

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Bajo la lupa

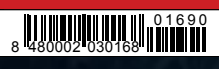
PEUGEOT 3008



UN SUV  
CON LOS MEJORES  
ARGUMENTOS

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.690 del 20 de diciembre de 2016 al 2 de enero de 2017



## ESPECIAL TRACCIÓN TOTAL Probamos 6 coches para vencer al invierno

**Ford Edge 2.0 TDCI  
180 CV**

A fondo



A fondo



**Volkswagen Passat Alltrack  
2.0 TDI 190 CV**

**Skoda Superb Combi 2.0 TSI  
280 CV**

A fondo



**Suzuki S-Cross 1.4  
BoosterJet  
140 CV**

A fondo



A fondo

**Jaguar  
F-Pace  
2.0d  
180 CV**



Al volante

**Mercedes E All-Terrain**



**Planes secretos de Volkswagen  
Los 10 nuevos  
modelos que llegan**



**Opel: Ofensiva tecnológica en 2017**







## VOLVO XC60 PREMIUM EDITION POR 31.158€ TE HARÁ SENTIR

SENSUS CONNECT ALTO RENDIMIENTO  
SENSUS NAVIGATION  
PANEL INSTRUMENTOS DIGITAL  
CONTROL DE DISTANCIA DE APARCAMIENTO TRASERO  
RETROVISORES RETRACTABLES CON ILUMINACIÓN INTERIOR

Descúbrelo en [volvocars.es](http://volvocars.es)



tecnolucion.es



Volvo XC60 D3 Kinetic desde 150 CV cambio manual. Consumo mixto (l/100km) de 4,5 a 6,7. Emisiones CO2 (g/km) de 117 a 157. RVP recomendado para Península y Baleares: 31.158€ (IVA, transporte, aportación del fabricante y la Red de Concesionarios e impuesto de matriculación incluidos). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A.U A-78650348 con un importe mínimo a financiar de 21.000€. Duración mínima 48 meses. Permanencia mínima 24 meses. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem S.A.U. Oferta válida únicamente para personas físicas y para vehículos vendidos antes del 31 de diciembre de 2016. El modelo visualizado no coincide con el vehículo ofertado.

## Al detalle



### PSA APUESTA POR EL CAR SHARING

Emov se llama la iniciativa lanzada por el Grupo PSA para ofrecer 500 vehículos eléctricos (Citroën C-Zero) en régimen de car sharing en el centro de Madrid. De esta forma, el grupo francés pone a disposición de los madrileños y los visitantes, una fórmula de movilidad, individual, cómoda y sostenible. Una alternativa al transporte público que se gestiona a través del teléfono móvil y que al principio no tendrá coste de registro. PSA demuestra así que hay otras alternativas al simple cierre de las ciudades a los coches privados... Pero hay que tener la voluntad de ponerlas en marcha



### LOS MÁS SEGUROS DEL AÑO

EuroNCAP ha hecho balance de los resultados de sus test de choque durante 2016 y ya hay ganadores. Los tres coches más seguros para el consorcio europeo son el Hyundai Ioniq, el Toyota Prius y el Volkswagen Tiguan. Son los ganadores de este año, aunque no hay que olvidar que todas las marcas han redoblado sus esfuerzos por ofrecer coches cada vez más seguros. Y por tanto, los auténticos ganadores son los usuarios.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

Director general: Alfonso J. Nieto - [ajneto@motor16.com](mailto:ajneto@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 Beneit - [mjbeneit@motor16.com](mailto:mjbeneit@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 Carhenilla  
[acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

## Hoy y mañana del **automóvil**

Tras un 2016 con buenos resultados en ventas y producción, llega un 2017 cargado de lanzamientos pero con incertidumbres en cuanto a las ventas si no hay ayudas gubernamentales.

Los resultados de 2016 del sector del automóvil en España, son aceptables. Esto, según las diferentes lecturas de las marcas y buenos, en el conjunto general. Sirva como muestra el aumento de la producción de vehículos a cerca de los 2,9 millones de unidades, lo cual representa un 5 por ciento más que en 2015. Sumen a esto que el total de las 13 plantas operativas de nuestro país han mejorado o mantenido las cifras del ejercicio anterior, estando muchas de ellas cerca de la máxima capacidad de producción. Mención especial merecen las de Renault en Palencia, con un aumento del 57 por ciento y la de Mercedes en Vitoria, que ha crecido un 36 por ciento. Otro ejemplo reciente es la asignación por parte de Opel de dos nuevos modelos a su fábrica de Figueruelas (Zaragoza), garantizando el futuro de más de 5.000 empleos. Sin duda, la inversión de 7.000 millones de euros puesta por los fabricantes en las instalaciones nacionales y la flexibilidad laboral, han contribuido a que nuestro país se consolide como el segundo productor de automóviles de Europa, tras Alemania y el octavo del ranking mundial. Con razón el ministro de Industria, Luis de Guindos, ensalzó durante la entrega del Coche del Año los 34.000 millones en exportaciones del sector en 2016.

Parecido es lo que ocurre, si le echamos un vistazo a la marcha de las matriculaciones de tu-

risimos y todoterrenos en el mercado español. De hecho, a falta del cierre definitivo, la cifra alcanzada estará en torno a 1.150.000 unidades, lo que supone un crecimiento del 10 por ciento en comparación con el ejercicio de 2015. Para las asociaciones de fabricantes (Anfac), vendedores (Ganvam), y concesionarios (Faconauto), estos datos son frutos del empuje de los canales de empresas y alquiladores, mientras que la desaceleración del canal de particulares se debe fundamentalmente a la finalización en verano del PIVE y su efecto psicológico. Lo cierto es que la desaparición de este plan de ayudas a la compra ha sido compensada con creces por las ofertas y promociones creadas por las marcas y las redes de ventas. Sirva como ejemplo el buen resultado, con descuentos de hasta 4.000 euros, de las sonoras campañas realizadas con motivo del 'Black Friday'. En resumen, que no hay motivo para la queja. Cuestión diferente es un 2017 incierto, que por un lado estará

cargado de una cantidad importante de lanzamientos y, por el otro, tendremos las incertidumbres propias de unos mercados externos y muchas dudas en el comportamiento del doméstico, si carecemos de las ayudas gubernamentales. Esperemos que se solucione y junto a la recuperación de consumo superemos las inestabilidades del año que se va. Feliz Navidad a todos.

La inversión de 7.000 millones de euros puesta por los fabricantes en las instalaciones nacionales y la flexibilidad laboral, han contribuido a que nuestro país se consolide como el segundo productor de automóviles de Europa, tras Alemania y el octavo del ranking mundial.





Driven by e-motion.  
**IONIQ**

## Únete a la generación que busca un nuevo concepto de movilidad.

Hay una nueva generación que, como tú, busca un nuevo concepto de movilidad; una nueva forma de entender la vida: la Generación IONIQ. Ellos saben que la emoción, la última tecnología y la sostenibilidad ya pueden viajar juntas. Ya conducen el nuevo Hyundai IONIQ. Un coche; tres tecnologías eléctricas diferentes: plug-in, híbrido y eléctrico. Nadie lo había hecho hasta ahora.

Y es que, como tú, la nueva gama IONIQ de Hyundai es única. Vívela.

#GeneraciónIONIQ

- 3 versiones, plug-in, híbrido y eléctrico
- Control de crucero Inteligente (SSC)
- Gestión predictiva de la energía
- Sensor de ángulo muerto
- Frenada automática de emergencia (AEB)
- Car Play Android Auto

Ven a conocer el IONIQ y descubre mucho más.



Gama Nuevo Hyundai IONIQ Híbrido: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 79-92. Consumo mixto (l/100km): 3,4-3,9. Cifras oficiales de la UE de prueba que representan un modelo con fines comparativos y no siempre son representativas de todos los resultados de conducción.



Hyundai ofrece 5 años de garantía sin límite de kilómetros. \*Hyundai ofrece una garantía de la batería de alto voltaje de 8 años o 200.000 kilómetros, lo que ocurra primero. Para ambas garantías se aplican ciertas condiciones y exclusiones. Para obtener información detallada sobre estos términos y exclusiones, dirígete a la página web de Hyundai o consulta en un concesionario Oficial Hyundai.

## SUMARIO

Nº 1.690 · 22 de diciembre de 2016  
al 2 de enero de 2017  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- LAFOTO

### 8.- QUÉ PASA

#### MERCEDES E COUPÉ

30 años después del primer E Coupé, la marca de la estrella lanza la nueva generación del Coupé de lujo.

### 12.- EN PORTADA

#### PLANES SECRETOS DE VOLKSWAGEN

Descubrimos los 10 modelos que mandará la marca este 2017.

### 16.- CUATRO RUEDAS

#### MERCEDES E-ALLTERRAIN

Mercedes ingresa en el mundo de los familiares vestidos para la aventura con este Clase E All-Terrain.

### 18.- NISSAN X-TRAIL

El X-Trail adopta por fin un motor diésel más energético, un dos litros con 177 CV.

### 19.- KIA OPTIMA

Kia completa la familia del Optima con el Sportswagon, el deportivo GT y el híbrido enchufable...

### 20.- FORD EDGE 2.0 TDCI

Ford desembarca con el Edge en el segmento de los grandes SUV y lo hace con un vehículo amplio, más dinámico de lo que podría parecer y avanzado tecnológicamente.

### 26.- JAGUAR F-PACE 2.0D

Probamos la versión más vendida del más deseado de los Jaguar.

### 28.- SKODA SUPERB COMBI

El Superb más deportivo lleva acabado SportLine, motor 2.0 TSI de 280 CV y tracción 4x4.

### 30.- SUZUKI S-CROSS

Probamos la versión más potente del actualizado Suzuki S-Cross.

### 32.- VW PASSAT ALLTRACK

Este Volkswagen Passat Alltrack es una opción ideal para combinar funcionalidad y aventura.

### 36.- GAMA OPEL 2017

Opel basa su éxito en la democratización de la tecnología y en una ofensiva de nuevos modelos



que vivirá su momento cumbre en 2017.

### 42.- PEUGEOT 3008

Pero, además, el todocamino francés reúne todas las ventajas necesarias para convertirse en superventas. Un SUV avanzado que aterriza en el segmento C con hambre de líder.

### 48.- DS, LUJO VANGUARDISTA

Elegancia, vanguardia, lujo y distinción son el denominador

común de todos los automóviles firmados por la marca DS.

### 50.- LA SEMANA

### 52.- +INTERESANTE

AUDI SMART FACTORY El nivel de personalización de los vehículos ha llevado a Audi a desarrollar futuristas cadenas de montaje y nuevos robots que, además, ayudan a ahorrar tiempo y energía.

### 54.- A LA ÚLTIMA

### 56.- DE CARRERAS DAKAR 2017

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

### Busca tu marca

AUDI	52
DS	48
FERRARI	10
FORD	20
JAGUAR	26
KIA	19
LEXUS	8
MERCEDES	8, 16
NISSAN	18
OPEL	36
PEUGEOT	38
RENAULT	6
SEAT	9
SKODA	28
SUZUKI	30
VOLKSWAGEN	12, 32



"El Dakar más duro en Sudamérica" Así ha calificado Marc Coma, director del Dakar y cinco veces campeón, la próxima edición del raid más famoso del mundo.

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

### 60.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

### 66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

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





### La factoría de Renault en Palencia bate su propio récord de producción

Un Mégane Sport Tourer de color negro destinado a Dinamarca y que salió de la cadena de montaje de Palencia el pasado 2 de diciembre es la unidad número 300.000 fabricada en la planta castellano-leonesa durante el presente año, batiéndose el récord de producción anual de la factoría, establecido en las 288.751 unidades de 2004. Los recientes lanzamientos de Kadjar y Mégane, y su éxito comercial, han puesto a pleno rendimiento a la fábrica palentina, donde una plantilla también récord de 4.800 personas trabaja a cuatro turnos desde el mes de septiembre. Las previsiones apuntan a que 2016 se cerrará con una producción superior a las 330.000 unidades.



**DODGE CHALLENGER GT AWD**

Dodge acaba de lanzar una versión dotada de tracción total del Challenger, que pasa a denominarse GT AWD. Cuenta con el sistema de tracción a las cuatro ruedas del Charger, un motor Pentastar V6 de 3,5 litros de cilindrada con 309 caballos y un cambio automático ZF de 8 velocidades.



**UN MERCEDES-AMG GT R DE RÉCORD**

Mercedes-AMG ha batido el récord en el 'infierno verde' de Nürburgring con su GT R, convirtiendo a este deportivo alemán de 577 CV en el coche de calle con tracción trasera más rápido en esa pista. El tiempo logrado, 7 minutos 10 segundos y 92 centésimas.

**RENAULT KANGOO Z.E.**

Renault ha aumentado la autonomía de su Kangoo eléctrico Z.E. un 50 por ciento: de 170 a 270 kilómetros, que serán 200 kilómetros en uso real. Además de esta nueva e importante característica, el modelo comercial de la marca francesa sustituirá su motor eléctrico, con el equivalente a 60 CV, por otro de potencia aún desconocida. El nuevo Kangoo Z.E. se verá el 13 de enero en el Salón de Bruselas.



Consumos a partir de 4,0 l/100 km

Mercedes-Benz presenta el **nuevo Clase E Coupé**

El nuevo E Coupé estrena un nuevo motor diésel de cuatro cilindros, dos litros y 194 CV que ha homologado un consumo medio de 4,0 l/100 km. En el momento del lanzamiento, el nuevo coupé de la Clase E tendrá, además del citado diésel, tres propulsores de gasolina con 184, 245 y 333 CV. Los cuatro motores irán asociados únicamente al cambio automático 9G-Tronic de 9 velocidades. El deportivo alemán crece en todas sus cotas respec-

to a la versión anterior, por lo que, según la marca, se gana mucho espacio en anchura, para las piernas en las plazas traseras y, sobre todo, en altura detrás. En el interior, el nuevo E Coupé ofrece opcionalmente el 'widescreen', un sistema que consiste en dos pantallas de alta resolución y 12,3 pulgadas en diagonal cada una, unidas bajo una cubierta común de cristal. Además, el volante incorpora botones táctiles, de forma que se puede controlar el cua-

dro de instrumentos y el sistema multimedia con movimientos de barrido de los dedos sin separar las manos del volante. Entre los equipamientos del nuevo E Coupé están el Drive Pilot, un piloto automático utilizable en todo tipo de carreteras y que mantiene la distancia con el coche precedente; y también, por primera vez, lo sigue de forma automática en un margen de velocidad de hasta 210 km/h, sin que el conductor haga nada.



▶▶ Se ha ganado espacio en las plazas traseras y se ofrece una nueva pantalla 'widescreen' que ocupa toda la zona del salpicadero que hay tras el volante.



**PARA PENSAR**

**400.000**

unidades del DS 3 han salido ya de la factoría del grupo PSA en Poissy (Francia)

La unidad '400.000', un DS 3 Performance Black Spécial, fue entregado a la cliente que lo ha adquirido. El comprador del DS 3 es mayoritariamente femenino (55%) y la estética es la principal razón de compra.

**EL PUNTAZO**

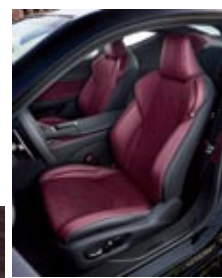
El nuevo Ferrari 488 Challenge, listo para las series internacionales para clientes, será el primer Ferrari con turbo en correr este campeonato. Y el más potente: 670 CV.



En junio, desde 120.000 euros  
**Lexus LC 500 y LC 500h**

Ya está cerca la llegada del Lexus LC, un nuevo coupé de dos puertas, cuatro plazas y tracción trasera. De hecho, ya se pueden hacer pedidos, aunque las primeras entregas no se realizarán hasta el próximo mes de junio. Del Lexus más deportivo habrá dos versiones: el LC 500h, con un sistema híbrido que suma 359 CV de potencia, y el LC 500, con un motor de gasolina de ocho cilindros en V y 477 CV. Su carrocería mide 4,76 metros de longitud, lo que le permite ofrecer cuatro buenas plazas, aunque el maletero se queda en unos modestos 172 litros capacidad. El LC

500h tiene un precio de partida de 120.000 euros, mientras que el LC 500 costará 140.000. La tecnología híbrida con el sistema Multi-Stage ha sido desarrollada para lograr el mejor balance entre potencia y gasto. Combina un motor de gasolina 3.5 V6 de 299 CV con un motor eléctrico de 179 CV, una batería de iones de litio de última generación y una transmisión automática. Esta versión acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, mientras que su hermano de 477 CV lo hace en 4,4 segundos.



◀◀ El nuevo LC se convierte, desde junio, en el nuevo buque insignia de Lexus. Habrá dos versiones.



El par máximo también aumenta  
Motor de **300 CV** para el nuevo Seat León Cupra

Se admitirán pedidos a partir de enero y se entregarán las primeras unidades en el mes de marzo. Hasta entonces deberán esperar todos aquellos que quieran comprar el modelo más potente de la historia de Seat, un nuevo León Cupra cuya potencia aumenta desde los 290 CV actuales a los 300. Pero casi más importante que esos diez caballos extra en el motor 2.0 TSI es el aumento del par, que pasa de 35,7 a 38,8 mkg, valor este último disponible en un amplio régimen: entre 1.800 y 5.500 rpm.

El nuevo Seat León Cupra también dispondrá de tracción integral 4 Drive, pero sólo en la versión familiar ST y junto con la caja de cambios automática de doble embrague DSG. De serie, el nuevo deportivo de la marca española contará con control de chasis adaptativo, sistema de dirección progresiva y diferencial autoblocante VAQ. En lo referente a los asistentes de conducción, el nuevo León Cupra incorpora los últimos sistemas del mercado, y la dotación incluye también un completo Media System Plus.



◀◀ La versión familiar ST será la única que pueda llevar tracción total, que se vincula al cambio DSG.





### LOS ALPINE, DESDE 55.000 EUROS EN FRANCIA

Ya se puede reservar en Francia, previo pago de 2.000 euros, el nuevo Alpine desde una aplicación específica en la página [www.alpinecars.com](http://www.alpinecars.com). En una primera serie limitada de 1.955 unidades, el Alpine estará disponible entre 55.000 y 60.000 euros. La reserva operará también para otros países, como España, ya en 2017.



### El Ferrari J50 rinde 690 CV Sólo 10 unidades... y ya tienen dueño

Para conmemorar los 50 años de actividad de la marca en Japón, los diseñadores e ingenieros de Ferrari Special Projects y de Ferrari Styling Center han diseñado este espectacular Ferrari a partir de un 488 Spider. La marca de Maranello va a construir solo 10 unidades de este exclusivo ejemplar; pero, como suele ser habitual, todas tienen ya dueño judicado. El J50

se inspira en los legendarios Targa de los años 70 y 80 del pasado siglo, y para acercarse más a su estilo, se ha diseñado una capota textil. A nivel técnico, además del gran trabajo aerodinámico, el J50 recurre al motor V8 Biturbo de 3,9 litros de cilindrada, con una potencia de 690 caballos.



El Ferrari J50 se basa en un 488 Spider, pero con un diseño modificado y una capota de material textil. Su motor V8 Biturbo rinde 690 caballos.



### Hyundai i20 y Toyota Yaris

## Se acerca la 'tormenta perfecta' en el WRC

La temporada 2017 del Campeonato del Mundo de Rallyes FIA WRC, cuya normativa se ha modificado en

profundidad, va a recordar las grandes gestas de antaño gracias a la llegada de nuevos actores como

Toyota y la renovación de todas las monturas. Ha sido el caso de Hyundai, que acaba de presentar su nuevo i20 Coupé WRC, y que pilotarán Thierry Neuville, Hayden Paddon y Dani Sordo. El equipo Hyundai participará en las 13 pruebas del campeonato. El nuevo i20

Coupé WRC es más ligero, más aerodinámico y su motor ha ganado potencia, al pasar de los 300 a los 380 CV. Hay que recordar que el equipo consiguió dos victorias y diez podios en la temporada 2016, en la que ha acabado en segundo lugar del campeonato de

constructores. Por su parte, Toyota ha presentado un Yaris WRC con un motor 1.6 Turbo de más de 380 caballos y tracción total con tres diferenciales.

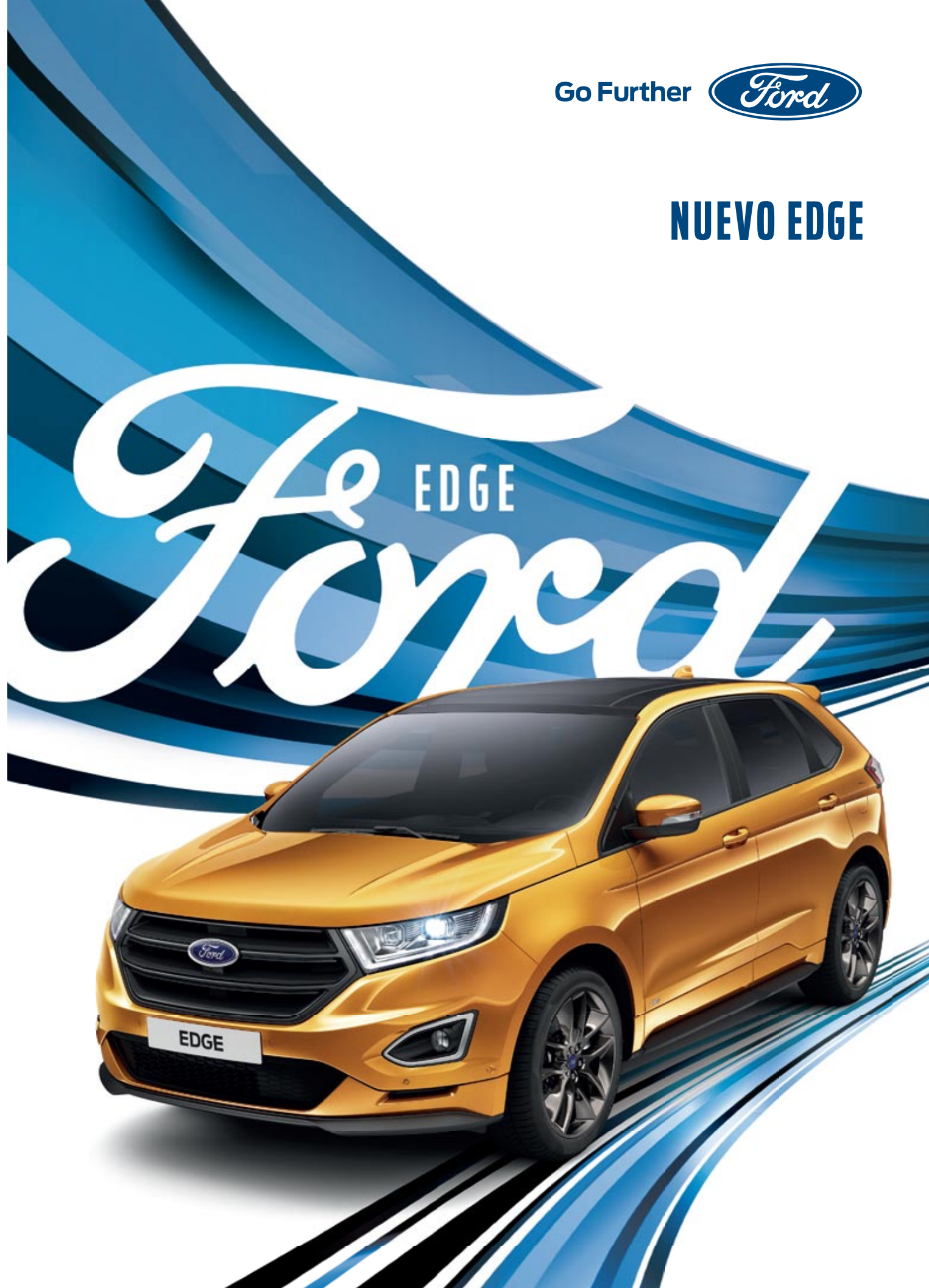
El nuevo Hyundai i20 WRC aumenta su potencia desde los 300 CV actuales hasta los 380.

El Yaris es nuevo, y Toyota no quiere ser mero espectador en el WRC. Tiene más de 380 CV.



Go Further

## NUEVO EDGE



Gama Ford Edge, consumo medio combinado de 5,8 a 5,9 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 149 a 152 g/km.



# A toda máquina desde Wolfsburg

Volkswagen quiere liderar en 2025 el mercado de la movilidad eléctrica, vendiendo a partir de entonces, y según sus cálculos, un millón de eléctricos al año. Pero hasta entonces quedan todavía nueve años para renovar su gama actual y presentar nuevos modelos. Esto es lo que llegará en 2017.

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotos espía: CarPlix

Conforme a su nueva estrategia 'Transform 2025+', Volkswagen llevará a cabo un completo reposicionamiento que marcará el rumbo de la compañía durante las próximas décadas. El objetivo es ambicioso: clientes entusiastas, rentabilidad que garantice un futuro seguro, movilidad sostenible, una nueva cultura de equipo y un nuevo lema que motive: 'Moving People Forward', o, en español, 'Moviendo a la gente adelante'. La reorientación de Volkswagen tendrá lugar en tres fases y en la primera, hasta 2020, la marca

reestructurará por completo su negocio principal y completará una transformación de toda su cadena de valor.

Volkswagen quiere ser todavía más premium y posicionarse en lo más alto del segmento de gran volumen, algo que hasta ahora solo ha conseguido en China y Europa. Para conseguirlo se va a centrar sobre todo en una gran ofensiva SUV en la primera etapa, y en otra gran ofensiva de electrificación en la segunda. Sin embargo, y pese a que la marca alemana va a centrar sus esfuerzos en esos dos segmentos, lo cierto es que tiene que seguir haciendo caja con toda su gama, un abanico de modelos que irá renovando a medida

que sea necesario. Y desde luego, trabajo tiene para aburrir, porque hasta 2025 el grupo germano va a invertir 4.500 millones en investigación, desarrollo e innovación, y todo ello se va a convertir en un despliegue de modelos sin precedentes. Así lo hemos podido saber gracias a un calendario de presentaciones que pone sobre la mesa, y de manera inminente, un 2017 repleto de lanzamientos y puestas de largo. Uno de los más importantes será el nuevo Golf, que no por ser un simple 'restyling' pierde protagonismo. Hay que pensar que el Golf por sí mismo encarna casi la imagen de la propia marca, y todos los cambios que reciba, por pequeños que sean, van a tener repercusión. Aunque la evolución del Golf VII es más importante de lo que parece, pues además de la nueva estética recibe nuevos sistemas de seguridad, información y entretenimiento, nueva pantalla de gran tamaño y configurable, y más potencia. Así, el 1.6 TDI rinde ahora 115 CV. Y el GTI, 230 CV, o 245 si se trata del GTI Performance.

El nuevo Golf GTI aumenta su potencia hasta los 230 caballos, o 245 si es la versión GTI Performance.



◀ Compartiendo la plataforma MQB A0 con el nuevo Seat Ibiza, que se presentará también en 2017, el futuro Polo se construirá como el actual en la factoría navarra de Landaben.

## CALENDARIO OFICIAL DE LANZAMIENTOS VW 2017

CES DE LAS VEGAS: 5 a 8 de enero	Univero I.D.
SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE DETROIT: 8 a 10 de enero	Tiguan LWB y Showcar MEB (Plataforma Modular Eléctrica)
COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA: Febrero	Golf
SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE GINEBRA: 7 a 8 de marzo	T-Roc y Arteon
COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA: Finales de Abril	e-Golf
SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE SHANGHAI: 19 a 20 de abril	Showcar
WORLD PREMIER: primera quincena de junio	Nuevo Polo
COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA: Junio	Arteon
SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE FRANCFORT: 11 a 13 de septiembre	Touareg, T-Roc, Golf Sportsvan, Up! GTI y Showcar
COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA: Octubre	Nuevo Polo
SALÓN DE LOS ANGELES: 14 a 15 de noviembre	Nuevo Jetta
COMERCIALIZACIÓN EN ESPAÑA: Noviembre	T-Roc

ta un salto importantísimo no solo en calidad sino también en dimensiones, equipamiento, seguridad y clase. El Arteon se presentará en el Salón de Ginebra del próximo mes de marzo, tendrá un tamaño entre un Audi A5 y un A7, y se comenzará a vender en España en junio. El otro modelo premium de la marca alemana será el nuevo Touareg, que

▶ La tercera generación del Touareg se presentará en septiembre en el Salón de Francfort.



Los primeros Golf renovados llegarán a España a finales de febrero con precios que parten de los 19.960 euros, en el caso del 1.0 TSI de 110 CV con carrocería de tres puertas, o desde los 22.820 si es el 1.6 TDI de 115 CV también con tres puertas. Además, el e-Golf hará acto de presencia a finales de abril y el nuevo motor 1.5 TSI Evo llegará también en esa fecha. En cuanto a otras variantes, los Golf R y R Variant se presentarán en abril, y el Golf Sportsvan, durante el Salón de Francfort que abre el 11 de septiembre.

Otro modelo importante que llegará en 2017 será el nuevo Polo, que estará en los concesionarios en octubre, mientras que la versión GTI de este modelo se dará a conocer en diciembre. Se trata de un Polo totalmente nuevo, que estrena plataforma y numerosos avances en seguridad y conectividad. Se fabricará en Landaben, Navarra, y tendrá una versión todocamino que podrá llevar tracción total.

En el segmento alto, el más cercano al nivel premium, dos serán los modelos que Volkswagen lanzará al mercado en 2017. Por un lado el sustituto del CC, una berlina denominada Arteon que experimen-



◀ La nueva pantalla digital tras el volante, que estrenarán como opción los nuevos Golf, tiene un tamaño de 12,3 pulgadas. La pantalla central es de 9,2 pulgadas y táctil.



El nuevo e-Golf llegará a España a finales de abril con 134 caballos y una autonomía de hasta 300 kilómetros con una sola carga.

El nuevo Golf de 5 puertas con acabado R-Line. Las primeras unidades del nuevo modelo llegarán a España en febrero.

El Variant será otra de las alternativas de la familia Golf —en la foto, también con acabado R-Line—, y llegará al mercado español a finales de febrero.







◀▶ El T-Roc se comenzará a vender en España a finales de noviembre. Y tendrá mucho que ver con este 'concept car'.

▼ El sustituto del Volkswagen CC se llamará Arteon y será presentado en el Salón de Ginebra del próximo mes de marzo. El C Coupé GTE adelantaba hace meses sus líneas. En su interior destacará la gran pantalla central táctil.

verá la luz en el Salón de Francfort de septiembre. El anticipo llegó con el prototipo T-Prime GTE, pero la versión definitiva será un calco del concept. Compartirá plataforma con Audi Q7, Porsche Cayenne y Bentley Bentayga, por lo que su peso se reducirá notablemente. La nueva generación del Touareg también se aprovechará, como sus primos, de toda la tecnología de seguridad y conectividad disponible.

Otras novedades tienen que ver con la llegada del todocamino T-Roc, a la venta en noviembre. El T-Roc pertenecerá a la familia del Golf, y será más grande que un Audi Q2 pero más compacto que un Tiguan. También vendrán un Tiguan 'largo' de 7 plazas, el nuevo Jetta, el Up! GTI...



ARTEON



▼ El Tiguan LWB, alargado 20 centímetros y con espacio para siete ocupantes, se presentará en el Salón de Detroit, en enero.



En enero y con motivo del CES de Las Vegas, Volkswagen presentará el Universo I.D., constituido por todos sus planes para los futuros coches eléctricos de la marca.



**RENAULT**  
Passion for life

# Nueva Gama Renault MEGANE

Disfrútala con las cuatro primeras cuotas de regalo



Desde **150€/mes\*** | **4 cuotas de regalo\***

Entrada: 3.523,83€. 49 meses. TAE: 6,92%. Última cuota: 8.058,60€.

**Nueva Gama Renault Mégane: consumo mixto (l/100km) desde 3,7 hasta 6. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 134.** \*Oferta válida en Península y Baleares para particulares y autónomos que realicen un pedido del 1 al 31 de diciembre de 2016 de un Renault Mégane Intens Energy TCe 74kW (100CV), financiando a través de Preference con RCI Banque S.A. Sucursal en España y entreguen un vehículo de cualquier marca a cambio del nuevo Renault adquirido. Incluye impuestos, transporte, Acción Reprise y promociones ofrecidas por RECSA. PVP: 15.666,00€. Precio total a plazos: 18.485,98€. Entrada: 3.523,83€. Importe total adeudado: 14.962,15€. Las 4 primeras cuotas gratis, 44 cuotas de 150,00€ y última cuota de 8.058,60€. Importe a financiar: 12.142,17€. TIN 7,50%. Comisión de Apertura: 303,55€ (2,5%). TAE 6,92%. TAE sin regalo de cuotas 8,68%. Importe total adeudado sin regalo de cuotas: 15.562,15€. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: Nuevo Renault Mégane Zen TCe 97kW (130CV) con PM, llantas 18", faros full LED y Head-up display. PVPR con promociones: 18.883,00€. Nuevo Renault Mégane Sport Tourer GT Energy EDC 151kW (205CV) con pintura metalizada especial y llantas 18". PVPR con promociones: 24.543,00€.

Renault recomienda **elf**

**f** YouTube [renault.es](http://renault.es)





156 MILÍMETROS ES LA DISTANCIA MÁXIMA QUE OFRECE RESPECTO AL SUELO EN EL MODO ALL-TERRAIN, Y SÓLO HASTA LOS 35 KM/H

# Multitalento



▶ La tecnología que ofrecen los nuevos Clase E es sorprendente. En la pantalla central se pueden visualizar los datos off-road, y casi todo se controla mediante este mando central.



◀ Mercedes ofrecerá diferentes accesorios para lograr funcionalidad extra. El maletero oscila entre 640 y 1.820 litros, mientras que su respaldo se abate en secciones 40:20:40.



Mercedes ingresa en el mundo de los familiares vestidos para la aventura con este Clase E All-Terrain, una versión que combina la agilidad y la tecnología de los SUV de la firma de la estrella, pero con el espacio y la versatilidad de los Clase E Estate. Llega en enero.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Algunas marcas competidoras ofrecen desde hace bastante tiempo –hablamos de 1997– vehículos familiares con una estética aventurera, un segmento que supone una clara alternativa a los habituales todocamino, crossover y SUV. Estos familiares ‘disfrazados’ están en plena forma, y el segmento cuenta actualmente con más integrantes que nunca.

El último en sumarse a este ‘club’ es el nuevo Mercedes Clase E All-Terrain, una versión que toma como punto de partida el también nuevo Clase E Estate. Además de compartir dimensiones exteriores, también sale beneficiado con un espacioso habitáculo, donde cinco ocupantes se pueden acomodar con facilidad. Su capacidad de maletero no se queda atrás y puede oscilar entre 640 y 1.820 litros,

cifras parejas a las ofrecidas por sus hermanos crossover. Su funcionalidad interior gana puntos con un respaldo trasero abatible en tres secciones –40:20:40–, mientras que se ofrecerán elementos para ganar practicidad: cofres, soportes para transportar bicicletas... Los forofos de la personalización podrán decantarse por los exclusivos paquetes Designo.

Mercedes-Benz ha puesto a punto el chasis de estos

All-Terrain, que para comenzar suman el efectivo sistema de tracción a las cuatro ruedas 4Matic, que reparte la potencia en una proporción del 45 por ciento al eje delantero y un 55 por ciento al trasero –aunque son variables dependiendo de las circunstancias, y no tiene bloqueo ni reductora–. Otro elemento que caracteriza su capacidad off-road es la tecnología Air Body Control. Esta suspensión neumática se contro-

la desde el sistema Dynamic Select, que ofrece cinco programas de funcionamiento. Nuevo es el modo All-Terrain, que además de poner a punto sus ayudas a la conducción para circular fuera del asfalto, eleva la carrocería 20 milímetros adicionales, siempre que no superemos los 35 km/h de velocidad. En este modo su altura libre al asfalto es de 156 milímetros, 35 más que en un E Estate convencional –15 de ellos se deben al diámetro de sus neumáticos, con mayor perfil–. No son muchos si se comparan con sus rivales directos, pero son suficientes para salir con garantías de pistas en mal estado y vadear zonas de hasta 300 milímetros de profundidad. Desde la generosa pantalla central se pueden visualizar los parámetros de conducción off-road para tenerlo todo bajo control. Esta suspensión Air Body Control también es capaz de pagar 15

## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>220d</b>
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.950
Potencia máxima/rpm	194 CV/3.800
Par máximo/rpm	40,8 mkg/1.600
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 9G-Tronic
Frenos del./tras.	Disc. ventilados
Neumáticos	245/45 R19
Peso (kg)	1.920
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.947/1.861/1.497
Volumen maletero (l)	640/1.820
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,0
Velocidad máx. (km/h)	231
Consumo mixto (l/100 km)	5,2
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	137
Precios desde... (euros)	<b>N.D.</b>

milímetros la carrocería al asfalto cuando optamos por el modo Sport, pues estos Clase E All-Terrain también presumen de comportamiento dinámico, ya que su puesta a punto resulta magnífica y su capacidad de rodadura es digna de un modelo semejante.

Desde el Dynamic Select también se pueden elegir los modos ECO, Confort e Individual.

Inicialmente, estos Mercedes Clase E All-Terrain sólo se venderán con el nuevo propulsor diésel OM654, un corazón de dos litros y cuatro cilindros que se acompaña

exclusivamente de una transmisión automática 9G-Tronic, de nueve marchas. Las prestaciones están fuera de toda duda, a pesar de que el conjunto acaricia las dos toneladas de peso. Ahora bien, lo más llamativo es la reducción en sonoridad y vibraciones respecto a su antecesor, mientras que su consumo real parece bastante ajustado. Quienes necesiten más potencia deberán esperar a la llegada de la versión 350d, con un propulsor de seis cilindros capaz de proporcionar 258 CV de potencia. Esta mecánica, por supuesto, se combinará tam-

bién con el cambio automático 9G-Tronic y con la tracción 4Matic. Pero es curioso que la firma de la estrella no lo vaya a ofrecer con una mecánica de gasolina.

Estos nuevos Mercedes Clase E All-Terrain también añaden nuevas molduras protectoras en su exterior respecto a los mencionados Estate, con los que comparten los últimos sistemas de ayuda a la conducción que podamos imaginar, y entre los que destaca el Drive Pilot, un sistema de conducción prácticamente autónomo que funciona en autopistas y autopistas.

<b>PRECIO</b>		<b>N.D.</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 137 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
Calidad general. Versión 220d más agradable. Amplitud interior. Funcionalidad. Tecnología.	Capacidad del depósito. Altura libre al suelo bastante justa. Sin mecánicas de gasolina.	





PRECIO DESDE **31.750 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **148 A 162 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

- Mejores prestaciones. Más capacidad de remolque. Variedad de gama. Aptitudes 'off road'. Versatilidad.

**DEBE MEJORAR**

- Respuesta del motor a muy bajo régimen. Rumorosa. No hay versión 2WD manual. Caja Xtronic de variador.

## La potencia deseada

El X-Trail adopta por fin un motor diésel más energético. Se trata de un dos litros con 177 CV y está disponible con dos tipos de cambio y de tracción.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Al actual X-Trail, un equilibrado SUV de 4,64 metros disponible con cinco y siete plazas, le faltaba un elemento para emular el éxito de su hermano pequeño Qashqai: un diésel más potente. Y es que ese tipo de motores supone casi la mitad de las ventas en

tre los modelos todocamino de talla generosa. Hasta ahora, Nissan ofrecía el 1.6 dCi de 130 CV como única opción de gasóleo –en versiones 2WD manual, 2WD Xtronic y 4WD manual– y un 1.6 DIG-T de gasolina con 163 CV –sólo con tracción 2WD y cambio manual–; pero la gama crece ahora con este 2.0 dCi de 177

CV –actualización de un propulsor usado por varios vehículos de la Alianza Nissan Renault– que da lugar a tres nuevas combinaciones técnicas: 2WD Xtronic, 4WD manual y 4WD Xtronic. Es decir, que por fin hay un X-Trail con tracción All Mode 4x4i –tiene programas de uso 2WD, 4WD Auto y 4WD Lock– y caja automática, aunque ésta sea de variador continuo, que va bien en ciudad o por carretera a ritmos tranquilos, pero se lleva peor con la conducción dinámica, pues genera más ruido al acelerar con ganas y eleva

el gasto. En nuestro caso, terminamos el test del X-Trail 2.0 dCi 4WD Xtronic por carreteras y autovías a promedios turísticos con un consumo de 8,6 l/100 km, que es bastante.

El nuevo motor también es algo ruidoso, y apenas empuja por debajo de las 1.500 vueltas, pero entre ese régimen y las 4.300 rpm responde con brío. De hecho, las tres combinaciones mecánicas del 2.0 dCi pueden acelerar de 0 a 100 km/h en 10 segundos o menos, sinónimo de agilidad. Y el sobrepeso de este motor respecto al 1.6 dCi es de 1.500 euros, una cifra razonable.

Redondea el conjunto una carrocería amplia –maletero de 550 litros en el modelo de cinco plazas– y versátil –la segunda fila es corredera–, y con un completo equipamiento.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 DCI 2WD Xtr.	2.0 DCI 4WD	2.0 DCI 4WD Xtr.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.995	1.995
Potencia máxima (CV/rpm)	177 / 3.750	177 / 3.750	177 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	38,8 / 2.000	38,8 / 2.000	38,8 / 2.000
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática CVT	Manual 6 vel.	Automática CVT
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg)	1.670 (7 pl: 1.725)	1.690 (7 pl: 1.750)	1.740 (7 pl: 1.800)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.640/1.820/1.710	4.640/1.820/1.710	4.640/1.820/1.710
Volumen maletero (l)	7pl: 135/445/1.982	7pl: 135/445/1.982	7pl: 135/445/1.982
Capacidad depósito (l)	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,6	9,4	10,0
Velocidad máx. (km/h)	199	204	196
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (7 pl: 5,8)	5,6 (7 pl: 5,8)	6,0 (7 pl: 6,1)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	148 (7 pl: 152)	149 (7 pl: 153)	158 (7 pl: 162)
Precios desde... (euros)	<b>31.750</b>	<b>33.050</b>	<b>34.750</b>

►► Nada diferencia al X-Trail 2.0 dCi del resto de la gama, salvo que alcemos el capó. Respecto a las versiones 1.6 dCi 130 comparables, el precio aumenta sólo 1.500 euros.



▲ Dos carrocerías y tres motorizaciones componen la gama Optima. El híbrido enchufable, con 205 caballos de potencia y 54 kilómetros de autonomía eléctrica se carga en solo 5 horas en un enchufe doméstico.

PRECIO DESDE **22.145 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **37 A 191 G/KM**

**NUESTRA VALORACIÓN**

**NOS GUSTA**

- Comportamiento. Amplitud y versatilidad Sportswagon. Prestaciones GT. Rendimiento PHEV.

**DEBE MEJORAR**

- Maletero escaso en híbrido. Gama con solo dos motores. PHEV sin levas en el volante

## Ya están casi todos

Kia completa la familia del Optima con el Sportswagon, el deportivo GT y el híbrido enchufable... Solo falta este con carrocería familiar

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La marca coreana lanza en nuestro país la familia al completo, salvo el Sportswagon PHEV que llegará alrededor del próximo verano. El Optima es un modelo que por presencia, equipamiento, tecnología y precio quiere dar guerra en un segmento dominado por fabricantes europeos.

Su gama ofrece dos carrocerías –Sportswagon y sedán–, dos variantes con motores de combustión (un diésel de 141 caballos) y un gasolina 2.0 T-GDI de 245 caballos exclusivo de la versión GT (que está disponible con las dos carrocerías). Y como variante más ecológica, aparece el híbrido enchufable. Y hay dos alternativas, con cambio manual o au-

tomático de doble embrague y 6 o 7 velocidades.

La amplitud interior es una de sus señas, tanto en el sedán como el Sportswagon; este mantiene las mismas medidas de la berlina, sólo hay una mínima diferencia en la altura, pero multiplica su versatilidad, gracias al portón, que da acceso a un maletero que oscila entre 552 y 1.686 litros de capacidad. El interior es sorprendentemente amplio, con unas plazas traseras en las que sobra el espacio para las rodillas y donde tres ocupantes viajarán a sus anchas gracias a su anchura y a un túnel central casi inexistente.

La segunda novedad es el GT, la variante más dinámica. Está disponible con un motor

2.0 Turbo de 245 caballos de y cambio automático de doble embrague. Sus prestaciones –232 km/h, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos– son sobresalientes.

Y la tercera novedad de la gama es el Optima híbrido enchufable, que combina un motor 2.0 Turbo de 156 CV con otro eléctrico de 68 CV. En total son 205 caballos, una autonomía en eléctrico de hasta 54 kilómetros y un consumo medio de 1,6 l/100 km y la posibilidad de circular en modo totalmente eléctrico hasta 120 km/h. La recarga completa en un enchufe doméstico se realiza en solo 5 horas y sus prestaciones son notables: 192 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en 9,4 segun-

dos. Pero su maletero, por la ubicación de las baterías es de solo 307 litros.

La familia Optima está disponible con cuatro niveles de acabado y los precios oscilan, con promociones incluidas, entre 22.145 y 38.215 euros.



▲▲ Interior muy amplio y bien acabado. La pantalla central muestra los modos del PHEV.



◀◀ Sedán y Sportswagon calcan sus medidas. Solo el familiar es medio centímetro más alto. Hay un motor diésel de 141 CV y un gasolina de 245. Además del híbrido.



# Hermano mayor

No es nuevo, pero sí es la primera vez que llega a Europa. Ford desembarca con el Edge en el segmento de los grandes SUV y lo hace con criterio, con un vehículo amplio, muy bien rematado, confortable, más dinámico de lo que podría parecer y avanzado tecnológicamente. Lo hemos probado con el motor diésel de acceso, que se asocia exclusivamente a un cambio manual.

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

No muchas marcas pueden presumir de una oferta SUV tan completa como la que tiene Ford. Al EcoSport y al Kuga se une ahora el Edge, un vehículo que por sus características se convierte en el nuevo modelo de referencia de la firma del óvalo en este segmento. El nuevo Edge se fabrica en Canadá, se comercializa desde hace dos años en el mercado norteamericano y ahora desembarca en Europa con tres argumentos de peso: su confort

fort y calidad –con enfoque casi Premium–, una destacable dinámica y una tecnología también a tener en cuenta.

Sus formas exteriores son muy americanas, con una puesta en escena muy poderosa y una imagen robusta y elegante a la vez. Sin embargo, si 'raspamos' por encima comprobamos que comparte plataforma con Mondeo, S-Max y Galaxy, y la presentación del interior es prácticamente idéntica en los cuatro.

Curiosamente, y a pesar de ser el más largo –mide 4,81 metros–, su aforo se limita a

cinco plazas; eso sí, ¡qué cinco plazas! Porque si analizamos el espacio disponible tanto en las butacas delanteras como en la banqueta trasera, sencillamente es sobresaliente. Además, el piso prácticamente plano contribuye al bienestar de la plaza central.

Un detalle Premium es el denominado Control Activo de Ruido, de serie en toda la gama. Consta de tres micrófonos situados en el habitáculo capaces de detectar ruidos 'desagradables' y emitir ondas opuestas a través del equipo de audio para contrarrestar-

los. Parece ciencia ficción, pero lo cierto es que el confort acústico es sobresaliente.

También nos gusta la cámara frontal que portaba nuestra unidad, aunque en este caso hay que pasar por caja: 350 euros. No es un capricho. El enorme morro dificulta la visibilidad. Su ángulo de 180° nos permite ver a ambos lados; por ejemplo, al salir de un aparcamiento. La cámara trasera sí es de serie.

No tendremos demasiados problemas para acomodarnos en las butacas delanteras calefactables –con ajuste eléc-



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

*Su poderosa imagen, de estilo muy americano, ya es por sí misma un detalle que le diferencia. Si a eso unimos una notable habitabilidad, un excelente confort de marcha y una más que aceptable dinámica, gracias a su sólido chasis y a la tracción total, el Edge presenta credenciales de sobra para hacerse un hueco en el segmento de los grandes SUV. El motor diésel de acceso convence, pero este tipo de vehículos parece que pide a gritos un cambio automático que no está disponible para esta versión de 180 caballos. Una alternativa diferente, sin duda.*

trico la del conductor– y, en opción, refrigeradas. Tampoco será un inconveniente dejar objetos por la multitud de espacios y guanteras, siendo una verdadera cueva, por su profundidad, la que hay entre los asientos. Ahora bien, me gustaría conocer al que diseñó la ubicación de las tomas USB en

la consola central, dentro de un hueco con tapa y tan escondidas que no cabe la mano.

Ya hemos comentado que detrás el espacio es enorme, y el conjunto se remata con un maletero igualmente generoso gracias a los 602 litros que cubica. Para acceder a él, la ley de mínimo esfuerzo, ya que al

PRECIO **46.425 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **149** G/KM

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Habitabilidad y confort de marcha excelentes. Comportamiento dinámico. Equipamiento avanzado. Maletero generoso. Acabados aparentes.

### DEBE MEJORAR

**-** Dirección no demasiado directa. Tacto del pedal de embrague algo duro. Visibilidad fronto-lateral. Recuperaciones a bajo régimen. Tacto del cambio.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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







◀ El maletero cubica 602 litros y puede llegar hasta los 1.847 abatiendo los respaldos. Esta operación se puede realizar desde un mando situado en el propio compartimento de carga. La rueda de 17" es de serie.



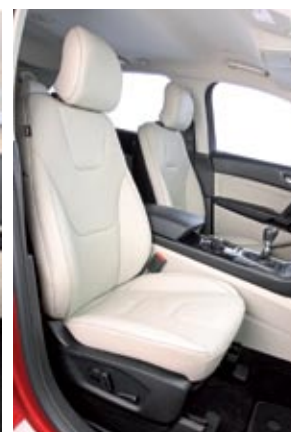
OFF ROAD, LO JUSTO SU GENEROSA ALTURA LIBRE AL SUELO Y LA TRACCIÓN TOTAL LE PERMITEN AFRONTAR PISTAS SENCILLAS, PERO NADA MÁS. INTERIOR ES AMPLIO Y SE REMATA CON BUENA CALIDAD. COMPARTE LA PUESTA EN ESCENA CON EL S-MAX O CON EL MONDEO.



▲ La pantalla central táctil de 8 pulgadas y el sistema de infoentretenimiento y conectividad SYNC 2, con control de voz y navegación, forman parte de la dotación de serie con el acabado Titanium.



◀ Hay huecos repartidos por todo el interior, pero lo mejor es la gran habitabilidad que ofrece. Se trata de una de las opciones con cinco plazas más amplias que encontramos en su segmento, pero a diferencia de algunos de sus rivales, no puede montar siete plazas.



▲ El cambio manual, de seis relaciones, es de serie en esta versión. No enamora precisamente.

portón con asistencia eléctrica añade en su dotación de serie la función manos libres que activa el mecanismo con sólo mover el pie por debajo del paragolpes.

Nos ponemos en marcha. Ford es una marca que habitualmente presume de una puesta a punto dinámica mucho más que aceptable en sus vehículos. De cualquier modo, como las preferencias a ambos lados del Atlántico son muy diferentes, se han revisado parámetros de la suspensión y la dirección para ajustarlos a los gustos europeos. También es el motivo de introducir las versiones diésel, las únicas disponibles en el Viejo Continente.

Nuestro protagonista porta

el conocido motor diésel 2.0 TDCi de 180 caballos, lo que aquí obliga a asociarlo a una caja manual de seis velocidades. Quizás no sea la combinación ideal, pero si queremos la transmisión de doble embrague PowerShift habrá que elegir la variante con 210 CV. Decimos esto porque el propulsor va bien en líneas generales, pero conviene llevarle 'alegre' de vueltas para que dé lo mejor de sí. Las recuperaciones desde bajo régimen no son su principal virtud y el abanico de utilización no es demasiado amplio, pues por debajo de 2.000 rpm le cuesta y a 3.500 vueltas ya ofrece la potencia máxima.

Por este motivo hay que

acudir al cambio con asiduidad, y el manejo de la palanca no es rápido precisamente, pues hay que marcar los movimientos del selector excesivamente y el tacto del pedal del embrague nos ha parecido más duro de lo deseable. Por lo tanto, en tráfico urbano o con atascos, trabajo extra...

Sí sorprende su comportamiento dinámico. Su corpulencia y peso —el conjunto acaricia las dos toneladas— indican una cosa, pero la realidad es que se mueve con más agilidad de lo que parece en un primer momento. En autopista es como una balsa de aceite, y cuando llegan las curvas la carrocería se sujeta, los balanceos no son tan acusados

y la zaga redondea el giro con naturalidad.

Se nos pasaba por alto un detalle vital. Toda la gama monta de serie tracción total inteligente gestionada por un diferencial central que da prioridad al eje delantero en su entrega de par, aunque en caso de necesidad puede pasar prácticamente el cien por cien a las ruedas traseras para estabilizar el conjunto.

Sus prestaciones son suficientes, sin más, y frena con rigor y sin descomponer la figura, aunque en descensos prolongados el equipo tiende a fatigarse y conviene retener ayudándose con el motor. La dirección no es muy directa, pero esto se puede arreglar pa-



▲ Su excelente chasis y la tracción total le brindan una dinámica más ágil y estable de lo que podría parecer por su tamaño y peso. En opción ofrece una suspensión deportiva y también una dirección adaptativa.

sando de nuevo por caja: 700 euros cuesta la dirección eléctrica adaptativa, que no montaba nuestra unidad. No es el único guiño tecnológico, ni mucho menos. De serie incorpora un limitador inteligente de velocidad, reconocimiento de señales de tráfico, alerta de cambio involuntario de carril y de fatiga del conductor, y en opción tenemos asistentes de última hornada...

Y para el final hemos dejado el consumo. El peso elevado y los 180 CV se combaten en parte con elementos como el sistema Start/Stop o la carga regenerativa del alternador. El gasto medio en nuestra prueba ha sido de 7,2 litros, una cifra muy aceptable.



**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

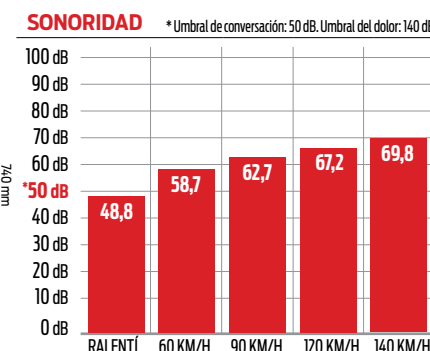
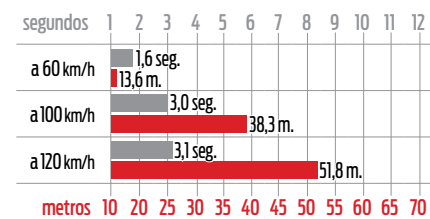
<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TDCI 180</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	180 /3.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000-2.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final en 6ª a 1.000 rpm	56,8 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Delanteros/Traseros)	Discos ventilados / Discos ventilados
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, integral-link con subchasis aislado, con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/55 R19
Marca	Continental
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.913
Capacidad del depósito (l)	69
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,6
Número de plazas	5

**EQUIPAMIENTO**

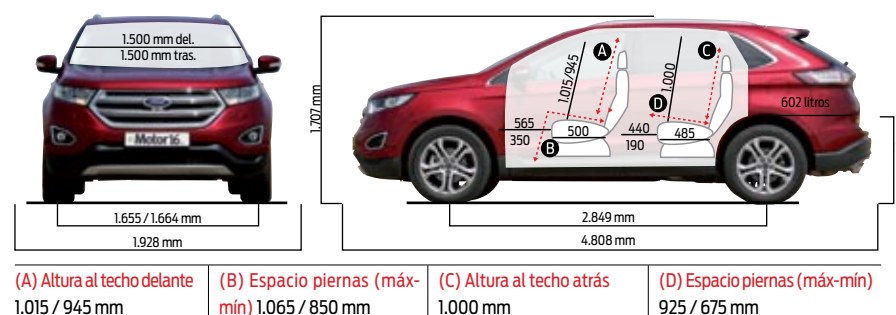
	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Instrumentación configurable	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Portón eléctrico manos libres	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Luces led adaptativas			▶
Asistente de aparcamiento			▶
Elevalunas y retrovisores eléctricos	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
SYNC2, navegador y pantalla táctil	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta fatiga del conductor	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Dirección eléctrica adaptativa			▶
Airbag frontales y laterales	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag de rodilla conductor	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Aviso de colisión frontal	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Retrovisor interior autocrómico	▲		
Cinturones traseros inflables			▶
Luces de carretera automáticas			▶

**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	200 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (9,9)
Recorriendo (metros)	178
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 25,0 km/h de promedio	7,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,4
Conducción dinámica	10,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,8
A 140 km/h de cruceo	9,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	958
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	5,4
Ciclo mixto	5,8
<b>FRENOS</b>	



**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



	FORD EDGE 2.0 TDCI 180 CV 4X4 TITANIUM 5 PLAZAS	HYUNDAI SANTA FE 2.2 CRDI 200 CV 4X4 TECNO 7 PLAZAS	KIA SORENTO 2.2 CRDI 200 CV 4X4 EMOTION 7 PLAZAS	SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 CV 4X4 DSG STYLE 5 PLAZAS
<b>Precio</b>	46.425 euros	44.425 euros	47.065 euros	40.540 euros
<b>Cilindrada</b>	1.997	2.199	2.199	1.968
<b>Potencia</b>	180 CV / 3.500 rpm	200 CV / 3.800 rpm	200 CV / 3.800 rpm	190 CV / 3.500-4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	40,8 mkg / 2.000-2.500 rpm	42,9 mkg / 2.500 rpm	44,1 mkg / 1.750-2.750 rpm	40,8 mkg / 1.750-3.250 rpm
<b>Cambio</b>	6 velocidades / manual	6 velocidades / manual	6 velocidades / manual	7 velocidades / automático
<b>Tracción</b>	Total	Total	Total	Total
<b>Consumos</b>	6,4 / 5,4 / 5,8 l/100 km	7,1 / 5,3 / 6,0 l/100 km	6,9 / 4,9 / 5,7 l/100 km	6,6 / 5,3 / 5,7 l/100 km
<b>Emisiones</b>	149 g/km CO <sub>2</sub>	159 g/km CO <sub>2</sub>	149 g/km CO <sub>2</sub>	150 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	1.189 kilómetros	1.066 kilómetros	1.122 kilómetros	1.052 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	200 km/h	203 km/h	203 km/h	210 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	9,9 segundos	10,0 segundos	8,7 segundos	8,9 segundos
<b>Maletero</b>	602 litros	516 litros	605 litros	650 litros
<b>Dimensiones</b>	4.808 / 1.928 / 1.707 mm	4.700 / 1.880 / 1.690 mm	4.780 / 1.890 / 1.685 mm	4.697 / 1.882 / 1.655 mm
<b>Batalla</b>	2.849 mm	2.700 mm	2.780 mm	2.791 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,9 metros	10,9 metros	11,1 metros	11,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	69 litros	64 litros	64 litros	57 litros
<b>Peso</b>	1.913 kilos	1.839 kilos	1.821 kilos	1.752 kilos
<b>A favor</b>	Hay tres pilares básicos que nos gustan del nuevo Edge. Se trata del confort de marcha que ofrece, su notable dinámica de conducción y el gran espacio que presenta en las cinco plazas. También su equipamiento es generoso y avanzado.	Con este propulsor 2.2 CRDI de 200 caballos tenemos posibilidad de elegir entre tracción delantera o total, cinco o siete plazas, y cambio manual o automático. Su dotación de serie resulta muy completa y está bien rematado, aunque no llega al nivel del Ford Edge.	Gran parte de su genética la comparte con el Hyundai Santa Fe, incluido el motor, el cambio o la tracción total, que incluye un bloqueo del diferencial central para afrontar retos camperos con mayor solvencia. Confortable y bien equipado, presume de 7 años de garantía.	A pesar de ser el más comedido en tamaño exterior, ofrece siete plazas en opción en toda la gama. En precio es el más barato, y el sistema 4x4 ofrece un modo 'off road'. Tecnológicamente presenta elementos como una suspensión adaptativa. Ya se puede adquirir, pero llega en marzo.
<b>En contra</b>	A pesar de ser bastante más largo que sus rivales, no presenta la posibilidad de montar siete plazas en su interior. Tampoco hay manera de disfrutar de un cambio automático en esta versión de 180 caballos.	La capacidad del maletero es algo menor que la de sus rivales y las diferencias, aunque mínimas, tampoco le favorecen a la hora de analizar las prestaciones o los consumos. Su comportamiento dinámico es bueno, pero no tan sólido como el del Edge.	Su gama es muy corta, ya que sólo dispone del motor 2.2 CRDI de 200 caballos y las siete plazas forman parte de su dotación de serie, las necesitemos o no. La visibilidad frontolateral en giros cerrados no es su mejor virtud.	Nada que objetar a la calidad de los acabados, pero la presentación del interior es algo más sobria que la de sus rivales. Si analizamos su equipamiento, comentar que es generoso, pero deja más elementos en opción que el resto.

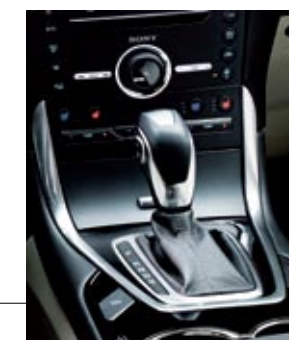


**EL DETALLE**

**POWERSHIFT Sólo con 210 caballos**

Uno de los aspectos que hemos destacado en la prueba de nuestro protagonista es que sólo es posible asociar el motor 2.0 TDCI de 180 CV a una caja manual de seis relaciones. En este tipo de vehículos somos partidarios de las transmisiones automáticas por confort, refinamiento y hasta por caché. El Ford Edge la ofrece en forma de su caja de doble embrague PowerShift, también con seis relaciones. El problema es que sólo está disponible como do-

tación de serie en la versión 2.0 TDCI de 210 CV. Nos hubiera gustado que se contemplara, al menos en opción, también para la variante de 180 CV.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,88 euros/km. Coste km total: 1,06 euros/km.  
**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 372,39 euros/año. Seguro a todo riesgo: 625,03 euros/año con franquicia de 360 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.  
**DATOS DEL COMPRADOR**  
**FORD**  
 Fabricante / Importador: Ford Automóviles España, S.A. / Caléndula, 13. 28109 Alcobendas (Madrid). Telf: 915 635 458.

**RED DE POSVENTA**  
 800 puntos de asistencia en toda España.  
**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje.  
[www.ford.es](http://www.ford.es)





# El más deseado



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

Parece que de un tiempo a esta parte al Grupo Jaguar-Land Rover se le está dando muy bien lo de poner coches de moda entre la gente que busca destacar y salir de la rutina. Primero el Evoque de Land Rover y ahora el F-Pace de Jaguar han conseguido un protagonismo notable en un mercado exigente y en un segmento con una variedad espectacular. Una parte de la responsabilidad hay que atribuírsela a la excelente imagen que para ambas marcas han logrado en la historia más reciente sus directivos, pero no hay que olvidar que la imagen tiene que apoyarse en unos pilares robustos. En este caso hay que hablar de

Jaguar ha vendido en España en los últimos ocho meses 1.371 unidades del F-Pace, una cifra interesante para un SUV de lujo cuyos precios parten de los 46.200 euros. Y el 65 por ciento de las ventas han recaído en la versión que hoy probamos. Ahora, es el más deseado de Jaguar.

diseño y de tecnología. El primero ha sido clave para que el producto entre por los ojos. Y el segundo, primordial pa-

ra ser creíbles. El F-Pace es un todocamino de lujo tan creíble como el mejor exponente alemán porque aporta tecno-

Elegante y aerodinámico. El F-Pace entra por los ojos.



logía de Land Rover en lo que le atañe a su sistema de tracción total, sin que nadie pueda poner en duda la reputación de los míticos modelos de la firma británica. Y porque Tata, propietaria de ambas marcas, ha dado carta blanca y los medios suficientes como para que, a nivel tecnológico, el todocamino de Jaguar esté a la altura.

Desde luego estuvo a la altura la versión que probamos el pasado verano, con 300 CV a partir de un V6 diesel. Y en el caso del cuatro cilindros tenemos que reconocer que este nuevo motor diesel de la familia Ingenium –que ya probamos en el XE– no es un producto tan redondo. Es áspero y ruidoso, aunque a decir verdad el trabajo de insonorización realizado en el



▶▶ El mando giratorio del cambio automático emerge al arrancar. El sistema InControl Touch Navigation es de serie.



▶▶ El interior del F-Pace es muy generoso. Y el maletero, mayor que el de todos sus rivales. El cuadro tras el volante es configurable. La rueda de repuesto es opcional.



F-Pace nada tiene que ver con el que vimos en el XE, y la sonoridad se reduce mucho. Los 180 CV se quedan algo justos en situaciones de carga máxima o conducción más decidida. Y eso que la utilización masiva de aluminio en la carrocería –un 80 por ciento es de ese material– sitúa al Jaguar F-Pace en una posición privilegiada por peso respecto a sus rivales. Pero creemos que el cliente de este SUV, recordemos que con acabado R-Sport, a veces va a echar de menos, como mínimo, 20 caballos más. No obstante, el buen hacer del cambio automático de 8 marchas, rápido, suave y con una opción S a la que se le saca mucho partido, y la solvencia de un chasis muy bien parido apoyado en este caso por el Pack Adaptive Dynamics –1.336 euros–, disimulan en parte esa falta de potencia. Tampoco el consumo va a ser tema de preocupación para el propietario del F-Pace con el motor más humilde de la gama. Hay que ir de carreteras o muy cargado para llegar a los 10 l/100 km de media, y en el modo Eco, y con algo de

mimo, hemos llegado a medir menos de 8 l/100 km.

El nivel R-Sport cuenta con un equipamiento extraordinario, pero aún así nuestra unidad llevaba 18.000 euros en opciones. Y aunque el precio final sorprenda por superar al de rivales fabricados por Mercedes o BMW, lo cierto es que si analizamos la dotación de unos y otros, al final salen las cuentas. Y siempre hay que contar con el plus que cuesta tener un coche de moda.



## LA CLAVE

amas@motor16.com

El F-Pace con el motor 2.0 diésel se queda un poco justo en prestaciones, a pesar de que el todocamino británico es más grande pero más ligero que sus rivales. Pero si este aspecto no es prioritario y la cuenta del banco está inmunizada para gastos de este calibre, todo lo demás en el Jaguar más versátil son ventajas.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
<b>MOTOR</b>	<b>2.0D</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.999
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 4.000
Par máximo/rpm	43,9 mkg / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	64,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delanteras:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Traseras:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R18
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.731 / 1.936 / 1.652
Capacidad del maletero (l)	650
Capacidad del depósito (l)	60

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>205 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (8,7)
Recorriendo (metros)	172

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	29,9
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Recorriendo (metros)	221
Error de velocímetro a 100 km/h	+5%

## CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,3

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,8
En conducción dinámica	11,6

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	9,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,6

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	790

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	5,3

Por su calidad y su fórmula exclusiva

PRECIO		61.950 €		NUESTRA VALORACIÓN		
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>139 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Calidad e imagen. Diseño. Espacio. Cambio automático rápido y eficaz. Rendimiento 'off road'. Equipamiento en este acabado.	-	Motor 'áspero'. Prestaciones justas. Precio algo elevado. Asistente de alcance muy sensible. Error de velocímetro excesivo.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****					
PRECIO	*****					





# El super-Superb

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

El nuevo acabado SportLine dinamiza el aspecto y la dotación del Superb, tanto con la carrocería berlina como en su variante familiar Combi, 1.300 euros más cara. Y podemos elegir entre tres motores, de los cuales parece más lógico el diésel, un 2.0 TDI de 190 CV disponible en tres formatos: manual, automático DSG y automático DSG con tracción 4x4. Pero las mecánicas de gasolina pueden adaptarse a quienes hagan menos kilometraje anual, destacando el 1.8 TSI de 180 CV por su ajustado precio -39.260 euros con carrocería Combi- y el 2.0 TSI de 280 CV por su temperamento, que cuadra bien con la imagen rejuvenecida de los Superb SportLine. Y es que el exterior se personaliza con unas llantas de 18 pulgadas -en opción se ofrecen las de 19 de nuestra unidad, con neumáticos de perfil 40-, diseño específico para spoiler frontal, marco de la parrilla y faros antiniebla, retrovisores negros, difusor posterior

La llegada a la gama Superb de la terminación deportiva SportLine apareja otra novedad, pues el motor 2.0 TSI de 280 CV, hasta ahora no disponible en España, también se ofrece ya. Y como va unido a la tracción 4x4 y a la caja DSG, el conjunto impresiona. Un 'pedazo' de familiar.

en ese mismo color, cristales Sunset oscurecidos y, en el caso del Superb berlina, alerón trasero negro. Además, también se rededeca el amplísimo

habitáculo -los tres pasajeros de la segunda fila viajan como señores-, siendo protagonistas el volante y los asientos deportivos, los pedales de alu-

minio o las inserciones en fibra de carbono; al margen de un equipo de serie muy completo, pues respecto al nivel Ambition -no disponible para los 1.8 TSI y 2.0 TSI- suma faros bixenón, tecnología LED para luces diurnas, ópticas traseras e iluminación interior, portón eléctrico, instrumentación con display en color, selector de programas de conducción Drive Mode, navegador, control por voz, techo corredizo de cristal y asistentes de seguridad como la alerta por cambio involuntario de carril, el sensor de ángulo muertos o el Park Distance Control. Y si echamos de menos algo, podemos tirar de la larga lista de opciones, a precios lógicos.

En cuanto al conjunto mecánico, teníamos ganas de que Skoda se decidiera a traer a España la versión 2.0 TSI, un motor con inyección mixta -alimentación directa o indirecta según la situación- que suena de cine y empuja mejor. Los 280 caballos están ahí desde 5.600 rpm, y el par máximo es constante de 1.700 a 5.600 vueltas. O sea, prácticamente siempre. Porque, además, la



▲ El motor 2.0 TSI sólo se combina con el nuevo acabado SportLine: volante deportivo, pedales de aluminio, decoración en fibra de carbono...



▲▲ También son específicos en el nivel SportLine los asientos deportivos delanteros y traseros. Y el equipo de serie es rico: pantalla con monitor de rendimiento, control por voz, navegador, Drive Mode Selection...



▲▲ El maletero, como en las versiones sin tracción total: 660 litros, ampliables a 1.950. Y de serie incluye el portón eléctrico.

aunque Skoda hace bien en no llamarle así porque su puesta a punto final no es radical. El acabado SportLine implica chasis deportivo y diferencial electrónico XDS, pero en un conjunto tan brioso tendría cabida una suspensión aún más firme y unos frenos con más mordiente para redondear un conjunto en el que sólo desentona el gasto, bastante alto.

caja DSG reacciona con prontitud en cuanto aceleramos. Si añadimos a eso que el Superb no es pesado y que la tracción total evita cualquier pérdida de motricidad, el resultado es incluso mejor del esperado en cuestión de prestaciones. Porque un enorme familiar de 4,86 metros y con un maletero de 660 litros se transforma casi en un deportivo, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos -la firma checa anuncia 5,8- o de recuperar de 80 a 120 km/h en 3,9 segundos. Son valores dignos de un hipotético 'Superb RS',

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

*Todavía hay usuarios que arquean las cejas por incredulidad cuando leen o escuchan maravillas de un moderno Skoda. Aquí no estamos para convencer a nadie, sino para contar nuestras experiencias. Y coches como este Superb Combi con motor de 280 CV, tracción total y cambio DSG refuerzan nuestro asombro.*

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
<b>MOTOR</b>	<b>20 TSI 280</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Iny. directa/indirecta, admisión variable, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	280 CV / 5.600-6.500
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.700-5.600
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,8 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	235/45 R18 - 8,0J x 18"
Neumático (prueba) - Marca	235/40 R19 - Pirelli
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.635
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.856 / 1.864 / 1.462
Capacidad del maletero (l)	660 / 1.950
Capacidad del depósito (l)	66

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,6 (5,8)
Recorriendo (metros)	90
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,7
1.000 m desde 40 km/h en D	24,5
De 80 a 120 km/h en D	3,9
Recorriendo (metros)	110
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

## CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	10,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	7,9
En conducción dinámica	14,4
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	9,9
A 140 km/h de cruceo	10,8
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	9,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	687
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	9,0
Ciclo extraurbano	6,2
Ciclo mixto	7,2

Por su calidad y su fórmula exclusiva

**Carburantes BP**  
con tecnología ACTIVE





# Racionalidad total

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

Recordarán nuestros lectores que hace unas semanas pasaba por nuestras páginas el Vitara S, la versión más dinámica del SUV utilitario de Suzuki. Y entre sus detalles específicos destacaba el nuevo motor 1.4 BoosterJet, con inyección directa, turbo y 140 CV. Un propulsor agradable, enérgico y de moderado consumo que ahora llega al S-Cross coincidiendo con la renovación del SUV compacto de la marca. Porque el S-Cross –en su carrocería sigue apareciendo el emblema 'SX4 S-Cross' pese a que la propia Suzuki ya no le llama así– milita en un segmento muy activo –el de Ateca, Qashqai y compañía–, y se hacía oportuna una evolución para competir mejor.

Lo primero que cambia es el aspecto exterior, que gustará más o menos pero al que ya no se puede tildar de impersonal, especialmente en su vista frontal. Y como se acompaña de unas llantas de mayor medida –tanto el nivel GLE como el GLX probado llevan neumáticos 215/55 R17– y la altura al suelo aumenta 15 milímetros, el S-Cross impone más.

Dentro también se han mo-

Suzuki ha actualizado el S-Cross con cambios que no se quedan en un frontal más personal. Porque adopta nuevos equipamientos, crece la altura al suelo y estrena dos modernos motores BoosterJet de gasolina. Esta vez probamos el más potente, y unido a la tracción total AllGrip.



◀ El frontal ha sido rediseñado –paragolpes, capó, parrilla...– y la altura al suelo crece de 16,5 a 18 centímetros.

<b>PRECIO</b>		<b>26.685 €</b>
<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
Motor eficaz. Consumo. Equipamiento de serie. Tracción y altura libre. Funcionalidad. Precio con descuento: 24.385.	Aspecto y tacto de ciertos plásticos. Depósito algo justo. Frenada sólo correcta. Control volumen audio.	

dificado algunas cosas, y el resultado es convincente. Hablar de refinamiento quizás sea excesivo, pues no es esa la filosofía de una firma que prioriza la funcionalidad o la economía, pero instrumentación, salpicadero y consola tienen un aire más moderno, destacando la pantalla multifunción táctil de 7 pulgadas –lástima que no haya un mando normal para ajustar el volumen–, que en la versión GLX integra navegador. Y es que el S-Cross más completo trae casi de todo: climatizador bizona, tapicería de cuero, asientos calefactables, control de crucero adaptativo, control predictivo de frenada RBS con parada automática a velocidades entre 5 y 80 km/h, sensores de parking delante y detrás...

Además de escoger entre GLE y GLX, podemos elegir también nuestro S-Cross 1.4 BoosterJet con tracción delantera o total –1.800 euros extra–, aunque en ese último caso la única transmisión disponible es la manual.

Sea cual sea la elección, ahora hay 2.300 euros de descuento que ponen muy a tiro un conjunto interesante: por amplitud –caben bien cinco ocupantes–, por maletero –sus 430 litros pasan a ser



▶▶ El interior del S-Cross acaba de ser actualizado: instrumentación nueva, salpicadero más suave al tacto, consola en color negro piano...



◀◀ Habitáculo amplio y cómodo. Destaca también por funcionalidad y por un acabado correcto, pese a que los materiales no son de primera y hay mucho plástico duro. Junto al cambio va el selector del sistema AllGrip.



pero la estabilidad es buena y la tracción –un mando permite elegir entre los modos Auto, Sport, Snow y Lock– resulta muy eficaz, incluso sobre barro o nieve, o por malos caminos, donde ahora va mejor.

440 si ponemos más vertical el respaldo trasero– y por rendimiento, pues el motor de gasolina de 140 CV empuja con ganas. De hecho, las prestaciones son mejores que las anunciadas; en línea con lo visto en el Vitara S. Y si éste gastaba 7,4 litros reales, el S-Cross se conforma con 7,0 l/100 km, que es poco y ayuda a 'estirar' un depósito de sólo 47 litros.

El conjunto se redondea con un comportamiento noble y seguro. Puede que la frenada no sea su fuerte –54,9 metros para parar desde 120 km/h–,

El comportamiento es muy bueno, brillando más la estabilidad y la tracción que la frenada. El maletero cubica 430 litros, algo más que la mayoría de los turismos compactos, tipo Golf.

◀◀ El comportamiento es muy bueno, brillando más la estabilidad y la tracción que la frenada. El maletero cubica 430 litros, algo más que la mayoría de los turismos compactos, tipo Golf.

## SUS RIVALES



**OPEL MOKKA X1.4 TURBO 140 EXCELLENCE 4X4**

Por su tamaño –mide 4,28 metros–, está a caballo entre SUV pequeños y compactos. Maletero algo justo y consumo más alto, pero el descuento de 3.168 euros le deja en 23.695.

Precio	<b>26.863 €</b>
Maletero	<b>356-1.372 L</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>6,5 l/100km</b>
	<b>9,9 seg.</b>



**SEAT ATECA 1.4 ECOTSI 150 XCELLENCE 4DRIVE**

Apenas más grande –4,36 metros–, parece más coche por su maletero –510 litros en las versiones 4x2– o su motor más potente. Pero es más caro: 30.440 euros con la rebaja.

Precio	<b>31.480 €</b>
Maletero	<b>485 L</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>6,1 l/100km</b>
	<b>9,0 seg.</b>

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.4 VVT BOOSTERJET</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.373
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 5.500
Par máximo/rpm	22,4 mkg / 1.500-4.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,1 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	215/55 R17 - 6,5 l x 17"
Marca	Continental

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.290
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.785 / 1.580
Capacidad del maletero (l)	430 / 1.269
Capacidad del depósito (l)	47

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>200 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (10,2)
Recorriendo (metros)	157

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,2

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 21,9 km/h de promedio	7,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción dinámica	9,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,2
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,0
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	671
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,6
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,6

Por su calidad y su fórmula exclusiva

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





# Guerra a los, tan de moda, crossover

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
 Fotografía: Álvaro Gá Martins

En la actualidad, el segmento que más demanda tiene en el mercado del automóvil es el de los SUV y crossover. No entro en la discusión de si es moda o no, pero personalmente elegiría antes un práctico familiar vestido para la aventura, pues ofrecen mejor relación entre tamaño exterior y espacio interior, una dinámica de

El segmento más de moda es el crossover, pero los funcionales vehículos familiares con apariencia 'off road' les plantan cara sin ningún complejo. Este Volkswagen Passat Alltrack es un claro ejemplo, una opción ideal para combinar funcionalidad y aventura.

turismo, consumen menos y cumplen con nota fuera del asfalto. Vamos, que podemos decir que este Passat Alltrack es más espacioso, va mejor,

gasta menos y pasa por donde lo haría un Tiguan. Pero si equipara neumáticos M+S, éstos ayudarían a su sistema de tracción total 4Motion, que

apuesta por un embrague Haldex de quinta generación, el cual, dependiendo de las circunstancias, envía potencia al eje trasero o no.

Y es que adentrarnos por pistas en mal estado es pan comido con el Passat más aventurero –sólo hay que tener ojo por sus limitados ángulos de ataque y salida–, pues desde su selector de modos podemos decantarnos por el programa Off-Road, cuenta con

control de descensos y sus suspensiones ganan 27,5 milímetros de altura libre al suelo en comparación con el resto de los Passat Variant, llegando a un total de 17,4 centímetros, suficientes para no rodar cons-

tantemente con la sensación de rozar con los bajos ante la primera piedra que aparezca en el camino.

Las mejoras para un uso fuera de asfalto incluyen, además, molduras en plástico para su carrocería, protecciones para los bajos... Todo ello también ayuda a aportar un carácter peculiar, que lo diferencia de los típicos familiares.

Pero quien se decante por nuestro protagonista puede que también lo emplee para ir con la familia a esquiar, por ejemplo. En ese caso no podría haber elegido mejor montura, pues en su interior, rematado con esmero y a un paso de las marcas premium, se pueden acomodar fácilmente cinco adultos, y en su maletero cabe

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	
Disposición	2.0 TDI 190
Nº de cilindros/válvulas	Delantero transversal
Sistema Stop/Start	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	Si
Alimentación	1.968
Potencia máxima/rpm	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Par máximo/rpm	190 CV / 3.500-4.000
	40,8 mkg / 1.900-3.300

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	53,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.705
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.777 / 1.832 / 1.530
Capacidad del maletero (l)	639/1.769
Capacidad del depósito (l)	66

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,4 (8,0)
Recorriendo (metros)	147

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,5

1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
----------------------------	------

De 80 a 120 km/h en D	6,4
Recorriendo (metros)	181
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km

EN CIUDAD	7,2
A 22,1 km/h de promedio	

EN CARRETERA	5,1
A 90 km/h de cruceo	
En conducción dinámica	11,3

EN AUTOPISTA	6,2
A 120 km/h de cruceo	
A 140 km/h de cruceo	7,3
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,5

AUTONOMÍA MEDIA	1.015
Kilómetros recorridos	

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,1
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	5,2

Por su calidad y su fórmula exclusiva



PRECIO	45.200 €	NUESTRA VALORACIÓN	
NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>137</b> G/KM	COMPORTAMIENTO	*****	Confort de marcha. Funcionalidad. Espacio interior. Calidad. Tecnología. Consumo. Capacidad off-road.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	Precio elevado. Sin opción a cambio manual. Ausencias de equipamiento. Sonoridad en frío. DSG sólo con 6 vel.	



### LA CLAVE

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

A estas alturas no puedo negar que me encanta este tipo de vehículos, y el Passat Alltrack me parece una opción muy interesante. Ideal sería si contara con suspensión neumática, pero esta versión roza la perfección. Tiene empaque por sus 4,78 metros, pero creo que me ahorraría 8.080 euros comprando un Golf Alltrack equipado con este 2.0 TDI –ahí rinde 184 CV–, misma tracción y misma caja DSG. Es más pequeño, pero muy espacioso.





▲ El maletero arranca en 639 litros y tiene respaldos abatibles en secciones 40:20:40. La rueda de repuesto es igual al resto.



ALCANZA 220 KM/H

EL 2.0 TDI 190 CV GARANTIZA EXCELENTE PRESTACIONES Y, ADEMÁS, FIRMA CONSUMOS MUY CONTENIDOS PARA SU POTENCIA DE CALIDAD

LOS ACABADOS Y MATERIALES BRILLAN A GRAN ALTURA. TAMBIÉN SU ERGONOMÍA ESTÁ MUY CONSEGUIDA. SU ALTURA EXTRA MEJORA LA VISIBILIDAD AL VOLANTE



▲ El Volkswagen Digital Cockpit con pantalla configurable de 12,3 pulgadas es de serie, así como el navegador táctil Discover Pro de 8 pulgadas.



▲ La amplitud interior es sensacional: caben cinco adultos sin problemas y sus respectivos equipajes. Este tapizado es específico y añade los asientos delanteros ergoConfort. El cambio DSG6 es obligado con el motor 2.0 TDI 190. Incluye levas, y en modo ECO ofrece función 'a vela'.



todo el equipaje sin tener que hacer encaje de bolillos. Su sistema de tracción total optimiza el agarre en todo momento, y las curvas no se le dan nada mal a pesar de su altura extra. Si nos va la marcha, lo mejor sería equiparlo con elementos opcionales como el diferencial XDS o la suspensión adaptativa DCC, que cuestan 220 y 895 euros, respectivamente. El selector de modos de conducción también nos da la opción de un programa Sport –se suma al Off-Road, ECO, Individual y Comfort–, mientras que su corazón diésel 2.0 TDI con 190 CV de potencia nos garantiza unas buenas prestaciones, aunque circulemos con el aforo completo.

Es capaz de alcanzar los 220 km/h y también ha necesitado 8,4 segundos pa-

La tracción total 4Motion asegura un agarre óptimo, pero mejoraría con neumáticos M+S. Suma control de descensos y modo Off-Road.



ra acelerar de 0 a 100 km/h. Adelantar es un juego de niños, como demuestran los 6,4 segundos que demanda para pasar de 80 a 120 km/h. Y eso que pesa 1.705 kilos.

Si optamos por esta mecánica –hay otros dos motores 2.0 TDI, con 150 y 240 ca-

ballos, que cuestan 41.120 y 48.910 euros respectivamente– estamos obligados a decantarnos por la transmisión DSG de seis velocidades, ya que no hay alternativa con cambio manual. Pero no hay problema, pues este cambio es verdaderamente efectivo,

agradable, tiene levas en el volante y, además, se combina con la función 'Stop-Start' para minimizar el gasto. Este sistema es de nuevo desarrollo y detiene el propulsor cuando aún no nos hemos parado por completo. Para continuar con el ahorro, se añade la circula-

ción 'a vela', que sólo funciona cuando hemos seleccionado el programa ECO. Esta función engrana punto muerto automáticamente cuando dejamos de acelerar –siempre que la velocidad no rebase los 130

km/h– para aprovechar mejor la inercia del vehículo.

Gracias a todo ello, el consumo de este aventurero familiar no se dispara. Aunque anuncia 5,2 l/100 km, hemos registrado una media real de

6,5 l/100 km, cuando el nuevo Tiguan, a igualdad mecánica, se fue un litro por encima. Esa es una de las principales ventajas que ofrece este tipo de vehículo frente a los tan de moda SUV y crossover, sin olvidar que ofrecen una dinámica más efectiva; pues, entre otras cosas, este Passat Alltrack es 113 milímetros más bajo que el mencionado Tiguan.

Por si fuera poco, su autonomía supera los 1.000 kilómetros. Y, por cierto, esta mecánica emplea AdBlue, ya que equipa catalizador SCR.

Los centímetros extra de altura al suelo se agradecen enormemente a la hora de acomodarnos con facilidad en su puesto de conducción, y también mejoran su visibilidad, aportando una mayor sensación de seguridad.

Decir que frente a nosotros tendremos el nuevo Volkswagen Digital Cockpit, una pantalla TFT de 12,3 pulgadas completamente configurable y que viene de serie. Este Passat presume de equipamiento, ya que añade faros Full LED, climatizador de tres zonas, sistema de navegación Discover Pro con pantalla táctil de 8 pulgadas, control de velocidad activo ACC, sensores de aparcamiento delanteros y traseros... También es cierto que hablamos de un vehículo que cuesta más de 45.000 euros, y por ese motivo se podrían haber esmerado aún más y no cobrar aparte elementos como el detector de peatones –95 euros– o la iluminación ambiental –240 euros–. Pero en ese caso, este Passat Alltrack rozaría la perfección.

### SUS RIVALES



**AUDI A4 ALLROAD 2.0 TDI S TRONIC QUATRO**

Comparte motor y cambio con el Passat, pero el A4, de motor longitudinal, usa otra plataforma. Tienen un equipamiento parejo, pero está mejor acabado y eso se nota en su precio.

Precio	47.960 €
Potencia	190 CV
Consumo	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	7,8 seg.



**OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER 2.0 CDTI 4x4**

Su reemplazo es inminente y se nota por los 4.934 euros de descuento, ya aplicados. El motor es moderno, pero gasta más por el elevado peso. Gran equipamiento de serie.

Precio	40.419 €
Potencia	170 CV
Consumo	6,2 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg.



**VOLVO V60 CROSS COUNTRY D4 AWD KINETIC**

Está bien acabado, pero su interior es pequeño. Esta versión tiene motor de cinco cilindros y cambio de 6 marchas. Los Kinetic vienen justos de equipamiento.

Precio	43.570 €
Potencia	190 CV
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



**EL INSIGNIA GRAND SPORT PESA HASTA 175 KILOS MENOS QUE EL ANTERIOR Y TIENE UN CX DE 0,26**



**COCHE DEL AÑO EN EUROPA 2016**  
**El Astra, quinto Opel premiado**

Opel ha ganado el premio 'Coche Europeo del Año', el más prestigioso de la industria del automóvil en nuestro continente, en cinco ocasiones. Primero fue el Kadett E en 1985, y dos años después se hizo con el galardón el Omega, mientras que el Insignia resultó vencedor en 2009 y el Ampera lo consiguió en 2012. Con la elección hace unos meses del nuevo Astra por parte de un jurado compuesto por 58 periodistas expertos de 22 países diferentes, Opel ha sumado tres premios 'Car of the Year' en las últimas ocho ediciones, todo un reconocimiento a la reciente labor

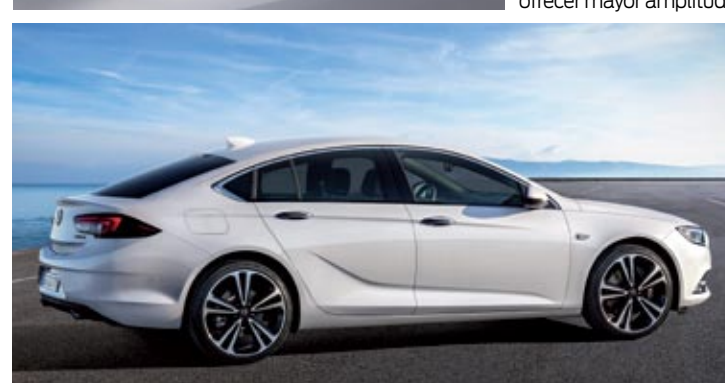
**OPEL MONZA Y OPEL GT**  
**Los conceptos señalan el camino**

Cuando en 2013 aparecía en Francfort el Concepto Opel Monza, su tecnología innovadora en materia de infoentretenimiento y conectividad centró la atención de los visitantes. Hoy sabemos que también servía para marcar el camino de futuros modelos como el inminente Insignia Sports Tourer. Y eso da más relevancia a propuestas como el Concepto Opel GT desvelado este mismo año, que asocia un diseño emocional y purista a la tracción trasera y a un motor 1.0 Turbo de 145 CV.

▶ Arriba, el concepto Monza de 2013. Abajo, el GT, presentado este año en Ginebra.



▶▶ La generación más avanzada de los Faros Matriciales LED IntelliLux debutan en el nuevo Insignia, que alarga su distancia entre ejes 92 milímetros para ofrecer mayor amplitud.



# Opel consolida su etapa más activa

Cuando en 2008 la primera generación del Insignia estaba en la rampa de lanzamiento, la crisis que amenazaba a Europa empezaba a cebarse con el sector del automóvil, y negros nubarrones se cernían sobre muchos fabricantes; entre ellos Opel. Había que acertar con el rumbo porque los escollos ponían en riesgo la nave, pero la marca alemana acertó con su estrategia y el Insignia se convirtió en el mejor 'remolcador': elegido 'Car of the Year 2009', su éxito de ventas le situó durante mucho tiempo como líder entre las berlinas en

Uno de los fabricantes que mejor ha afrontado la reciente crisis ha sido Opel, y así lo atestiguan sus ventas, que baten records en Europa y le han situado al frente del mercado español. La clave ha radicado en la 'democratización' de las tecnologías de seguridad y conectividad en su gama, y en una ofensiva de nuevos modelos que vivirá su momento cumbre en 2017.

mercados como el español, sumando más de 900.000 unidades matriculadas hasta hoy, cuando la siguiente generación, encabezada por el Insignia

Grand Sport, está a punto de ver la luz. Además, cada nuevo Opel innovaba por encima de la media y destacaba por sus so-

luciones funcionales y tecnológicas, inéditas en muchas ocasiones: sistema FlexFix para transportar hasta cuatro bicicletas, servicio de conectividad personal OnStar, asientos ergonómicos AGR... Y lo último en seguridad y asistencia a la conducción llegó incluso a sus modelos más económicos o de menor tamaño, que también empezaron a beneficiarse de mecánicas revolucionarias por su eficiencia y bajo consumo. El resultado no se hizo esperar y las ventas de Opel subieron. En 2015, último ejercicio

completo, entre Opel y su filial británica Vauxhall entregaron más de 1,1 millones de vehículos, los mejores resultados comerciales en cuatro años, que llevaron la cuota total en el mercado europeo hasta el 5,8 por ciento.

2016 ha sido el año del nuevo Astra, elegido también 'Car of the Year', y de la actualización del Zafira y el Mokka X; aunque la ofensiva de Opel se refuerza de cara a un 2017 que traerá más primicias que nunca a la gama del

**7 EN EL 17 MÁS NOVEDADES QUE NUNCA EN UN SOLO AÑO**

El próximo año, Opel acelerará en todos los segmentos. La marca alemana resume su ofensiva con el lema '7 en el 17', pues serán siete las primicias que lleguen en 2017, todo un récord anual para una compañía cuyo objetivo es lanzar 29 nuevos modelos entre 2016 y 2020. La primera de esas siete novedades es el Insignia Grand Sport, con cinco puertas, perfil coupé y comportamiento deportivo, al que se sumará el familiar deportivo Insignia Sports Tourer, inspirado en el concepto Monza, y el polifacético Insignia Country Tourer, con tracción a las cuatro ruedas, estilo aventurero y aspecto todoterreno. Una nueva variante más versátil del Vivaro destinada a pasajeros, el Ampera-e de mecánica eléctrica y los CUV Crossland X y Grandland X completarán este intenso programa de renovación de la gama.



▶▶ A comienzos de 2017, el SUV superventas del segmento B, el Mokka X –arriba– estará acompañado por un nuevo crossover CUV: el Crossland X, fabricado en Zaragoza. Y después llegará el Grandland X, un CUV para acompañar a Zafira y Astra en la clase compacta.



# EL ACC ES EL NUEVO CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO, QUE MANTIENE LA DISTANCIA DE SEGURIDAD DECELERANDO O FRENANDO



## VENTAS 2016 OPEL, MARCA LÍDER EN ESPAÑA DE ENERO A NOVIEMBRE

Las 83.232 unidades matriculadas de enero a noviembre sitúan a Opel al frente del mercado español de turismos y todoterreno en 2016, y de concluir diciembre en esa posición sería la primera vez que la marca alemana lidera el ranking de ventas en España. En ese positivo resultado influye la gran acogida de sus principales

modelos, destacando el primer puesto del Meriva entre los pequeños monovolumen, la segunda plaza de Corsa, Mokka X y Zafira en sus clases, el cuarto lugar del nuevo Astra entre los compactos –pese a que su gama todavía se está completando– y el quinto puesto del Insignia, a pocos meses ya de su sustitución.



**OPEL ASTRA**  
Lanzado a comienzos de 2016, su gama ha ido aumentando con nuevas versiones y con la carrocería Sports Tourer.



**OPEL CORSA**  
Sexto clasificado absoluto en el acumulado de enero a noviembre, el Corsa ocupa la segunda plaza entre los utilitarios.



**OPEL MERIVA**  
Con diferencia, el Meriva es el monovolumen de su tamaño más vendido en España. Un premio a su practicidad y economía.



**OPEL MOKKA X**  
Nuevo éxito: 100.000 pedidos a nivel europeo en seis meses y segundo puesto en España entre los SUV más compactos.



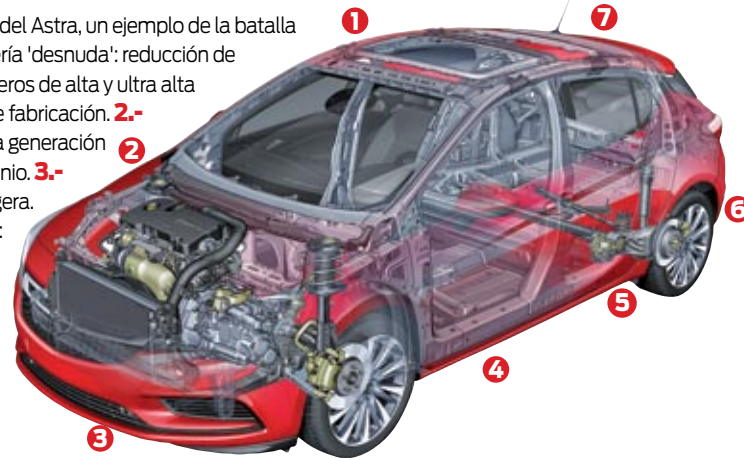
**OPEL ZAFIRA**  
Renovado recientemente, el Zafira es el segundo monovolumen medio más vendido en España, y el líder entre los de 7 plazas.



▲ Varios modelos de Opel tienen versiones preparadas para funcionar con combustible GLP.

fabricante. El programa bautizado '7 in 17' recoge, entre otros, la aparición de dos nuevos crossover o CUV –el Opel Crossland X, que se fabricará en Figueruelas, y el Grandland X– y el lanzamiento del espa-

▶ El diseño de construcción ligera del Astra, un ejemplo de la batalla de Opel contra el peso. **1.-** Carrocería 'desnuda': reducción de 77 kilos gracias al mayor uso de aceros de alta y ultra alta resistencia, y a nuevos procesos de fabricación. **2.-** Motor: 10 kilos menos con la nueva generación 'downsizing' con bloques de aluminio. **3.-** Nueva transmisión, 10 kilos más ligera. **4.-** Asientos con nueva estructura: 10 kilos menos. **5.-** Ahorro de 50 kilos en el chasis: 11,5 en ruedas, 10 en frenos, 4,2 en el eje trasero... **6.-** Escape: 4,5 kilos menos. **7.-** Electrónica: 11 kilos de reducción.



cioso vehículo eléctrico Ampera-e. Y protagonismo especial para el nuevo Insignia, del que habrá tres variantes.

La primera en debutar será el Insignia Grand Sport, con carrocería de cinco puer-

tas de estilo coupé y fabricado en la factoría germana de Rüsselsheim. La longitud crece ligeramente hasta los 4.897 milímetros, y sus nuevas pro-

porciones –distancia entre ejes 92 mm mayor, altura rebajada 29 mm, vías 11 mm más anchas, voladizos delantero y trasero acortados...– logran

## AUTONOMÍA SUPERIOR A 500 KILÓMETROS El Ampera-e llega a Europa

En primavera, Noruega será el primer país europeo donde se lance el Ampera-e, y le seguirán Alemania, Holanda, Francia y Suiza a finales de año, mientras que el nuevo vehículo cien por cien eléctrico de Opel llegará al resto del continente durante el 2018. Presentado en el Salón de París, donde fue protagonista del stand de la marca, destaca por su motor eléctrico de 150 kW –equivalente a 204 CV– que le permite acelerar de 0 a 50 km/h en 3,2 segundos, y que está alimentado por una batería de 60 kWh –integrada en los bajos para no restar amplitud a su interior de cinco plazas–, cuya autonomía supera los 500 kilómetros, 100 más que el rival más cercano en su segmento. Además, una recarga de 30 minutos en un cargador rápido de corriente continua de 50 kW añade 150 kilómetros más de alcance a la nueva generación de baterías de iones de litio del Ampera-e.



▲ La batería de 60 kWh va en los bajos.

## SEGURIDAD Y ASISTENTES DE CONDUCCIÓN La mejor protección es no chocar

Un capítulo esencial en la estrategia de Opel de los últimos años es la apuesta por la seguridad y las nuevas tecnologías en materia de asistencia a la conducción. Y si el Insignia Grand Sport será punta de lanza –sistema inteligente de tracción integral con reparto vectorial del par motor, chasis FlexRide de nuevo desarrollo, pantalla HUD con proyección de datos en el parabrisas, cámara de visión 360°, alerta de tráfico transversal trasero...–, ya el económico Opel Karl ofrece Programa Electrónico de Estabilidad ESP, Asistente de Salida en Cuesta, Alerta de Cambio Involuntario de Carril o faros antiniebla con Luces de Giro automáticas, y en la familia Adam encontramos sistema de Aparcamiento Automático o Alerta de Ángulo Muerto. El Opel Corsa se muestra plétórico en este aspecto, pues su sistema Opel Eye engloba Detector de Señales de Tráfico, Alerta de Cambio Involuntario de Carril, Indicador de Distancia de



▲ Más confort y menos estrés. Además de mantener la distancia de seguridad, el Astra puede frenar automáticamente si es necesario.



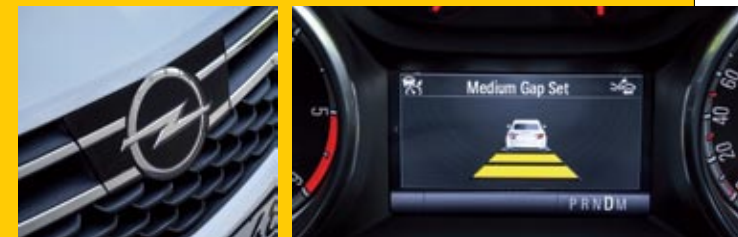
◀ La cámara frontal del Opel Eye no sólo capta las señales de limitación de velocidad, pues lee también otras prohibiciones o advertencias.



▲ Entre los asistentes de conducción del nuevo Astra destacan también el lector de señales de tráfico y la Alerta de Cambio Involuntario de Carril.



◀ El Asistente de Mantenimiento de Carril puede realizar correcciones automáticas de la dirección si hay riesgo de salirnos.



▲ Los Astra con cambio automático ofrecen ya la nueva generación del ACC (Control de Crucero Adaptativo), que opera entre 30 y 180 km/h.



◀ También se ha generalizado en la gama Opel el asistente de control de ángulos muertos laterales, que nos advierte con señales en los retrovisores.



◀ Los faros del nuevo Opel Insignia –arriba– estrenan la próxima generación de la tecnología IntelliLux LED, que añade funciones al sistema matricial IntelliLux LED del Astra. Además, el número de segmentos por óptica se duplica: 32 en vez de 16.

una estampa más deportiva, a la que contribuye su aerodinámica optimizada, con un Cx de 0,26. No sólo parece más li-

gero, sino que lo es de verdad, pues la nueva generación del Insignia pesa hasta 175 kilos menos que el modelo al que

sustituye, de los que 60 se han ahorrado en su carrocería.

Dentro, el Insignia Grand Sport recibirá con un salpicadero

envolvente y un puesto de conducción que va tres centímetros más bajo para ofrecer una experiencia al vo-



**FLEXFIX ES LA FORMA MÁS SEGURA Y CÓMODA DE TRANSPORTAR BICICLETAS, Y SE OFRECE EN CASI TODOS LOS OPEL: ADAM, CORSA, ZAFIRA...**



► Así es el asiento delantero AGR completamente ajustable del nuevo Opel Astra, certificado por su diseño ergonómico: **1.-** Reposacabezas activo. **2.-** Soporte lumbar ajustable. **3.-** Banqueta de longitud extensible. **4.-** Inclinación de banqueta regulable. **5.-** Ajuste longitudinal de la butaca. **6.-** Regulación de altura del asiento. **7.-** Ajuste del respaldo en inclinación. **8.-** Sujeción lateral del respaldo con apoyo graduable.



lante más integrada y directa. El nuevo diseño, unido al aumento de la distancia entre ejes, determina una amplitud superior, pues en las plazas traseras hay 32 milímetros más de anchura al nivel de la cadera, 25 más a la altura de los hombros, 8 milímetros extra en la cota al techo y 25 más en el hueco longitudinal para las rodillas. Y el maletero, de

490 litros con las cinco plazas en uso, alcanza 1.490 abatien- do el respaldo posterior.

Opel ha prestado mucha atención a los controles y dispositivos multimedia. La pantalla táctil sin marco del sistema IntelliLink permite controlar muchas funciones, de modo que se requieren menos botones, pero hay tres zonas de control diseñadas para

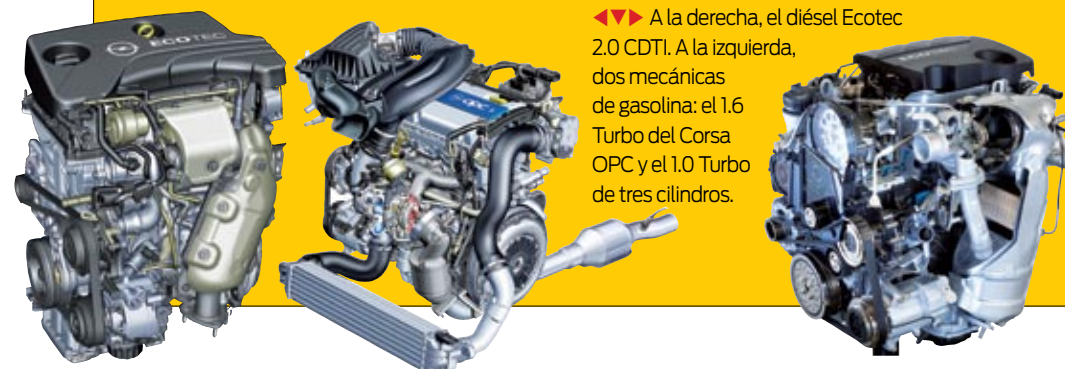
un funcionamien- to rápido e intuitivo: la superior se vincula a las funciones del sistema multimedia, la central a la climatización y la inferior a los dispositivos de seguridad.

En este sentido, el Insignia Grand Sport y los otros dos Insignia que completarán la familia –el Sports Tourer y el

Country Tourer– presumirán de la tecnología más avanzada, destacando la segunda generación de los Faros Matriciales LED IntelliLux –ahora

**REDUCCIÓN DE CONSUMO Y EMISIONES**  
**Eficiencia, pero también credibilidad y transparencia**

Hace unos meses, Opel presentaba su ofensiva contra el consumo de combustible y las emisiones, basada en la eficiencia de sus soluciones de ingeniería, pero también en una mayor transparencia y credibilidad. Así, y comenzando con el Astra, desde el pasado mes de junio, y adicionalmente a la información oficial sobre consumos y emisiones de CO<sub>2</sub>, Opel publica las cifras de gasto de combustible registradas bajo la nueva normativa WLTP, armonizada a nivel mundial, y desde agosto la marca implementó una iniciativa para mejorar las emisiones de NOx en los diésel con Reducción Selectiva de Catalización (SCR) de vehículos nuevos, iniciativa voluntaria que se adelanta a la legislación RDE (Real Driving Emissions) que entrará en vigor en 2017. Para reforzar esta ofensiva, Opel acaba de inaugurar en Rüsselsheim un laboratorio global para pruebas de desarrollo de los sistemas de propulsión del futuro, con una inversión de 210 millones de euros y donde trabajarán más de 800 ingenieros y técnicos.



◀▶ A la derecha, el diésel Ecotec 2.0 CDTI. A la izquierda, dos mecánicas de gasolina: el 1.6 Turbo del Corsa OPC y el 1.0 Turbo de tres cilindros.

con nuevas funciones y 32 segmentos para lograr una adaptación más precisa del haz de luz–, así como la cámara de visión 360°, el Control de Cruce Adaptativo con Frenada Autónoma de Emergencia, el Asistente de Mantenimiento de Carril o la Alerta de Tráfico Transversal Trasero.

Y en cuanto a tecnologías de propulsión, más innovación y mayor dinamismo, pues el Insignia Grand Sport estrenará una eficiente caja de cambios automática de ocho velocidades, el sistema inteligente de tracción integral con reparto vectorial del par motor asociado a una nueva suspensión trasera multibrazo y un chasis FlexRide evolucionado, con modos Normal, Sport y Tour que personalizan desde el ESP, la amortiguación o la dirección hasta el régimen de cambio en las versiones automáticas.

OPEL OnStar **ASISTENCIA PERSONAL Y WI-FI 4G/LTE TODO EL AÑO**



Disponer de un servicio de asistencia personal y de conectividad con solo pulsar un botón es lo que ofrece OnStar, un sistema que funciona las 24 horas del día y los 7 días de la semana, y que se implantó en 2015 para los modelos Opel en 13 países europeos, incluido España, a los que se han sumado otros 19 países del continente en 2016. A nivel mundial, cada dos segundos un cliente contacta con OnStar, que recibe 5 millones de llamadas al mes de su base de más de 7 millones de clientes, a las que se suman 8,8 millones de interacciones

mensuales a través de la aplicación móvil 'myOpel', que permite, por ejemplo, enviar un destino al sistema de navegación desde un smartphone o establecer una alarma que nos recuerde cuándo termina el tiempo del aparcamiento para evitar multas. Además, Opel OnStar ofrece desde el pasado mes de enero la posibilidad de convertir cada modelo de Opel en un punto de acceso Wi-Fi 4G/LTE, permitiendo conectar hasta siete dispositivos a la red del vehículo (5). Y las posibilidades son muchas más: control remoto del



vehículo (1) para comprobar el bloqueo de puertas o cerrar las ventanillas, introducción de un destino de navegación desde el control de OnStar (2), diagnóstico del vehículo (3) para verificar desde la presión de neumáticos hasta el mantenimiento del motor, llamada de emergencia (4), botón de privacidad (6) para ocultar la localización del vehículo –salvo en caso de accidente– o asistencia para recuperar un vehículo robado (7).



◀ Si pulsamos el botón SOS, los usuarios de Opel OnStar pueden solicitar ayuda si han sido testigos de un accidente, o si lo han sufrido ellos. Y aunque no lo pulsemos, si OnStar detecta un incidente –se ha desplegado un airbag, por ejemplo– contacta con el vehículo o envía ayuda si no hay respuesta.



# AERODINÁMICO EL NUEVO 3008 APORTA UN DISEÑO ELEGANTE, DINÁMICO Y 'MUY TODOCAMINO'

## ADVANCED GRIP CONTROL Contra viento y marea

El sistema Advanced Grip Control aumenta la motricidad en situaciones comprometidas, y para ello cuenta con una serie de equipamientos indispensables como el sistema antipatinado optimizado con cinco modos de adherencia: Normal, Nieve, Barro, Arena y ESP Off, todos ellos gestionados desde un mando giratorio situado en la consola central. Además, los modelos equipados con este sistema cuentan con neumáticos específicos M+S de 18 pulgadas y un control de descensos que permite bajar por una pendiente inclinada a velocidades muy bajas, de unos 3 km/h. Este dispositivo, denominado Hill Assist Descent Control (HADC), se activa por medio de un botón situado en la consola central.



Los pilotos traseros del nuevo 3008 son muy característicos. Enseguida se relacionan con la marca.



# De lo bueno, lo mejor

El nuevo Peugeot 3008 se está convirtiendo en el SUV más 'trendy' del mercado. Pero, además, el todocamino francés reúne todas las ventajas necesarias para convertirse en superventas. Un SUV avanzado que aterriza en el segmento C con hambre de líder.

Hacerse un hueco en el competitivo mundo de los SUV y todocamino no es tarea fácil, y sin embargo el 3008 ha entrado con muy buen pie y argumentos de sobra para convertirse en muy poco tiempo en un superventas del mercado.

Para empezar es el rey del espacio, pues crece 80 milímetros de largo respecto al anterior y 62 en lo que respecta a la distancia entre ejes. Todo ello para ganar unos centímetros preciosos en espacio para los ocupantes y capacidad del maletero. Y lo consigue, ya que en el interior se respira holgura y luminosidad, y su espacio para equipajes aumenta

▼ El frontal del nuevo 3008 es poderoso y transmite solidez y calidad. Además, proporciona una conducción estimulante.



90 litros respecto al anterior 3008, hasta los 520 litros.

La segunda generación del 3008 estrena plataforma, y el resultado es un todocamino que no puede estar más en forma. Con un cuerpo ligero que reduce casi 100 kilogramos de media el peso del modelo al que sustituye, y con la misma diferencia respecto a muchos de sus rivales, el todocamino francés se muestra ágil y, a su vez, logra unas cifras de consumo muy competitivas.

Y ya que hablamos de mecánicas, el 3008 ofrece de momentos seis propulsores, cuatro diésel BlueHDi con 100, 120, 150 y 180 caballos; y dos de gasolina: un

tricilíndrico Puretech de 130 caballos y un THP de 165 capaz de mover al 3008 como si fuera un compacto GTI. La gama es tan completa que comprende incluso tres tipos de cambio: manual de 5 ó 6 velocidades y automático EAT6 de 6 marchas. Y todo ello homologando unos consumos que oscilan entre los 4,0 l/100 km del 1.6 BlueH-

Di 100 y los 5,8 del 1.6 THP 165 EAT6 de gasolina.

Encontramos muchos más argumentos en el Peugeot 3008. Cartas que juega con maestría como el exclusivo i-Cockpit, que alcanza su máxima expresión en este modelo; la hiperconectividad, con todas las soluciones habidas y por haber a nivel de infoentretenimiento; el



◀ Algunas motorizaciones pueden ir asociadas al cambio automático EAT6 con convertidor de par y levas de serie. Junto al botón de arranque va el botón Sport, que actúa sobre la dirección asistida y la sonoridad del motor, y mejora la respuesta.

► Los motores Puretech de tres cilindros y 130 caballos forman parte de la gama 3008.



sistema que mejora el agarre gracias a la opción Advanced Grip Control; y equipamientos de confort como los asientos con masaje neumático, el gran techo practicable panorámico con cortina parasol, el sistema de audio con 10 altavoces de los especialistas franceses Focal o el original y eficaz triple difusor de fragancias con tres niveles de intensidad.

Otras ventajas que hacen del 3008 un todocamino excepcional tienen que ver con el Driver Sport Pack, con el portón trasero manos libres, los 40 milímetros más de altura libre al suelo respecto al anterior modelo o la ausencia de la típica protuberancia en el piso por donde normalmente pasaría el tubo de escape o el de transmisión.





► En el borde del portón trasero, estos dos mandos permiten bloquear la apertura con el pie o cerrar el portón.



◄◄ Diez airbags, asientos multipunto, techo panorámico practicable, difusor de fragancias... el nuevo 3008 puede tener de todo en su equipamiento.



◄◄ Uno de los equipamientos más destacables del nuevo 3008 es su cuadro de instrumentos configurable. Forma parte de su revolucionaria tecnología Peugeot i-Cockpit.

El Peugeot i-Cockpit es como la marca francesa denomina al conjunto de salpicadero, volante y botonera orientado al conductor, y que proporciona una experiencia de conducción diferente al ir sentados como a los mandos de un avión. Con una mayor calidad en su presentación, más tecnología en su diseño, más conectividad y una utilización más intuitiva, el nuevo i-Cockpit propone una serie de seis elegantes teclas tipo piano –las ‘Toggles Switches’– que

permiten un acceso directo y permanente a las principales funciones de confort: radio, climatización, navegación, teléfono y aplicaciones. Además, el volante es más compacto y la gran pantalla táctil capacitiva de 8 pulgadas es como una tableta ubicada en el centro del salpicadero. Configurable y personalizable, la pantalla digital elevada tras el volante de 12,3 pulgadas ofrece todas las informaciones necesarias para conducir, con la peculiaridad de que po-

drems elegir entre diferentes pantallas en función de los gustos del conductor, e imitando los cuadros de instrumentos de los modelos más equipados del segmento premium. Presionando un solo botón en la consola central, la opción i-Cockpit Amplify estimula todos los sentidos: la vista, al jugar con la intensidad de la iluminación o el cambio cromático de las pantallas; el oído, con los parámetros de ambiente musical; el tacto, con masajes multipunto en los

asientos; o el olfato, con el difusor de fragancias. Se ofrecen dos ambientes: por un lado, el entorno ‘Boost’, orientado a una conducción dinámica, o el ambiente ‘Relax’, para una conducción más tranquila. Por último, la opción ‘Driver Sport Pack’ multiplica las emociones gracias a la modificación de parámetros como la asistencia de la dirección, el tacto del pedal del acelerador, la respuesta del cambio automático, la transformación de la sonoridad del motor o la

animación en color de las distintas pantallas. Si tenemos que hablar de seguridad, el 3008 GT obtuvo 5 estrellas, es decir, el mejor resultado posible en los ‘crash test’ de Euro NCAP 2016. Pero no solo eso. El nuevo todocamino francés recurre a una avanzada generación

de sistema de frenado de urgencia automático, que actúa cuando detecta una colisión inminente o un atropello. La cámara y el radar detectan los obstáculos fijos o móviles. En caso de no frenado, o de frenado insuficiente por parte del conductor, el sistema realiza un frenado en su lugar.

De esta forma, el Active Safety Brake contribuye a evitar el impacto o a reducir sus consecuencias disminuyendo la velocidad de la colisión. Y el control de crucero adaptativo con función Stop funciona gracias a un sensor radar que detecta al vehículo que se encuentra por delante

y mantiene automáticamente la distancia de seguridad escogida, modificando la velocidad mediante el frenado o la aceleración automática entre 30 y 160 km/h. Pero el nuevo 3008 añade alerta activa de cambio involuntario de carril, alerta de atención del conductor, reconocimiento de las señales de límite y recomendación de velocidad, sistema activo de ángulo muerto y las cámaras del sistema Visiopark de ayuda al estacionamiento.

Si el nuevo Peugeot 3008 es atractivo por fuera, su interior nos descubre una célula de seguridad de diseño innovador y un salpicadero heredado de la filosofía aeronáutica. Equipamientos del segmento premium y numerosos asistentes de conducción rematan el conjunto.

# Original, innovador, exclusivo y seguro







## Para todo y para todos

Lo bueno de los modelos todocamino es que sirven para todo. Y más el nuevo 3008, que está preparado para casi cualquier aventura. Desde una excursión por el campo hasta una pequeña mudanza, pasando por una intensa utilización diaria o un viaje de vacaciones en familia. Es, sin duda, un buen compañero de fatigas.

El Peugeot 3008 se aprovecha de una versatilidad extraordinaria gracias al sistema 'Magic Flat' y su banqueta abatible por partes asimétricas, que genera un suelo plano muy útil. A esto se añade un piso deslizante de dos posiciones que permite compartimentar el maletero para facilitar la carga e, incluso, sentarse en él cómodamente y sin ensuciarse

con el paragolpes. También se pueden transportar objetos de grandes dimensiones –hasta 3 metros de largo– gracias al asiento del copiloto abatible. El maletero cubica unos magníficos 520 litros con los asientos en su posición normal, y su umbral de carga está entre los más bajos de su categoría.

El apoyabrazos central de la banqueta trasera oculta



◀ Respecto al modelo anterior, el maletero del nuevo 3008 crece en casi 90 litros, hasta alcanzar los 520; aunque su gran modularidad le permite aumentar esa cifra hasta los 1.580 litros. El incremento de 62 milímetros en la distancia entre ejes favorece la habitabilidad.

### PATINETE ELÉCTRICO MICRO E-KICK 12 KM DE AUTONOMÍA Y 25 KM/H

Los 3008 con acabados más completos montan un patinete plegable eléctrico que puede recorrer con una sola carga un total de 12 kilómetros, y a velocidades de hasta 25 km/h. El patinete e-Kick pesa solo 8,5 kilogramos, y se pliega y se monta de forma sencilla en el maletero en apenas unos segundos. El 3008 que lleve el e-Kick incorporará una innovadora 'dockstation' en el maletero, sistema que permite guardar el dispositivo y, a la vez, recargarlo mientras conducimos el vehículo. Así es la forma pionera pensada por Peugeot para salvar las posibles restricciones de tráfico en las grandes ciudades.



una trampilla para esquíes en todas las versiones. Y el portón puede contar con sistema manos libres, ya que se puede abrir o cerrar pasando el pie por debajo del paragolpes.

La arquitectura optimizada del 3008 ha permitido diseñar un modelo compacto, pero con medidas interiores catalogadas entre las más amplias del segmento y muy superiores a las que ofrecía el anterior modelo. De hecho se han ganado 3,6 centímetros en la cota de altura para las plazas traseras y 2,4 centímetros de espacio para las rodillas para los ocupantes traseros. Además, la ausencia de túnel central en el piso facilita el espacio para un quinto ocupante.

El 3008 de segunda genera-

ción está disponible con cuatro niveles de equipamiento: Active, Allure, GT Line y GT. Pero ya desde la versión Active el equipamiento de serie incluye pantalla táctil de 8 pulgadas, sensores de lluvia y luces, climatizador bizona, llantas de aleación, detector de obstáculos trasero y el pack Dri-

ve, con regulador/limitador de velocidad programable, información/preconización de limitación de velocidad, alerta de cambio involuntario de carril y detector de distracción o fatiga.

El resto de acabados cuenta con una dotación de serie u opcional aún más comple-

ta, con elementos tan sofisticados como los faros Full LED, techo panorámico practicable, los asientos con masaje, navegador con reconocimiento de voz, equipo HI-FI Focal, el Advanced Grip Control, el control de crucero adaptativo con función Stop o el portón eléctrico manos libres.



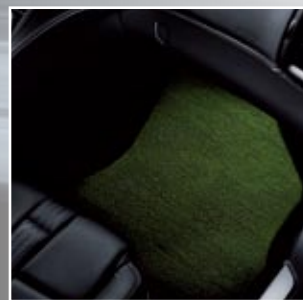
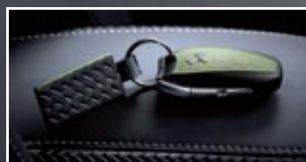
◀ Los respaldos abatibles del nuevo 3008 permiten adaptar el interior a cada necesidad. Incluso el respaldo del acompañante delantero se puede abatir para lograr una superficie que admite objetos de hasta 3 metros de largo. La habitabilidad es espectacular.







**DS FUSIONA DISEÑO Y TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA PARA CONSTRUIR LOS ELEGANTES MODELOS DEL FUTURO**



◀ La oferta DS 'Commandes Spéciales' traslada el universo de la alta costura al automóvil para que el cliente de la marca DS pueda convertir su sueño de coche en realidad.

▶ Sofisticación, personalización y prestaciones, distintivos de DS PERFORMANCE Line.



# Lujo francés de vanguardia

Si de buscar un denominador común se trata, vanguardia y diferenciación son conceptos inseparables de la filosofía de DS Automobiles, que pone su experiencia al servicio y creatividad del cliente. Se puede comprobar en la iniciativa 'DS Commandes Spéciales', presentada en el último Salón de París, que posibilita configurar el coche a medida, aunque los gustos conlleven pintura exclusiva, acabado de trenzado en cuero napa de la

Se trate de un crossover, un Gran Turismo fabricado a la carta o un ágil ciudadano descapotable, elegancia, vanguardia, lujo y distinción son el denominador común de todos los automóviles firmados por la marca DS.

esmerada confección 'Bracelet' o un terciopelo verde intenso de grosor único en el mundo del automóvil.

Distinción y exclusividad también destilan los modelos con espíritu Gran Turismo de

la DS PERFORMANCE Line, DS 3, DS 3 Cabrio, DS 4 y DS 5, con un carácter deportivo y diferentes opciones de personalización.

Apuesta por la diferenciación que se extiende al modelo

más aventurero de la casa con la edición limitada Terre Rouge del DS 4 Crossback, que impulsa el BlueHDi 180 S&S y cuenta con cambio automático EAT6. Son 500 las unidades fabricadas con esa carrocería Naranja Tourmaline mate, que convierte al DS 4 Crossback en único en su segmento con ese tipo de pintura. Al color exclusivo se unen otros elementos distintivos de un todocamino acoplados al refinamiento inherente a la marca DS, como

las llantas de aleación de 19 pulgadas, los cristales tintados o el estilo único de los faros delanteros DS LED Vision y las molduras cromadas. Pedales de aluminio, cuero napa o semi-anilina de la exclusiva

tapicería Bracelet destacan en un equipamiento en el que no faltan las tecnologías más avanzadas, como vigilancia del ángulo muerto, sensor de aparcamiento o cámara de visión trasera.

## DS AUTOMOBILES CON EL ARTE Y LOS CREADORES

Mecenas del proyecto 'Pyramide', que ha reorganizado el acceso al Museo del Louvre bajo esa obra de espíritu tan vanguardista como DS Automobiles, la marca de lujo también ha unido el 'savoir faire' francés y la innovación tecnológica en el 'Manifiesto de la Libertad', que los seguidores de la marca DS han podido imprimir en 3D. Es una obra con la que los diseñadores del Centro de estilo de DS Automobiles reflejan la libertad de imaginar, crear y explorar nuevos territorios, aprovechando el diseño paramétrico, que permite imaginar nuevas formas, rompiendo códigos establecidos y sobrepasando límites. Aplicado al automóvil, permite liberarse de ataduras estilísticas, como muestra el futurista salpicadero del DS E-TENSE o la escultural parrilla de su frontal.



## DS E-TENSE: ELEGANCIA CON PREMIO

El DS E-TENSE es un espectacular 'concept car' eléctrico de formas radicales y aspecto imponente, que aúna lujo, sofisticación y vanguardia tecnológica, cualidades bien valoradas por el jurado de expertos que le otorgó el Chantilly Arts & Élégance Richard Mille, el Concurso de Elegancia que se celebra en el Domaine de Chantilly (Francia). Ocho 'concept cars' de reconocidas marcas de lujo, acompañados por otras

tantas modelos vestidas por un diseñador de prestigio acorde con el coche al que acompañan, optaban este año al galardón. Se lo llevó con todos los honores el elegante e innovador DS E-TENSE, que hizo tándem con la creatividad del diseñador francés Eyméric François, el autor del traje de terciopelo de seda, con unos ochenta metros de cuerda en cuero cosidas a mano de la Collection Couture 'Femmes&Fatales', que lució su modelo acompañante.



▲ Yves Bonnefont, el director general de la marca DS, exhibe el premio junto al diseñador Eyméric François y la modelo que luce su creación.



◀ Además de un color exclusivo, el DS 4 Crossback Terre Rouge añade elementos distintivos de un crossover con el toque de refinamiento que corresponde a un DS Crossback.



**JESÚS ALONSO,  
PRESIDENTE  
DE FORD  
ESPAÑA**

Jesús Alonso preside Ford España desde el pasado mes de agosto. Anteriormente era consejero delegado.



## 2019-2020: ofensiva eléctrica de Ford

Alberto Mallo || amallo@motor16.com

Jesús Alonso, presidente de Ford España desde el pasado mes de agosto, se plantea el futuro con optimismo y piensa que entramos en una etapa prometedora, con una mayor rentabilidad por lo que respecta a su compañía, garantía de desarrollo de nuevos productos.

«Ford Europa cerrará el ejercicio 2016 positivamente, con beneficios superiores a los mil millones de dólares. A nivel global, el mercado norteamericano se ha aplanado algo, pero sigue siendo el área geográfica de mayor volumen para Ford. China también va muy bien, y en conjunto puede hablarse de un año bueno», y, por lo que respecta a España, comenta: «Estamos contentos, porque el mercado aún crece. Acabaremos líderes en vehículos comerciales medios. En turismos hemos bajado, porque

hemos reducido nuestras ventas a alquileres hasta un 10 por ciento, pero esto mismo ha mejorado nuestra rentabilidad; hemos perdido un poco por la transición en el cambio de modelo del Ka; hemos bajado en algún modelo tradicional como el Fiesta; hemos mejorado en el segmento SUV con el Ecosport, y hasta un 50 por ciento con el Kuga; Focus sigue bien en ventas a particulares, y mejor a empresas, situación equivalente a la del Mondeo».

### PRÓXIMA OFENSIVA: ELECTROMOVILIDAD

La buena salud económica es clave para cualquier fabricante, sobre todo ahora que es necesario seguir haciendo frente al desarrollo de modelos convencionales y de tecnologías de futuro: un auténtico desafío. Jesús Alonso no tiene dudas sobre la electromovilidad en Ford: «Los años 2019-2020 serán el momento para entrar con fuerza en la

LAS PÉRDIDAS DE FORD EN EUROPA PARECEN HABER QUEDADO ATRÁS DEFINITIVAMENTE. ESTA SANEADA SITUACIÓN ECONÓMICA PERMITE A LA MARCA DEL ÓVALO AFRONTAR CON LIQUIDEZ UN FUTURO CARGADO DE EXPECTATIVAS. ENTRE LAS QUE EL COCHE ELÉCTRICO TOMA UN PAPEL PRIORITARIO.

electrificación». No es un campo desconocido para la marca del óvalo, que ya ha vendido en España los Focus Electric y Mondeo híbrido HEV, pero la gran ofensiva está por llegar: «Actualmente estamos decidiendo qué plataformas se electrificarán, a partir de los segmentos C y D; el Fiesta, no por el momento. Lo que sí es inminente para 2017 es una nueva versión del Focus Electric con mayor autonomía; y también habrá novedades eléctricas en nuestra gama de comerciales».

### COCHES AUTÓNOMOS... ..Y CONECTIVIDAD

«Resultará muy interesante ver cómo serán los vehículos del futuro. En 2020 nuestra gama será muy diferente de lo que conocemos ahora ¿Incluso coches sin volante?», se interroga el ejecutivo madrileño. Esto último no está tan lejos: precisamente el estado de Michigan, donde se sitúa el cuartel general de la marca, en Detroit, acaba de permitir la circulación en pruebas de vehículos autónomos sin volante, sentando un precedente en los EE.UU. donde ya hay 16 estados que permiten rodar a los que sólo llevan. Esta legis-



▲ El estado norteamericano de Michigan ha autorizado la circulación de coches autónomos sin volante, previamente al lanzamiento de un Ford completamente autónomo anunciado para 2021.

lación facilitará el objetivo de Ford de producir masivamente un coche completamente autónomo a partir de 2021, tal y como anunció el pasado mes de agosto.

Misión importante de cara a ese futuro tendrá la filial Ford Smart Mobility, proveedora de servicios de movilidad. No en vano Ford ha sido uno de los fabricantes pioneros en comunicación coche a coche (V2V), sistema que podría ser obligatorio sobre todos los coches nuevos en EE.UU. a partir de 2020.

### AÑO NUEVO, GAMA 2017

A más corto plazo, en 2017, Ford apuesta por una renovación importante de su gama, con una ofensiva contundente en el Segmento SUV y en la línea de lujo Vignale, además del Focus Electric: «En enero llega la puesta al día del Kuga, al que seguirán los Kuga Vignale y Edge Vignale».

En junio arrancará la nueva generación Fiesta con el lanzamiento progresivo de sus 4 variantes, Vignale incluida. Y en septiembre tendremos el Ecosport, cuya fabricación se transfiere de India a Rumanía, al tiempo que su planteamiento se europeiza decididamente».

Bien entrada ya la segunda mitad de esta década, Ford se encuentra en la antesala de una radical transformación de su línea de producto y de su modelo de negocio. «Confío en que el papel de Ford de democratizar la tecnología se mantenga», dice Jesús Alonso respecto a su marca, y lanza un mensaje optimista respecto a nuestro país: «Creo que 2017 será un año bueno y positivo».

▼ La nueva generación Fiesta será el lanzamiento más importante de Ford España en 2017.



## en breve

► **I+D DE VW EN BARCELONA.** - A partir de 2017, Seat gestionará el 6º laboratorio de innovación del Grupo VW, que estará en la Ciudad Condal y se centrará en desarrollar soluciones para la movilidad inteligente.

► **ACEA PIDE MÁS TIEMPO.** - Los fabricantes europeos piden a Bruselas más plazo para cumplir con las exigencias medioambientales y test de emisiones. Las nuevas normativas, aún no ultimadas, apenas dejarán dos meses para introducir las modificaciones necesarias.

► **PEAJES PARA EL ESTADO.** - La llegada del nuevo titular a Fomento ha activado el rescate de las autopistas de peaje en quiebra. La nacionalización costará unos 5.000 millones de euros.

► **MOVILIDAD VOLKSWAGEN.** - Se llama MOIA y es la compañía de servicios creada por el grupo alemán para liderar el mercado de la movilidad en 2025. Con sede en Berlín y un equipo inicial de 50 personas, los primeros proyectos piloto se iniciarán en 2017.

### Premio para Seat

## El Ateca, Coche del Año en España 2017

El Seat Ateca es el Coche del Año en España 2017, premio que organiza el diario ABC desde 1973. Con 166 votos, el Ateca, el primer SUV de la marca española se ha impuesto al Peugeot 3008, que ha quedado en segunda posición con 142 puntos, por delante de Citroën C3 (87), Alfa Giulia (69) y Kia Niro (64). El ganador lo determinan 33 periodistas y medios especializados, entre los que se encuentra Motor16, con sus votos a los cinco finalistas elegidos a través de Internet por los lectores.

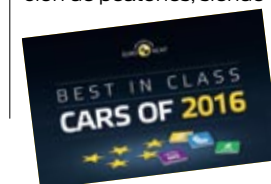
El ministro de Economía, Industria y Competitividad, Luis de Guindos, fue el encargado de entregar el premio al vicepresidente de Relaciones Gubernamentales e Institucionales de Seat y del Grupo VW en España, Ramón Paredes (ambos en la foto junto a Bleito Rubido, el director del periódico ABC).



### EuroNCAP 2016 Prius, Ioniq y Tiguan, destacados

Tres de los 18 modelos testados en 2016 por EuroNCAP han sido declarados «Mejor de su Clase». Honor que han merecido Toyota Prius entre los «Large Family Car», Hyundai Ioniq entre los «Small Family Car» y el Volkswagen Tiguan entre los «Small Off-

Roader». El Consorcio Europeo también reconoce los buenos resultados del Mercedes Clase E, que se queda sin el título por ser el único «Executive Car» probado en el año. Respecto a los cambios introducidos en 2016, se destaca la incorporación del frenado autónomo de emergencia con detección de peatones, siendo



el Prius el primer coche en someterse a las pruebas de esta tecnología, que está proliferando como equipamiento estándar desde que se incluyó en la calificación. EuroNCAP también destaca la excelente eficacia del Seat Ateca en este apartado.



### Volvo

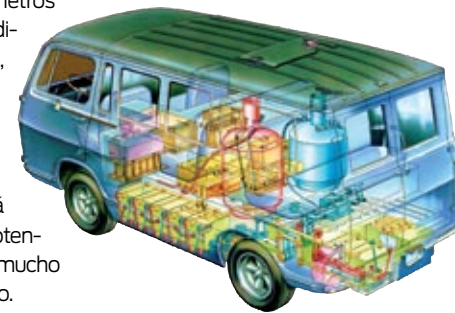
## El mercado necesita el PIVE

Optimista sobre la posible aprobación de un plan de ayudas a la compra de vehículos, que permitiría alcanzar 1,2 millones de matriculaciones en 2017, se mostraba Germán López Madrid, el senior advisor de Volvo Car Corporation. En la entrevista que tiene programada con el ministro Luis de Guindos, el también presidente de Aniacam (importadores) le explicará la conveniencia de ese plan, que ha servido para achatar 1,1 millones de vehículos viejos, reduciendo la elevada antigüedad del parque automovilístico español que se sitúa en 9,5 años en los coches premium y en 12,5 años en los generalistas. Respecto a la situación de Volvo en España, López Madrid espera un cierre de año con 13.000 unidades, que supone volver a crecer un 27% y cimienta las bases para alcanzar las 14.000 unidades en 2017, cifras que acompañan el ser una de las marcas con mayor valor residual de sus coches y una red que cerrará 2016 con una rentabilidad media del 2,5%. A nivel mundial, Volvo Cars acabará el año con un nuevo

### Pila de combustible

## Electrovan de Opel, pionero en hidrógeno

Desde que General Motors realizó la primera prueba del mundo con un vehículo impulsado por pila de combustible han pasado 50 años. El protagonista desarrollado para explorar el hidrógeno como fuente de energía en la propulsión de vehículos se llamaba Electrovan y sólo dejaba sitio para tres ocupantes, por el tamaño del equipo que se necesitaba. Desde entonces, el grupo americano ha invertido unos 2.400 millones de euros y realizado 5 millones de kilómetros de test en condiciones reales, acelerando el avance de un sistema cuya próxima generación será mucho más potente y necesitará mucho menos espacio.



récord, según las estimaciones que indican que se alcanzarán las 560.000 unidades, con un incremento del 20% de las ventas en Estados Unidos, el 12% en China y el 16% en Europa Occidental.

### Bruselas

## Multa por no sancionar a VW

La Comisión Europea ha abierto expediente a siete países, entre los que se encuentra España, por no haber sancionado a VW al descubrir la manipulación de las emisiones de sus coches. Se apunta directamente a Alemania, Reino Unido, Luxemburgo y España por ser los estados en los que homologan los coches para la UE. También se acusa a Berlín y a Londres por negarse a facilitar la información sobre posibles irregularidades de VW y otros fabricantes en sus territorios.

### Opel

## Corsa y ADAM para Figueruelas

La reorganización de la estructura productiva de Opel en Europa coloca en la planta española de Fi-

gueruelas la fabricación de los nuevos Corsa y ADAM, trasladando al sucesor del Mokka X a la alemana de Eisenach, donde se hará a partir de 2019. Con esa designación se aseguran el futuro y el empleo en ambas factorías.



### Michelin

## Pedrayes, a Comunicación

Juan José Pedrayes vuelve a la Dirección de Comunicación de Michelin España y Portugal para dirigir la Comunicación Comercial, responsabilidad que comprende la relación con los medios, los eventos, la publicidad, la imagen de marca y las relaciones externas de Marketing. Junto a Comunicación Interna y Comunicación Corporativa, la filial bajo el mando de Pedrayes integra la Dirección de Comunicación de la compañía en la Península Ibérica, al frente de la cual continúa Félix Sanchidrián.





## Fabricación 4.0

El nivel de personalización que actualmente ofrecen los vehículos ha llevado a Audi a desarrollar futuristas cadenas de montaje y nuevos robots que, además, ayudan a ahorrar tiempo y energía.

Las combinaciones de color exterior, tapizado interior, llantas, molduras, equipamiento de confort, de seguridad, de tecnología... que ofrece el nuevo Audi Q7 son prácticamente infinitas, de forma que es muy probable que no existan dos unidades iguales. Esta complejidad a la hora de fabricar máquinas tan configurables por el cliente ha hecho que Audi es-

té pensando en que las largas cadenas de montaje pasen a ser cosa del pasado.

En un futuro no muy lejano –la firma germana habla de 2025– serán las propias carrocerías las que vayan avanzando sobre bastidores controlados vía GPS –una fábrica, además, es un excelente centro experimental para la conducción autónoma y Audi lo está aprove-

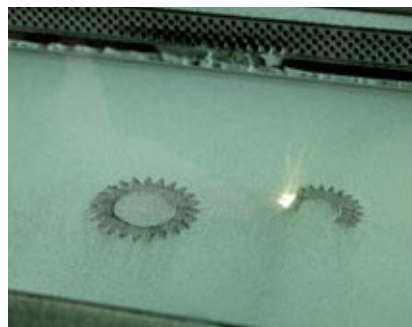
chando– y eléctricos, por los diferentes ‘box’ especializados que conformarán la planta de producción del futuro. Allí les recibirá un operario que trabajará de forma más ergonómica y relajada en fases más largas que las actuales: 90 segundos. Hasta ese puesto habrán llegado con anterioridad sus piezas específicas sobre módulos tan complejos como el Au-

di AGV denominado ‘Paula’, que es capaz de desplazarse de forma autónoma a velocidades de hasta 4,2 km/h y cargar hasta 1,2 toneladas de peso. Y no es sólo el único, porque Audi tiene cinco unidades en fase de pruebas por sus fábricas.

Con estas nuevas plataformas de producción se evita tener que detener una cadena de montaje por completo en caso de faltar alguna pieza o producirse el fallo de alguna herramienta.

Precisamente para evitar esto último, Audi va a ir más allá en sus futuras factorías, desarrollando un nuevo departamento que es capaz de producir sus propias herramientas con las que reducir también los tiempos de fabricación y mejorar la ergonomía de sus trabajadores. También han ideado gafas de realidad aumentada que irán guiando a los operarios para que no cometan ningún error a la hora de montar las conexiones eléctricas de una puerta, por ejemplo, donde encontramos módulos específicos para el cierre, los altavoces, elevalunas, iluminación ambiental... Para ello, todo estará controlado por un software desarrollado junto a Microsoft.

La firma de los cuatro aros sigue evolucionando a pasos de gigante en la impresión 3D. Actualmente en fase experimental por sus elevados costes de producción, ya cuentan con tres impresoras capaces de crear piezas fabricadas en acero y aluminio de hasta 400 milímetros de longitud.



▶▶▶ Por la factoría de Ingolstadt, donde se producen los A3 y Q2, ya ruedan diferentes vehículos autónomos que abastecen las líneas de montaje. Audi ya experimenta con la impresión 3D empleando acero y aluminio, y en 2025 así serán las líneas de montaje, con diferentes ‘box’ especializados.

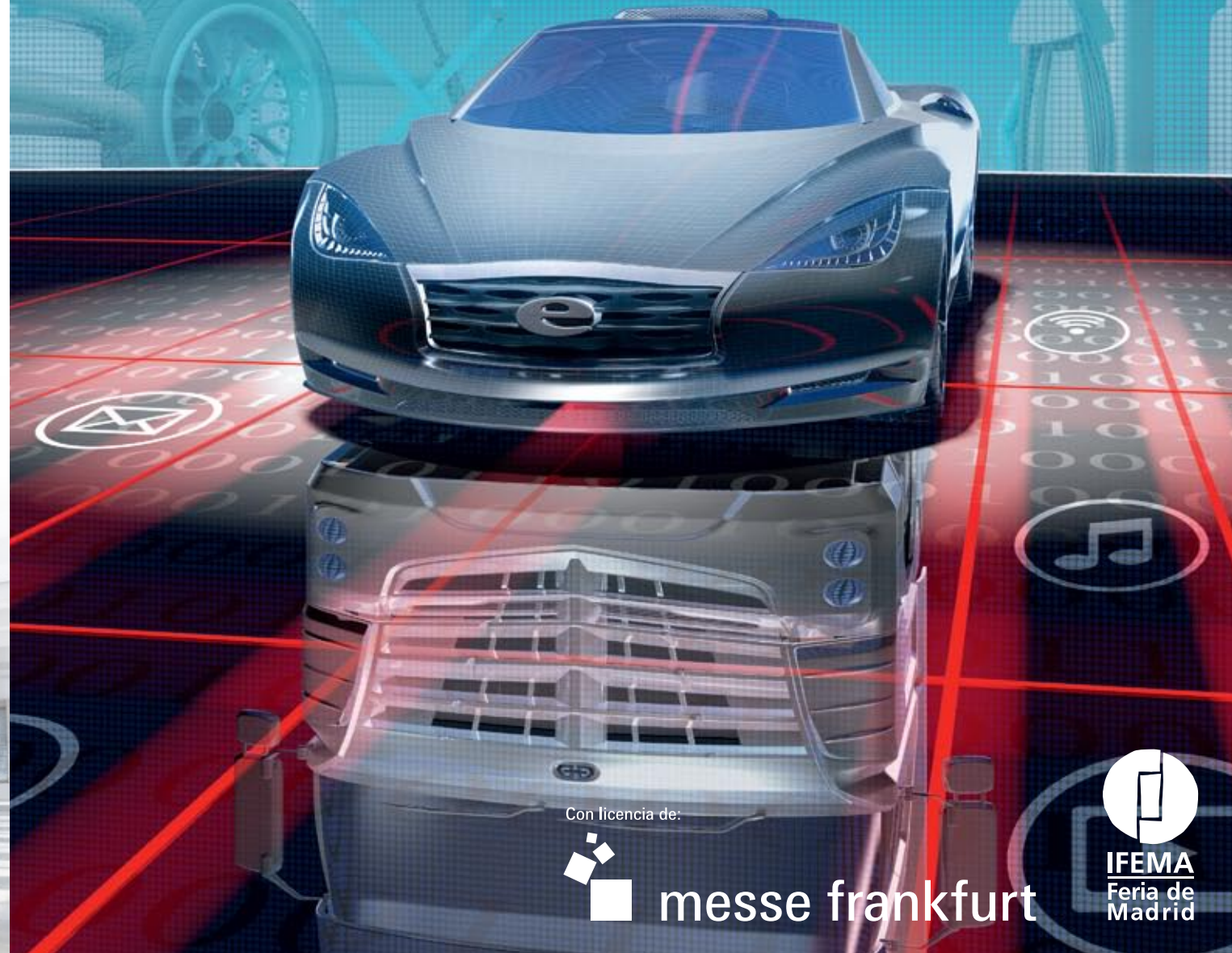


# motortec automechanika MADRID

Feria Internacional Líder para la Industria de Automoción en España dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África

15–18.3.2017

[www.motortec-automechanika-madrid.com](http://www.motortec-automechanika-madrid.com)



Con licencia de:



messe frankfurt



IFEMA  
Feria de Madrid



CITROËN

'MONSTER TRUCKS'

VAMOS AL CINE Acción y aventuras para toda la familia es lo que les espera a los espectadores que acudan al estreno de 'Monster Trucks', que llegará a los cines a comienzos de enero. La película está



inspirada en la línea de vehículos de la marca Hasbro y combina efectos visuales de vanguardia con imágenes generadas por ordenador. Para pasar un rato realmente entretenido.

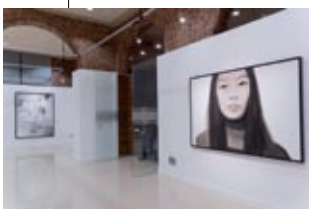
PREMIO PARA LOS INSTAGRAMERS

Citroën se vuelca con la Navidad en Instagram pidiendo a todos sus seguidores en esta red social que compartan sus imágenes más festivas con el hashtag #navidadcitroen (mencionando siempre @citroenespana e @igersspain). Los autores de las tres fotografías ganadoras ganarán una cámara instantánea Fuji Instax Mini 8, con diseño retro y reglaje automático del brillo y la exposición.

ATENTOS A...

HASTA EL 5/01/17

Más de 30 obras de ganadores y finalistas de la 31ª edición del Premio BMW de pintura se exhiben en el Centro Cultural Galileo, en Madrid. Este año se batió un récord de participación, con 2.600 obras a concurso.



ANIVERSARIO

▶▶ En 1998, el Audi A3 protagonizó la primera prueba de 100.000 kilómetros realizada en España. Nuestro veredicto: 'Como nuevo'.



▶▶ Evolución sin revolución. El diseño del Audi A3 mantiene las líneas maestras durante sus tres generaciones. Con los años se han sumado más miembros a la gama.



AUDI A3, 20 AÑOS HACIENDO HISTORIA

Hace 20 años, en el Salón de Fráncfort de 1996, Audi daba un golpe de efecto lanzando al mercado el primer compacto premium, el Audi A3. Y a partir de ese momento, el más pequeño de los Audi fabricados hasta entonces, se ha convertido en el mayor éxito de la marca, con más de 4 millones vendidos en estas dos décadas. Ese éxito obligó a otras marcas premium

a lanzar modelos similares para reducir el impacto del A3. En estos 20 años, ha pasado de contar tan solo con una carrocería de 3 puertas a formar toda una familia, con versiones de 5 puertas -Sportback, la más demandada-, Sedán y Cabrio. Sin olvidar los deportivos S3 y RS3, que elevan la potencia hasta los 340 caballos.

El A3 va por su tercera generación (se actualizó el pasado año) y entre sus premios, destaca haber sido elegido como el Mejor Coche Mundial del Año 2014. Con la primera generación del Audi A3, con motor TDI de 110 caballos como protagonista, en Motor16 realizamos la primera prueba de 100.000 kilómetros que se hacía en España.

BENTLEY

UNA PRENDA EXCLUSIVA

El lujo y la distinción que caracterizan a los coches de Bentley podrán trasladarse a nuestro armario gracias a la 'Bespoke Bentley Jacket', una chaqueta que rinde homenaje a uno de los modelos míticos de la marca, el Speed Six, vencedor en las 24 horas de Le Mans en los años 1929 y 1930. Se fabricarán solo diez



MEDIOAMBIENTE

Toyota España ha firmado un acuerdo con Auara, una empresa que invierte el 100% de sus dividendos en llevar agua potable a quienes más lo necesitan y utiliza botellas de plástico reciclado.

GUÍA MICHELIN ESPAÑA & PORTUGAL

ENTRE FOGONES

Los viajeros incansables y los apasionados del buen comer no pueden dejar escapar la nueva edición de la Guía Michelin España & Portugal 2017 (28,40 euros), que se renueva con un aspecto más visual, intuitivo y moderno. La nueva Guía reconoce el talento innegable de los chefs españoles en los fogones elevando a nueve

el número de restaurantes que en España tienen tres estrellas, el culmen del reconocimiento gastronómico. Además de contar con los mapas y rutas que indican cómo llegar a cada establecimiento, la edición de este año incorpora una nueva distinción, 'el plato Michelin', que constata la cocina de calidad.



▶ Los mejores chefs del país acudieron a la presentación de la nueva Guía Michelin.



SEGUNDA EDICIÓN DEL EVENTO SUV

RETO EN EL PIRINEO CON EL PEUGEOT 3008

Una gymkana en el Pirineo catalán ha sido la prueba a la que se han tenido que enfrentar los participantes en la segunda edición del Peugeot 3008 SUV.

Los 24 participantes en el Peugeot 3008 SUV han tenido que exprimir al máximo las tecnologías de este todoterreno para superar los retos que les planteaba esta segunda edición. Una aventura que transcurrió en el Pirineo catalán y finalizó en la estación abandonada de Llessú, en Lleida.

Y en la que el Grip Control, la cámara de visión trasera, el Hill Descent o los sensores de obstáculos del 3008 jugaron un papel fundamental. El equipo de la 'coolhunter' María León se alzó con la victoria de esta prueba, en la que los famosos de la imagen superior lideraron el resto de los equipos.



▶ Vicky Martín Berrocal, María León, David Ferrer, Carlos Sainz, Tommy Robredo y Alba Carrillo lideraron los equipos.



◀ El Peugeot 3008 SUV Trophy se celebró en la estación de esquí abandonada de Llessú, en Lleida.



MASERATI QUATTROPORTE

EL NUEVO TRIDENTE

El Maserati Quattroporte (ya a la venta a partir de 109.900 euros) está de estreno en España y la Casa del Tridente eligió el lujoso hotel Westin Palace de Madrid para la presentación del restyling de su buque insignia. La embajadora de la marca, la modelo Nieves Álvarez, estuvo acompañada por las conocidas Raquel Sánchez Silva y Paloma Lago (las tres en la imagen), en un acto lleno de elegancia y glamour.



SIN EMISIONES

Nissan ha lanzado una nueva plataforma digital, 'Electrify the World', con la que celebra los 3.000 millones de kilómetros recorridos por propietarios de Leaf en el mundo.

PRÉSTAMO DE COCHES

FORD, CON LOS MAYORES

Ford ha puesto en marcha 'Best Drive', una iniciativa que quiere paliar la soledad de las personas mayores con el préstamo de los coches que la marca tiene parados los domingos en sus concesionarios. La campaña se realiza en colaboración con la Asociación Benéfica Geriátrica y los voluntarios que quieren

reservar un coche para acompañar a un anciano, deberán hacerlo a través de la web de la izquierda.







# PEUGEOT, TOYOTA Y MINI SE DISPUTARÁN EL TRIUNFO EN UNA EDICIÓN DEL DAKAR ANUNCIADA COMO LA MÁS DURA EN SUDAMÉRICA



## Un Dakar a la altura

“El Dakar más duro en Sudamérica”. Así ha calificado Marc Coma, director del Dakar, la próxima edición. Un calificativo habitual antes del comienzo de cada prueba, aunque en esta ocasión parece tener fundamentos para ello. Porque es la primera diseñada bajo la total responsabilidad del cinco veces ganador en el rally, y donde destacan el gran número de etapas a mucha altitud.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

«Coma conoce el Dakar, sabe que es importante que no sea un sprint ni un rally normal. Tiene que ser un rally-raid, y sabe lo que ha tenido que hacer para competir en el Dakar, lo conoce y es bueno para el rally», declaraba el francés Cyril Despres, su antiguo rival en la moto, tras conocer el recorrido de la próxima edición.

La renuncia de Perú a pocos meses del comienzo y la ausencia de Chile colocaron al Dakar el pasado año en un momento complicado. Fue entonces cuando el nuevo director español necesitó improvisar un nuevo trazado en Argentina, con diez etapas,

mientras que el resto se concentraba en Bolivia. Marc Coma y Tiziano Sillero tuvieron que parchear el recorrido, y este año ha podido seleccionar una ruta acorde con los criterios de quien conoce la prueba desde todos los vertientes. En la próxima prueba se incorpora Paraguay como punto de partida, aunque con solo 39 kilómetros de especial. De nuevo Bolivia y, sobre todo, Argentina protagonizarán el mayor número de etapas.

Un vistazo a las líneas generales de la ruta diseñada por Coma invita a pensar por qué puede tener razón. Los kilómetros diarios de especial cronometrada no bajan de los 400 en siete jornadas, con varias de 1.000 sumando

los enlaces. La media diaria de kilometraje será más elevada pero, sobre todo, esta será la edición en la que los pilotos pasarán más jornadas en terreno de gran altitud. Al menos seis etapas transcurrirán por encima entre los 3.000 y 4.000 metros, con una respuesta física desconocida a pesar de la preparación. Jornadas más largas, con el corazón más alto de pulsaciones y durante más días pasarán factura.

Conocedor de lo que supone terminar la etapa con largos enlaces, Coma también ha buscado más etapas cuya meta lleve directamente al campamento, ahorrando tediosos recorridos y disminuyendo la posibilidad de averías mecáni-

cas, lo que permite más tiempo de trabajo en las monturas. Y con la posibilidad de que los equipos puedan celebrar el final de etapa con todos sus integrantes, como destacaba el propio Coma.

Pero la presente edición también cuenta con otros factores, como cambios para endurecer deportivamente las condiciones de carrera y de navegación. Si en años anteriores el GPS se activaba dentro de un radio de 800 metros del punto de paso, ahora serán 300 sin indicación del GPS, con controles de activación hasta solo 90 metros. “Quiero que la navegación vuelva al lugar que merece. Que los pilotos que más consigán dominar este apartado

lo vean reflejado en el resultado final”, declaraba Coma como principio de intenciones. En anteriores ediciones el GPS contaba, además, con memoria para permitir volver al punto de pérdida de la ruta. En la actual, la memoria será de solo un kilómetro.

Otro de los puntos cruciales en la clasificación de coches es el cambio en la reglamentación en los propulsores, que puede permitir una lucha más igualada respecto al pasado entre las dos marcas favoritas, Peugeot y Toyota. Tras un estudio del rendimiento de los diferentes coches el pasado año, y considerando las etapas de altura, se ha modificado la brida de admisión de aire para los 4x4 de gasolina. Como

otra novedad: el Dakar también contará con una nueva categoría, denominada UTV, con coches a mitad de camino entre los quads y los buggies”, que pueden incrementar de manera importante el número de competidores a costos más contenidos.

Tras el fiasco del primer año y la puesta a punto de Carlos Sainz durante 2015, el pasado año Peugeot logró la primera victoria. En 2017, el buggy cambia de nombre y estética —ahora es el 3008 DKR— para relacionarse con la versión de calle. Pero con el cambio de la brida, en Peugeot se teme que el rendimiento de su motor haya perdido potencial respecto al de Toyota, al margen del porcentaje de terreno

que pueda favorecer en más o en menos a las características de coche francés.

Según Sainz, la montura de 2017 “cuenta con pocos cambios respecto al pasado año”, ya que el equipo se ha centrado en pulir algunas de las debilidades apreciadas en la última edición, y para defenderse mejor ante la altura y el cambio de brida. Peugeot ha intentado reforzar el anclaje del motor con la caja de cambios que provocó la retirada del piloto español el pasado año. Se ha buscado también una mejor manejabilidad del diesel con doble turbo, ahora con mayor par a bajas revoluciones para compensar la pérdida de 20 CV de potencia que ha supuesto la nueva brida.

Las suspensiones, una de las grandes virtudes del anterior 2008 DKR, han sido rediseñadas, mejorando muelles y amortiguadores. Y tras la experiencia en el Rally de la Seda, el coche incorpora ahora un sistema de aire acondicionado, especialmente útil en algunas de las etapas, pues en las últimas ediciones se habían alcanzado temperaturas de más de 60 grados en el interior del habitáculo.

Desde el punto de vista deportivo, en el seno de Peugeot se volverá a repetir una intensa lucha entre su espectacular plantel de pilotos. El pasado año fue Carlos Sainz el piloto más rápido entre sus integrantes, como confirmó el cómputo del GPS en todos los



◀ La nueva normativa resta 20 CV de potencia al motor del Peugeot, que cambia de nombre: 3008 DKR. Sainz fue el más rápido de la marca francesa el pasado año, aunque esta vez su compañero Loeb tiene más experiencia.

▶ Mini ha ido perdiendo protagonismo en el Dakar, e incluso las previsiones apuntan a que los Toyota Hilux serán más rápidos. Pero el Countryman, renovado para esta edición, no es descartable, y tiene entre sus pilotos al veloz Hirvonen.





# LA PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA VOLVERÁ A SER NUMEROSA



▲ Isidre Esteve –arriba– corre con un Mitsubishi Montero T1 adaptado. Laia Sanz –abajo– es la mujer que mejores resultados ha logrado en motos, y su objetivo será acabar entre los diez primeros clasificados.



kilómetros recorridos por sus cuatro pilotos. Sin embargo, tuvo que abandonar cuando marchaba en cabeza. El piloto español buscará su segunda victoria, el último gran objetivo de su carrera deportiva. Pero frente a él tendrá a Sebastian Loeb, que a su velocidad pura unirá una mayor experiencia tras su debut la pasada edición, así como la experiencia lograda esta temporada en el Rally de la Seda y en Marruecos, aunque aún necesita que su copiloto Daniel Elena se foguee más en la navegación.

Como ya confirmó el pasado año con un nuevo triunfo, Stephane Peterhansel sabe dosificar velocidad con ritmo y fiabilidad, con lo que salvo sorpresas siempre estará optando a la victoria. Y en cuanto a Cyril Despres, a priori el eslabón más débil, sigue mejorando su pilotaje como con-

firmó su triunfo este en el pasado Rally de la Seda.

Al igual que ya ocurrió el pasado año, Mini –con Hirvonen, Al Rashid y Terranova– parece ceder protagonismo frente a Toyota en su lucha contra Peugeot. Con una montura más crítica de pilotaje por sus características, el pasado año se confirmó su desfase competitivo y parece dejar el testigo a Toyota y sus Hilux: Nani Roma, Nasser Al Attiyah y Giniel de Villiers cuentan con una montura cuyo propulsor ha incrementado espectacularmente su rendimiento, y con un chasis muy manejable y eficaz.

Tras probar a mitad de año el Hilux, Roma decidía dar el salto después de cinco años con Mini, afrontando la prueba con una montura totalmente diferente a lo conocido para él tanto por motor –ahora de gasolina– como por chasis,

y con la que se ha mostrado encantado por su comportamiento y competitividad. De hecho, Al Attiyah ganó con ella el pasado Rally de Marruecos, y en Peugeot se teme su rendimiento y competitividad en el próximo Dakar.

Entre otros pilotos españoles en la categoría, vuelve por segundo año Xavi Pons con Ford, y también Xavi Fojá por la victoria un año más en la categoría T2. Destaca también el debut en la clase de Cristina Gutiérrez. La cuatro veces campeona de España en categoría femenina competirá con un Mitsubishi Montero en T1S. Será la única mujer en la categoría, y con el objetivo de convertirse en la primera en terminar la prueba en la historia española del Dakar sobre cuatro ruedas.

De entre las 143 motos inscritas, 14 serán de pilotos españoles. Entre ellos, el todavía

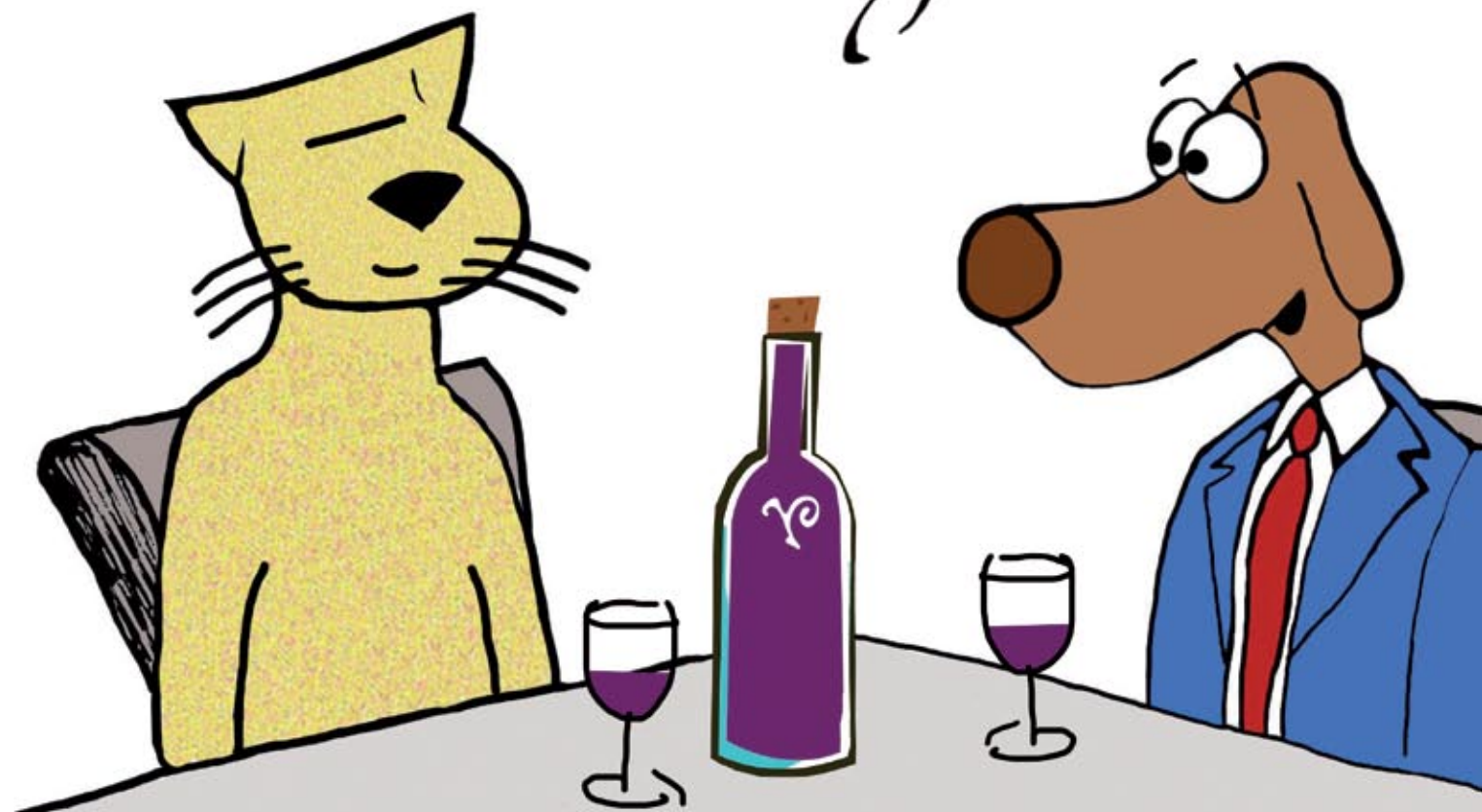
aspirante a su primera victoria, Joan Barreda, que un año más liderará el duelo de Honda frente a las KTM, con Toby Price como gran favorito para esta edición tras su triunfo de 2016 y una gran exhibición a pesar de su todavía corta experiencia en el Dakar, aunque muy amplia en pruebas de raids.

Pero Barreda y el fabricante nipón han preparado como nunca esta edición, intentando que la fiabilidad no frustrase una vez más las opciones del piloto español, el más rápido entre la actual generación. El pasado año lideraba la prueba cuando se rompía el motor. Aunque KTM ha logrado la victoria en las quince últimas ediciones, Honda ha trabajado intensamente en todo tipo de terrenos –sobre todo en altura– con su CRF450 Rally, incorporando un nuevo sistema en el que Honda y Barreda tienen puestas muchas esperanzas cuando lleguen las etapas de altitud en Bolivia. El castellonense, que necesita un fuerte apoyo de pilotos de su marca para plantar cara a la potente escuadra austríaca, ha perdido sin embargo por reciente lesión a uno de sus escuderos, el argentino Kevin Benavides, que también partía como posible alternativa a la victoria en caso de que Barreda sufriera problemas.

Gerard Farrés, Joan Pedrero, Iván Cervantes o Armand Monleón también son posibles bazas españolas para el podio o los diez primeros puestos. Sin olvidar, por supuesto, a Laia Sanz, que también busca ese mismo gran objetivo, todo un éxito para la mejor participante femenina en motos en la historia del Dakar. También en la categoría femenina participará la esposa de Nani Roma, Rosa Romero.

Cuando el Dakar vuelva a Buenos Aires, tras más de 8.000 kilómetros, sabremos si Marc Coma ha logrado su objetivo: “el Dakar más duro de los celebrados en Sudamérica”. Y, quien sabe, incluso con doblete español.

el vino que hace  
**Amigos**



TORRE de BARREDA

Amigos Multivarietal Tinto 2013

Amigos Airén Pie Franco 2016



## MATRICULACIONES EN EUROPA

### EL MERCADO REPUNTA UN 5,8% EN NOVIEMBRE

Con un incremento del 5,8 por ciento sobre el noviembre anterior, la UE de los 28 ha cerrado un mes en que se han vendido 1.148.618 unidades, según la patronal europea de fabricantes ACEA, que coloca en 13,5 millones el acumulado a falta de un mes para que termine el año (+7,1% sobre enero-noviembre de 2015).

Por grupos, Volkswagen se mantiene como líder indiscutible del mes. Sus 281.990 unidades (+6,5%) doblan con creces las ventas de Renault, segundo con 124.088 matriculaciones (+16,8%). Pese a la caída del 4,3%, PSA ocupa la tercera plaza (107.385 unidades), con BMW (81.147 y +11,3%) y Ford (76.672 y +1,9%) completando las cinco primeras posiciones.

En el acumulado, por detrás de Volkswagen, que destaca con 3.232.093 coches (+3,1%), Renault (1.348.936 y +12,0%) y PSA (1.342.358 y +1,2%) luchan por ser segundos, por delante de Ford (948.506 y +3,7%), Opel (908.246 y +5,7%) y BMW (905.952 y +11,5%), aunque son FCA (+14,5) y Daimler (+13,5%) los que más crecen de los diez primeros de 2016, con 905.253 y 836.365 unidades, respectivamente.

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Noviembre	%16/15	Enero/Nov.	%16/15
VW	133.216	+1,0	1.524.414	-0,4
RENAULT	93.110	+20,1	972.417	+12,8
FORD	76.972	+1,9	948.506	+3,7
OPEL	73.377	-0,9	905.610	+5,9
MERCEDES	67.492	+12,4	742.641	+14,1
PEUGEOT	65.674	-1,1	785.928	+3,0
BMW	65.629	+13,2	720.330	+11,1
AUDI	60.453	+7,0	745.246	+8,0
FIAT	54.738	+8,4	683.782	+14,0
SKODA	51.956	+7,9	583.127	+6,9

#### LOS MAYORES MERCADOS

	Noviembre	%16/15	Enero/Nov.	%16/15
ALEMANIA	276.567	+1,5	3.095.074	+4,6
REINO UNIDO	184.101	+2,9	2.514.764	+2,5
FRANCIA	163.161	+8,5	1.820.805	+5,0
ITALIA	145.835	+8,2	1.699.944	+16,5
ESPAÑA	92.653	+13,5	1.050.121	+11,1
BELGICA	39.645	+9,1	505.996	+8,0
POLONIA	37.191	+22,7	372.402	+17,2
EU28	1.148.618	+5,8	13.497.541	+7,1
EFTA	40.563	+2,2	440.732	-0,3
EU28 + EFTA	1.189.181	+5,6	13.938.273	+6,9

#### ALD AUTOMOTIVE

##### OFERTA NAVIDEÑA

Por 335 euros al mes, más IVA y una aportación inicial de 3.000 euros, se puede disponer de un Renault Talisman aprovechando el contrato especial de renting que ofrece ALD Automotive para ese modelo, calculado a 48 meses y 60.000 kilómetros al año. La oferta se centra en el Talisman Zen Energy dCi 130 CV en carrocería de 4 puertas, con pack technology y style incluidos, así como maletero de apertura eléctrica manos libres. También incluye servicio de mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo, cambio de neumáticos, asistencia en carretera 24 horas y vehículo de reemplazo tipo C.



7 plazas y 7 años de mantenimiento: regalo para los 300 primeros pedidos.

#### SKODA

### Se inicia la venta del Kodiaq

Las primeras unidades llegarán en marzo, pero ya se puede pedir el nuevo Kodiaq para el que la firma checa ha puesto en marcha un configurador online, para poder elegir la versión y el equipamiento que mejor se adapta a las necesidades del comprador. Además, un 'showroom' digital en www.skoda.es proporciona un asesor online de la marca para conocer las virtudes de un modelo que dispone de más de 23 sistemas de seguridad y apuesta por la conectividad y el infoentretenimiento.

Como promoción de lanzamiento, en las 300 primeras reservas la configuración de 7 plazas y 7 años de mantenimiento son equipamiento de serie; dos opciones que en conjunto costarían 1.800 euros. A ello se une un descuento

#### PRECIOS

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

Con motor S&E 75  
Sanderio Base: 8.430 €  
Sanderio Ambiance: 9.230 €  
Logan Ambiance: 9.180 €  
Logan MCV Ambiance: 10.230 €



#### DACIA

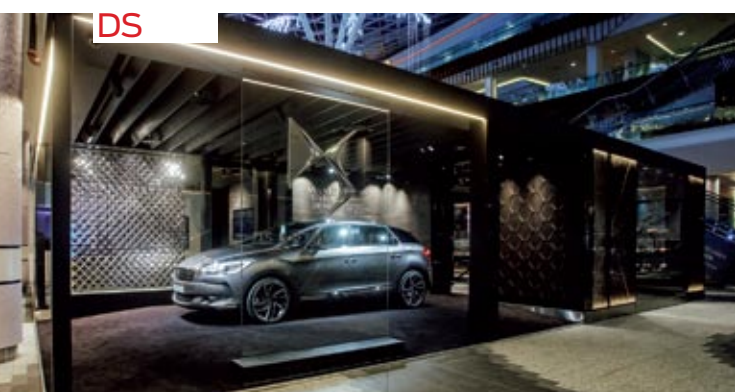
### Gama actualizada y nuevo motor más eficiente

Están llegando a los concesionarios los renovados Sandero y Logan, incluidos Stepway y MCV, que ofrecen nuevos equipamientos –sin sobrecoste– y añaden a la oferta el moderno 1.0 S&E. Se trata de una mecánica atmosférica de tres cilindros capaz de proporcionar 73 CV de potencia, que baja un 10 por ciento el consumo y las emisiones respecto al 1.2 16 V, al que sustituye. Con ese propulsor el Sandero gasta 5,3 l/100 y emite 117 g/km de CO<sub>2</sub>. Al igual que los también actualizados Dokker,

Dokker Van y Lodgy, que no llegarán al mercado hasta marzo, Sandero y Logan ofrecen un exterior y un interior más atractivo, así como una ergonomía mejorada y mayor sensación de calidad.

Otra novedad de la gama Dacia es la llegada del cambio automático EDC de doble embrague y seis relaciones, que también incorpora la ayuda al arranque en cuesta (HSA) para el Duster dCi de 110 caballos 4x2 con sistema S&S. Con unos precios que parten de 8.430 euros, los nuevos Sandero y Logan cuentan con 1.000 euros si entrega un vehículo usado a cambio, ahorro al que se puede añadir el descuento previsto por financiar la operación, que está entre 400 y 600 euros, y un año de seguro gratis, dependiendo del modelo de que se trate.

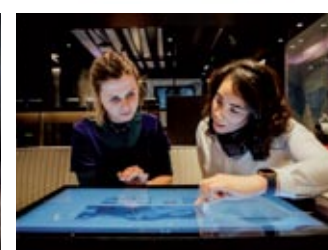
DS



### Los Urban Store se estrenan en Londres

Zonas urbanas de alto nivel y muy visitadas en las principales ciudades del mundo son las elegidas por la marca Premium del Grupo PSA para montar los DS Urban Store, que constituirán una red de boutiques digitalizadas en las

que descubrir la gama de modelos y sus posibilidades de personalización. El primero de esos lugares únicos ha sido inaugurado en Londres, para que puedan zambullirse en el universo de lujo y singularidad de DS los visitantes



y de inmersión en el universo de la marca». Por eso, Exposición, con un modelo destacado; Virtual Visión, que permite descubrir los DS en un dinámico e interactivo viaje 3D; y Boutique, con los productos de lujo y refinamiento concebidos por DS, son espacios destacados en los Urban Store. 'Universos' que se completan con el Lounge DS, en el que un consejero de la marca ayuda a profundizar en la configuración del vehículo, y la Joyería, rincón privado dedicado a los clientes durante la adquisición de un DS.

#### NISSAN

### El 2.0 dCi llega al X-Trail

A partir de enero estará disponible la versión diésel más potente del X-Trail, el todocamino de tamaño medio de Nissan, que llega con 1.000 euros de descuento y

se puede pedir en configuración de 5 ó 7 plazas. Tres acabados y tres configuraciones mecánicas integran las opciones del SUV de la firma japonesa, equipado con el motor 2 litros de 177 caballos, en el que la tracción delantera va ligada al cambio automático Xtronic, mientras que en 4x4 puede contar también con cambio manual, además de con esa transmisión automática que Nissan acopla por primera vez en este modelo al sistema de tracción total AllMode 4x4i.

#### PRECIOS

	ACENTA	N-CONNECTA	TEKNA
Xtronic 4x2	31.750 €	34.725 €	37.675 €
Manual 4x4	33.050 €	36.025 €	38.975 €
Xtronic 4x4	34.750 €	37.725 €	40.675 €



BELLEZA Y DINAMISMO EN CADA DETALLE

**POR 29.900€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.**

Consumo ciclo combinado entre 4,2 y 8,5 (l/100km); emisiones CO<sub>2</sub> entre 109 y 198 (g/km).

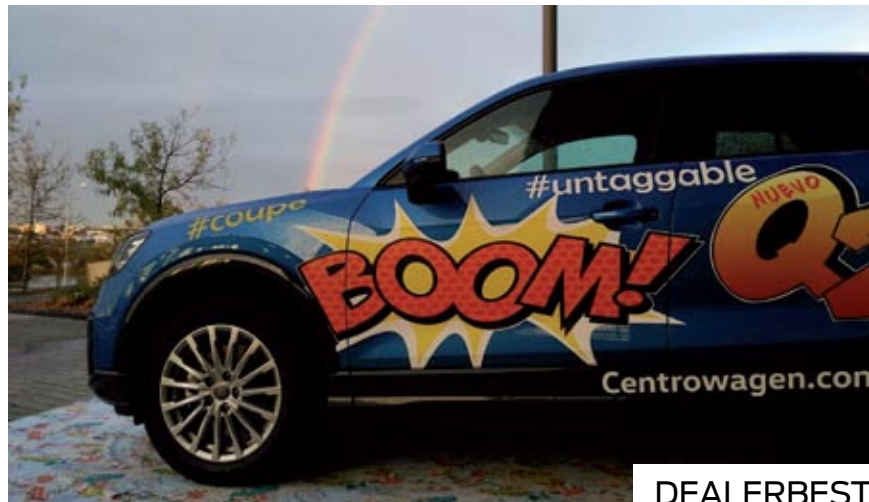
NUEVO ALFA ROMEO GIULIA DIESEL 150 CV. \*Oferta válida para Alfa Romeo Giulia 2.2 diésel 150 CV. PVP Recomendado: 29.900€. Incluye IVA, transporte, I.M.I. calculado al tipo general, y descuentos promocionales. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de kms más 7 años adicionales o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo, lo que antes sea más. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/12/16 en Península y Baleares. Para clientes que financien con FCA CAPITAL ESPAÑA, S.L.C. S.A.U. según condiciones contractuales. 36 meses de permanencia y un mínimo a financiar de 20.000€. La versión mostrada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulia 2.2 diésel 150 CV Super con opcionales (PVP Recomendado con opcionales 31.270€, en las indicadas condiciones).

ALFA ROMEO GIULIA *La meccanica delle emozioni*

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







DEALERBEST

## Mérida y Badajoz, protagonistas del spot del nuevo Audi Q2

El Teatro Romano de Mérida y Puerta Palma de Badajoz han sido protagonistas del spot del Audi Q2, modelo que llega al mercado con un precio que arranca en 27.450 euros y para el que Centrowagen lanza una campaña local como apoyo al lanzamiento mundial del nuevo Audi.

«Hay cosas que no caben en una sola etiqueta» es el lema bajo el que se desarrolla el spot del nuevo Audi Q2, el SUV de la marca de los cuatro aros que ya se puede encontrar en los concesionarios Audi. #Deportivo #poligonal... el nuevo Audi Q2 es «inetiquetable», según su campaña de publicidad, y a esa premisa se ha sumado la concesión Centrowagen para crear su propio spot. Un anuncio local, cercano, divertido y con un guiño al turismo en la región.

La empresa, que apuesta desde 2015 por las redes sociales y el marketing digital para la optimización de sus campañas locales, busca generar un efecto viral al ser los trabajadores de la empresa los protagonistas del video que se puede ver en sus canales digitales.

Pelucas, tutús y mucho colorido y sentido del humor se han necesitado para realizar su propio anuncio del nuevo Audi Q2, con unos segundos dedicados a etiquetar algunos de los lugares emblemáticos de la provincia, desde el Teatro Romano de Mérida, haciendo hincapié en su arte, hasta Puerta Palma, con mención a la #historia de la ciudad de Badajoz.

«Hemos conseguido alcanzar las 3.000 reproducciones en dos días», cuenta Sara Viera, la Marketing and Communications Manager

de Centrowagen, que aclara «para nosotros ya es un éxito, una alusión a lo inetiquetables que podemos ser; un aire fresco, renovador y juvenil, que va en sintonía con nuestros valores como empresa».

Actualmente, la segmentación en publicidad es primordial para invertir en medios y alcanzar un público objetivo. Según Puro Marketing, revista especializada en el sector, las grandes marcas utilizan los medios sociales para llegar a sus potenciales clientes. De esta forma, las corporaciones locales deben adaptarse y ganar un terreno que conocen bien, su ámbito local. «Desde Centrowagen conocemos la importancia de estar en los medios online y buscamos optimizar nuestras campañas con la era digital», precisa Sara Viera.

Los consumidores emplean herramientas de búsqueda online para encontrar información local: sus objetos de búsqueda son las cosas inmediatas, lo que tienen cerca. Esto ha hecho que la realidad de cómo consumimos y cómo llegan las marcas a esos consumidores sea ligeramente diferente. Esta premisa es una de las que ha hecho que Centrowagen utilice la fórmula de lo cercano para conseguir el éxito de su campaña.

El nuevo Audi Q2 es un SUV compacto para el uso diario y el ocio, que destaca por su diseño progresivo, su alta funcionalidad y sistemas de asistencia, conectividad y ayudas a la conducción propios de la clase del lujo. La gama de lanzamiento para el mercado español incluye dos motores TFSI y tres TDI.

Contacto: Sara Viera Lozano, Marketing and Communications Manager. Tel. 924 23 43 09. Móvil, 630 32 59 93. e-mail, [sviera@fisebasa.com](mailto:sviera@fisebasa.com)

todos los ángulos, ayudándole en la configuración más acertada para su coche. Con todas estas novedades y un equipo de más de 25 personas, Audi Serramóvil sigue mejorando sus servicios, ofreciendo una experiencia excelente a sus clientes en Elche y alrededores. Las antiguas instalaciones se encuentran junto al nuevo espacio, bajo el nombre de Audi Selección Plus, con 600 metros cuadrados de exposición dedicados a vehículos Audi Km.0 y Gerencia.

Alemania en concesiones Audi, cumpliendo con creces las últimas exigencias de la marca premium del Grupo Volkswagen. Una de las prestaciones más espectaculares reside en la pionera sala de configuración 3D de vehículos. El cliente podrá configurar un Audi con gafas 3D en el mismo concesionario, pudiendo ver el modelo completo en un ambiente virtual, desde



### Audi Serramóvil

#### Nuevas instalaciones en Elche

Audi Serramóvil cuenta desde el pasado mes de septiembre con nuevas instalaciones para su concesionario oficial en Elche. El nuevo espacio dispone de 1.000 metros cuadrados de exposición –el mayor tamaño que adjudica Audi, con capacidad para 17 vehículos– y 3.000 metros cuadrados de taller oficial y servicio posventa. Está equipado con las últimas novedades de



SEAT

## El Black Friday se alarga hasta el final de diciembre

Dos son las novedades este mes en las promociones de la marca española: 1.100 euros de descuento en el acabado FR de la gama Ibiza y la prolongación de las campañas del Seat Black Friday hasta que termine diciembre. Campañas

que añaden 600 euros adicionales a las ofertas comerciales existentes para los que entreguen un Seat usado al comprar un Ibiza, Toledo, Ateca o Alhambra. También hay rebajas por financiar: 2.500 euros en Ibiza, León y Ateca, 2.700 para

los 4Drive en Ateca y Gama León, así como el seguro gratuito en los Ibiza. Por último, las versiones DSG tienen un descuento adicional de 950 euros en el Toledo, 650 en el León, 1.020 en el Ateca y 1.050 euros en el Alhambra.



MINI SEVEN

### Edición limitada Online

Son 150 las unidades que integran la Edición Limitada del Seven, que se deben reservar exclusivamente en [www.miniseven.es](http://www.miniseven.es). Se puede elegir entre las carrocerías de 3 y 5 puertas, además de seleccionar el

motor, el color y el tipo de cambio. Son cuatro los propulsores disponibles, con potencias que abarcan de 116 a 192 CV, y tres los colores de carrocería. Llantas de aleación ligera de 17

pulgadas de exclusivo diseño Mini Seven en dos tonos, embellecedores en los umbrales de las puertas con el distintivo Mini Seven, franjas sobre el capó en Melting Silver con finos marcos de color Malt Brown y una plaza numerada identifican esta Edición Especial cuya exclusividad se traslada al habitáculo. También el carácter exclusivo del modelo se acentúa con un completo equipamiento de serie, con faros antiniebla y delanteros adicionales LED, climatizador bizona, ordenador de viaje, Mini Excitement o detalles como los embellecedores de los pestillos o los tapones de válvula acabados con la Union Jack.



KIA

### Pay4use: Paga por lo que conduces

Kia lanza un nuevo servicio de pago por uso, una especie de renting para particulares pero sin necesidad de financiación. En principio, la marca coreana lo ofrecerá únicamente para el Kia Optima 1.7 CRDI con cambio manual y acabado Drive, en las

dos carrocerías disponibles: Sedán y familiar Sportwagon. El sistema de funcionamiento es sencillo. Se firma un contrato por un año o 13.000 kilómetros, se paga una reserva de 700 euros y se empieza a disfrutar del vehículo. A partir de ahí, Kia Motors Iberia –que es la propietaria del vehículo– factura a 0,35 euros el kilómetro recorrido y 0,03 euros/km por el seguro a todo riesgo. Y cuando se cumplan los

13.000 kilómetros o el año de contrato, el cliente tiene la posibilidad de comprarlo, devolverlo o renovarlo con otro modelo diferente. En el precio está incluido el seguro a todo riesgo, así como una conexión wifi de 1 Gb en el interior del coche durante un año. El coche está permanentemente geolocalizado para conocer los kilómetros realizados cada mes. El mínimo de facturación mensual será de 800 kilómetros. Este nuevo servicio de Kia se podrá contratar en todos los concesionarios de la marca.

VOLKSWAGEN

### MANTENIMIENTO CALCULADO

La nueva herramienta desarrollada por la marca alemana permite calcular de forma rápida e intuitiva las operaciones de mantenimiento y desgaste recomendadas para cada uno de sus modelos en función del kilometraje y la antigüedad. La operación, que se realiza en tres sencillos pasos, también aporta el precio de cada operación y permite concertar la cita en el servicio oficial que interesa al cliente. Está disponible en [www.volkswagen.es/mantenimiento](http://www.volkswagen.es/mantenimiento).



RENAULT

### NUEVA IMAGEN

La renovación exterior de la red comercial de la marca del rombo ha comenzado en España con la inauguración de Colmenar Automotor, el primero de los 70 concesionarios que adoptarán la nueva imagen de marca en Europa. Son cambios que se encuadran en el proyecto Renault Store, cuya primera fase ha completado el interior de las exposiciones para ofrecer sencillez, claridad y un entorno agradable y conectado. Concepto que se extiende al exterior con una fachada innovadora, nueva combinación de colores y sistema de iluminación como elementos diferenciadores. A mediados de 2018, la red Renault en España debe haber incorporado la nueva estrategia de la marca.







## PUNTOS Y AHORRO EN EL PROGRAMA MI BP

¿Se pueden canjear los puntos por repostaje?  
¿Cuánto tengo que esperar para canjear los ahorros o los puntos?

### RESPUESTA

Sí, el programa Mi BP permite canjear puntos directamente por carburante (6.000 puntos canjeables por 40 euros de repostaje). La ventaja de este programa de fidelización es que es más flexible y permite canjear los descuentos sin tiempos de espera, con lo que el cliente podrá disponer de su ahorro siempre que quiera.

## NOMENCLATURA DE LOS TIPOS DE TURBO

Arturo Dueñas

Sé cómo funciona un turbocompresor y también entiendo que los hay de varios tipos. Lo que ya me cuesta más es asimilar la diferencia entre un sistema en serie o en paralelo, y si cuando se habla de turbo 'twin scroll' y 'twin turbo' es para referirse a la misma tecnología. Si me lo pueden aclarar, se lo agradecería enormemente. Muchas gracias y les animo a seguir en su línea de trabajo.

### RESPUESTA

Es cierto que el desarrollo de los turbocompresores ha dado para mucho en los últimos años, y términos como turbo fijo, de geometría variable, eléctrico, twin-scroll, twin turbo... pueden llevar a la confusión.

Vamos a tratar de explicar la diferencia de una manera sencilla. En primer lugar, los términos 'twin scroll' y 'twin turbo' no se refieren a lo mismo. El primero se trata de un turbo de doble entrada en el que los colectores de escape se agrupan por parejas y llegan de manera independiente a la entrada de la turbina. Así los gases de escape no se ven afectados por el efecto rebote generado en los propios cilindros, propiciando un giro más rápido y un menor tiempo de respuesta. Por su parte, cuando se habla de 'twin turbo', como su propio nombre indica, se trata del uso de dos turbos independientes, y estos



CARTA DE LA SEMANA

## TRACCIÓN QUATTRO CON TECNOLOGÍA ULTRA O PURAMENTE MECÁNICA EN LOS NUEVOS AUDI

Antonio Guerra

La tracción total quattro de Audi siempre ha sido uno de los grandes referentes de la marca. Ahora, en los últimos lanzamientos, veo que está cambiando su tecnología y apuesta claramente por la denominada ultra. Dicen que es más eficiente, pero ¿es igual de efectiva? En el nuevo Q5 toda la gama monta la ultra, salvo con el motor 3.0 TDI. ¿Por qué?

### RESPUESTA

Efectivamente Audi está introduciendo la nueva tracción quattro ultra en sus nuevos modelos, como el Audi Q5 al que haces mención. En principio esta nueva tecnología se incorpora en combinación con los motores de cuatro cilindros, por eso en la versión 3.0 TDI, ya de seis cilindros, mantiene el tradicional diferencial central mecánico, aunque la intención de la marca es incorporar la tecnología ultra en todas las versiones en un futuro.

Ahora llega la pregunta del millón: ¿es igual de efectiva? La tracción quattro ultra tiene la ventaja de que es capaz de desconectar totalmente el eje trasero si las condiciones de la marcha lo permiten, con el consiguiente ahorro

de combustible. Esta tecnología funciona de manera predictiva, trabajando en red con todos los sistemas del vehículo, como el ángulo de la dirección, la aceleración longitudinal y transversal, el par motor... Los datos se analizan cada diez milisegundos y si detecta una pérdida de adherencia se envía motricidad inmediatamente al eje trasero.

Por su parte, la tracción quattro del 3.0 TDI reparte el 60 por ciento del par a las ruedas traseras y el 40 restante a las delanteras. En caso necesario el eje delantero puede recibir hasta un 70 por ciento y el trasero hasta un 85. Un dato: a 120 km/h se recorren 33,3 metros en un segundo. Por muy rápido que actúe la ultra siempre habrá un pequeño desfase en metros...

pueden trabajar en serie o en paralelo. Cuando lo hacen en serie se suele recurrir al principio a un turbo pequeño, más eficiente a bajo régimen, y luego se da paso a uno más grande, con mayor capacidad de sobrealimentación. En motores de más de cuatro cilindros suelen trabajar en paralelo, es decir, se coloca un turbocompresor en cada bancada de cilindros.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### AUDI Y LOS SEMÁFOROS

Andrés Moral

De momento se trata de una experiencia que se ha realizado en la ciudad de Las Vegas, aunque el proyecto también se trasladará a urbes europeas, como Berlín. Estamos ante un paso más hacia la conducción autónoma y se denomina Audi Traffic Light System. Este asistente pone en contacto el vehículo con la red de semáforos e informa en el cuadro de mandos del tiempo

que tardará en ponerse verde, el que necesitaríamos para llegar al siguiente de acuerdo con el límite de velocidad de la calle y, más adelante, calculará rutas alternativas de acuerdo a la cadencia de los semáforos que nos encontraremos para que la conducción sea más fluida y eficiente.

### ASISTENTE MYKEY EN FORD

Oscar Buendía

No es un asistente nuevo porque

Ford lleva años ofreciéndolo en muchos de sus modelos. Se trata de una llave 'maestra' que permite programar y limitar algunas de las funciones del vehículo. Por ejemplo, se puede limitar la velocidad máxima, el volumen del equipo de sonido, hacer un recordatorio de ponerse el cinturón o evitar que se desconecte el control de estabilidad, entre otros. De esta manera, por ejemplo, te quedarás más tranquilo si dejas el vehículo a tu hijo o a un amigo.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿CUÁLES SON LOS LÍMITES DE TASA DE ALCOHOL PARA CONDUCTORES NOVELES?

En primer lugar debemos recordar que un conductor novel, a estos efectos, es decir, para tener un límite distinto al del resto de conductores, es aquel cuya antigüedad de carné de conducir es inferior a dos años. Computándose la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia. Pues bien, para este tipo de conductores el límite de la tasa de alcohol es similar al de los conductores profesionales, y mucho menor que para el resto de conductores. Así, se establece que estos conductores podrán conducir sin ser sancionados, siempre que no superen los 0,15 miligramos por litro de aire espirado o los 0,3 gramos por litro en sangre. Si se supera dicho límite y se conduce con una tasa entre 0,15 mg/l y 0,30 mg/l, la sanción será de 500 euros y la pérdida, de 4 puntos. Si la tasa arroja un resultado entre 0,30 mg/l y 0,60 mg/l, la sanción sería de 1.000 euros y la pérdida, de seis puntos. También sería sancionado con multa de 1.000 euros el conductor que hubiese sido sancionado por dar positivo en el año inmediatamente anterior.

En este sentido, se debe señalar que estas infracciones siempre son catalogadas como infracciones muy graves, y teniendo en cuenta que no se puede saber, exactamente, con qué cantidad de bebida se puede alcanzar los límites fijados, se recomienda que siempre se conduzca sin haber ingerido nada de alcohol. Igualmente, hay que recordar que si se superan los 0,60 mg/l –o se supera la tasa, aunque fuese la mínima fijada, pero hay influencia en la conducción–, no se sancionaría por vía administrativa, sino que se juzgaría en vía penal, ya que el hecho sería constitutivo de delito, cuya pena podría ser de prisión de 3 a 6 meses, multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días; pero, en todo caso, supondría la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores entre uno y cuatro años.

## BUENA PREGUNTA

### CON MENOS DE UN AÑO DE CARNÉ HAY QUE LLEVARLA O LA SANCIÓN ES DE 100 EUROS

¿Me pueden multar por no llevar la 'L' en el vehículo?

### RESPUESTA

La conocida como 'L' de los conductores realmente es la señal V-13, que indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad. Por tanto, los conductores que hayan obtenido por primera vez un permiso de conducción tendrán que llevar esta señal en su vehículo durante el período de un año.

En este sentido es importante conocer que el cómputo de este plazo se suspenderá por el período en el que el permiso se encuentre en situación de pérdida de vigencia, así como en el de intervención del permiso o privación del derecho a conducir vehículos a motor que se acuerde contra dichos conductores. Una vez que hayan concluido los motivos que dieron lugar a su suspensión, el plazo de un año continuará contabilizándose desde el momento en que hubiera quedado antes de la suspensión hasta que se complete el período de un año.

No se considerará que hayan obtenido permiso de conducción por primera vez aquellos conductores que hubieran sido titulares, con posesión efectiva por un período mínimo de un año, de otro permiso nacional o extranjero de cualquier clase, ya sea civil o militar. Esta señal, que será móvil, se compone de una 'L' de color blanco colocada sobre un fondo rectangular verde, cuyas dimensiones están fijadas en el reglamento general de vehículos, deberá estar colocada en la parte posterior izquierda del vehículo, en sitio visible, excepto en las motocicletas, vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos de tres ruedas, en los que será suficiente que la señal vaya colocada en sitio visible de la parte posterior.

Por todo ello, es claro que si un conductor durante su primer año de carné de conducir circulase con un vehículo sin llevar colocada debidamente la mencionada 'L', podría ser denunciado por ello y, en consecuencia, sancionado con una multa económica que podría ser de hasta 100 euros.



▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid  
▶ mándanos tu mail a: [cartasaldirector@motor16.com](mailto: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 extractarlas. 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



## VW Golf, el coche del Año en Europa 1992

La tercera generación del Volkswagen Golf se había impuesto en el premio al Coche del Año en Europa frente a duros rivales. Una prueba de que el compacto alemán seguía con paso firme su camino hacia el mito.

Fiat era la primera marca que ofrecía un teléfono móvil como equipamiento en un modelo, el Temptra Hot Line. Y eso nos daba pie para repasar tarifas, co-

bertura y otros detalles de esta incipiente forma de comunicarse.

Entre las novedades, descubríamos la nueva cara del Renault 19. El compacto francés es-



taba próximo a un restyling y mostrábamos las líneas maestras del nuevo diseño.

Pero el gran tema de la semana lo protagonizaba el Volkswagen Golf, que en su tercera generación certificaba su gran éxito con la consecución del premio al mejor Coche del Año en Europa 1992. Y lo hacía imponiéndose a rivales del porte del Opel Astra, Citroën ZX, Volvo 850 o nuestro Seat Toledo, que era quinto.

Además, probábamos a fondo la versión más deportiva del Golf, el VR6, que con sus 174 caballos llegaría en 1992. Nos gustaba de él su potencia y comportamiento, y veíamos detalles como la rueda de emergencia que deberían mejorar.

Y repasábamos 10 modelos legendarios a la venta. Nuestro Top 10 se fijaba en coches como el Honda NSX, el Porsche 911 o el Mini 'auténtico'.



LA PORTADA

Nº 423

FECHA

30-11-1991

HABLAMOS DE

El Volkswagen Golf, el nuevo 'rey de Europa' era el protagonista, casi único, de nuestra portada, en la que también se destacaba la nueva imagen del futuro Renault 19 o la prueba a fondo del Porsche 968. Y un espacio para 10 leyendas del automóvil que estaban a la venta.

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

## Fiat Tipo, Ford Escort y Opel Astra, comparamos los nuevos GTI

Los GTI eran los coches de moda. La categoría inventada por el VW Golf se llenaba de pretendientes al éxito. Entre ellos, Fiat Tipo, Ford Escort y Opel Astra apostaban fuerte.

Si en la anterior revista hablábamos de la incorporación del teléfono móvil al coche, esta semana era la televisión la que aparecía entre el equipamiento

del nuevo Ford Sierra, como una opción para entretener a los pasajeros. Estos eran los inicios de la conectividad actual.

La familia del BMW



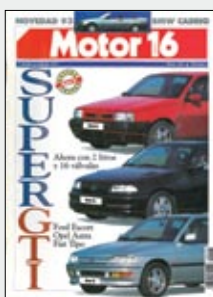
Serie 3 iba a crecer con la versión más llamativa, el Serie 3 Cabrio, que mostrábamos en exclusiva, pues su llegada no sería antes de 1993.

El Mini 'original' volvía al mercado español. La versión Cooper iba a ser comercializada en nuestro mercado por Rover.

Y entre las pruebas de la semana, dos modelos que aún mantienen denominación... y éxito. El Volkswagen

Passat CL Automático, con las virtudes que lo han convertido en un clásico. Y el Honda Civic LSi, versión coupé del compacto japonés.

La comparativa enfrentaba a una nueva hornada de modelos GTI: Fiat Tipo 16V (148 CV), Ford Escort RS 2000 (150 CV) y Opel Astra GSI 16 V (150 CV) se disputaban una categoría en la que su 'inventor', el Volkswagen Golf, tenía mucho que decir.



LA PORTADA

Nº 424

FECHA

7-12-1991

HABLAMOS DE

Tres super-GTI protagonizaban nuestra portada. Fiat Tipo 16V, Ford Escort RS 2000 y Opel Astra GSI 16 V se enfrentaban entre sí. Además, la primera imagen del futuro BMW Serie 3 Cabrio, que no llegaría hasta 1993, pero nosotros mostrábamos un año antes.

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





LA NOCHE NO SIEMPRE  
SIGNIFICA EL FINAL DEL DÍA.

## NUEVO SEAT ATECA



TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

### SI CAMBIAS TU PUNTO DE VISTA, LA RUTINA PUEDE SER MARAVILLOSA

Presentamos el Nuevo SEAT Ateca. El primer coche pensado para cambiar tu punto de vista sobre las pequeñas y grandes cosas del día a día. Como cuando sales a cenar y de repente tu coche te recibe con una luz de bienvenida. Así que prepárate para ver la vida urbana desde otro punto de vista gracias al Nuevo SEAT Ateca, equipado con Portón trasero eléctrico con pedal virtual, Cargador inalámbrico, Top view camera, Asistente de aparcamiento automático, Asistente de atascos y Detector de ángulo muerto. Tecnología pensada para convertir tu rutina en algo maravilloso.