de la marca del óvalo se desdobra para intentar ofrecer una alternativa –de más o menos precio– a todos los que busquen un utilitario. A los que van más a la economía, con el Ka+; y a los

que buscan un punto más de distinción, con el Fiesta.

El Ka+ gana en dimensiones, en versatilidad y en aspecto, con una imagen que recuerda, sobre todo en la parte frontal, a los últimos productos de Ford. Y como

crece de tamaño hasta rozar los 3,92 metros de longitud, y cuenta con cinco puertas, el interior es sorprendentemente amplio y de fácil acceso. El salpicadero y el cuadro de instrumentos tienen un diseño elaborado y moderno. Y el

espacio es de los mejores del segmento, con una gran cota de altura al techo y mucho hueco para las rodillas de los pasajeros traseros. Y solo falta mayor anchura atrás, aunque en eso también ha ganado respecto al anterior. E incluso cuenta con tercer reposacabezas posterior, aunque su maletero, con 270 litros de capacidad, queda un poco por debajo de lo que ofrecen sus rivales. Eso sí, dispone de 21 huecos para colocar objetos repartidos por el habitáculo.

La parte mecánica del Ka+ está marcada por lo contrastado y robusto de sus soluciones. Cuenta con un único bloque motor, de la familia Duratec y 1,2 litros de cilindrada, que

PRECIO DESDE **9.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **114 G/KM**

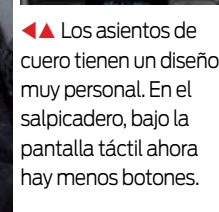
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>+</p> <p>Habitabilidad. Precio. Motores contrastados. Ligereza y comportamiento dinámico.</p>	<p>-</p> <p>Maletero justo. Detalles de acabado. Sin opción diésel. Asiento copiloto desplazado al centro.</p>
--	--

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 DURATEC 70	1.2 DURATEC 85
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.196	1.196
Potencia máxima (CV/rpm)	70 / 6.000	85 / 6.300
Par máximo (mkg/rpm)	10,7 / 4.000	11,4 / 4.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	195/55 R15	195/55 R15
Peso (kg)	1.009	1.009
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.929/1.695/1.524	3.929/1.695/1.524
Volumen maletero (l)	270	270
Capacidad depósito (l)	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	15,3	13,3
Velocidad máx. (km/h)	159	169
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,0
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	114	114
Precios desde... (euros)	<b>9.900</b>	<b>11.100</b>



AMPLIO Y BIEN ACABADO LA VERSIÓN VIGNALE DESTACA POR SU INTERIOR LUJOSO. SE OFRECERÁ CON LOS MOTORES MÁS POTENTES DE LA GAMA EN DIÉSEL Y GASOLINA



◀ Los asientos de cuero tienen un diseño muy personal. En el salpicadero, bajo la pantalla táctil ahora hay menos botones.

# Con nuevas armas

Ford renueva el Kuga, ahora con más contenido tecnológico y un nuevo motor diésel de 120 caballos. Con potencias hasta 182 caballos, tracción delantera y total, dos tipos de cambio y nuevos sistemas de ayuda, el SUV del óvalo se rearma para seguir siendo clave en la estrategia de la marca.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Kuga es uno de los grandes éxitos de Ford en los últimos años, y una de las bases del futuro crecimiento de la marca. Si en 2014 fueron 85.000 unidades las vendidas en el viejo continente, en 2015 la cifra sobrepasó las 101.000 unidades y en este 2016, en el que Ford pretende vender 200.000 SUV en Europa, este modelo es pieza clave. Tal vez por eso, para la presentación a la prensa han decidido 'conquistar Europa' de sur a norte. Para ello han organizado una ruta con una caravana de Kuga que en 15 etapas va a unir Atenas con Cabo Norte bajo el nombre de #KUGAdventure para recorrer algunas de las

carreteras y los parajes más espectaculares del continente. La etapa que nosotros hemos cubierto discurre entre Varsovia, la capital de Polonia, y Vilna, la capital de Lituania.

Con toda la gama a nuestra disposición—salvo la gran novedad mecánica, el 1.5

TDCI de 120 caballos—, optamos por el Kuga Vignale, la versión más exclusiva y lujosa del todocamino que se fabrica en Almussafes para la primera etapa. Y con él, empleando la versión 1.5 EcoBoost de gasolina—182 CV, cambio automático de seis velocidades con convertidor

de par y tracción total—, nos echamos a la carretera, a recorrer los casi 400 kilómetros que separan esas dos capitales del norte de Europa.

No hay grandes cambios en el diseño, simples retoques estéticos. Pero, por ejemplo, el Vignale se distingue porque ofrece los bajos y los paragolpes en el color de la carrocería, además de la parrilla en acabado de nido de abeja. El resto de versiones cuenta con una parrilla con láminas horizontales en acabado cromado o negro.

En el interior del Kuga, tanto en el Vignale como en las otras versiones, aparece una rediseñada consola central, con una gran pantalla bajo la cual se ubican los mandos del sistema de

sonido, con bastantes menos botones que en el actual Kuga, lo que facilita el manejo. Los acabados son de calidad tanto en ajustes como en materiales; y en el caso del Vignale el salpicadero está forrado de cuero, cosido y rematado a mano, lo mismo que los paneles interiores de las puertas o los asientos, con un trenzado y un doble tono en la piel muy llamativos. En la consola central ha desaparecido el freno de

mano clásico, pues ahora es eléctrico.

Nuevas tecnologías, como la evolución del sistema de comunicaciones y entretenimiento Sync 3 que ofrece más alternativas para conectar teléfonos bajo los programas Apple CarPlay o Android Auto. Y también se han revisado sistemas de asistencia y ayuda a la conducción, como el de aparcamiento en batería, la ayuda de alerta de tráfico tanto delantero como

trasero o el sistema de frenada en ciudad, cuyo rango de actuación para que el coche frene totalmente en carretera se eleva desde los 30 a los 50 km/h.

En carretera, durante nuestro recorrido de más de 400 kilómetros por carreteras llanas, con grandes rectas y un denso tráfico—en el que destacaba la enorme cantidad de camiones—, con la versión de gasolina más enérgica descubrimos un

motor agradable, un poco ruidoso y que empuja con decisión, aunque posiblemente no con el brío que se espera de un propulsor de 182 caballos. La baja cilindrada y la alta potencia le hacen trabajar, en general, a un alto régimen; y eso se nota en el consumo.

La caja automática de 6 marchas no es de lo mejor, pues tiene demasiado resbalamiento, que provoca vacíos y una respuesta lenta al acelerar. La dirección es precisa, con el grado de dureza justo, y las suspensiones filtran bien.

En la segunda jornada, camino de Vilna, pudimos probar el 2.0 TDCI de 180 CV con cambio manual. Y aunque las carreteras de grandes rectas no daban pie a casi nada, este motor nos ha gustado por su suavidad, su escasa sonoridad y su empuje. El cambio es excelente, tanto por precisión como por recorrido de la palanca.

En definitiva, el Kuga se refuerza para seguir siendo el gran pilar dentro de la estrategia SUV de Ford.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST 120	1.5 ECOBOOST 150	1.5 ECOBOOST 182	1.5 TDCI 120	2.0 TDCI 150	2.0 TDCI 180
Disposición	Del. transversal.	Del. transversal.	Del. transversal.	Del. transversal.	Del. transversal.	Del. transversal.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.498	1.499	1.997	1.997
Potencia máx. (CV/rpm)	120 / 5.500	150 / 6.000	182 / 6.000	120 / 3.600	150 / 3.500	180 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	24,4 / 1.600-3.000	24,4 / 1.600-4.000	24,4 / 1.600-5.000	27,5 / 1.500-2.000	37,7 / 2.000-2.500	40,8 / 2.000-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Total	Delantera	Delantera / Total	Total
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.	Automática 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	235/50 R18	235/50 R18	235/50 R18	235/50 R18	235/50 R18	235/50 R18
Peso (kg)	1.579	1.579	1.686	1.591 (Aut: 1.605)	1.614 (4x4 Aut: 1.716)	1.702 (Aut: 1.716)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.531 / 1.838 / 1.703	4.531 / 1.838 / 1.703	4.531 / 1.838 / 1.703	4.531 / 1.838 / 1.703	4.531 / 1.838 / 1.703	4.531 / 1.838 / 1.703
Volumen maletero (l)	456 / 1.603	456 / 1.603	456 / 1.603	456 / 1.603	456 / 1.603	456 / 1.603
Capacidad depósito (l)	60	60	60	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	12,5	9,7	10,1	12,7 (Aut: 12,4)	10,1 (4x4 Aut: 10,9)	9,2 (Aut: 10,0)
Velocidad máx. (km/h)	180	195	200	173 (Aut: 171)	194 (4x4 Aut: 190)	202 (Aut: 200)
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,3	7,5	4,4 (Aut: 4,8)	4,7 (4x4 Aut: 5,2)	5,2
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	145	145	173	115 (Aut: 124)	122 (4x4 Aut: 134)	135
Precios desde... (euros)	24.200	25.200	32.450	25.450	27.450	32.950

PRECIO DESDE **24.200 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **115 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p><b>+</b> Comportamiento. Equipamiento. Consumo diésel. Espacio interior. Tecnología asistentes.</p>	<p><b>-</b> Cambio aut. 6 marchas lento. Banqueta trasera estrecha. Consumo Eco-Boost 182 sensible al uso.</p>
--	--



**PRECIO 19.600 €**

**EMISIONES OFICIALES: DE 134 A 139 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

- Comportamiento. Con descuento, desde 16.130 euros. Diversión al volante. Cuatro plazas. Versiones 595C.

**DEBE MEJORAR**

- Postura de conducción. Sin Start/Stop. Autonomía justa. Autoblocante sólo en la versión Competizione.

## Diminuto deportivo

Se pone a la venta este juguete para adultos. Hablamos del Abarth 595, un pequeño deportivo para vibrar dentro y fuera de los circuitos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La llegada del Abarth 124 Spider parecía haber relegado a un segundo plano a este deportivo de bolsillo, un modelo que ha sido actualizado por completo y lanzado al mercado coincidiendo con la aparición del exclusivo descapotable biplaza.

Aprovechando la celebración en el circuito navarro de Los Arcos del Abarth Day, un evento que atrajo esta vez a más de 1.200 aficionados de la firma del escorpión, tuvimos oportunidad de probar a fondo sobre este idílico trazado los nuevos Abarth 595, verdaderos juguetes para adultos, que son capaces de acelerarte el pulso.

Estéticamente heredan

detalles aerodinámicos de los radicales Abarth Biposto, y los combinan con los rasgos de los actualizados Fiat 500. En el habitáculo, más de lo mismo, con nueva instrumentación TFT y una pantalla central táctil. Sigue desentonando una postura de conducción que poco tiene en común con la deportividad que irradian estos Abarth 595, aunque vengan equipados con los baquet Sabelt, exclusivos para los Competizione.

Y es que ahora la gama 595 se compone de tres versiones: 595, 595 Turismo y 595 Competizione. Todos comparten el mismo corazón, aunque el motor de gasolina 1.4 T-Jet rinde, respectivamente, 145,

165 y 180 caballos –el primero, con turbo IHL, y el resto, con Garrett–. El 595 es la versión de ‘acceso’, pero parece más que suficiente. El 595 Turismo combina deportivi-

dad y exclusividad gracias a su tapizado en cuero, mientras que el 595 Competizione es ideal para los más ‘quemados’, pues añade los frenos Brembo, una suspensión Koni con sistema FSD y los escapes Record Monza; y ahora, opcionalmente, puede equipar un autoblocante mecánico, muy apropiado para domar a este juguete con 180 CV y sólo 1.120 kilos de peso.



Los frenos Brembo son de serie en los 595 Competizione, al igual que las suspensiones Koni.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	595	595 TURISMO	595 COMPETIZIONE
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.368	1.368
Potencia máxima (CV/rpm)	145 / 5.500	165 / 5.500	180 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	21,0 / 3.000	23,5 / 3.000	25,5 / 3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. o Pilotado, 5 v.	Man. o Pilotado, 5 v.	Man. o Pilotado, 5 v.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos perfor. / Discos	Discos perfor. / Discos
Neumáticos	195/45 R16	205/40 R17	205/40 R17
Peso (kg)	1.105	1.115	1.120
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.660 / 1.627 / 1.485	3.660 / 1.627 / 1.485	3.660 / 1.627 / 1.485
Volumen maletero (l)	185	185	185
Capacidad depósito (l)	35	35	35
De 0 a 100 km/h (s)	7,8 (Aut: 8,0)	7,3 (Aut: 7,0)	6,7 (Aut: 6,9)
Velocidad máxima (km/h)	210	218	225
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (Aut: 5,8)	6,0 (Aut: 5,8)	6,0 (Aut: 5,8)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	139 (Aut: 134)	139 (Aut: 134)	139 (Aut: 134)
Precios desde... (euros)	19.600	23.600	26.600



Los asientos Sabelt son exclusivos para los 595 Competizione, y opcionalmente pueden ser de carbono. Las pantallas TFT son nuevas.



**PRECIO 38.060 €**

**EMISIONES OFICIALES: DE 158 A 162 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

- Exclusividad: 290 unidades para España. Motor. Prestaciones. Comportamiento. Cuatro variantes.

**DEBE MEJORAR**

- Consumo sensible al tipo de uso. Sobreprecio mayor del DSG con carrocería 5 puertas. El Golf R, por ‘algo’ más.

## Es lo más en Golf GTI

Para celebrar los 40 años del primer GTI, Volkswagen lanza esta enérgica edición limitada con motor de 290 CV. Acabamos de probarla en circuito.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Como sucedió cuando se cumplieron los aniversarios 20, 25, 30 y 35 del primer Golf GTI, nacido en 1976, el 40 cumpleaños del modelo alemán se celebra con una edición especial, que recibe la denominación Clubsport y llega ahora a España –fue presentada hace un año en Frankfurt– en forma de serie limitada. Serán 290 unidades para nuestro país, el mismo número de coches que caballos puede llegar a rendir su 2.0 TSI. Toma como base el motor del Golf GTI Performance de 230 CV,



Son nuevos el paragolpes frontal, los estribos laterales, las llantas, el difusor y el alerón traseros... La franja negra, un homenaje al GTI de 1976.

pero la potencia anunciada es de 265 CV, valor que puede superarse durante 10 segundos –circulando en el programa Sport– al pisar a fondo el acelerador. Y del mismo modo que la mecánica llega a generar 38,8 mkg también crece hasta 35,7 mkg también crece hasta 38,8 mkg. Además, podemos disfrutar de esos 10 segundos

‘de gloria’ con frecuencia, pues en cuanto deceleremos volverá a estar disponible otro periodo con función ‘boost’.

Unas vueltas al circuito del Jarama con la versión DSG –hay cuatro variantes Clubsport, fruto de combinar los cambios manual y automático DSG con las carrocerías de 3 y 5 puertas– nos permitie-

ron comprobar que el Golf GTI de serie más enérgico de todos los tiempos corre que se las pela. Y el chasis, que sigue recurriendo a la tracción delantera, lo aguanta todo: estabilidad al límite y sencillez de manejo, buena frenada, dirección precisa... Va casi como un Golf R de 300 CV, aunque éste apareja una tracción total que con estos niveles de prestaciones muchos agradecerán, sobre todo con firme deslizante.

Fuera del circuito, al Golf GTI Clubsport podríamos criticarle su consumo, pues nunca gasta poco y el promedio oscila bastante según el tipo de uso y de conducción, pero no hay mucho más que cuestionar, pues funcionalidad y calidad brillan a gran nivel, y esta serie especial, además de ir personalizada, tiene más equipo de serie que el GTI normal: Park Pilot trasero, control de crucero activo ACC, alarma, faros bi-xenon...

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 265
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	290/5.350
Par máximo (mkg/rpm)	38,8/1.700
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man.6v. (Aut.6v.)
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.375 (DSG: 1.395)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.361/1.799/1.442
Volumen maletero (l)	380/1.270
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,0 (DSG: 5,9)
Velocidad máx. (km/h)	250 (DSG: 249)
Consumo mixto (l/100 km)	7,0 (DSG: 6,9)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	162 (DSG: 158)
Precios desde... (euros)	38.060



Respecto a un GTI normal cambia la tapicería, el pomo del cambio o el volante, y se ofrecen unos soberbios asientos baquet en opción.

# 4CONTROL ESTA VARIANTE FAMILIAR ES LA ÚNICA DE SU SEGMENTO QUE PRESUME DE DIRECCIÓN EN LAS CUATRO RUEDAS



Mucho han cambiado las cosas desde 1999, año en el que llegó la primera generación del Mégane familiar, denominada Break. Sigue presumiendo de maletero, pero ahora prioriza aspectos como el diseño y la dinámica, además de rodearse de una avanzada tecnología y de motores sumamente eficientes. Ya está a la venta el hermano más práctico de la gama.



◀ El maletero ofrece entre 521 y 1.504 litros de capacidad, y el piso se puede compartimentar. La gama cuenta con seis niveles de acabado, incluido el nuevo GT-Line, que se rodea de un ambiente más deportivo. En lo más alto están las versiones GT, asociadas al TCe 205 y al dCi de 165 caballos.



◀ La pantalla táctil de 8,7 pulgadas resulta muy intuitiva. Desde ella se accede a dispositivos como el sistema multimedia R-Link 2 o a la tecnología Multi-Sense.



## Ni rastro de 'Break'

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Nadie duda de que las carrocerías familiares entran mejor por los ojos cada día. Se ha cuidado el atractivo físico con formas más dinámicas en detrimento del espacio, con el fin de huir de las líneas cuadradas y rectilíneas de antaño. El nuevo Mégane Sport Tourer es buena prueba de ello.

Este modelo con pasaporte español –se fabrica en Palencia– crece en todos los sentidos con respecto al vehículo anterior. Ahora mide 4,63 metros de largo –59 milímetros más– y aumenta el ancho de las vías, además de rebajar la altura 58 milímetros, hasta apenas 1,45 metros. De esta manera, la silueta es mucho más deportiva y esbelta que antes.

Esto está muy bien, pero... ¿qué pasa con el espacio? Pues

nada que reprocharle en este sentido. En comparación con la berlina estira la distancia entre ejes algo más de cuatro centímetros, aspecto que le permite aumentar la habitabilidad en las plazas traseras. Y también incrementa la longitud del voladizo trasero casi 15 centímetros, con el fin de aumentar la capacidad del maletero hasta los 521 litros –137 más–, igualando el volumen de su predecesor.

Hay que señalar que ese volumen contempla los 50 litros que hay debajo del piso; por lo tanto, se reduce considerablemente si se opta por la rueda de repuesto. Más números: en caso de máxima necesidad podremos introducir hasta 1.504 litros y meter objetos de hasta 2,70 metros de longitud.

No hay cambios respecto a la berlina en cuanto a la tecnología se refiere, y por lo tanto podremos disfrutar de

elementos como un Head-up Display en color, un control de velocidad adaptativo, una frenada de emergencia, una alerta de cambio involuntario de carril y otra de distancia de seguridad, un asistente de ángulo muerto, luces de carretera inteligentes o un sistema de aparcamiento asistido.

También presume de la tecnología Multi-Sense. Heredada de modelos como el Talisman o el nuevo Espace, permite adaptar los parámetros del vehículo al gusto, actuando sobre la dirección, el acelerador, el cambio automático, el ambiente luminoso del interior o la función de masaje de los asientos. Para ello ofrece los programas Eco, Confort, Sport y Neutro, y uno más que es personalizable.

También actúa sobre otra de las joyas de la corona de la gama Mégane: la dirección a las cuatro ruedas 4Control. Es-

te sistema dota de dirección al eje trasero: en sentido contrario al de las ruedas delanteras hasta los 60 km/h y en el mismo a partir de esa velocidad –desde 80 km/h en modo Sport–. Así se mejora la maniobrabilidad en ciudad y la estabilidad en carretera.

La gama de motores contempla los conocidos TCe con 100, 130 y 205 CV en gasolina, y los turbodiesel dCi con



▲ Detrás es más habitable que la berlina, pues incrementa la distancia entre ejes. El respaldo trasero se inclina 27°, en lugar de los 25° de la generación anterior.



90, 110 y 130 CV. Debutan un dCi biturbo de 165 CV y un dCi 110 Hybrid Assist que llegará en la primavera de 2017.

Esta última es una versión diésel dotada de un generador eléctrico y de una batería que almacena la energía procedente de la frenada regenerativa. De esta manera el motor eléctrico asiste al térmico en las fases de aceleración, como en la Fórmula 1, competición desde la que Renault la ha importado. Por lo tanto no hay que confundir esta variante con un híbrido convencional.

PRECIO DESDE **19.650 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **95** HASTA **134** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Maletero. Motores eficientes. Sistema 4Control. Equilibrio entre confort y dinámica.

DEBE MEJORAR

Cambio EDC desde el acabado Zen. Dirección poco comunicativa. Plazas traseras estrechas.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCe 100	TCe 130	TCe 205	dCi 90	dCi 110	dCi 130	dCi 165
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.198	1.198	1.618	1.461	1.461	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	100 CV/4.500	130 CV/5.500	205 CV/6.000	90 CV/4.000	110 CV/4.000	130 CV/4.000	165 CV/4.000
Par máximo/rpm	17,9 mkg/1.500	20,9 mkg/2.000	28,6 mkg/2.400	22,4 mkg/1.750	26,5 mkg/1.750	32,7 mkg/1.750	38,8 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 7v.	Automát. de 7 vel.	Manual de 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Manual de 6 vel.	Automát. de 6 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15	205/55 R16	205/50 R17	195/65 R15	205/55 R16	205/55 R16	205/50 R17
Peso (kg)	1.291	1.293 (Aut: 1.324)	1.430	1.325	1.325 (Aut: 1.357)	1.394	1.516
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457	4.626/1.814/1.457
Volumen maletero (l)	521/1.504	521/1.504	521/1.504	521/1.504	521/1.504	521/1.504	521/1.504
Capacidad depósito (l)	47	47	50	47	47	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	12,6	11,0 (Aut: 11,7)	7,4	14,1	11,6 (Aut: 12,7)	10,6	8,9
Velocidad máx. (km/h)	179	197	230	174	187	198	214
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,3 (Aut: 5,4)	6,0	3,7	3,7	4,0	4,7
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	120	119 (Aut: 122)	134	95	95	103	124
Precios desde... (euros)	<b>19.650</b>	<b>21.250</b>	<b>29.950</b>	<b>21.150</b>	<b>23.450</b>	<b>26.250</b>	<b>32.350</b>



## Alarde tecnológico

Con un motor híbrido de gasolina con 223 caballos y un consumo medio de 4,4 l/100 km, el GS 300h demuestra su innovación tecnológica.

El GS 300h fue renovado por completo a principios de año, siendo desarrollado en el simulador de conducción más avanzado del mundo para después someterse a más de 1,6 millones de kilómetros en pruebas antes de iniciar su producción. Para empezar, se incrementó la rigidez del chasis, se instalaron nuevos amortiguadores y se diseñó una nueva suspensión multibrazo trasera. Después se creó un vanguardista diseño aerodinámico, que acerca el flujo de aire a la carrocería del vehículo con el fin de aumentar el rendimiento dinámico y la precisión de la dirección. Por su parte, las cubiertas lisas

en los bajos y las aletas junto a los pilotos traseros se han rediseñado para aumentar la estabilidad, a la vez que

reducen el ruido del viento, consiguiendo mejorar aún más el refinamiento, líder en su categoría.



▲ El GS 300h se puede solicitar en acabado F Sport, con asientos de cuero, volante deportivo, inserciones de aluminio o logos específicos.

El GS 300h mide casi 4,9 metros de longitud, por lo que su cuidado interior ofrece espacio notable para que cinco ocupantes viajen rodeados de lujo y confort. La berlina premium japonesa ofrece cinco niveles de acabado, pero desde el nivel ECO –el de acceso a la gama– el equipamiento ya incluye elementos clave como pueden ser los faros de LED, los asientos eléctricos con 10 regulaciones, la llave inteligente, el climatizador bizona, la cámara de visión posterior, el equipo de sonido con 12 altavoces o los tres modos de conducción: ECO, Normal o Sport S.

Pero las versiones más equipadas incorporan una dotación tan sofisticada como los faros LED de triple haz con sistema adaptativo, el climatizador de tres zonas, el control de crucero adaptativo, cinco modos de conducción, pantalla de 12,3 pulgadas, suspensión variable adaptativa y una generosa relación de ayudas a la conducción.

La mecánica híbrida del GS 300h combina un motor térmico de gasolina de 181 caballos con otro eléctrico de 143, y ambos proporcionan una potencia conjunta de 223 caballos. Pero lo mejor de todo es la magnífica relación entre prestaciones y consumos, pues la lujosa berlina japonesa acelera de 0 a 100 km/h en 9,0 segundos y se ha homologado un consumo medio ponderado de solo 4,4 l/100 km. El Lexus GS 300h está disponible entre los 45.900 euros del acabado ECO y los 69.500 euros del Luxury, el más suntuoso de la gama.

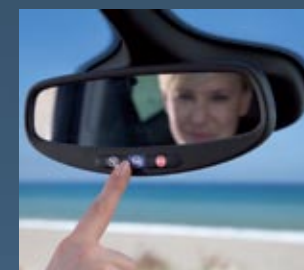


▲ En las versiones más equipadas, la pantalla central tiene 12,3 pulgadas. En varios niveles de acabado los asientos son ventilados y calefactados. Y en el acabado F Sport tienen ajuste eléctrico, con hasta 18 ajustes y memorias. La calidad mostrada por la berlina japonesa es impecable.

¿CÓMO QUIERES QUE SEA DE GRANDE TU VIDA?

## Hay vidas que solo caben en un gran coche

El Nuevo Zafira ha sido diseñado para adaptarse a tu familia. Un gran coche con un espacio amplio y flexible, hecho a la medida de todo tipo de escapadas, que además cuenta con la mayor innovación tecnológica en cuanto a seguridad y conectividad en carretera, el revolucionario sistema Opel OnStar.



**INGENIERÍA ALEMANA » para tu seguridad.**

Los avanzados sistemas de asistencia al conductor del Nuevo Zafira son los grandes aliados para cuidar de los tuyos en carretera. La Cámara Frontal de Seguridad Opel Eye vigila todo lo que ocurre por delante de tu coche y la Alerta de Colisión Frontal controla la distancia al vehículo precedente y te avisa si esa distancia se reduce.

**TU ASISTENTE PERSONAL » servicio y conectividad.**

Opel OnStar te da acceso a innovadores servicios proporcionando una incomparable sensación de seguridad. 24 horas al día, 365 días al año y prácticamente en toda Europa, podrás acceder a este servicio pulsando un botón. Además, OnStar convierte tu Opel en una potente Zona WiFi para conectar a internet hasta 7 dispositivos.

**ESPACIO » con todo lujo de detalles.**

El Sistema Modular de Asientos Flex7®Plus es la referencia en su clase y una garantía de flexibilidad que convierte el Zafira en lo que tú quieres que sea. Permite habilitar al instante de 2 a 7 plazas y puede configurarse de tantas formas que todos sus pasajeros se sentirán como en casa.

**LA DIVERSIÓN » a bordo.**

Con Apple CarPlay™ y Android Auto™, el Nuevo Zafira se conecta con los nuevos tiempos para acabar con el aburrimiento. Simplemente conectando vía USB el smartphone al Sistema Multimedia R 4.0 Intelli-Link, una serie de aplicaciones clave aparecen en la pantalla táctil de 7", tanto para dispositivos Apple como Android.



# Grande y que ande

Combinar un gran espacio y un aforo de ocho plazas con un motor diésel de 177 caballos y presumir de una dinámica prácticamente de turismo es un cóctel casi afrodisíaco. Los viajes en familia se hacen mucho más cortos en esta especie de 'lanzadera espacial'.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Hemos querido 'abrir' esta exhaustiva prueba con una imagen que vale más que mil palabras. Algunos dirán que no toca por el tipo de vehículo del que se trata, pero precisamente por eso lo hacemos, ya que el tacto general y la dinámica del Citroën SpaceTourer no hay que confundirlas con las de un vehículo industrial convencional.

Hasta ahora lo normal es desarrollar modelos comerciales y desde esa base ofrecer luego variantes para pasajeros. En el caso de nuestro protagonista, junto con el Peugeot Traveller y el Toyota Proace, sus almas gemelas, ha sido al contrario. Primero pensaron en un vehículo amplio, de corte monovolumen, que nace desde la misma plataforma que un Citroën C4 Picasso o un Peu-

geot 308, y desde esa dinámica base desembocar luego en las variantes comerciales, en este caso el Jumpy.

Dicho esto, nuestro vehículo dispone de la talla M, la intermedia de las tres longitudes que ofrece, con 4,96 metros, y en sus 'entrañas' esconde la variante diésel más potente de la gama, un 2.0 BlueHDI con 177 caballos de potencia. Y para que no falte de nada se asocia a la confortable y eficaz caja

EAT6, un cambio automático de seis relaciones con convertidor de par.

Podemos elegir la longitud de nuestro vehículo, pero no la altura, que se fija en 1,90 metros con el fin de no tener problemas a la hora de acceder a los aparcamientos públicos.

La presentación y acabados del interior es similar a la que nos encontramos en cualquier berlina, pero no el puesto de conducción, elevado y con una banqueta alejada del suelo. Eso sí, con nuestro acabado Shine a las butacas delanteras no les falta detalle, ya que go-



<b>PRECIO</b>		<b>38.703 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>151 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
+	Confort de marcha. Dinámica. Amplitud y habitabilidad para ocho plazas. Equipamiento de serie.	-
		Portón trasero grande y pesado. Distancias de frenado. Precio PVP sin oferta. Detalles en dotación de seguridad.



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Se trata de un monovolumen en toda regla, por tacto, dinámica, equipamiento... Por lo tanto no es un Jumpy transformado para transportar personas. Dicho esto, es la máquina perfecta para viajar con la familia a cuevas, más con la combinación del motor diésel de 180 CV y el cambio automático EAT6 que facilita mucho las cosas. El equipamiento de cara al confort abruma, pero para protegernos con los últimos asistentes en seguridad hay que pasar por caja. El precio es elevado, 52.846 euros, pero los 14.143 euros de descuento alivian...

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 BLUEHDI 180</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	177 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades n.d.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,7
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/60 R17 M+S
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.959 / 1.920 / 1.890
Capacidad del maletero (l)	603/1.000/1.800
Capacidad del depósito (l)	69

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>170 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,7
De 0 a 50 km/h	4,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,5 (n.d.)
Recorriendo (metros)	206

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,8
1.000 m desde 40 km/h en D	31,1
De 80 a 120 km/h en D	8,8
Recorriendo (metros)	252
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%

<b>CONSUMOS</b>	
	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,0 km/h de promedio	7,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,1
En conducción dinámica	11,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,1
A 140 km/h de cruceo	10,2
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	920
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,1
Ciclo extraurbano	5,4
Ciclo mixto	5,7

Por su calidad y su fórmula exclusiva

**Carburantes BP**  
con tecnología  
**ACTIVE**



▲▼ La luneta trasera practicable es muy útil y evita tener que abrir el enorme portón cuando el espacio es limitado en la zaga.



UN GRAN RODADOR  
ES UNA DELICIA VIAJAR  
CON ESTE VEHÍCULO POR  
EL ELEVADO CONFORT DE  
MARCHA QUE OFRECE Y  
POR SU AGILIDAD DINÁMICA

INTERIOR  
LA PUESTA EN ESCENA  
ES LA MISMA QUE NOS  
ENCONTRAMOS EN UNA  
BERLINA



▲ El techo acristalado panorámico es de serie, como la climatización adicional en las plazas traseras. Existen numerosos huecos y guanteras que ofrecen hasta 74 litros extras.



▲ Los ocho asientos están tapizados en cuero de serie. Las butacas delanteras gozan de regulación eléctrica, calefacción y función masaje, mientras que la segunda y tercera fila (60/40) gozan de regulación longitudinal. Las dos puertas laterales correderas son eléctricas y contemplan la función manos libres.



▲ El Grip Control es un asistente que nos permite afrontar varios tipos de superficie con eficacia.

zan de regulación eléctrica, están calefactadas y contemplan función masaje de serie.

También en la dotación estandar encontraremos dos puertas laterales deslizantes eléctricas con función manos libres. Basta con pasar el pie por una de las dos 'esquinas' traseras y se abrirá la del lado correspondiente. La motorización no ha llegado al portón trasero debido a que le penaliza su enorme tamaño y peso. Eso sí, se recupera una función muy útil, como la luneta practicable que permite acceder a objetos de la bandeja de una manera más confortable.

En el amplio habitáculo podemos repartir el aforo y el volumen como queramos. Nuestro protagonista presenta ocho plazas y tan-



▲ El SpaceTourer es un monovolumen espacioso que brinda un aforo de hasta ocho plazas. No confundir con un vehículo industrial...

to la segunda fila como la tercera contemplan de serie regulación longitudinal, se pueden abatir los respaldos y hasta extraerlos (recomendamos dos personas porque pesan). De esta manera el volumen del maletero oscila entre los 603 y los 3.968

litros, es decir, entre el equipaje de la familia o una 'minimudanza'.

Nos ponemos en marcha. El propulsor diésel es el 'buque insignia' de la gama en cuanto a potencia se refiere. Son 177 caballos que dan para mucho, sobre to-

do a la hora de mantener velocidades de cruce elevadas por autopista. Curiosamente las prestaciones en cuanto a aceleraciones y recuperaciones son muy similares a las que registramos en su día con el Peugeot Traveller 2.0 BlueHDI 150 caballos con caja manual.

En nuestro caso la transmisión automática y la inevitable protección del motor para evitar que sufra en exceso en la parte alta del tacómetro son el motivo de esa igualdad. Pero que nadie se lleve a engaño: recupera de maravilla y los tiempos salen... aunque esperábamos un poquito más.

A cambio ganamos puntos en confort y agrado de conducción. El selector del cambio recurre a un 'simple' mando giratorio, pero tam-

bién podemos ser protagonistas accionando unas levas situadas en el volante.

Dinámicamente ya avanzamos que el comportamiento del SpaceTourer es más de monovolumen que de 'furgoneta' y por eso se muestra

realmente ágil incluso en zonas viradas. Apenas balancea (otra cosa son los cabeceos o efecto diligencia, mucho más evidentes), pero conviene recordar que su peso mínimo en orden de marcha es de 1.730 kilos y, por lo tan-

to, las inercias ya son considerables.

Quizás lo que menos nos ha gustado es la dirección, no demasiado directa, y las distancias de frenado registradas, más largas de lo esperado (65,8 metros necesitó para detenerse por completo desde 120 km/h). En este sentido también tenemos un 'culpable' en forma de unos neumáticos 215/60 R17 con sello All Season (M+S) y que van asociados al sistema Grip Control, en este caso opcional.

Este dispositivo es, básicamente, un control de tracción inteligente que modifica la electrónica del motor y del cambio con el fin de optimizar la motricidad en función del terreno. El conductor puede elegir entre cinco programas: Estandar,

Arena, Todocamino, Nieve y ESP desconectado hasta los 50 kilómetros por hora. Realmente es un sistema efectivo, aunque ya avanzamos que en un futuro habrá variantes con tracción total desarrolladas por el especialista Dangel.

Nos queda por analizar el equipamiento, tan generoso que necesitaríamos mucho espacio para enumerarlo. Ahí va un adelanto de la dotación de serie: Head-up Display, faros de xenón, techo acristalado panorámico, climatizador adicional en las plazas traseras, asistente de arranque en rampa... También podemos disfrutar de avanzados sistemas de seguridad y conectividad, aunque en este caso la mayoría están disponibles en la carta de opciones.

### SUS RIVALES



**PEUGEOT TRAVELLER 2.0 BLUEHDI 180 EAT6**  
Un calco de nuestro protagonista en todo, salvo la estética del frontal. El acabado Business VIP resulta más barato, pero está peor equipado.

Precio	35.903 €
Potencia	177 cv
Consumo	5,7 l/100km
Longitud	4,956 metros



**TOYOTA PROACE 2.0 D-4D 180 AUT.**  
El tercer miembro de los 'trillizos' todavía no está disponible como Verso, sí como Furgón. En cualquier caso es igual, así que valorar precio, garantía, dotación...

Precio	n.d.
Potencia	177 cv
Consumo	5,7 l/100km
Longitud	4,956 metros



**VOLKSWAGEN MULTIVAN 2.0 TDI DSG 4MOTION**  
Una referencia en este segmento, la gama alta recurre a un motor diésel más potente y presume de tracción total. Dispone de siete asientos de serie.

Precio	54.970 €
Potencia	204 cv
Consumo	6,6 l/100km
Longitud	4,904 metros





## Un valor seguro

Motor diésel BlueHDi de 180 CV, caja automática de 6 marchas, acabado GT... El 508 más ambicioso tiene argumentos sólidos para convencer.

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

Lanzado en 2011, sus cinco años de vida comercial permiten hablar ya del buque insignia de Peugeot como de un veterano, pues en este tiempo han llegado a su segmento multitud de modelos, tanto de las llamadas marcas generalistas como de firmas 'premium'. Y, sin embargo, el 508 sigue entrando en las quinielas de muchos usuarios. Para empezar, porque la marca del león siempre ha hecho interesantes berlinas y Peugeot aparece siempre como un valor seguro dentro de esta clase.

Una idea que se refuerza con versiones como la aquí probada, en la cumbre de la

gama: un enérgico motor diésel BlueHDi de dos litros y 180 CV, cambio automático de seis marchas, acabado GT de tintes dinámicos... Son 40.400 euros –un Volkswagen Passat Sport 2.0 TDI 190 DSG6 anuncia 39.330 euros–, pero la actual rebaja de 3.000 euros le pone más a tiro: 37.400 euros. Además, con acabado Allure cuesta otros 3.550 euros menos, aunque nos gustaría que hubiese un 508 BlueHDi 180 de cambio manual, que ajustaría aún más la factura.

Centrándonos en la unidad probada hay que alabar su completa dotación de serie –asientos delanteros eléctricos y calefactables, apertura y arranque sin llave, tapicería

semi-cuero, cámara trasera, pantalla táctil de 7 pulgadas con navegador, Peugeot Connect con llamada SOS y asistencia localizada, faros Full LED, sensores de parking delante y detrás, control de ángulos muertos...–, pero también su estupendo comportamiento –los neumáticos 235/45 R18 y una eficaz suspensión le amarran al asfalto–, una amplitud razonable –aunque hay maleteros más grandes y el salpicadero no prima la funcionalidad–, unas prestaciones muy satisfactorias, un consumo real que durante nuestra prueba ha rondado los 6,8 l/100 km y una calidad general que, como el buen vino, parece ganar con el tiempo.



▲ El acabado GT implica un completo equipamiento. Y el 508 también destaca por calidad general, instrumentación, postura al volante...

### LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 BLUEHDI 180</b>
Nº de cilindros / válvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000

<b>CHASIS</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos
Dímetro de giro	12,2
Vueltas de volante	2,95
Neumáticos de serie	235/45 R18

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso orden de marcha (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.830 / 1.828 / 1.456
Distancia entre ejes (mm)	2.817
Capacidad maletero (l)	473
Capacidad depósito (l)	72

<b>PRESTACIONES</b>	
Aceleración 0-100 km/h	8,5 seg.
Velocidad máxima	225 km/h

<b>CONSUMOS</b>	
Urbano-Extraurbano-Mixto	5,1 - 4,0 - 4,4

**PRECIO 40.400 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**

**114 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

➕ Rendimiento mecánico: prestaciones y agrado. Comportamiento. Equipamiento. Calidad. Autonomía en viajes.

**DEBE MEJORAR**

➖ Maletero sólo correcto. Peso. BlueHDi 180 no disponible con cambio manual. Funcionalidad interior. Radio de giro.

**NUESTRAS ESTRELLAS**

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



### LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 DCI 110</b>
Nº de cilindros / válvulas	4, en línea / 8
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	26,5 / 1.750

<b>CHASIS</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos
Dímetro de giro	11,2
Vueltas de volante	2,9
Neumáticos de serie	205/55 R16

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso orden de marcha (kg)	1.386
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.359 / 1.814 / 1.447
Distancia entre ejes (mm)	2.669
Capacidad maletero min/máx.	384 - 1.247
Capacidad depósito (l)	47

<b>PRESTACIONES</b>	
Aceleración 0-100 km/h	11,3 seg.
Velocidad máxima	187 km/h

<b>CONSUMOS</b>	
Urbano-Extraurbano-Mixto	4,0 - 3,5 - 3,7

**PRECIO 25.600 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**

**95 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

➕ Agrado general de uso. Consumo. Maletero. Equipamiento de serie. Precio con descuento: 22.570 euros.

**DEBE MEJORAR**

➖ Sin levas en el volante. EDC sólo con dCi 110 y acabados superiores. Detalles de terminación. Amortiguación blanda.

**NUESTRAS ESTRELLAS**

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



## Ahorro y comodidad

De los tres diésel ofrecidos por el nuevo Mégane, el intermedio, de 110 CV, ofrece la caja automática EDC, que eleva el agrado pero no el consumo.

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

Tres de los motores ofrecidos por el nuevo Mégane están disponibles con el cambio automático EDC de doble embrague, pero sólo uno de ellos es diésel. Se trata del 1.5 dCi de 110 CV, todo un clásico de la firma gala que exhibe su equilibrio entre agrado, eficiencia y prestaciones desde hace muchos años y en los vehículos más variados. Actualizado constantemente, en el caso de la variante que nos ocupa rinde 26,5 mkg de par a sólo 1.750 rpm, y eso es sinónimo de respuesta a bajo régimen, pese a una cilindrada algo justa para un compacto de 4,36 metros. Pero el nuevo Mégane

no es un coche pesado, y la caja EDC funciona con suficiente rapidez, aunque destaque más por suavidad que por deportividad, detalle acentuado por la ausencia de levas en el volante, lo que torna más cómodo el manejo manual.

Y es que la firma gala da a su dCi 110 EDC un enfoque más económico –implica un sobrecoste de 1.500 euros– o utilitario, pues simplifica la conducción urbana o con atascos, y el consumo no crece en comparación con la variante manual, ya que ambas homologan 3,7 l/100 km de media. En cuestión de consumo real también andan a la par, pues si el Mégane dCi 110 –ver nº 1.667– necesita unos 5 litros

de media, en el modelo aquí probado han sido 5,4 l/100 km, que es poco. De hecho, los 47 litros del depósito dan para mucho entre repostajes.

Y las prestaciones tampoco decepcionan si pensamos en esta versión como alternativa 'familiar' destinada a uso turístico, pues el cambio EDC saca más partido del motor dCi 110 que la caja manual. En este sentido, el chasis responde bien a las necesidades, aunque una amortiguación un poco más firme no vendría mal.

Y también nos gustaría que se puliese algún detalle de calidad –como ciertos ruiditos procedentes del salpicadero– o que la caja EDC se ofreciera también con el nivel Intens.



▲ La combinación del motor dCi 110 y el cambio EDC está disponible con el acabado Zen probado y con otros dos más caros: GT Line y Bose.



### LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Peugeot 508 ha soportado bien el paso del tiempo. O dicho con más precisión: ha mejorado con los años. Porque sigue al día en cuestión de tecnología por asistentes de seguridad, motor, transmisión... Y la versión diésel de 180 CV anda mucho y gasta poco.



### LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Estaría bien que la gama Mégane ofreciese más versiones diésel automáticas, como un 1.6 dCi 130 EDC. Pero hasta que eso ocurra, bien está este 1.5 dCi 110 EDC, que mejora la agilidad y el agrado respecto a la versión manual, pero sin incrementar el consumo.



**EL NUEVO CITROËN C3 ESTÁ YA A LA VENTA DESDE 11.750 EUROS. ES UNA GAMA DE 13 MODELOS CON 5 MOTORES Y 4 NIVELES DE ACABADO**



# Treinta y seis coches en uno

Será raro encontrar dos C3 iguales. Porque la oferta de personalización del nuevo modelo de Citroën es amplísima. Y los colores, muy divertidos.

Desde el primer vistazo, el nuevo Citroën C3 se destaca por su diseño original y optimista, animado por un gran despliegue de colores y elementos exclusivos como los Airbump o una llamativa paleta de tonos que se pueden combinar a placer. El nuevo C3 es expresivo y único, y su actitud expresa a la vez la frescura y la energía, pero también la robustez y la fuerza. Claramente desmarcado de los estereotipos del segmento, se reconoce a simple vista por su dinamismo y sus formas simpáticas y desenfadadas. Y se ha diseñado a la medida de lo que los clientes demandan en este segmento:

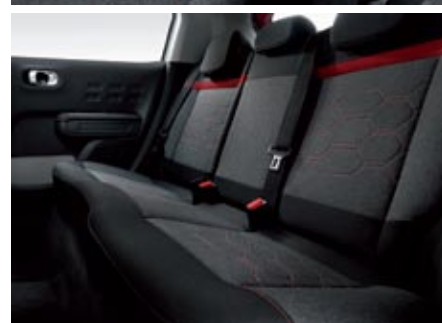
polivalencia, confort, precio, seguridad, diferenciación y conectividad.

Pero esto es solo el comienzo, porque con el programa Citroën Advanced Comfort, en el que se ha basado la concepción del nuevo C3, Citroën revisa los códigos del confort aportando importantes avances en este ámbito. Desde el momento en el que se entra en el coche, se tiene una sensación real de bienestar gracias a unos asientos confortables, al techo acristalado panorámico que inunda de luz el habitáculo, a los huecos portaobjetos o, también, a espacios generosos y acogedores. Una sensación que se ve re-

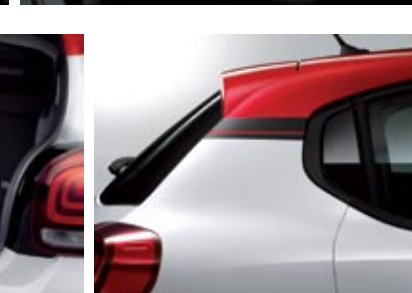
forzada por el tratamiento de los colores y los materiales en combinaciones desenfadadas pero sin caer en lo vulgar. La personalización, caballo de batalla importantísimo en el planteamiento del modelo francés, permite afirmar plenamente la personalidad y el estilo de cada uno. El nuevo C3 es el primer modelo que propone una oferta tan completa para seducir a los compradores que buscan un vehículo con



▲ El color del techo se puede reflejar en toques puntuales, como el de los círculos integrados en los Airbump.



◀▶ La pantalla de 7 pulgadas preside un salpicadero personalizable. Y los asientos son anchos y muy cómodos. La calidad general es magnífica. Y los tejidos elegidos, muy prácticos y vistosos.



◀▶ El maletero del nuevo C3 cubica 300 litros, lo que equivale a poder transportar un buen número de bultos. La personalización del nuevo Citroën llega a todos los rincones.

personalidad. Porque en el nuevo C3 la oferta de personalización afecta tanto al exterior como al interior. Así, es posible elegir un look exterior, del más 'pop' al más clásico, del más dinámico al más 'trendy', mientras que en el interior se puede escoger entre un ambiente más cálido y acogedor, o más dinámico y técnico.

En el exterior, el nuevo C3 propone una oferta de colores de carrocería bitono. Se

distribuye mediante 9 colores de carrocería –Blanco Banquise, Negro Perla, Gris Shark, Gris Aluminio, Rojo Rubí, Verde Almond, Azul Cobalto, Naranja Power y Beige– asociados con 3 colores de techo –Blanco Ópalo, Negro Onyx, Rojo Aden–; es decir, cerca de 36 combinaciones. Esta combinación de colores permite así animar un color clásico con un techo colorido; o, a la inversa, suavizar un color de ca-

rrocería más 'pop' con un techo más sobrio.

La personalización no se limita solo al bitono. Se pueden ver también toques puntuales del mismo color del techo en distintos puntos, como los embellecedores de los proyectores antiniebla, los círculos integrados en los Airbump, las carcasas de los retrovisores o la zona lateral trasera.


En el interior, están disponibles 4 ambientes. Estos

ofrecen guarnecidos específicos de los asientos, en combinación con el acabado del salpicadero.

El nuevo C3 ofrece una habitabilidad que hace de él una referencia del mercado. El espacio se ve reforzado por el diseño del salpicadero y de los asientos. La parte trasera también está a la altura, ya que en la segunda fila el espacio para las piernas está al mejor nivel. Y el diseño de los asientos delanteros asegura una visibilidad óptima a los pasajeros de las plazas traseras.

La gama del nuevo Citroën C3 comprende 13 variantes, que se aprovechan de tres motores de gasolina y dos diesel, y de cuatro niveles de acabado. Está disponible desde 11.750 euros.



 **MENOS DE 4 METROS PERO MUCHO ESPACIO GRACIAS A UN MAGNÍFICO APROVECHAMIENTO INTERIOR. EL MALETERO CUBICA 300 LITROS**



▶ Pantalla táctil de 7 pulgadas, sistema Mirror Screen para conectar un smartphone y duplicar el móvil en la pantalla del coche, aplicaciones de todo tipo... el nuevo C3 está conectado.

# Eficiente y conectado

Con un consumo medio de entre 3,5 y 4,7 l/100 km, prestaciones sobradas y una conectividad sobresaliente, el nuevo Citroën C3 no solo es simpático y exclusivo si no que se convierte en uno de los productos más tecnológicos y apetecibles de su segmento.

El nuevo C3 dispone de motorizaciones de última generación de gasolina PureTech y diésel BlueHDi, eficientes y sobrias. En gasolina, el nuevo C3 está disponible con cambio manual con los motores

de 3 cilindros PureTech de 68, 82 y 110 caballos, este último con sistema Stop/Start. Y en diésel con caja manual, los BlueHDi de 75 y 100 caballos, ambos también con el sistema Stop/Start. Para ofe-

cer el máximo agrado de conducción y de confort, el nuevo C3 con la motorización PureTech de 110 caballos también estará disponible en febrero del próximo año con la transmisión EAT6, que es el cambio automático más sofisticado y

de funcionamiento más suave de la categoría. Todos los motores de gasolina aúnan prestaciones con un consumo medio ponderado muy bajo, que en ningún caso supera los 5,0 l/100 km. En diésel la cifra baja a los 3,5 l/100 km del C3 BlueHDi de 75 caballos, un modelo con una autonomía de 1.300 kilómetros entre repostajes. Y en el caso del C3 BlueHDi de 99 caballos esa cifra de consumo aumenta en solo dos décimas.

Más allá de las



◀ Los motores de gasolina de la gama PureTech tienen carácter y, a la vez, son muy eficientes. Además, el cambio automático EAT6 llegará en febrero para el motor de 110 CV.

motorizaciones, y para ofrecer un plus de asistencia, de seguridad y de confort, el nuevo C3 está equipado con tecnologías y servicios útiles que facilitan la vida a bordo y mejoran la experiencia de conducción. Hablamos por ejemplo de la navegación Citroën Connect NAV con reconocimiento de voz, conectada y táctil. Esta nueva generación de navegación está controlada mediante reconocimiento de voz o mediante la pantalla táctil de 7 pulgadas. El sistema Citroën Connect NAV

está asociado a los servicios conectados como TomTom Traffic, que permite tener las informaciones sobre el tráfico en tiempo real, la localización y los precios de las estaciones de servicio y de los parkings, las informaciones meteorológicas y la búsqueda local de los puntos de interés. El propietario del nuevo C3 también podrá disfrutar de la opción que permite ser informado de manera visual y sonora, a lo largo de la carretera, de las zonas de accidentes y de peligro. La complicidad entre los ocupantes y el nuevo C3 se ve aún más reforzada gracias al reconocimiento de voz, que permite interactuar con los sistemas de navegación, teléfono y media aportando un plus de seguridad al no tener que desviar la atención de la carretera ni retirar las manos del volante.

Además, la función Mirror Screen permite conectar un smartphone y duplicarlo sobre la pantalla central. El conductor accede así a su contenido multimedia y gestiona direc-

tamente, y de manera sencilla, su smartphone y sus aplicaciones compatibles desde la pantalla táctil. Funciona con Apple CarPlay, Android Auto -disponible a principios de 2017- y MirrorLink.

Y la cámara de visión posterior con sensores de ayuda al aparcamiento facilita mucho las cosas, pues al engranar la marcha atrás nos permite visualizar sobre la pantalla principal la vista trasera. Una vista que se mejora con las referencias en color en función de la proximidad con un obstáculo. Una auténtica visión extendida para simplificar todas las maniobras.

Otra tecnología interesantísima es la ayuda al arranque en pendiente, sistema de asistencia que facilita los arranques en cuesta al impedir el desplazamiento no deseado del coche en una rampa cuando el pedal del freno se suelta, pues funciona sobre pendientes superiores al 3 por ciento estabilizando el vehículo durante dos segundos.



**PERSONALIDAD ACUSADA, PERO TAMBIÉN UNA GRAN SEGURIDAD A TODOS LOS NIVELES**

# El guardaespaldas

El nuevo Citroën C3 es una pieza de ingeniería muy lograda, con una gran cantidad de soluciones técnicas innovadoras. Pero también es un coche muy seguro que está al nivel de los modelos más equipados, incluso de segmentos superiores.



Desde los primeros bocetos, los ingenieros del nuevo Citroën C3 se propusieron como objetivo prioritario que el futuro modelo fuese el modelo más seguro de su segmento. Por eso el recién llegado incorpora lo último en ayudas a la conducción, como la navegación conectada 3D con reconocimiento de voz, la cámara de visión trasera, la alerta de cambio involuntario de carril y la vigilancia del ángulo muerto. Verdadera firma gráfica inaugurada con el C4 Cactus, los Airbump, además, protegen la carrocería y refuerzan el diseño del coche. Su piel antiarañazos, con cápsulas de aire, actúa como un parachoques. El material utilizado, poliuretano termoplástico, le permite resistir los rigores del día a día: el sol, el agua, la degradación, los arañazos...

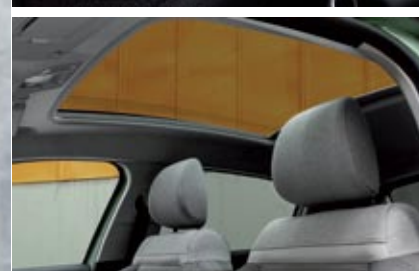
zona especialmente vulnerable en ciudad. Estos Airbump están rodeados de un cerco blanco o rojo según el color del techo. Desde la versión de acceso Live, el nuevo C3 cuenta con un completo equipamiento de seguridad que incluye control dinámico de estabilidad ESP, ABS con ayuda a la frenada de urgencia y repartidor electrónico de frenada, 6 airbags –frontales, laterales delanteros y de cortina–, Hill Assist –salvo en la motorización PureTech 68–, detector de neumáticos poco inflados, alerta por cambio involuntario de carril, indicador de descanso recomendado Coffee Break Alert y sistema de reconocimiento del límite de velocidad. Una dotación que no ofrece ningún rival en su versión más básica y una evidente declaración de intenciones en este campo.

pasiva. Y es que si analizamos el capítulo de la estabilidad nos encontramos con un modelo que ofrece una suspensión que, aunque busca ante todo la comodidad, es capaz de absorber las irregularidades de la carretera logrando un compromiso extraordinario entre confort y agarre. Por supuesto esto no es fruto de la casualidad, pues la plataforma A del Grupo PSA ha sido optimizada para este modelo, lo que permite al nuevo C3 beneficiarse de una excelente relación entre

compacidad y habitabilidad, y de toda la eficiencia de esta moderna plataforma. Se ha puesto un cuidado especial en el confort, con una evolución de la amortiguación aplicada sobre la probada arquitectura de suspensión del tren con pseudo MacPherson de travesía deformable. Esta nueva síntesis ofrece un filtrado único y deja ‘respirar’ a la carrocería en los pequeños baches, una ventaja habitual de Citroën. Por su parte, el tratamiento acústico está al mejor nivel, y la seguridad de esta base técnica no se queda atrás gracias a la utilización de una nueva travesía en forma de H bajo los asientos, más favorable en caso de choque.

Los Airbump, de serie en algunos acabados y opcionales en otros, se componen de 6 cápsulas de aire situadas sobre la base de la puerta,

Pero la seguridad del nuevo C3 va más lejos de lo que representa este equipamiento tan completo entre ayudas a la conducción y seguridad



El nuevo Citroën C3 es un modelo muy avanzado a nivel tecnológico y de infoentretenimiento, pero también es uno de los más seguros del mercado, con equipamientos de serie que otros modelos de su segmento ni siquiera ofrecen.



- ▲ **ALERTA DE CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL Y ALERTA DE CANSANCIO.**- Detecta que se va a cambiar de carril, y si no se activa la intermitencia, avisa. La alerta de cansancio previene si llevas más de 2 horas al volante a más de 65 km/h.
- ▲ **SISTEMA DE VIGILANCIA DE ÁNGULO MUERTO.**- Previene al conductor si este va a cambiar de carril y viene otro vehículo que no vemos por el ángulo muerto. En este caso se enciende un diodo naranja en el extremo del retrovisor.
- ▲ **RECONOCIMIENTO DE SEÑALES DE VELOCIDAD Y RECOMENDACIÓN.**- El sistema reconoce las señales de limitación de velocidad y proporciona esta información al conductor en el cuadro de instrumentos.
- ▲ **ACCESO Y ARRANQUE MANOS LIBRES.**- El coche reconoce que la persona que se aproxima lleva la llave del coche en el bolsillo y permite que este abra la puerta y arranque el motor sin sacarla.
- ▲ **AYUDA AL ARRANQUE EN CUESTA.**- Para salir desde parado cuando el coche se haya detenido en una cuesta, este sistema deja frenado el coche durante dos segundos para dar tiempo a acelerar sin que se vaya hacia atrás.
- ▲ **CÁMARA DE MARCHA ATRÁS.**- La cámara de marcha atrás está dotada de captadores de ayuda al estacionamiento, y podemos ver la imagen en la pantalla de 7" con colores según la cercanía de obstáculos traseros.

## CITROËN CONNECTED CAM Con vídeo, fotos y conectividad

Una de las aportaciones más originales en el equipamiento del nuevo Citroën C3 es, sin duda, la cámara integrada delante del espejo retrovisor interior. Esta cámara HD, opcional desde 300 euros –o bien formando parte de un pack de 500 euros con otros elementos–, cuenta con un objetivo gran angular y se acciona mediante un botón. Con una pulsación breve hace una fotografía. Con una pulsación más larga graba un vídeo durante unos 20 segundos. Y además de poder compartir estas imágenes en redes sociales a través de un smartphone, en caso de accidente la cámara graba automáticamente toda la secuencia desde 30 segundos antes de que se produzca y hasta el minuto posterior.



Las imágenes o el vídeo que graba la Citroën Connected Cam dan una calidad extraordinaria.

# Para explorar nuevos territorios



Con el Kodiaq, Skoda aplica su nuevo lenguaje de diseño, visto en el Superb, al segmento SUV. Todas las líneas son limpias, claras y precisas, y se combina una parrilla frontal amplia y tridimensional con las ópticas de estructura cristalina, inspiradas en la tradición del cristal checo.



Skoda expresa su decidida apuesta por el segmento SUV con el Kodiaq, un modelo de 4,7 metros de longitud, maletero récord en su clase y amplio interior de hasta siete plazas que llegará a España a comienzos de 2017 y del que ya es posible realizar pedidos, con precios desde 22.000 euros. El cliente puede elegir entre tracción delantera y total, hay motores de hasta 190 CV, está a la última en tecnologías de seguridad y conectividad, y despunta en el capítulo funcional.

El Kodiaq es el primer SUV grande de Skoda, y el modelo con el que la firma checa del grupo Volkswagen inicia su ofensiva para llegar a nuevos mercados y clientes. Es, además, el primer Skoda de siete plazas en la historia reciente de la marca, pues en opción, por 700 euros, el usuario puede solicitar la tercera fila de asientos, que será de serie y sin coste extra en los 300 pri-

meros pedidos del nuevo modelo, oferta de lanzamiento destinada a los compradores más ágiles que incluye también siete años de mantenimiento gratuito.

## CARROCERÍA » Fuerte, amplia y práctica

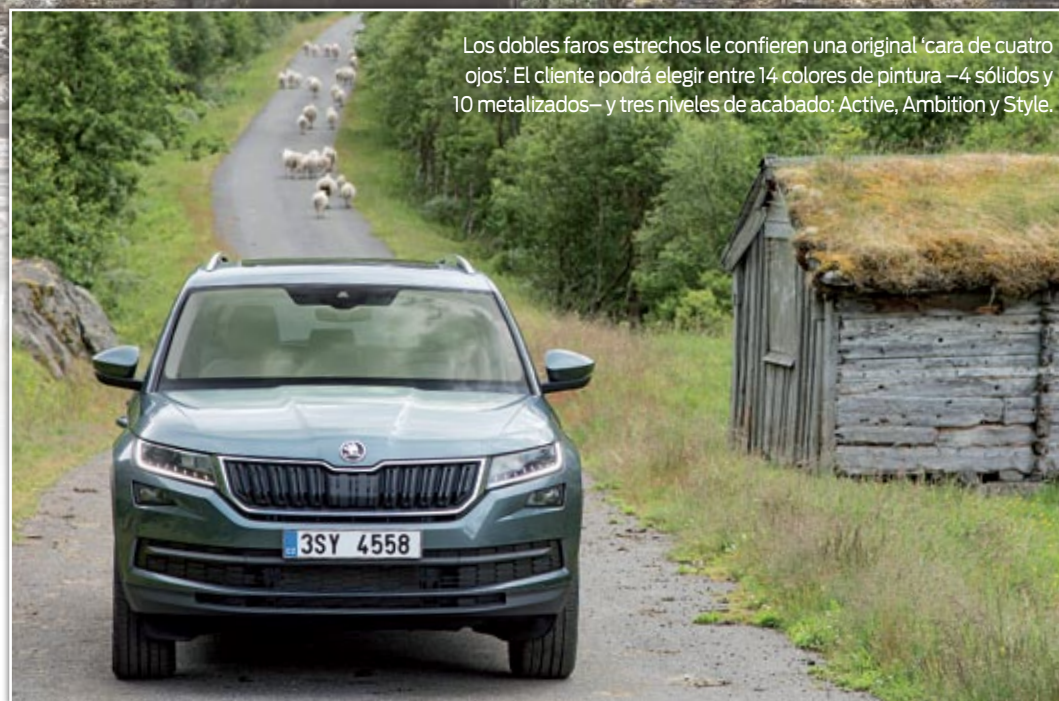
Con sus dimensiones, el Kodiaq se sitúa en la zona alta del segmento de los SUV

compactos, pues mide casi 4,70 metros de largo por 1,88 de ancho y 1,68 de alto –incluyendo las barras del techo–, mientras que la distancia entre ejes rebasa los 2,79 metros. Basado en la plataforma modular MQB para motores transversales, que ayuda a aligerar el conjunto –la versión de entrada, con motor 1.4 TSI y tracción delantera, pesa sólo 1.452 kilos–, el nuevo

modelo de Skoda emplea en su chasis láminas metálicas estampadas en caliente que forman una especie de ‘columna vertebral’ ultrafuerte, lo que se traduce en mayor rigidez torsional, más precisión en la fabricación y, como resultado, altos niveles de confort y seguridad.

En el exterior, Skoda ha transferido su nuevo lenguaje de diseño, estrenado en el

Los dobles faros estrechos le confieren una original ‘cara de cuatro ojos’. El cliente podrá elegir entre 14 colores de pintura –4 sólidos y 10 metalizados– y tres niveles de acabado: Active, Ambition y Style.



bitable de 1.793 milímetros, anchura delantera a media altura de 1.527 mm y de 1.510 en la zona posterior, cota al techo de 1.059 mm delante y 1.014 detrás... Si los asientos delanteros ofrecen numerosos elementos de confort, como calefacción –el volante también puede ser calefactable–, ventilación interna o ajustes electrónicos con memorias, los asientos traseros destacan por su versatilidad, ya que pueden plegarse en secciones 60:40, sus respaldos cuentan con ajuste de inclinación individual –cinco posiciones, entre 17° y 27°– y la banqueta puede desplazarse longitudinalmente –una sección o las dos– hasta 18 centímetros.

## MALETERO » Entre 720 y 2.065 litros

Si pasamos a la zona posterior hallamos un espacio enorme para el equipaje,

Superb, al segmento de los SUV, logrando una silueta robusta y aerodinámica –Cx de 0,33–, y un aspecto que refleja su carácter práctico. En la

vista lateral, la larga batalla y los cortos voladizos anuncian un interior grande, impresión que se corrobora al acceder a un habitáculo que brilla por su

amplitud. Porque el Kodiaq es sólo 38 milímetros más largo que el Octavia pero ofrece un espacio mayor que la mayoría de los SUV: longitud ha-

▼ Basado en la plataforma MQB del grupo Volkswagen, el Kodiaq mide 4.697 mm –poco más que el Octavia– y es más amplio que los SUV de su talla.





 LA TRACCIÓN TOTAL CON CONTROL ELECTRÓNICO SE COMBINA CON LA MAYORÍA DE MOTORES E INVITA AL USO 'OFF ROAD'



◀▶ Skoda Connect comprende dos categorías: infoentretenimiento 'online' y Car Connect, que facilita el acceso remoto y la asistencia.



de gran tamaño: de 1,5 litros en las delanteras y de 1 litro en las traseras. Así, hasta 27 espacios de almacenamiento, bolsillos, ranuras o soportes para envases que suman un volumen total superior a 30 litros, a lo que hay que sumar otros muchos detalles prácticos, como la alfombrilla de doble cara para el maletero, el rascador de hielo integrado en la tapa del depósito de combustible, hasta tres redes y cuatro ganchos plegables para sujetar la carga...

pues el Kodiaq con dos filas de asientos tiene un maletero de 720 litros, y de 2.065 si abatimos los asientos traseros. Además, si optamos por la butaca del acompañante delantero abatible se pueden transportar objetos de hasta 2,80 metros, y el Kodiaq ofrece otros útiles elementos, como el portón automatizado –se puede abrir y cerrar moviendo el pie bajo el paragolpes, mediante un botón interior, con el mando remoto...– o, en el caso de las versiones 4x4 –con capacidad de remolque de hasta 2,5 toneladas–, un gancho retráctil de accionamiento eléctrico. Asimismo, el cliente puede pedir unos cómodos botones en las paredes del maletero para plegar los respaldos de la segunda fila o un doble suelo regulable que permite nivelar el borde del umbral de la puerta con el suelo de carga, creando un práctico doble fondo.

Si elegimos la configuración de tres filas de

asientos, el Kodiaq ofrece con sus siete plazas en uso un maletero de 270 litros, y de 630 abatiendo la tercera fila.

No podían faltar, por supuesto, los reconocidos detalles 'Simply Clever' de los que presume todo Skoda, y que en el Kodiaq son más de 30, de los cuales 7 son nuevos. Es el caso del protector de puertas, una estrecha franja de plástico que se despliega automáticamente al abrir la puerta, colocándose en su borde para evitar daños en nuestro vehículo, pero también en el de al lado. Otra novedad es el

▼ Retrovisores estilizados, ópticas traseras especiales, bajos muy carenados... El resultado, un Cx de 0,33.

bloqueo de seguridad eléctrico infantil en las puertas traseras, que el conductor activa pulsando un botón en la zona delantera y forma parte de un paquete para niños que incluye también papelería en la puerta, cortinas en las ventanillas laterales traseras y fundas de piel artificial, en vez de tela, para el respaldo de los asientos delanteros.

Para los pasajeros traseros también hay disponible, como tercer nuevo detalle 'Simply Clever', un paquete confort para dormir que incluye dos reposacabezas espe-

ciales y mantas almacenadas, mientras que la tercera fila de asientos disfruta de su propio posavasos y un compartimento para el teléfono. Y otra novedad del Kodiaq es el ICC (In-Car-Communication), un micrófono manos libres que recoge la voz del conductor y la transfiere a los ocupantes de las otras filas a través de los altavoces traseros.

Sin abandonar este apartado, merecen especial mención el SmartLink 'todo-en-uno', que integra las interfaces Apple CarPlay, Android Auto, MirrorLink y SmartGate, o los

◀▶ El Kodiaq de cinco plazas tiene un maletero de 720 litros, ampliable a 2.065. Y con la tercera fila opcional hay 270 litros con las siete plazas en uso y 630 con cinco.

cuatro compartimentos –uno en cada puerta– para chalecos de seguridad. A partir del acabado Ambition, las dos puertas delanteras integran un hueco para sendos paraguas, y en las cuatro puertas caben botellas

SEGURIDAD ▶▶ Al máximo nivel

En el Kodiaq son de serie los airbag frontales y laterales para conductor y acompañante, el airbag de rodilla para el conductor y los airbag de cortina delanteros y traseros, y se pueden añadir los airbag laterales traseros. Además, despunta por sus ayudas a la conducción, pues equipa de serie Asistente Frontal con Frenada de Emergencia en Ciudad y Freno Multicolisión, y en opción ofrece Control de Crucero Adaptativo, Asistente de Cambio de Carril, Asistente de Remolque, Asistente de Maniobra, Protección Predictiva de Peatones, Detector de Ángulo Muerto y Alerta de Tráfico Trasero, Asistente de Atascos, Asistente de Emergencia, Asistente de Protección de Pasajeros, Travel Assist con Reconocimiento de Señales de Tráfico y varios sistemas de ayuda al aparcamiento, em-



El portón opcional, con apertura y cierre eléctricos, puede integrar también el 'pedal' virtual, que permite abrir pasando el pie bajo el paragolpes.



LAS VERSIONES 4X4 PUEDEN EQUIPAR UN MODO 'OFF ROAD' PARA TERRENO DIFÍCIL



pezando por los sensores traseros de distancia o la cámara de visión posterior, siguiendo por el Control de Distancia de Estacionamiento –ya con sensores delanteros– o el sistema de Visión Aérea, y terminando con el Park Assist, que a velocidades de hasta 40 km/h, y gracias a sus 12 sensores, detecta plazas de aparcamiento adecuadas tanto en línea como en batería. Si el conductor acepta la propuesta sólo deberá engranar la marcha adecuada, acelerar y frenar, aunque el sistema también frena au-

tomáticamente si percibe un obstáculo mientras el coche se mueve hacia atrás.

Y es que en cuestión de tecnología la dotación resulta casi interminable, pues el Kodiaq también está a la última en infoentretenimiento: hasta tres monitores de 8 pulgadas, sistema Columbus de navegación con conexión WLAN, componentes adicionales como el Phonebox con carga por inducción, sistema de sonido Canton con 10 altavoces y amplificador de 575 W... En cuanto a funciones de

asistencia hay que destacar el Care Connect, de apoyo en las situaciones más variadas y que incluye la Llamada de Emergencia.

**MECÁNICA » Hasta 190 CV, cambio DSG, tracción 4x4...**

Todos los motores del Kodiaq llegan con turbocompresor, inyección directa, sistema Stop-Start y recuperación de la energía de frenada. En la gama de gasolina –precios desde 25.140 euros, que bajan a

22.000 gracias a las campañas de lanzamiento previstas–, figuran los 1.4 TSI de 125 y 150 CV –éste último con sistema ACT de ahorro por desactivación de cilindros–, o el 2.0 TSI de 180 CV, dotado de un proceso de combustión innovador que reduce consumo y emisiones. Mientras que el propulsor de 125 CV se asocia a la tracción delantera y a la caja manual –firma un gasto de 6,0 l/100 km–, y el de 180 CV va unido a la tracción 4x4 y



◀▶ El Kodiaq contempla hasta 30 elementos 'Simply Clever' de especial funcionalidad, 7 de ellos nuevos, como los protectores de puertas. Y hay 27 compartimentos de almacenamiento.



al nuevo cambio DSG7, con el motor de gasolina de 150 CV podemos elegir entre transmisión manual o DSG6, y entre tracción delantera o total.

En cuanto a los diésel, la oferta mecánica es doble, pues el 2.0 TDI se ofrece con 150 CV –puede combinarse con los

dos tipos de cambio y tracción, y homologa un gasto medio a partir de 5,0 l/100 km–, pero también con 190 CV, exclusivamente en 4x4 y con cambio DSG7, y con valores notables: aceleración de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos y consumo de 5,7 l/100 km.

**GAMA SUV Y 4X4**  
**Los Skoda que se atreven con todo**

Desde el lanzamiento en 1999 del primer Skoda con tracción total –el Octavia Combi 4x4– hasta el inicio de 2016 la firma checa vendió 504.000 vehículos dotados de ese sistema, que hoy equipa el 17% de los Skoda matriculados. Su elemento protagonista es el embrague multidisco de control electrónico, que calcula constantemente la tracción que requiere cada eje. Se trata de la quinta generación del embrague Haldex y actúa en milisegundos, pues si en condiciones normales los Skoda 4x4 funcionan con tracción delantera –96% a ese eje y 4% al tren trasero–, al aparecer nieve, hielo, suciedad o gravilla el sistema inteligente distribuye par a las cuatro ruedas, y de forma variable: con mal agarre en todas, un 25% del par a cada rueda; si hay mal agarre en las delanteras, hasta un 90% va al eje posterior; y si sólo una de las ruedas tiene adherencia, recibe hasta un 85% del par, repartiéndose el 15% restante entre las otras tres.

**OCTAVIA COMBI 4X4.-** La tracción total se ofrece en el Octavia de carrocería familiar –maletero de 610 litros– con tres motores distintos: los diésel 1.6 TDI y 2.0 TDI, de 110 y 150 CV respectivamente, y el 1.8 TSI de gasolina, con 180 CV y caja DSG. Consumos desde 4,5 l/100 km.



**OCTAVIA RS 4X4.-** El Octavia más deportivo está disponible también con tracción total, ligada al diésel 2.0 TDI de 184 CV y al cambio DSG. Con carrocería berlina acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos y gasta 4,9 l/100 km. En el Combi RS son 7,7 segundos y 5,0 litros.



**SCOUT.-** Hay tres motorizaciones para elegir en la gama Scout, dotada en todos los casos de sistema 4x4: en diésel, el 2.0 TDI de 150 CV con cambio manual y el 2.0 TDI de 184 CV con caja automática DSG, y en gasolina, el 1.8 TSI de 180 CV con transmisión DSG.



**SUPERB 4X4.-** Tanto el Superb –maletero de 625 litros– como el Superb Combi –660 litros para equipaje– ofrecen cuatro motores con la tracción 4x4: en gasolina, el 1.4 TSI de 150 CV y el 2.0 TSI de 280 CV, y en diésel, el 2.0 TDI en versiones de 150 y 190 CV.



**YETI.-** El Yeti y su variante Yeti Outdoor, de fuerte personalidad 'off road', ofrecen mucho para elegir, pues combinan la tracción inteligente 4x4 con varios acabados –Active, Ambition, Monte Carlo y Style– y tres motores: el 1.4 TSI de 150 CV y los 2.0 TDI de 110 y 150 CV.

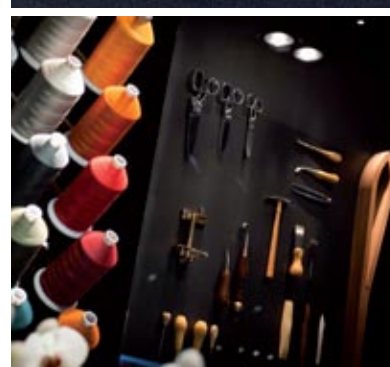




# LA APUESTA DE DS POR LA DISTINCIÓN, EL REFINAMIENTO Y EL LUJO SE CONCRETA EN SU SIMBIOSIS CON LA ALTA COSTURA FRANCESA



► La atención a los detalles y la exclusividad presente desde la gestación de cada DS se complementan con una confección artesanal y múltiples opciones de personalización para hacer de cada DS un coche diferente.



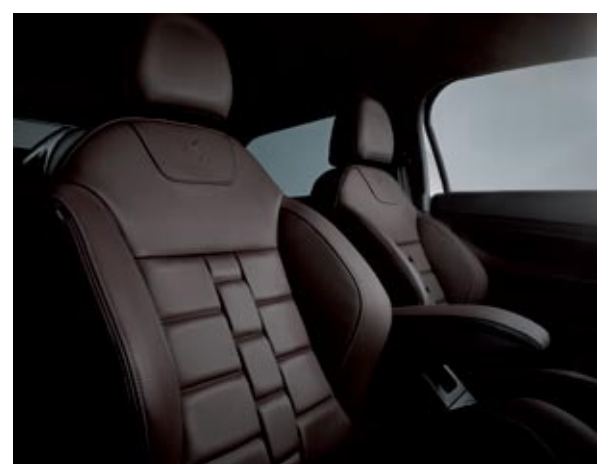
## Refinamiento a la carta

Distinción, culto al detalle, acabados de calidad excepcional y materiales inusuales en el mundo del automóvil configuran la singularidad de DS, una marca premium que ha trasladado el mundo de la alta costura al automóvil.

Cuero semi-anilina, uno de los más refinados del mundo, cristales Swarovski, seda, perlas, aluminio... materiales inusuales en el mundo del automóvil que protagonizan la esencia DS. Una esencia de la que también forman parte innovaciones

como el tapizado *Bracelet*, los oficios artísticos y artesanales de lujo en los que se inspira la marca, y la confluencia y colaboración con las 'Maisons' francesas, las grandes marcas de moda, que conjugan el 'savoir-faire' francés.

Un conjunto que convierte a DS en un fabricante que marca diferencias al más alto nivel, tanto por la audacia creativa de sus equipos como por la búsqueda de la perfección en cada uno de los detalles que configuran sus modelos, elab-



◀◀ La confección *Bracelet* exclusiva de la marca, los cueros más refinados del mundo, la colaboración con grandes firmas, como el relojero BRM Chronographes, o la configuración de ediciones limitadas, son conceptos clave que diferencian a DS.



fort, que tampoco faltan en ningún DS.

Acabados de alta costura y obsesión por el detalle, por ejemplo, presentes en los DS Performance Line, que extreman refinamiento, dinamismo y exclusividad en un plus en el que no falta tecnología y deportividad. El espíritu de Gran Turismo es la base de la línea desarrollada por los ingenieros de la marca y la División de Competición de DS, con el objetivo de que cada DS 3, DS 3 Cabrio, DS 4 o DS 5 Performance Line se reconozca al primer vistazo por sus símbolos de altas prestaciones, exclusividad y personalidad: tapicería en cuero granulado, tecnología DS Led Visión... Una demostración más de la constante búsqueda de la exclusividad en DS.

borados desde la mesa de diseño como un producto de alta costura. Coches distintivos gracias al encanto, elegancia y sobriedad, que combinan con diseño, prestaciones, confort y acabados. Un conjunto único salido del trabajo a medida, la atención al detalle y la elección de materiales, que consiguen códigos estilísticos únicos. Apoyados por las mecánicas más eficaces y eficientes, la apuesta por la conectividad y el con-

### ASOCIACIÓN CON GRANDES FIRMAS PARA CREACIONES ÚNICAS Apuesta por la diferenciación y el lujo

La nueva manera de vivir el lujo francés que propone DS la adelantan sus 'concept', como el Divine DS o el DS E-Tense. Son reflejo de la colaboración

con las grandes firmas del lujo y la moda, como la Maisons Lesage, que aporta sus bordados artesanales con perlas y seda al espectacular habitáculo

del Divine DS, en el que también resalta el oro blanco que cubre la refinada consola, un reloj digital con contorno de granito con matices de oro y los mandos adornados con piedras talladas, además de los cristales Swarovski elegidos para los faros.

Otra aportación de singular relevancia es el estuche portacasos de la Casa Moynat, que combina con el E-Tense. Una pieza única de alta marroquinería francesa, realizada en ternera natural con interior en piel de cabra para transportar el casco de manera cómoda y elegante. Ejemplar único también es el reloj fabricado por BRM Chronographes que se puede llevar en la muñeca o fijarse en la consola de las 39 unidades numeradas y limitadas disponibles. Espíritu vanguardista y creativo reconocido con el premio al Vehículo más Bonito del Concurso de Elegancia Chantilly Arts&Élégance Richard Miller conseguido por el E-Tense y el diseñador Eymeric François.



◀◀ El estuche portacasos de la Casa Moynat para el DS E-Tense, el DS 3 Givenchy Le Makeup o los cristales Swarovski en el Divine DS, evidencian la colaboración con las marcas de lujo francesas.





la frase

Frank Witter. Director financiero de Volkswagen



«A pesar de los retos y el impacto negativo del 'dieselgate', el Grupo Volkswagen se mantiene en una posición sólida. Nuestra liquidez neta (31.112 millones de euros) nos da la estabilidad financiera necesaria para transformarnos en un proveedor de movilidad sostenible».

en breve

- **MOVEA PARA LA PILA DE COMBUSTIBLE.** - Los incentivos a la compra de vehículos de energías alternativas y el desarrollo de las infraestructuras de recarga en 2017 incluirán los vehículos de pila de combustible.
- **BAJAN LOS ELÉCTRICOS.** - Los vehículos más ecológicos sufrieron en octubre su segunda caída mensual consecutiva. Según Anfac, la falta de un Movea es la causa del cambio de tendencia.
- **TESLA ELIGE BARCELONA.** - La compañía norteamericana ha elegido la Ciudad Condal para centralizar su desembarco en España. Los Model S y X, con 5 y 7 plazas respectivamente, son los eléctricos de alta gama que se comercializan por una empresa que ha comenzado a instalar sus propios cargadores.
- **RECHAZO EN LA ITV.** - Los defectos graves de carrocería han subido un 17% en los últimos 5 años, según los rechazos por esa causa en las inspecciones técnicas de vehículos.

el puntazo

El primer combustible 100% español procedente de aguas residuales lo buscan Seat y Aqualia.

Dentro del proyecto Smart Green Gas, Seat y Aqualia han desarrollado un bio-combustible renovable procedente de aguas residuales para uso de vehículos de gas natural comprimido (GNC). Las pruebas del biometano obtenido se realizan con dos Seat León TGI en la planta depuradora de Jerez de la Frontera (Cádiz) y culminan cinco años de colaboración entre ambas compañías, que ahora se enfrentan a confirmar y verificar toda la cadena de producción hasta la obtención y uso del combustible. Potencialmente, en una planta depuradora de tamaño medio se podría producir un millón de litros de biogás al día, cantidad suficiente para mover más de 300 vehículos.

la cifra

29.800.712

automóviles circulaban por las calles y carreteras españolas a finales de octubre, según los datos del FIVA, el fichero que recoge los vehículos asegurados en España y ofrece una fiel imagen de la evolución del parque móvil nacional. Las cifras de octubre colocan en 537.627 unidades el incremento durante los últimos 12 meses.



14 SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL A EXAMEN

Se busca seguridad

El nuevo análisis de los últimos sistemas de retención infantil (SIR) llegados al mercado presentado por el Race coincide con el repaso a la seguridad de los niños en el automóvil realizado por la Fundación Mapfre. Dos informes esenciales y complementarios, dado que tanto la elección de la sillita como su correcta instalación y utilización son fundamentales para

preservar la integridad de los más pequeños cuando viajan en el coche. 14 modelos integran el segundo informe europeo de sistemas de retención infantil realizado este año por el Race y sus 30 socios europeos -ver cuadro-, que vienen realizando esos test en laboratorios independientes desde 2001 y ya llevan más de 600 modelos analizados.

Un esfuerzo que tiene su compensación al aclarar, con objetividad y rigor, las virtudes y defectos de los sistemas que se pueden adquirir, información vital a la hora de elegir para los padres, pero que también incita a los fabricantes a mejorar sus productos y cambiarlos si hace falta. Como ejemplo, el primer suspenso de una silla de homologación i-Size: la

Optima de Recaro, cuyos problemas de fijación entre el asiento del niño y la base de sujeción ya están siendo subsanados por la marca con el cambio de la base a los clientes que tengan ese modelo. A pesar del incidente, la nueva homologación i-Size sigue mostrando su eficacia, y el Race recomienda el sistema a los padres que vayan a adquirir una silla nueva, por tratarse de la norma más actual y exigente, que valora la altura en lugar del peso del pequeño, llevándole durante más tiempo en sentido contrario a la marcha. Pero de nada sirve contar con el sistema más eficiente cuando no se cuida la instalación y se utiliza sin cuidado, errores demasiado frecuentes que ponen en peligro la integridad de los pequeños. Lo verifican los ensayos de choque realizados por los expertos en seguridad

vial de la Fundación Mapfre con diferentes SIR en situaciones correctas e incorrectas. Pruebas de impacto diseñadas para evaluar las lesiones que podrían producirse en caso de accidente, que demuestran que las holguras en cinturón y arnés provocan considerables daños en cabeza y tórax, dos zonas que también sufren con sistemas envejecidos o no homologados, inexplicablemente aún a la venta. Frente a esto, el riesgo de perder la vida o resultar heridos se reduce considerablemente cuando el SIR es el adecuado al peso, estatura y edad del menor, viajan en la parte trasera del coche y en sentido contrario a la marcha; posición que debería mantenerse incluso hasta los 4 años. Entre las recomendaciones para acabar con la siniestralidad infantil, Mapfre insiste en la conveniencia

Con Isofix	Modelo	Grupo	Seguridad	Manejo	Ergonomía	Contaminantes	Calificación global
hasta aprox. 1 año							
	Cybox Aton Q i-Size	45 a 75 cm	++	+	+	++	+(1.7)
x	Cybox Aton Q i-Size + Base Q i-Size	45 a 75 cm	++	+	+	++	+(1.7)
hasta aprox. los 4 años							
x	Cybox Sirona M2 i-Size	45 a 105 cm	+	+	+	++	+(2.2)
x	Recaro Zero.1	0+ - I	+	+	+	++	+(2.4)
x	Joie i-Anchor Advance	40 a 105 cm	+	o	+	+	o(2.6)
x	Nuna Rebl	40 a 105 cm	▼▼	o	+	+	▼▼(5.5)
hasta aprox. los 7 años							
	Diono Radian 5	0+ - I - II	▼	▼▼	o	+	▼▼(5.5)
aprox. de 1 a 4 años							
x	Kiddy Phoenixfix 3	I	+	+	+	++	+(1.7)
	Maxi-Cosi Rubi XP	I	o	+	+	++	o(2.9)
x	Recaro Optia	I	▼▼	+	+	++	▼▼(5.5)
aprox. de 1 a 12 años							
x	Cosatto Hug Isofix	I - II - III	▼	o	+	++	▼(3.8)
	Hema Doorgroei	I - II - III	▼	o	+	+	▼(3.8)
aprox. de 4 a 12 años							
	Hema Junior	II - III	+	+	+	+	+(2.3)
x	Jané Quartz	II - III	+	+	+	++	+(2.3)

de seguir utilizando sillas infantiles o asientos elevadores si, pese a medir más de 135 centímetros y no ser obligatorio, el cinturón de los adultos no queda ajustado con seguridad sobre el cuerpo del menor. Para que el ajuste en un niño sea correcto, la banda inferior debe pasar por encima de los huesos de la pelvis y no por el estómago, y la parte superior debe ocupar la zona media del esternón y la clavícula, sin quedar demasiado cerca del cuello. Además, se debe comprobar que el pequeño se puede sentar en el asiento doblando con comodidad las piernas, porque de no ser así tenderá a 'escurrirse' hacia adelante.



FIAT	TIPO	EQUIPADO DE SERIE	CON PAQUETE OPCIONAL
ESTRELLAS		3★	4★
ADULTOS		82%	82%
NIÑOS		60%	60%
PEATONES		62%	62%
S. SEGURIDAD		25%	57%

EuroNCAP Paquete imprescindible

Una estrella gana el nuevo Fiat Tipo cuando cuenta con el paquete de seguridad que se ofrece como opción y no cuesta más de 500 euros. La pieza fundamental es el frenado automático, que funciona a alta y baja velocidad y resulta imprescindible «para maximizar la seguridad y alcanzar los niveles de protección ofrecidos por sus mayores rivales del segmento», puntualiza Michiel van Ratingen, el secretario general de EuroNCAP, que anima a los consumidores a no pasar por alto el 'Pack Safety', destacando que «el Tipo se comercializa como un coche funcional, que maximiza la relación calidad-precio».



Investigación Ford abre los semáforos

No encontrar semáforos en rojo ahorra tiempo, y eso es lo que Ford quiere

proporcionar a los conductores cambiando la luz a verde cuando el coche se acerque. La clave es la tecnología Green Light Optimal Speed Advisory, que facilita a

los conductores la velocidad óptima para encontrar siempre el semáforo en verde, gracias a la información ofrecida por dispositivos instalados en las carreteras. Como parte de su apuesta por las posibilidades de los vehículos conectados, Ford también prueba una tecnología que avisa cuando frenan en seco los coches que circulan delante fuera de nuestro campo de visión.

Seat Multiplica los beneficios

Los nueve primeros meses del año han sido buenos para Seat, que ha multiplicado por 11 los beneficios obtenidos en ese periodo de 2015. En concreto, 137 millones de beneficio operativo lograba de enero a septiembre la filial española del grupo VW, que se anota la facturación más alta de su historia: 6.500 millones

de euros, apoyados en los resultados de Ateca y Alhambra. Lo conseguido en los tres primeros trimestres del año configuran el camino hacia la rentabilidad sostenible y acabar 2016 con beneficios.



Nuevo Gobierno El sector no quiere que lo olviden

El sector recuerda al Gobierno el papel esencial del automóvil en el panorama industrial, tanto por las inversiones como por su aportación al empleo y el fortalecimiento de la economía. Por eso, reclama que se activen asuntos fundamentales, como la mejora de la competitividad, que debe llevarnos a alcanzar los 3 millones de unidades fabricadas en 2017. También solicita que se siga avanzando en la implantación de reformas y medidas que aseguren el máximo crecimiento del automóvil para que pueda seguir creciendo y hacer crecer a su entorno. En ese línea también se pide la continuidad de los planes de rejuvenecimiento del parque y una reforma fiscal integral del automóvil que penalice el uso en lugar de la compra.

Volkswagen Autorización concedida

Las autoridades alemanas han dado el visto bueno a las soluciones técnicas presentadas por Volkswagen para los diésel 1.6 TDI afectados por la alteración de sus emisiones contaminantes. La solución se centra en la actualización del software y la instalación del estabilizador del flujo de admisión, operación que no

requiere más de una hora. El objetivo de la marca es que todos los coches afectados hayan pasado por el taller a finales de 2017.

Reino Unido Los fabricantes no temen el Brexit

Las palabras de la Primera Ministra británica, Theresa May, asegurando el compromiso con la industria del automóvil «ahora y en el fu-

turo», parecen haber calado en los fabricantes instalados en el Reino Unido. Lo ratifica la decisión de Nissan de adjudicar la próxima generación de Qashqai y X-Trail a Sunderland, la planta más productiva de Gran Bretaña. También Toyota, Honda, Ford y Jaguar-Land Rover se muestran dispuestas a seguir invirtiendo y fabricando allí, confiados en la garantía de las autoridades de que la salida de la UE no perjudicará los intereses de los fabricantes instalados allí.

Audi lleva años investigando en el terreno de la conducción autónoma. Y algunos de sus desarrollos ya han logrado metas importantes. Nosotros hemos conducido —o hemos sido conducidos— por un Audi A7 Sportback entre el tráfico real de la autopista A9 que une Berlín con Munich.



# Un Audi me conduce

Aunque parece que la conducción autónoma es solo cosa de Tesla —el marketing de la empresa de Elon Musk es sencillamente brutal—, son otros muchos los fabricantes que llevan años invirtiendo dinero, horas y esfuerzo para desarrollar modelos que en un futuro ya nada lejano puedan conducir por nosotros. Y entre ellos, Audi está en la punta de lanza de estas tecnologías. Por ello no dudamos un minuto cuando la marca alemana nos convocó a solo cuatro periodistas para una prueba con un coche de conducción autónoma en circunstancias de tráfico real; y también en un circuito, donde otro de los prototipos de Audi pone a prueba sus habilidades. Nos trasladamos a Neuburg, a la sede de Audi Sport. Allí, en la pista de pruebas tenemos nuestro primer contacto con esta tecnología a bordo de 'Robbie', el S7 Sportback con el que ya se han hecho vueltas rápidas de exhibición en diversos circuitos.

Aparentemente, 'Robbie' es como un S7 normal, si no fuera por sus pegatinas en la ca-

rocería. Incluso el interior no tiene cambios apreciables más allá de algún botón que claramente se ve que es 'de prueba' y de un 'joystick' con el que el 'conductor' puede tomar el control en cada momento. Como 'Robbie' se va a mover en un circuito cerrado no usa, en este caso, sensores con los que leer la carretera y lo que pasa en ella. Simplemente la señal GPS le dará las coordenadas de dónde circula. Y 'Robbie', que está programado para una conducción al máximo rendimiento en cada momento y en cada curva utilizará esa información para buscar la trazada perfecta en cada punto, con el giro de volante exacto, la aceleración justa y la frenada precisa en cada momento... Y corrigiendo sus datos vuelta a vuelta, pues analiza y se adapta al estado de los neumáticos, del asfalto, a la cantidad de combustible... En pura lógica, no habría ningún piloto capaz de batirle salvo que tomara un nivel de riesgo por encima del umbral de seguridad con el que 'Robbie' ha sido diseñado.

Toda esta teoría que os he contado se convierte en la pista en un vendaval de sensaciones. 'Robbie' hace su 'chequeo' previo, y una vez que nos dice estar listo basta que el 'conductor' apriete el mando de control para que el coche salga lanzado en la recta, llegue hasta el pico de la primera curva a izquierdas y, sin ningún titubeo, frene con decisión y gire el volante los grados exactos para encarar la siguiente recta que desemboca en otra curva a derechas... Y todo esto con la cara de asombro que uno tiene al ver que el volante gira solo, que el coche va a toda pastilla y que toma las decisiones correctas en cada momento.

El primer contacto con la conducción autónoma me ha sorprendido. Pero aún quedan cosas por ver en un entorno, el tráfico cotidiano de una autopista, menos amigable.

Tras bajar de 'Robbie', nos espera 'Jack', otro de los prototipos de conducción autónoma de Audi. Se trata de otro A7 que lleva instalados todo tipo de sensores —perfectamen-

te integrados y escondidos en la carrocería— para leer todo lo que pasa en 360 grados alrededor del coche. Gracias a ello está preparado para circular por carreteras abiertas al tráfico; en este caso, la autobahn A9 que une Berlín con Munich, y en la que el Gobierno alemán ha autorizado que se puedan realizar pruebas de conducción autónoma con tráfico y circunstancias reales.

Si antes he viajado como copiloto en 'Robbie', esta vez seré yo el que se ponga al volante, aunque para ser conducido. Me explican que tendré que conducir el coche hasta la autopista —podría ir él solo, pero la legislación solo permite las pruebas en la A9—, y una vez allí, con el destino final introducido en el navegador, el coche comenzará el análisis del sistema. Cuando él esté listo para tomar el control, se iluminará de color verde una línea de luz justo bajo el cristal delantero. Entonces, mi trabajo será apretar dos botones situados en el volante; este se retirará hacia adelante y, a partir de ahí, seré un simple



▲ Conducir sin manos en plena autopista alemana, lloviendo y rodeado de coches un jueves de octubre... Mi primera experiencia con la conducción autónoma ha sido muy satisfactoria.

pasajero. Si en algún momento quiero retomar el control solo tengo que volver a presionar los botones, el volante se retrasará hasta mi posición y empezaré a conducir con normalidad. Fácil, ¿no?

Nos ponemos en marcha, llegamos a la autopista y el coche lanza el mensaje de que está listo. Aprieto los botones y el volante se va adelante. Por supuesto, dejo de acelerar —no hay el más mínimo salto ni tirón al cambiar en la velocidad— y junto mis manos porque realmente no sé qué hacer con ellas. El Audi circula por el carril de la derecha a la velocidad indicada por las señales, con total suavidad y adaptándose a las circunstancias del tráfico. En los tramos sin límite de velocidad acelera con ganas, y cuando se acerca a un coche más lento adapta su velocidad con tiempo para evitar sobresaltos. Realiza maniobras de adelantamiento como cualquier conductor e incluso aborta sobre la marcha un adelantamiento cuando detecta que por el carril de la izquierda, por detrás, se



◀ El sistema de 'visión' de Jack analiza lo que pasa 200 metros por delante y por detrás del coche —en color azul en la pantalla izquierda— para adaptar sus reacciones.

acercaba un coche a gran velocidad.

Aprovecho para tomar fotos, grabar vídeos... Es una sensación extraña poder dedicar el tiempo y el trayecto a otras cosas, aunque siempre atento a lo que pasa alrededor, en una concurrida autopista con lluvia y tráfico intenso, un jueves de octubre por la tarde. Los ingenieros que me acompañan me muestran las 'tripas' del sistema de visión del Audi.



## EL FUTURO EN SEIS ETAPAS

La marca alemana tiene muy clara su estrategia y los siguientes pasos; no en vano, desde 1999 lleva trabajando en esta cuestión. Y desde entonces, aunque no nos demos cuenta, la conducción autónoma ha dado grandes pasos que ya están incorporados en modelos de serie. Audi considera que en el desarrollo de la conducción autónoma hay seis fases. El nivel 0 sería una conducción manual pero con un control continuo del coche monitorizando las reacciones del conductor. Esos elementos de control los ofrecía ya el Audi A6 de 1999. La siguiente fase sería la conducción asistida, con un primer nivel simplemente de asistencia y un segundo nivel semiautomatizado. Este sería el estadio en el que los modelos de Audi se encuentran ahora gracias a elementos estrenados por la nueva generación del Q7 —que se van ampliando al resto de la gama— como el adaptive cruise control o el Audi active lane assist. De los dos próximos niveles, el 3 —altamente automatizado— y el 4 —totalmente automatizado— empezaremos a tener noticias en la siguiente generación del Audi A8. Y el final de este recorrido vendrá con el nivel 5, la conducción autónoma sin necesidad de presencia ni de supervisión por parte de ninguna persona situada tras el volante... 0 en ese lugar donde antes se situaba el volante.

la salida de la autopista programada. En ese momento, la luz verde del salpicadero se convierte en naranja, avisándonos de que nos preparemos para tomar los mandos. Luego se convierte en roja, el volante se acerca, pulsamos los botones y todo vuelve al modo de conducción tradicional. Se acaba la experiencia y no sé si dentro de unos años, cuando la conducción autónoma este extendida, se acabará el efecto sorpresa, pero me bajo de 'Jack' con la boca abierta.

En Audi saben que su tecnología funciona, doy fe; pero también que aún queda mucho para llegar a la conducción autónoma total: circular en un circuito es más fácil que hacerlo en una autobahn; y recorrer kilómetros de autopista, infinitamente más sencillo que un kilómetro de ciudad, con peatones, ciclistas, coches, semáforos, animales domésticos... Ese es el reto en el que está Audi ahora. Y para cuando lo logren —y seguro que lo harán—, tal vez descubramos que el verbo conducir ha cambiado su significado.

NISSAN



+ en <http://premiodepintura.bmw.es>

INGENIEROS DE LA EMOCIÓN

Nissan ha fichado recientemente a los jugadores Gareth Bale y Sergio Agüero como nuevos 'ingenieros de la emoción' de la marca para la UEFA Champions League, competición en la que el fabricante es patrocinador principal. Como nuevos embajadores de Nissan, los jugadores del Real Madrid y el Manchester City han grabado un vídeo en el que se retan demostrando sus habilidades con el balón.

Nissan es una marca comprometida con el deporte, como ha demostrado también con su reciente patrocinio en los JJ.OO de Río de Janeiro.

ATENTOS A...

HASTA EL 9/01/2017

**Mopar**, la marca de accesorios y recambios de Fiat y Chrysler, **sortea un Fiat 500** (y más premios) entre los que se registren en la web de la izquierda o compartan el sorteo en las redes sociales.



PREMIO BMW EL CUADRO GANADOR

El cuadro titulado 'En el estudio', del sevillano Miki Leal, es el ganador del Premio BMW de Pintura, dotado con 25.000 euros. El concurso celebraba este año su 31 edición y a la misma se



presentaron más de 1.000 artistas, con un total de 2.600 obras, una cifra récord. Los cuadros ganadores y finalistas se expondrán en el Centro Casa de Vacas del Retiro de Madrid en diciembre.

+ en [www.ford.es](http://www.ford.es)

40 ANIVERSARIO



El Rey Don Juan Carlos asistió a la inauguración de la fábrica, en 1976. A la izquierda, Henry Ford II.



La factoría de Ford en Almusafes acaba de cumplir 40 años. También, el Ford Fiesta.

FORD: 40 AÑOS EN ESPAÑA

Henry Ford II, nieto del aquel pionero del mismo nombre que revolucionó la historia de la automoción con el Ford T, viajó a Valencia en 1974 para colocar la primera piedra de la factoría de Almusafes, en la que dos años más tarde se construiría el primer Ford Fiesta. Estos días, la marca celebra en España el 40 aniversario de un modelo que

a día de hoy sigue vigente y del que se han fabricado ya cinco millones de unidades.

40 años también de una fábrica, la de Almusafes, que ha impulsado como ninguna la modernización de la industria del automóvil en nuestro país. Es líder en robotización y fabrica seis modelos simultáneamente (Mondeo, Kuga, Galaxy,

S-Max, Transit y Tourneo Connect), más que ninguna otra planta europea de la marca. Ford da trabajo aquí a más de 8.650 personas y exporta desde Valencia a los cinco continentes. Para hacernos una idea de la importancia de Almusafes, basta decir que cada euro de valor añadido generado en Ford genera 6,52 € en España.



El presidente de la Generalitat, Ximo Puig, y el presidente de Ford España, Jesús Alonso.

+ en [www.seat.es](http://www.seat.es)

SEAT APOYA LA COPA DEL REY

Seat se ha convertido en la primera marca que patrocina de forma oficial la Copa del Rey de fútbol durante toda la competición. La marca estará presente en todos los partidos de Copa desde la eliminatoria de dieciséisavos de final, que se celebrará el 30 de noviembre (partido de ida) y el 21 de diciembre (vuelta). La marca española

ya apoyó anteriormente la competición. En 2015, por ejemplo, la Copa del Rey viajó por diferentes ciudades españolas para que los aficionados pudieran fotografiarse con ella junto al Seat León ST Cupra.



VW GOLF GTI

Los propietarios del primer Volkswagen Golf GTI podrán volver a poner al día sus vehículos. Volkswagen Classic Parts ha vuelto a fabricar piezas de recambio para esta primera generación.

+ en [www.volkswagen-classic-parts.de](http://www.volkswagen-classic-parts.de)

+ en [www.audi.es](http://www.audi.es)

JORNADA DE CONDUCCIÓN CON EL Q2 EL FC BARCELONA ELIGE AUDI

Los exteriores del Camp Nou volvieron a convertirse en una pista de pruebas durante una jornada de conducción en la que los jugadores del FC Barcelona se pusieron al volante del nuevo Audi Q2. Divididos en equipos, los deportistas tuvieron que superar cinco sectores de distintos niveles de dificultad a bordo del Q2: eslabon dinámico, frenada de emergencia, zona off road, etc.

Esta divertida experiencia sirvió de prolegómeno para la entrega por parte de la marca de los nuevos coches a la plantilla. Messi, Piqué, Iniesta o Suárez conducirán este año el Audi Q7; Neymar, el Audi RS 7 Sportback performance, y Luis Enrique, el RS Q3 performance.



Messi ha optado este año por el Audi Q7 para sus desplazamientos.

+ en <http://bobby-car-ratgeber.de>

MERCEDES BOBBY AMG-GT

EL DEPORTIVO DE LOS MÁS PEQUEÑOS

No habrá nada que frene a los más pequeños de la casa a bordo del nuevo correpasillos de Mercedes. Lleva el sello de AMG, la división deportiva de la marca.

Mercedes fabrica desde hace 20 años su correpasillo BobbyCar, del que se han construido ya 17 millones de unidades. Un vehículo de lo más original, que incluso tiene hasta su propia competición: se celebran carreras desde 1990 y en 2012 se batió un récord de velocidad con

este pequeño coche, que se impulsó a 115 km/h. Hay más de 100 variedades diferentes del Bobby Car de Mercedes, que reproducen los coches de la marca. La última creación es este AMG-GT de las imágenes, un exclusivo modelo que ya se puede comprar desde 79,90 euros.



Junto al especialista alemán de juguetes BIG, Mercedes ha creado este exclusivo Bobby Car AMG GT.



+ en [www.estoessunsuv.es](http://www.estoessunsuv.es)

PEUGEOT 3008 NUEVO DESAFÍO SUV

El Peugeot 3008 es el protagonista en la segunda edición del SUV Trophy de la marca, que tendrá lugar del 1 al 4 de diciembre en la estación de esquí abandonada de Llesú (Lleida). Los participantes (12 y sus parejas) en esta aventura serán elegidos entre los que se apunten en la web de la izquier-

da. Viajarán de forma gratuita hasta la estación de esquí, donde se celebrará una gymkhana, que les pondrá a prueba física e intelectualmente. Los ganadores disfrutarán de un 3008 durante tres meses.



+ en [www.classicraid.com](http://www.classicraid.com)

MITSUBISHI

Tres unidades del Mitsubishi L200, dos Montero, un Outlander y un ASX sirvieron como vehículos de asistencia a los 117 equipos participantes en la segunda edición del Spain Classic Raid.

BP Ultimate informa

El revolucionario programa de fidelización Mi BP cumple su primer aniversario bajo esta denominación y se erige como el mejor programa del mercado, con la oferta más ventajosa e innovadora y la mayor flexibilidad y accesibilidad frente a sus competidores. Para celebrar este importante hito, la Compañía ha lanzado un nuevo catálogo lleno de regalos y muchas ventajas para los clientes de la red de estaciones de servicio BP.



Atravesar España de Barcelona a Sevilla por caminos está al alcance de cualquiera que tenga unos días libres, un clásico de más de 25 años y entre 600 y 2.000 euros para la inscripción y los hoteles. La aventura, los bellísimos paisajes, las anécdotas y el compañerismo están asegurados.



# La España oculta

Cuando hace unos dos años David Herranz me contó que preparaba un Raid que atravesaría España por caminos de tierra, pensé que sería muy difícil que el proyecto saliese adelante. Lo pensé yo y también un grupo de compañeros curtidos en mil batallas del Panda Raid, prueba que él mismo conoce bien porque participa en la organización. Nos parecía casi imposible conseguir los permisos y más que complicado diseñar un itinerario que de verdad atravesase la Península Ibérica sin apenas pisar el asfalto. Pero he de reconocer que nos equivocamos y que la perseverancia



▲ En el interior de Nerja descubrimos pueblecitos escondidos entre montañas accesibles tan solo por caminos de tierra.

de David y su equipo ha sacado adelante un precioso proyecto que en esta segunda edición ha conseguido una copiosa inscripción de 117 equipos en lo que ya es la única

prueba de regularidad sobre tierra en clásicos que se realiza en nuestro país.

El Spain Raid Classic es una prueba que se disfruta desde el minuto uno. Ya sea por el

recorrido, 2.300 kilómetros atravesando los desiertos de Los Monegros y Almería, la estepa castellana y varios parques nacionales y naturales. O por la variedad de los coches participantes, una divertida representación del mercado español de los años 70 y 80 encarnado por los utilitarios más populares como los Renault 4, 5, 6 y 12, Citroën Visa, Peugeot 205, Ford Fiesta y Orion, Fiat Panda 4X4 o Seat Marbella, el más habitual por precio y diversión y con el que se apuntaron nada menos que 16 equipos. Pero había otros inscritos que aportaron mucho caché a la prueba y que ni ha-



▲ Recorrimos 50 de los 70 kilómetros preparados para un AVE entre Sevilla y Granada que nunca se llegó a terminar. Millones a la basura.

bríamos soñado ver en un raid de estas características, como el Volvo P1800 de 1966 de un equipo de Cantabria. Su propietario, que tiene una colección de todos los coupé de la marca sueca, quiere participar con esta joya en el París-Pekín 2017 para coches de más de 50 años y esta prueba le ha servido de experiencia y de entrenamiento. Sorprendente ver también un Peugeot 204, un VW Kubel o un DAF 55 conducido por un equipo holandés residente en... ¡¡¡Villanueva del Trabuco!!!

Porque las anécdotas no han faltado. Que le pregunten si no a los que se perdieron en un poblado chabolista de Torrejón de Ardoz y, cercados, tuvieron que llamar a la Policía, o a los del 4L que vieron como una rama les atravesaba

el depósito. Juntas de cullata que pasaron a mejor vida en coches sin preparación sometidos a mucho esfuerzo, amortiguadores y protecciones de cárter reventados... Lo que no arreglaban los participantes lo arreglaba la organización, y lo que no, los mecánicos de algún pueblo cercano. Salvo excepciones como la del único 4L 4x4 que corría y que hay homologado en España, que rompió dos palieres y volvió a Zaragoza en grúa.

Pero todos disfrutamos cada minuto de una España poco conocida que se esconde entre caminos que nunca nos plantearíamos recorrer en solitario. Una prueba única que se repite del 25 de marzo al 1 de abril de 2017 en otra edición seguro que igual de emocionante.



▼ La llegada a la espectacular Plaza de España en Sevilla de todos los participantes que acabaron el Raid fue un espectáculo.



▲ Algunos equipos reunieron a toda la familia para animar. A su paso por Madrid, la caravana se detuvo en la Plaza de las Ventas donde se celebró un emotivo acto en recuerdo de Mariano Muñoz de Dios.



▲ En uno de los tramos la organización contrató los servicios de un helicóptero para grabar imágenes. Muchos iban con lo puesto.



## LOS COCHES MÁS LLAMATIVOS ESOS CHALADOS EN SUS LOCOS CACHARROS



▲ El único Renault 6 inscrito hizo un excelente papel quedando al final del Raid en un honroso vigésimo puesto de la general.



▲ Tras numerosos problemas y muchos kilómetros rodando en un cilindro, Marco y Sergio terminaron con su 2CV en el puesto 89.



▲ El Volvo P-1800 de 1966 era original solo con protecciones de cárter y de cambio. Con todo, arrancó el escape y abolló el depósito de gasolina.



▲ Juan Donati y Pere Serrat, tras ganar la primera edición con este Baja Bug 1000, ahora quedaron segundos. Reventaron varios amortiguadores.



▲ El Porsche 944 llevaba los bajos forrados de acero inoxidable y neumáticos Fedima. El coche gastó 13 l/100 km durante la prueba. Quedó el 112.



▲ Por delante de todos en la clasificación quedó este Renault 4F conducido por Roberto y Alfredo. Habían quedado segundos en la primera edición.



LA SALIDA DE VOLKSWAGEN DEL WRC NO AFECTARÁ TAN DURA MENTE AL MUNDIAL DE RALLIES COMO LA DE AUDI EN EL WEC Y LE MANS



# El fin de toda una época

“El grupo Volkswagen afronta enormes desafíos. Con la próxima expansión en la electrificación de nuestra gama de vehículos, debemos concentrar todos nuestros esfuerzos en importantes tecnologías del futuro”. Así justificaba el consorcio alemán la salida de Audi del Campeonato del Mundo de Resistencia y Le Mans, pocos días después ampliada al Mundial de Rallies. Decisiones impactantes que se encuadran en el nuevo contexto empresarial que Volkswagen afronta desde que se hiciera público el escándalo del ‘Dieselgate’, cuyas consecuencias todavía tendrán que afrontarse durante un tiempo.



◀▲ Arriba, Ingrassia y Ogier celebran su victoria en el Rally de Monte Carlo de 2014, temporada en la que lograrían otros siete triunfos más. Y de 2014 es también la imagen de la izquierda, con Fässler, Lotterer y Tréluyer en el podio tras imponer su Audi R18 e-tron quattro en Le Mans.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

El Grupo Volkswagen afronta años de incertidumbre. No solo ante las consecuencias económicas de multas y pleitos colectivos con su correspondiente bola de nieve de indemnizaciones. También ante posibles recortes internos en el futuro, y en términos de imagen para una corporación que cotiza en bolsa y debe controlar determinadas alegrías en tiempos de incertidumbre. Todo ello, además, con el nuevo rumbo estratégico que está planificando para una gama automovilística que, probablemente, abandonará el diésel como eje principal hacia la nueva tecnología híbrida y eléctrica.

Las noticias caían como un jarro de agua fría en sus

respectivos campeonatos, en la opinión pública y, por supuesto, en el seno de Audi Sport y Volkswagen Motorsport. Hace pocas fechas, el responsable del equipo Toyota del WEC se aventuraba a avanzar que, por sus noticias y los movimientos en Audi, pensaba que el equipo seguiría más allá de 2018 en la disciplina. Hasta tal punto la decisión ha sido fulgurante e inesperada que las dos marcas ya tenían preparados sus respectivos modelos para el próximo año. En el Mundial de Rallies, incluso bajo un nuevo reglamento.

«A medida que nuestros coches de producción van siendo cada vez más eléctricos, nuestros vehículos de competición, como líderes tecnológicos, también deberían seguir ese camino». Audi señalaba la Fórmula E como



# EN LA FÓRMULA E AUDI YA ESTÁ PRESENTE CON EL EQUIPO ABT-SCHAEFFLER, PERO PODRÍA CONVERTIRSE EN EQUIPO OFICIAL EN 2018



▲▲▲ Arriba, el Audi S1 en el Mundial de Rallycross, certamen al que Audi podría prestar ahora mayor atención. A la izquierda, el podio de Le Mans en 2010 tras la victoria —una de las 13 logradas desde su estreno en 1999— por un Audi R15 TDI Plus. A la derecha, Wolfgang Ulrich, y bajo estas líneas, el Audi RS 3 LMS, destinado a las carreras del TCR.



▲▲▲ Tres pilotos que se han quedado sin equipo: Mikkelsen, Ogier y Latvala. El francés, vigente campeón, ya ha anunciado que en 2017 seguirá en activo. A la derecha, en su primer triunfo con el Polo, en el Rally de Suecia de 2013. Arriba, a la izquierda, el VW Golf del TCR.



turaliza política en numerosos mercados, y cuando casi todas las marcas ya empiezan a inundar el mercado con nuevos vehículos híbridos, a la espera del eléctrico a gran escala.

Además, el sistema híbrido de Audi con motor diesel alcanzaba en el WEC su techo frente a los sistemas con motores de gasolina usados por sus rivales. Por cuestiones técnicas, el sistema híbrido de Audi tenía problemas para alcanzar la más potente categoría de 10 Mj, algo que sí podrían lograr Porsche y Toyota con sus sistemas. Mejor decir adiós cuando hay dudas sobre las opciones de victoria.

La decisión de Audi implicará toda una reestructuración de Audi Sport. También significa el comienzo del adiós de Wolfgang Ulrich,

artífice de los éxitos de la marca alemana desde los programas de Turismos en los 90. Seguirá un año más, pero ya asesorando a su sustituto, Dieter Gass, en la preparación del nuevo programa de la Fórmula E. Con 65 años y un brillante ciclo con Audi Sport, Ulrich cierra así una aventura que empezó en 1999 en Le Mans, y que desde entonces ha cosechado trece victorias, incluyendo las primeras de un motor diésel y de la tecnología híbrida en la famosa carrera francesa.

Algunos rumores han apuntado para el futuro a una posible presencia en la Fórmula 1 de la mano de Red Bull, equipo aliado tradicional del Grupo en numerosas aventuras deportivas. Pero la tecnología desarrollada durante estos últimos años en el WEC y la reubicación de gran parte del personal de Audi Sport en otros

departamentos del grupo no parecen avalar semejante posibilidad.

«Logramos superar nuestras expectativas deportivas en el Mundial de Rallies, ahora estamos redirigiendo Volkswagen Motorsport, poniendo en el punto de mira con mayor atención la tecnología de los vehículos del futuro», justificaba Frank Welsh, máximo responsable de Volkswagen. Tras cuatro años consecutivos de títulos, quizás el Mundial de Rallies ya no aportaba el mismo retorno a la marca alemana, considerando además el comienzo de una nueva era en la disciplina. Y si a ello también se le añade la mencionada situación global del Grupo, el realineamiento de su política deportiva y tecnológica ha terminado por alcanzar también al programa de los rallies, que ahora se mantendrá con un perfil notablemente más bajo.

«Clientes» en vez de un equipo oficial es la nueva filosofía de Volkswagen, que junto con la salida del Mundial anunciaba también el desarrollo del nuevo R5 del Polo, una montura más extendida en el Europeo de Rallies, donde puede encontrar un mercado importante. La marca alemana también apoyará al Golf GTI TCR en los circuitos, y al Beetle GRC en Rallycross, una disciplina donde Audi podría incrementar su apoyo en el futuro.

En todo caso, la salida de Volkswagen del WRC no afecta tan duramente al Mundial de Rallies como la de Audi en el WEC y en las 24 Horas de Le Mans. Aquel seguirá contando con la presencia de Hyundai, M-Sport (Ford), el desembarco total de Citroën y la llegada de Toyota. Sin embargo, tanto el campeón del mundo Sebastian Ogier como Jari-Matti Latvala y Andreas Mikkelsen tendrán que

encontrar acomodo, pues no parece que el Polo desarrollado para el nuevo reglamento vaya a ser puesto en manos de equipos privados. Pero tanto Citroën como M-Sport ya han comenzado a tirar los tejos a Ogier, y el piloto francés ha dejado entrever que el próximo año seguirá en activo, como no podía ser de otra manera.

Las decisiones del Grupo Volkswagen han puesto en evidencia, una vez más, que las actividades deportivas de un fabricante se someten a sus exigencias tecnológicas y de marketing. Más, si cabe, en estos tiempos cruciales, con el vehículo híbrido y el eléctrico como grandes protagonistas para los próximos años. Y si se añade una gran factura a pagar por errores estratégicos de alcance global, es evidente que ha llegado el fin de una época para el Grupo Volkswagen en el mundo del deporte automovilístico.

próxima plataforma deportiva, certamen en el que ya está presente a través del equipo Abt-Schaeffler, y en el que pretende involucrarse en el futuro hasta convertirse en equipo oficial en 2018, precisamente el año en que empezarán a venderse modelos eléctricos de la marca en sus concesionarios. La Fórmula E se convertirá en una plataforma de apoyo mediático ideal llegado ese momento, y Audi aprovechará el certamen,

como lo hizo en su día con el WEC, para desarrollar la tecnología eléctrica, aunque resulta difícil imaginar que la proyección en competición de todo el Grupo alemán se centre en un certamen que está lejos todavía de ofrecer el retorno global del WEC, de Le Mans y del Mundial de Rallies.

Al margen del complicado contexto que atraviesa el Grupo Volkswagen por el llamado 'Dieselgate', otros

factores más específicos también han podido jugar su papel.

En el WEC quizás resultaba ya poco justificable que dos de sus marcas se enfrentaran directamente, una de ellas con todos los éxitos imaginables en los últimos quince años. En el caso de Audi, su estrategia para la tecnología híbrida del WEC pasaba por la motorización diésel, que parece afrontar cada vez más restricciones de na-



DEALERBEST



## La realidad de las mujeres en el sector de automoción

El sector del automóvil se ha recuperado y, de hecho, está en auge. Actualmente el 8,7% de la población activa en España está trabajando en esta industria. Pese a que las mujeres suponen un 46,4% de la población activa, solo 1 de 4 trabajadores en el sector de la automoción es una mujer. Los motivos son varios: dificultades de conciliación en el sector de la automoción, remuneraciones inferiores a las de los hombres, entorno hostil y la falta de oportunidades.

Pocas han desarrollado su carrera en el sector del automóvil como lo ha hecho María Helena Antolin, vicepresidenta de Grupo Antonin y a su vez presidenta de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes, SERNAUTO. Además, hace poco fue reconocida como una de las 25 principales directivas de la industria del automóvil en Europa, según el ranking de Automotive News Top 25 Leading Women 2016. Nosotros tratamos con cariño este asunto, pero para nada de

puntillas. Que lo que si que vamos a tratar como hecho es que nuestra empresa trabaja para el sector del automóvil y en ella el 50% de las personas son mujeres. Los datos de infinidad de estudios de observatorios, observadores, organismos públicos y privados dicen que estamos fuera de la media. Nos gusta así, y si seguimos creciendo, mantendremos esta 'paridad'. A nosotros nos gustan las mujeres para trabajar con ellas, verlas en su salsa, sacando lo que tengan dentro, aunque sean

competencias de las que se ironizan o se cuestionan. Nos gusta que nos contaminen con su pasión y con su motivación. Interactuar con mujeres en el trabajo mola, sobre todo cuando rompes la barreras y las miradas son asexuadas. En ese momento suceden cosas divinas y nadie se pone a la defensiva de nadie. Nadie quiere vencer por tonos de graves o de agudos. Se produce que todo lo que tenemos en la configuración que nos toca parece integrable y resulta productivo en procesos previos o en procesos culminados de trabajo.

La paridad, que no paridad, sería hablar de porcentajes que obedecen más a circunstancias que a intenciones. Y que aquí no estamos para enjuiciar nada, esperemos no caer nunca en esa tentación.

Lo que sí es cierto que para conseguir el modelo en el que creemos en dealerbest, para entusiasmarlos de lunes a domingo, para vivir como si nos fuese la vida en ello, para agarrarnos de la mano de nuestros clientes, para ser fiables, creíbles y para ganar dinero, necesitamos mantener esa paridad.

Y si alguien quiere conocer más, que nos pregunte, que estaremos encantados de contarle.

Uno del 50% de hombres de esta santa casa.

...Y el S5 Sportback 3.0 TFSI 354 CV quattro tiptronic 8 vel. por 77.900 €



## AUDI En enero llegan los A5 y S5 Sportback

Las entregas comenzarán en enero, pero Audi ya admite pedidos en España de la segunda generación del A5 Sportback y su variante más deportiva: el S5. Dos son las versiones mecánicas disponibles desde el lanzamiento,

el diésel 2.0 TDI de 190 caballos, que opcionalmente puede contar con cambio automático S tronic de doble embrague y 7 velocidades, y tracción integral quattro, y el gasolina 2.0 TFSI de 252 CV asociado al cambio S tronic y la

tracción quattro; en el caso del S5, la mecánica elegida es el 3.0 TFSI de 354 CV, cambio tiptronic y tracción quattro.

Al acabado básico, que cuenta de serie con elementos como faros de xenón con luces diurnas y traseras LED, llantas de aleación de 17 pulgadas, Audi MMI radio plus con pantalla a color de 7 pulgadas, volante multifunción o los sistema de conducción dinámica «Audi drive select» y el de prevención de accidentes «Audi pre sense city», el nuevo A5 Sportback une las líneas Advanced y Sport. Entre la dotación del primero destaca el Audi parking system trasero, el Audi smartphone interface o el Audi connect Safety & Service, a los que el Sport añade una línea

### PRECIOS A5

Gasolina	
2.0 TFSI 252 CV quattro S tronic 7 vel.	51.630 €
2.0 TFSI 252 CV quattro S tronic 7 vel. ADVANCED	54.830 €
2.0 TFSI 252 CV quattro S tronic 7 vel. SPORT	56.220 €
Diesel	
2.0 TDI 190 CV 6 vel.	43.300 €
2.0 TDI 190 CV S tronic 7 vel.	45.900 €
2.0 TDI 190 CV quattro S tronic 7 vel.	48.330 €
2.0 TDI 190 CV 6 vel. ADVANCED	46.350 €
2.0 TDI 190 CV S tronic 7 vel. ADVANCED	48.950 €
2.0 TDI 190 CV quattro S tronic 7 vel. ADVANCED	53.430 €
2.0 TDI 190 CV 6 vel. SPORT	47.850 €
2.0 TDI 190 CV S tronic 7 vel. SPORT	50.450 €
2.0 TDI 190 CV quattro S tronic 7 vel. SPORT	52.920 €

deportiva con estética exterior e interior diferente, faros LED, intermitentes traseros dinámicos, molduras interiores en aluminio y salidas de escape cromadas.



## SEAT

### Una gran gama para elegir un León

Con un descuento que puede alcanzar los 4.730 euros, se inicia la comercialización del actualizado compacto de Seat, que estará disponible en los concesionarios de la marca a principios de 2017.

3 carrocerías, 5 niveles de acabado y 10 propulsores con potencias de 90 a 184 caballos, incluyendo la opción gasolina/GNC (gas natural comprimido), configuran una oferta, que se completa con cambios manuales de 5 ó 6 velocidades, DSG de doble embrague con 6 ó 7 marchas y tracción total 4Drive con embrague Haldex de quinta generación para el ST (familiar). Entre las novedades destaca la llegada a la gama del León del equipamiento Xcellence, que cuenta con una completa dotación de serie, y del eficiente 1.6 TDI de 115 caballos. Con el acabado X-Perience limitado a la carrocería familiar, a la que otorga un aspecto exterior más aventurero, todos los niveles de equipamiento se pueden mejorar con los paquetes «Plus», cuyos precios oscilan entre los 700 y los 727 euros, según el impuesto de matriculación de la versión elegida.

### PRECIOS

	ST	5P	SC		ST	5P	SC				
GASOLINA											
1.2 TSI 110CV REFERENCE	20.080 €	19.080 €		1.8 TSI 180CV FR PLUS	26.017 €	25.017 €					
1.2 TSI 110CV REFERENCE PLUS	20.780 €	19.780 €		1.8 TSI 180CV DSG 7FR		25.990 €					
1.4 TGI 110CV REFERENCE GNC	22.490 €	21.490 €		1.8 TSI 180CV DSG 7FR PLUS		26.717 €					
1.2 TSI 110CV STYLE	21.730 €	20.730 €		DIESEL							
1.2 TSI 110CV STYLE PLUS	22.430 €	21.430 €		1.6 TDI CR 90CV REFERENCE		20.660 €					
1.4 TSI 125CV STYLE	22.200 €	21.200 €	21.200 €	1.6 TDI CR 115CV REFERENCE PLUS		21.360 €					
1.4 TSI 125CV STYLE PLUS	22.900 €	21.900 €	21.900 €	1.6 TDI CR 115CV REFERENCE	22.360 €	21.360 €					
1.4 TGI 110CV STYLE GNC	24.140 €	23.140 €		1.6 TDI CR 115CV REFERENCE PLUS	23.060 €	23.060 €					
1.4 TGI 110CV STYLE PLUS GNC	24.840 €	23.840 €		1.6 TDI CR 115CV STYLE	24.030 €	23.030 €	23.030 €				
1.4 TGI 110CV DSG 7 STYLE GNC	25.840 €	24.840 €		1.6 TDI CR 115CV STYLE PLUS	24.730 €	23.730 €	23.730 €				
1.4 TGI 110CV DSG 7 STYLE PLUS GNC	26.540 €	25.540 €		1.6 TDI CR 115CV DSG 7 STYLE	25.720 €	24.720 €					
1.4 TSI ACT 150CV STYLE	23.320 €	22.320 €	22.320 €	1.6 TDI CR 115CV DSG 7 STYLE PLUS	26.420 €	25.420 €					
1.4 TSI ACT 150CV STYLE PLUS	24.020 €	23.020 €	23.020 €	2.0 TDI CR 150CV STYLE	25.250 €	24.250 €	24.250 €				
1.4 TSI 125CV EXCELLENCE	22.700 €			2.0 TDI CR 150CV STYLE PLUS	25.950 €	24.950 €	24.950 €				
1.4 TSI 125CV EXCELLENCE PLUS	23.400 €			1.6 TDI CR 110CV (ZWD) X-PERIENCE	25.440 €						
1.4 TSI 125CV (ZWD) X-PERIENCE	23.610 €			1.6 TDI CR 110CV (ZWD) X-PERIENCE PLUS	26.140 €						
1.4 TSI 125CV (ZWD) X-PERIENCE PLUS	24.317 €			2.0 TDI CR 150CV 4Drive X-PERIENCE	28.840 €						
1.8 TSI 180CV 4Drive DSG 7 X-PERIENCE	29.960 €			2.0 TDI CR 150CV 4Drive X-PERIENCE PLUS	29.567 €						
1.8 TSI 180CV 4Drive DSG 7 X-PERIENCE PLUS	30.687 €			2.0 TDI CR 184CV 4Drive DSG 6 X-PERIENCE	32.420 €						
1.4 TSI ACT 150CV XCELLENCE	24.830 €	23.830 €		2.0 TDI CR 184CV 4Drive DSG 6 X-PERIENCE PLUS	33.147 €						
1.4 TSI ACT 150CV XCELLENCE PLUS	25.530 €	24.530 €		2.0 TDI CR 150CV XCELLENCE	26.780 €	25.760 €	29.480 €				
1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 XCELLENCE	26.530 €	25.530 €		2.0 TDI CR 150CV XCELLENCE PLUS	27.480 €	26.460 €					
1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 XCELLENCE PLUS	27.230 €	26.230 €		2.0 TDI CR 150CV DSG 6 XCELLENCE	28.460 €	27.460 €					
1.4 TSI 125CV FR	22.700 €	22.700 €		2.0 TDI CR 150CV DSG 6 XCELLENCE PLUS	29.160 €	28.160 €					
1.4 TSI 125CV FR PLUS	23.400 €	23.400 €		2.0 TDI CR 150CV FR	26.760 €	25.760 €	25.760 €				
1.8 TSI 180CV XCELLENCE	25.290 €			2.0 TDI CR 150CV FR PLUS	27.460 €	26.460 €	26.460 €				
1.8 TSI 180CV XCELLENCE PLUS	26.017 €			2.0 TDI CR 150CV DSG 6 FR	28.460 €	27.460 €	27.460 €				
1.4 TSI ACT 150CV XCELLENCE PLUS	26.017 €			2.0 TDI CR 150CV DSG 6 FR PLUS	29.160 €	28.160 €	28.160 €				
1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 XCELLENCE PLUS	27.230 €	26.230 €		1.4 TSI ACT 150CV FR PLUS	25.530 €	24.530 €	24.530 €				
1.4 TSI 125CV FR PLUS	23.400 €	23.400 €		1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 FR	26.530 €	25.530 €	25.530 €				
1.8 TSI 180CV XCELLENCE PLUS	26.017 €			1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 FR PLUS	27.230 €	26.230 €	26.230 €				
1.4 TSI ACT 150CV FR PLUS	25.530 €	24.530 €	24.530 €	1.8 TSI 180CV FR	25.290 €	24.290 €					
1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 FR	26.530 €	25.530 €	25.530 €								
1.4 TSI ACT 150CV DSG 7 FR PLUS	27.230 €	26.230 €	26.230 €								
1.8 TSI 180CV FR PLUS	26.017 €	25.017 €									
1.8 TSI 180CV FR PLUS PLUS	26.717 €	25.717 €									
2.0 TDI CR 184CV DSG 6 FR PLUS	30.207 €	29.170 €									

## DS Performance Line, Refinamiento para el DS 5

La exclusividad Performance Line llega al DS 5, que se beneficia de la sofisticación y el espíritu deportivo de los GT clásicos. Junto a la división de competición de DS, los diseñadores e ingenieros de la marca francesa han creado una línea, que destaca por las llantas de aleación ligera en negro con el logo DS sobre fondo carmín en el centro, la carrocería bitono con el techo negro, los distintivos 'Performance Line' en

carrocería e interior o el habitáculo revestido íntegramente con Cuero Napa, que se extiende a los asientos (de confección Bracelet), salpicadero y paneles de las puertas. No faltan las últimas evoluciones tecnológicas en materia de conectividad y un completo equipamiento (proyectores DS LED Vision, Xenón direccionales, intermitentes secuenciales, antinieblas de LED, pedales y reposapiés de aluminio...). Larga lista que completa el Pack Performance Line (1.350 ó 1.403 €, en función del impuesto de Matriculación), con alerta de cambio involuntario de carril,

Faros Inteligentes SmartBeam, Acceso y Arranque Manos libres y Head Up Display. También hay asientos en Cuero Napa negro Basalto metalizado Bracelet por 2.800 y 2.909 €, según el IM.

### Detalles diferenciadores

PRECIOS	
THP 165 S&S EAT6	36.330 €
THP 210 S&S 6V	37.280 €
BlueHDI 150 S&S 6v	36.230 €
BlueHDI 180 S&S EAT6	38.330 €



## NAVE INDUSTRIAL EN VENTA O ALQUILER



Superficie de Explotación	5.666 m2
Superficie Construida	3.940 m2
Superficie Nave	991 m2 (267 m2 de oficinas)
Superficie Campa	1.726 m2 (convertibles en nave)
Superficie Sótano	2.949 m2 (121 plazas de garaje)

EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VALLECAS CON BUENA COMUNICACIÓN Cerca del C.T.M. y Mercamadrid

Teléfonos de contacto 91 385 45 35 y 606 99 61 02







## NEUMÁTICOS M+S ¿SÓLO DE INVIERNO?

Antonio García

Tengo un pequeño lío sobre los neumáticos de invierno. Por un lado comentan que no se necesitan cadenas si se montan, pero por otro me extraña que haya vehículos nuevos que se vendan en España con las siglas M+S cuando hay regiones donde no ven la nieve en todo el año. ¿Cuál es el motivo? ¿Son los denominados 'all season'? Gracias por su atención.

### RESPUESTA

Vamos a tratar de explicar una 'inquietud' que cada vez se produce con más asiduidad, sobre todo cuando llegan las fechas invernales. Cuando un neumático muestra en el flanco las siglas M+S, éstas hacen referencia a Mud & Snow, que podemos traducir por 'barro y nieve'. Todos los neumáticos de invierno llevan ese indicativo. Ahora bien, no todos los neumáticos que lo llevan son de invierno, ya que también pueden estar destinados a modelos exclusivamente todoterreno.

El primer punto a tener en cuenta es que un neumático de invierno no es exclusivo para la nieve. Este tipo de gomas llevan unos compuestos especiales que les hacen más efectivos de cara a la adherencia por debajo de los 7 grados centígrados; por lo tanto, resultan ya muy efectivos sin que aparezca el 'blanco elemento'. Eso sí, cuando la nieve llega, las siglas M+S nos evitan tener que colocar las cadenas y no tendremos problemas para seguir nuestra ruta, por



## LA CÁMARA CONNECTEDCAM DEL CITROËN C3, TESTIGO DE TODO LO QUE OCURRE EN DIRECTO

Álvaro Sánchez

He visto que el nuevo Citroën C3 tiene una cámara frontal que graba imágenes frontales en directo, lo mismo que se ve en muchos vídeos de accidentes de coches en Rusia. ¿Es así realmente? ¿Cómo funciona? Será opcional, supongo.

### RESPUESTA

Efectivamente la ConnectedCAM Citroën es una primicia de la marca francesa que estrena el nuevo C3. Su enfoque no contempla la grabación rigurosa en directo del tráfico como obliga la normativa rusa para aclarar los numerosos percances y accidentes que se registran en ese país de cara a las aseguradoras, aunque también cuenta con esa función.

En este caso se trata de una cámara que presenta un gran angular de 120 grados, alta definición de imagen y dos millones de píxeles, un GPS y una memoria de 16 Gb. Se ubica detrás del retrovisor central interior y cuenta con dos funciones principales. Una vez que nos 'bajemos' la aplicación gratuita, el conductor o sus

acompañantes pueden sacar una fotografía de lo que tienen por delante y compartirla inmediatamente con el resto en las redes sociales. Del mismo modo, y pulsando más tiempo el disparador, se pueden grabar también vídeos de hasta 20 segundos.

La segunda función, como ya adelantamos, también puede ayudar al seguro en caso de accidente porque graba un minuto y medio de manera automática: 30 segundos antes y un minuto después de producirse el accidente. De esta manera tendremos una prueba válida de lo ocurrido, y también permitirá localizar al vehículo gracias a la función de geolocalización. Su precio es de 300 euros.

seguridad y por normativa. Si las condiciones son difíciles, mejor apostar por los M+S con el pictograma que representa un copo de nieve en el interior de una montaña (acrónimo 3PMSF), ya que estos últimos sí han sido sometidos a un test de comportamiento en condiciones

severas de nieve. Por su parte, algunos de los vehículos nuevos a los que haces referencia con neumáticos M+S pueden montar los denominados 'all season', que están homologados tanto para invierno como para verano. Es la solución más práctica y económica.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### AUSENCIA DE HÍBRIDOS EN RENAULT

Carlos Fuentes

Quizás resulte llamativa la ausencia de modelos híbridos en una marca como Renault, aunque no es la única. Y, efectivamente, no hay que confundir la tecnología Hybrid Assist usada en algunos modelos, como el Scénic o el Mégane, ya que se trata de un sistema similar al KERS empleado en la F-1 y por el cual un motor eléctrico asiste al térmico en fases de aceleración

gracias a la energía almacenada en una batería auxiliar durante las frenadas. En la marca aseguran que la tecnología híbrida la tienen, pero piensan que es una solución intermedia y temporal hacia los vehículos eléctricos, territorio por el que la marca francesa apuesta desde el inicio.

### SSANGYONG XLV, ¿SUV O MONOVOLUMEN?

Oscar Poyet

También nosotros tenemos dudas sobre dónde ubicar

exactamente a este modelo. El SsangYong XLV es un Tivoli que estira el voladizo trasero, y por lo tanto puede ser perfectamente un SUV como ocurriera en su día con los Nissan Qashqai y Qashqai+2. Sin embargo, la marca coreana prefiere orientarlo hacia el segmento monovolumen, quizás para no entrar en 'conflicto' con el Korando. Es cierto que el XLV no contempla tracción total, pero es mera estrategia de marca y ahí no entramos...

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿EXISTEN COBERTURAS MÍNIMAS U OBLIGATORIAS POR LEY PARA UN SEGURO A TODO RIESGO?

La respuesta ha de ser afirmativa, pues obviamente esta modalidad de aseguramiento debe incluir la cobertura de Responsabilidad Civil, de suscripción obligatoria, exigida por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (RDL 8/2004, de 29 de octubre) que es la modalidad mínima obligatoria que la meritada ley exige a todo propietario de un vehículo para cubrir los daños causados a terceros por culpa del conductor del vehículo. Adicionalmente, estos seguros, conocidos como 'a todo riesgo', incluyen otras coberturas que siempre se reflejarán en la póliza, como por ejemplo una cobertura de daños propios, vehículo de sustitución, seguro voluntario de Responsabilidad Civil, etc.

El coste de este tipo de seguro será más elevado que el obligatorio, y puede pactarse una franquicia.

## BUENA PREGUNTA



## DEPENDERÁ DE LAS PENALIZACIONES QUE HAYAMOS PACTADO EN LA PÓLIZA

### ¿Me pueden subir el seguro por tener que hacer uso de la grúa?

#### RESPUESTA

Dependerá del contrato, pues las aseguradoras tienen sus sistemas de bonificación y la póliza puede establecer penalizaciones por el uso de la cobertura de asistencia en carretera. Muchas

aseguradoras pueden penalizar únicamente en lo que se refiere a la cobertura de daños propios o cuando se trata de la cobertura de Responsabilidad Civil, y siempre que el siniestro sea responsabilidad del asegurado; pero otras compañías penalizan por todas las coberturas contratadas e incluidas en la póliza.

## ES UNA MODALIDAD DE SEGURO EN EL QUE EL TITULAR ASUME PARTE DEL RIESGO

### ¿En qué consiste un seguro con franquicia?

#### RESPUESTA

Un seguro con franquicia es aquel en el que el asegurado asume parte del riesgo, pero limitada a una cierta suma de dinero y, por norma general,

implica una rebaja en el precio del seguro (prima); es decir, el tomador no abona la totalidad de la prima, pero sí un porcentaje (aunque esta relación no tiene que ser proporcional) y como contrapartida asume un coste fijo de una parte de los gastos que suponga un siniestro. Precisamente esa cantidad que el asegurado deberá costear es lo que se denomina franquicia.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Entrevistamos a Fangio, el más grande

Juan Manuel Fangio había sido invitado a rodar en el recién construido Circuito de Montmeló con su Flecha de Plata. Y el argentino, el mejor piloto de F-1 hasta entonces repasaba con nosotros su vida.

Parece increíble, pero hace 25 años, los cinturones de seguridad para las plazas traseras aún no eran obligatorios en España. Motor16 se hacía eco de que el direc-

tor general de Tráfico anunciaba su implantación a partir de 1992. Algunos, a pesar de los años que han pasado, siguen sin enterarse.

Entre las novedades



LA PORTADA  
Nº 417  
FECHA  
19-10-1991  
HABLAMOS DE

La comparativa entre el Renault Alpine y el Porsche 911, frente a frente en la pista, era la imagen de nuestra portada. Junto a los deportivos, el Rally de San Remo, donde Sainz se jugaba el título, los nuevos motores de Ford y también la entrevista con Juan Manuel Fangio.

de la semana, Ford estrenaba la gama de motores Zeta para sus modelos de gama media; unos propulsores que durante años han movido a millones de modelos del óvalo.

En las pruebas, una berlina media japonesa, el Daihatsu Applause, que iniciaba su andadura en España.

Y la comparativa enfrentaba a dos deportivos de esos que hacen soñar. Por un lado el llamativo Renault Alpi-

ne A610 Turbo (8,5 millones y 250 caballos) y por otro el clásico Porsche 911 Carrera 2 (10,5 millones y los mismos 250 caballos). Se imponía, a los puntos, el francés.

Juan Manuel Fangio, que había rodado en el nuevo Circuito de Montmeló con su Mercedes Flecha de Plata, era el protagonista de una entrevista en la que repasaba los momentos más inolvidables de su carrera.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## 90 nuevos modelos para el año 92

1992 se presentaba como un año clave para nuestro país. Y también en el sector del automóvil sería una fecha importante. Nosotros descubriríamos las 90 novedades de producto que estrenaríamos ese año.

Motor16 cumplía 8 años y en este número especial, adelantábamos lo que sería, en el sector del automóvil el 92, un año que parecía que iba a ser el prin-

cipio y el final de todo en nuestro país. Un repaso que se resumía en 90 modelos que analizábamos marca por marca.

Entre las pruebas de



LA PORTADA  
Nº 418  
FECHA  
26-10-1991  
HABLAMOS DE

La portada de esta semana estaba protagonizada por algunos de los estrenos que viviría el sector del automóvil en 1992. Pero esta revista, la de nuestro octavo aniversario, guardaba muchos más temas: comparativa AX-106, prueba del Volvo 850 GLT...

la semana, el Volvo 850 GLT, la 'primera piedra' del futuro de la marca sueca, un modelo que probábamos antes de su llegada a España y en el que la seguridad, la habitabilidad y la facilidad de conducción eran sus principales reclamos.

La comparativa enfrentaba a dos 'primos cercanos'. El Citroën AX y el Peugeot 106 se batían con argumentos comunes, como un motor compartido y esta-

blecían sus diferencias en aspectos como el precio, el equipamiento o la terminación.

Otra prueba era la comparativa de neumáticos para las gamas de coches medias. Tras exhaustivos análisis en la pista, el mejor de la comparativa era el modelo de Uniroyal, con Continental segundo y Pirelli en tercera posición. Michelin, GoodYear y Firestone completaban el elenco.



siguenos    



**Nuevo**



**Kreny Bombóm**  
exquisito bocado de chocolate y crema

Tu tienda de dulces y mantecados **on-line**  
[www.elpatriarca.com](http://www.elpatriarca.com)  
de Estepa



# Smartphone ~~car~~



## Nuevo Tiguan con App Connect. Conectado a lo que te importa.

Viaja totalmente conectado y usa las aplicaciones de tu móvil mientras conduces tu nuevo Tiguan. Ahora puedes tener un Tiguan Edition TSI 125 por **23.600 €\* o un Tiguan Edition TDI 115 por 220 €/mes\*\*** con MyRenting.



**Volkswagen**

Gama Tiguan: consumo medio (l/100km): de 4,7 a 7,4. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): de 123 a 170.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 23.600 € para un Volkswagen Tiguan Edition 1.4 125 CV TSI manual 4x2 (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Financiando con Volkswagen Finance EFC S.A. se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Incompatible con otras ofertas financieras. \*\*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Tiguan 2.0 TDI Edition 115 CV manual 4x2. Plazo 48 meses. Entrada más 1ª cuota: 4.423 € (sin IVA). 47 cuotas de 220 € (sin IVA). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Ofertas válidas hasta 30.11.2016 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Tiguan Sport con opcionales.