

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.692 del 17 al 30 de enero de 2017



Bajo la lupa FORD FOCUS ECOBOOST 125 CV



20.000 KM Y COMO NUEVO

TODO LO QUE LLEGA EN 2017

Más de 100 novedades



Alfa Stelvio ▲

Audi Q5 ▶



Nissan Micra ▲

Seat Arona ▶



Ford Fiesta ▶



Hyundai i30 ▲



Kia Stinger ▶



Honda Civic ▶



Lexus LS ▲



VW Tiguan Allspace ▼



Renault Koleos ▶



Peugeot 5008 ▲

Comparativa híbridos

Kia desafía a Toyota Niro 1.6 HEV frente a Auris 140H

141 CV

136 CV



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



Con licencia de:

messe frankfurt
exhibition GmbH



Al detalle



RENAULT VUELVE A SER LÍDER

Renault ha completado un gran año 2016 en España al conseguir ser la marca más vendida, un privilegio que el fabricante francés no lograba desde el año 2009. Es un dato que se une a otro hito de Renault en nuestro país en 2016, el récord de producción que ha logrado la factoría de la marca francesa en Palencia, pues ha producido más de 300.000 unidades del Kadjar y el Mégane, los dos modelos que salen de esa factoría. Opel y Volkswagen completan el podio de las marcas más vendidas en nuestro país el pasado año.



PEUGEOT REPITE LA HISTORIA EN EL DAKAR

30 años después de su primera victoria con el inolvidable 205 T16 con Ari Vatanen a los mandos, Peugeot ha vuelto a cosechar un gran triunfo en el Dakar, con el triplete logrado por el 3008 DKR. Peterhansel, Loeb y Despres llevaron al éxito al nuevo coche de la firma francesa... Y lástima por el abandono de Sainz, que podría haber completado un resultado histórico. Es el segundo triplete que logra Peugeot después del de 1990 con Vatanen, Waldegard y Ambrosino.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

CES

El CES de Las Vegas pone de manifiesto los increíbles avances de los coches que llegarán en los próximos años en materia de tecnologías eléctricas, conducción autónoma y conectividad.

O lo que es lo mismo, el Consumer Electronic Show, que celebra su 50 edición en Las Vegas y marca lo último en tecnología. Un certamen prácticamente desconocido hasta hace pocos años y que en la actualidad resulta ser cada vez más importante gracias a la mayor participación de las principales marcas del automóvil. De hecho, si algo ha quedado patente en esta ocasión es la constante progresión de los coches que llegarán en los próximos años en materia de tecnologías eléctricas, conducción autónoma y conectividad. Así lo evidencia la presencia en este salón de corporaciones de la trayectoria de Amazon, Google, Bosh, Microsoft, Apple, entre otras muchas y marcas de la automoción cada vez más en sintonía como Ford, Mercedes, BMW, Volkswagen, Toyota, Fiat, Chrysler, Honda o Nissan... que también han presentado a bombo y platillo sus continuos progresos en materia de movilidad inteligente.

Así, anuncios como el 'doble 0' (cero emisiones, cero accidentes), lanzado por Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan, ha compartido protagonismo entre otras innovaciones, con el futuro modelo Faraday FF91, un SUV de lujo que quiere

hacerle la competencia al neuro-marketing de Tesla, con tiempos tan sorprendentes como conseguir pasar en 2,39 segundos, de 0 a 100 kilómetros por hora, gracias a una propulsión eléctrica que rinde 1.050 caballos.

Por eso, el Salón de Detroit, en otros tiempos el certamen más influyente del mundo del motor, se ha visto eclipsado por la celebración del CES. De ahí que la organización haya creado nuevos espacios anexos que van desde la conectividad y el coche autónomo a la presentación de la tercera película de Rayo McQueen. En cuanto a las tendencias de este salón, tal y como les contamos en este número, merece la pena destacar la apuesta por lo emocional, con interiores de lujo, motores de todo tipo y la profusión de todocaminos a los que los estadounidenses son cada vez más aficionados. En definitiva, una oferta de lo más

variado para un mercado en el que las ventas del año pasado ascendieron a 17,55 millones de vehículos. Sólo queda esperar que las amenazas del nuevo inquilino de la Casa Blanca sobre aranceles, deslocalización de empleos y otras medidas ultraproteccionistas que pueden debilitar la cadena de valor de esta industria.

Frente a la pujanza de Las Vegas en materia tecnológica, el Salón de Detroit ha apostado por la parte emocional del automóvil, con una gran cantidad de todocaminos, el coche de moda en un mercado que mira expectante al nuevo inquilino de la Casa Blanca.

SUMARIO

Nº 1.692 · 17 al 30 enero de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

4.- SUMARIO

6.- QUE PASA

SALÓN CES LAS VEGAS

El Consumer Electronics Show de Las Vegas ha mostrado, un año más, los avances en conectividad, conducción autónoma, etc, de la industria del automóvil.

8.- SALÓN DE DETROIT

Detroit es el pistoletazo de salida anual para el sector del automóvil. Y lo visto en esta edición anima al optimismo, con unos diseños cautivadores al estilo del Kia Stinger o el Lexus LS, y avanzados prototipos, con el Audi Q8 o el Volkswagen I.D. Buzz.

12.- CUATRO RUEDAS

NOVEDADES PARA 2017

Los fabricantes siguen acelerando su ritmo de trabajo, y los grandes beneficiados serán los usuarios, que verán llegar durante los próximos doce meses muchos vehículos inéditos y una enorme cantidad de productos actualizados en materia de ecología, seguridad o conectividad. Más de 100 estrenos que aquí te mostramos.

26.- BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED

El nuevo Bentley GT Speed ofrece bajo su capó un descomunal motor de 12 cilindros en W con 642 caballos. Un deportivo único.

31.- CITROËN C4 CACTUS RIP CURL

Con el acabado Rip Curl, el C4 Cactus se atreve con casi todo. Ahora demuestra sus capacidades off road en la nieve.

32.- KIA NIRO 1.6 HEV FRENTE A TOYOTA AURIS 140H

El Toyota Auris Hybrid, rebautizado ahora como 140H e-CVT, es el híbrido que más se vende en España. Pero acaba de salirle un rival de cuidado: el Kia Niro, un crossover con argumentos muy sólidos. Los enfrentamos.

40.- FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 125 CV

El cuentakilómetros del Focus con motor 1.0 EcoBoost de tres cilindros y 125 caballos marca ya 20.000, y el coche va mejor cada día que pasa. Acabamos de pasar la primera revisión, y en el sprint final el compacto de Ford realiza sus últimos viajes antes de los 25.000 km.

44.- AUDI SQ7

Con un motor 4.0 V8 TDI capaz de generar 91,8 mkg de par motor desde 1.500 revoluciones, el Audi SQ7 es un auténtico deportivo envuelto en una carrocería SUV.

Busca tu marca

ALFA ROMEO	12
AUDI	9, 13, 44
BENTLEY	26
BMW	7, 14
CHRYSLER	7
CITROËN	31
FORD	15, 40
HONDA	7, 16
HYUNDAI	17
KIA	8, 18, 32
LAND ROVER	19
LEXUS	10
MAZDA	20
MERCEDES	10
NISSAN	9, 21
OPEL	22
PEUGEOT	23
RENAULT	24
SEAT	25
TOYOTA	7, 32
VOLKSWAGEN	11

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 58



40



32



26



44



31



12



6

Síguenos en...



▼ Para mostrar los avances de su programa ConnectedDrive incorporados a los coches de serie, BMW usaba el nuevo Serie 5 sedán. Pero el prototipo incluía también futuras funciones de conectividad y conducción autónoma.

ELECTRÓNICA EN EL AUTOMÓVIL

Mañana ya es hoy

Quienes afirman que ya está todo inventado deberían darse una vuelta por el CES (Consumer Electronics Show), cuya última muestra se ha celebrado en Las Vegas. Porque allí se han mostrado innovaciones como el sistema Riding Assist de Honda, que permite a las motos –nos referimos a las de dos ruedas– mantener el equilibrio en parado, e in-

cluso seguir a su propietario mientras este camina. Y la firma japonesa sorprendió también con su NeuV, un biplaza eléctrico y autónomo que usarán otras personas, pagando, mientras el propietario no lo necesita. Además, equipa un patín eléctrico para recorrer distancias cortas en zonas cerradas al tráfico. Asombroso también el Rinspeed Oasis, con su jardín interior, o el Faraday FF 91, un eléctrico que acelera mejor que un Ferrari y que plantará cara a Tesla. Audi, BMW, Bosch, Chrysler, Nissan o Toyota aprovecharon también el CES para contar en qué trabajan, de cara al futuro, en términos de conducción autónoma y conectividad.

RINSPEED OASIS

El carrocerero suizo, habitual en el Salón de Ginebra, eligió de nuevo Las Vegas para mostrar sus ideas tecnológicas. Y la última es el Oasis, ideado para moverse en la jungla urbana y que cuenta con su propio jardín interior, a modo de invernadero. Se trata de un vehículo biplaza libre de emisiones, pues le animan dos motores eléctricos –uno en cada rueda trasera– que toman su energía de una batería de 12 kWh con la que puede recorrer 100 kilómetros. Las ruedas delanteras giran 70 grados, lo que garantiza la maniobrabilidad en espacios mínimos, y sobre su enorme parabrisas pueden proyectarse todo tipo de informaciones.



▲ Es autónomo, de modo que podemos reclinar los asientos y viajar tumbados. Y al circular, considera la cadencia de los semáforos para ahorrar energía. El maletero está climatizado.

AUDI Q7 AI CONCEPT

Audi y la compañía Nvidia, experta en inteligencia artificial, prorrogan su colaboración y lo materializan con este Q7 dotado del sistema Drive PX 2, que le permitirá circular sin conductor. El objetivo, que sea de serie en 2020.



BOSCH CONCEPT

Bosch presentaba innovaciones para la industria y el hogar. Y para el automóvil, con un prototipo dotado de 'mirror cam' –adiós a los tradicionales retrovisores–, reconocimiento de rostros e instrumentación vinculada a nuestro smartphone.



ELI ZERO

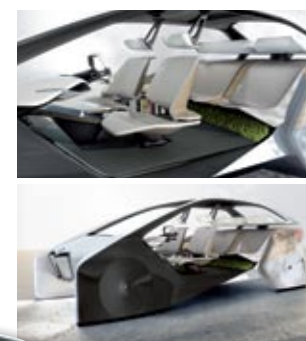
Eli Electric Vehicles parece haberse basado en el Twizy para crear el Zero, biplaza eléctrico de aluminio –mide 2,25 metros y pesa 350 kilos– con batería ion-litio. Su autonomía, entre 64 y 120 kilómetros; la velocidad punta, 40 km/h.



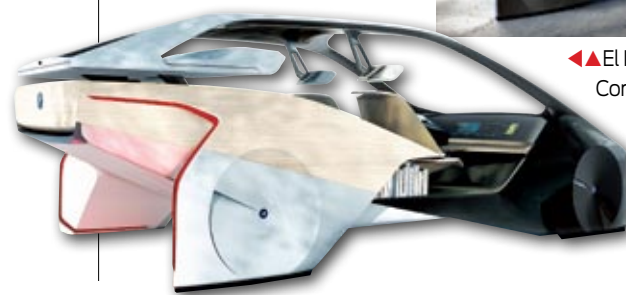
BMW i INSIDE FUTURE CONCEPT

En BMW se han preguntado cómo nos gustaría viajar en el futuro y qué esperamos del interior de un vehículo, y han diseñado un prototipo que responde a esas cuestiones de forma satisfactoria. O, más exactamente, un habitáculo que se adapte a las respuestas. Se trata de un espacio para vivir capaz de configurarse con áreas separadas –cada ocupante puede escuchar su música–, y la conectividad cobra protagonismo, hasta el punto de poder

hacer del vehículo nuestra oficina móvil. Además, integra el sistema HoloActive Touch de control gestual estrenado por la Serie 7.



◀ El Inside Future Concept recurre a sistemas que ya se usan en la Serie 7 y la Serie 5.

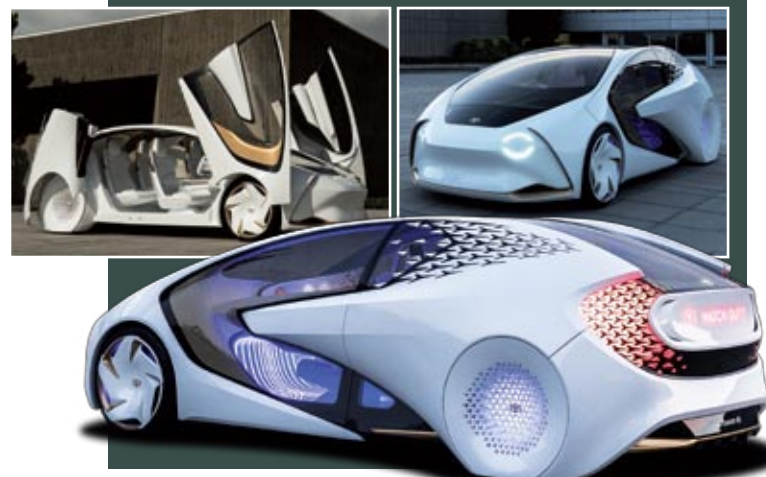


TOYOTA CONCEPT-I

El Caltly Design Research de Toyota en California, situado a orillas del Pacífico, firma este prototipo capaz de 'aprender' del conductor y, según la firma japonesa, «crecer con él». Su sistema de inteligencia artificial tiene como objetivo prever las

necesidades de los usuarios, inspirar su imaginación y mejorar su calidad de vida a través de una relación divertida, cálida y humana. Y el aspecto de su frontal varía si conduce la persona o si el Concept-i funciona como vehículo cien por cien autónomo.

▼ El Concept-i ha sido creado por Toyota en su centro de California.



CHRYSLER PORTAL



Más que su diseño espectacular, lo que importa del Portal Concept es su tecnología, que le faculta para la circulación autónoma total, sin intervención del conductor. Para ello cuenta con cámaras de corta y larga distancia –frontales, laterales y traseras–, radares que detectan obstáculos en todas direcciones, un sistema LIDAR que mediante láser 'ilumina' objetos en nuestra trayectoria y sensores ultrasónicos que detectan lo más próximo alrededor del vehículo.



▲ El Chrysler Portal Concept es un monovolumen de seis plazas con la tecnología más futurista.

HONDA NeuV

- 1.- Smartphone conectado.
- 2.- Pantalla frontal de gran formato.
- 3.- Vehículo eléctrico para 'la última milla'.
- 4.- Batería de 20 kWh de capacidad.
- 5.- Motor de 55 kW, equivalente a 75 CV de potencia.
- 6.- Sistema de recarga por inducción –sin cable y bidireccional– de 6,6 kW.



Honda dice que los vehículos de uso privado están inactivos el 96 por ciento del tiempo. Y han pensado en el modo de que el propietario obtenga valor de su coche. La respuesta es el NeuV (New Electric Urban Vehicle), vehículo autónomo de uso compartido que transportaría a terceras personas si el propietario no lo necesita, e incluso generaría y 'vendería' energía a la red eléctrica cuando no está en uso. Es biplaza y equipa un patín eléctrico para 'la última milla' con el que accederíamos al destino final desde el NeuV.



▲ El NeuV es la propuesta de Honda sobre un futuro vehículo autónomo de uso compartido.

FARADAY FUTURE FF 91

Desde California, como Tesla, llega Faraday, empresa con 1.400 empleados que desvelaba el FF 91, un eléctrico que acelera de 0 a 100 km/h en 2,39 segundos capaz de reconocer a su conductor o percibir si está muy cansado.



HONDA RIDING ASSIST

La marca japonesa presentaba el sistema Riding Assist, que mantiene vertical la moto cuando nos detenemos, sin intervención alguna del conductor y sin requerir pesados giroscopios. La moto, además, puede seguirnos mientras caminamos.



NISSAN LEAF

Carlos Ghosn, máximo responsable de Nissan, avanzó datos sobre el próximo Leaf, que además de seguir siendo eléctrico equipará la conducción semiautónoma ProPilot y podrá usarse para suministrar energía a las viviendas.





El Q8 Concept, que mide 502 centímetros de largo por 204 de ancho y 170 de alto, avanza ideas sobre el futuro coupé de cinco puertas derivado del Audi Q7. La suspensión neumática permite variar la altura al suelo 90 milímetros.

Un inicio asombroso

Detroit es el pistoletazo de salida anual para el sector del automóvil. Y lo visto en esta edición anima al optimismo, pues los fabricantes han presentado muchas novedades y se impone un tono que responde a los deseos y preocupaciones del público: ecología creciente, pero sin renunciar a las prestaciones o a unos diseños cautivadores, como demuestran productos 'de verdad' al estilo del Kia Stinger o el Lexus LS, y avanzados prototipos, con el Audi Q8 o el Volkswagen I.D. Buzz a la cabeza.

Audi Q8 Concept Un enorme SUV coupé de mecánica enchufable

Un Audi Q7 híbrido, pero convertido en deportivo. Eso es, a grandes rasgos, lo que parece el Q8 Concept presentado en Detroit, espectacular por su generosa anchura, su gran parrilla 'singleframe' con seis barras verticales, los faros Matrix láser digitales —su luz está dividida en más de un millón de píxeles—, los gigantescos neumáticos 305/35 sobre llantas de 23 pulgadas, una zaga recorrida de parte a parte por los grupos ópticos y rematada en su zona inferior por el difusor de aluminio, y un perfil más tendido y aerodinámico, en el que destaca el ancho pilar trasero. Imagen coupé que se refuerza con la ausencia de marcos en las ventanillas de las cuatro puertas. Dentro, cuatro cómodas

plazas —el modelo definitivo tendrá cinco— y un maletero de 630 litros. El Q8 Concept apuesta por una mecánica híbrida enchufable, pero no la del Q7 e-tron, pues asocia un 3.0 TFSI de 333 CV a un motor eléctrico de 100 kW para totalizar 449 CV y 71,4 mkg de par máximo. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, anuncia 2,3 l/100 km de gasto y 53 g/km de emisiones, y puede cubrir 60 kilómetros en modo eléctrico.



▲ Los discos de freno cerámicos del Q8 Concept miden 20 pulgadas. La batería de ion-litio, que se carga en dos horas y media, va debajo del maletero.



▲◀ La tracción Quattro del Q8 Concept trabaja de forma estrecha con el control de par selectivo para cada rueda, que frena levemente las ruedas que van por el interior en busca de estabilidad y dinamismo.



Kia Stinger

Desarrollado en Nürburgring

Explica Kia que el Stinger, su nueva berlina deportiva de cinco puertas, ha sido diseñada en Francfort y se ha desarrollado en Nürburgring. Mide 4,83 metros de largo, tiene una enorme distancia entre ejes —2,91 metros— y estará disponible en versiones de tracción trasera o total sea cual sea el motor elegido: o el 2.0 Turbo Theta II de 255 CV o el 3.3 V6 Biturbo Lambda II de 365 CV.



▶▶ El Stinger tiene suspensión de control electrónico y cinco modos de conducción: Personal, Eco, Sport, Comfort y Smart.



AUDI SQ5 3.0 TFSI. La versión más deportiva del nuevo Q5 equipa un motor 3.0 V6 TFSI de 354 CV que estrena un proceso de combustión más eficiente y le permite alcanzar 100 km/h en 5,4 segundos. Gasta 8,3 l/100 km y tiene llantas de 20 pulgadas.



BENTLEY CONTINENTAL SUPERSPORTS. Es el cuatro plazas más rápido del mundo: un W12 de 710 CV, velocidad de 336 km/h, aceleración de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. Y con carrocería Convertible, 330 km/h y 3,9 segundos.



CHEVROLET TRAVERSE. Entre las novedades del Traverse 2018 —un popular SUV americano con interior de ocho plazas— destaca el pack RS, que incluye parrilla negra y llantas de 20 pulgadas. Y estrena un cambio automático de nueve marchas.



FORD F-150. La nueva generación sale a la venta en otoño con una gama que incluye el diésel 3.0 Power Stroke con cambio automático de diez marchas y tres motores de gasolina: el 2.7 EcoBoost, un nuevo 3.3 V6 con 282 CV y el 5.0 V8, optimizado a fondo.

Nissan Vmotion 2.0 Concept Movilidad inteligente, formato sedán

La tecnología 'Intelligent Mobility' de Nissan da lugar al Vmotion 2.0, 'concept car' que avanza cómo podría ser el futuro sedán de la casa nipona. Carrocería sin pilar central, puertas de apertura opuesta y un interior revolucionario enfocado a la conducción autónoma, pues su modo ProPilot asiste al conductor en el entorno urbano o cerca de las intersecciones para impedir los accidentes.



▶▶ El Vmotion 2.0 estrena la tecnología UltraNearfield de Bose, que envuelve a los ocupantes y permite distinguir mejor cada sonido.





GMC TERRAIN. El modelo 2018 es totalmente nuevo y permite elegir entre dos motores de gasolina con turbo –1.5 y 2.0– y un 1.6 turbodiésel. Su sistema de tracción total tiene un modo que desactiva la tracción trasera para rebajar el consumo.



HONDA ODYSSEY. Es uno de los modelos monovolumen de siete plazas más vendidos en Norteamérica y se renueva e profundiza. Mejora la conectividad, monta nuevos asistentes de seguridad y estrena la segunda fila de asientos Magic Slide.



INFINITI QX50 CONCEPT. Con este 'concept' la firma japonesa nos cuenta cómo será su futuro SUV de talla media, situado por encima del QX30. Asocia el nuevo motor 2.0 VC-Turbo de gasolina –con compresión variable– a la tracción total inteligente.



JAGUAR F-TYPE. Imagen refrescada, sistema de infotretenimiento mejorado y aplicación ReRun, que combina los datos del vehículo con las imágenes grabadas por una cámara GoPro. Aparece la serie limitada 400 Sport, con un 3.0 V6 SC de 400 CV.



MERCEDES-AMG GT C EDITION 50. En 2017 se cumplen los primeros 50 años de la colaboración entre Mercedes y AMG, y la firma alemana lo celebra con este coupé GT C que se beneficia del aumento de potencia a 469 CV y recibe un equipamiento especial.

Lexus LS

El nuevo emperador de Japón

Desde que en 1990 apareciera el LS 400, Lexus siempre ha tenido un majestuoso buque insignia en su gama. Y el LS 500 presentado en Detroit es un digno heredero. Mide 5,24 metros de largo por 1,90 de ancho, tiene una distancia entre ejes de 3.125 milímetros –35 más que su predecesor– y estrena una plataforma que, ayudada por la nueva carrocería, rebaja el peso total 90 kilos. Además, recurre a un ligero V6 de 3,5 litros con doble turbo que rinde 421 CV y entrega 61,2 mkg, y que se combina con una caja automática de diez marchas con tres modos: Normal, Sport y Sport+. El resultado, aceleración de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos. Admás, adopta la última versión del sistema de seguridad Lexus Safety System+, capaz de detectar peatones y frenar, o desviar la trayectoria, para evitarlos.



▶ Se podrá elegir entre llantas de 19 y 20 pulgadas, que presentan un borde hueco para reducir el ruido del neumático al rodar.



Mercedes GLA

Cambios sobre todo estéticos

El GLA inicia el 2017 con una renovación completa que afecta al interior –tapizados, molduras, instrumentación y nuevos elementos como la cámara 360°–, al exterior –paragolpes, llantas, faros LED en vez de bixenón o nuevos colores de carrocería– e incluso a la aerodinámica, pues el Cx baja de 0,29 a 0,28. Además, suma a la dotación de serie el frenado autónomo y la advertencia de cansancio, y entre las opciones figura ya el portón con apertura manos libres, mediante el movimiento del pie. En lo que se refiere a motores, la oferta va desde los 122 CV del GLA 180 hasta los 381 CV del GLA 45 4Matic, que también optimiza su aerodinámica –Cx de 0,33– y suena más deportivo –varía según el modo de conducción– por los cambios en el escape AMG Performance.

▶ Se ofrece una pantalla central de 8 pulgadas. Y hay tres trenes de rodaje para elegir: el de serie, uno más rebajado y el Offroad, elevado 30 milímetros.



▶ Todo cambia en la aerodinámica del GLA 45 4Matic: frontal, alerón de techo, difusor...

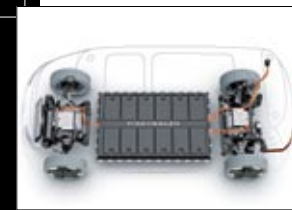


◀ La configuración interior podrá variarse en pocos segundos. Y la recarga de la batería será muy rápida: un 80% en media hora.



Volkswagen I.D. Buzz Concept Microbús eléctrico para el año 2020

Tras el I.D. Concept visto en 2016 –podríamos definirlo como el Golf eléctrico del futuro–, Volkswagen llevaba a Detroit el I.D. Buzz Concept, que siguiendo la analogía debe entenderse como el microbús eléctrico del futuro. Y es que la firma alemana quiere que ambos I.D. sean de serie a partir de 2020. El Buzz Concept es un monovolumen de 4,94 metros de largo, 1,98 de ancho y 1,96 de alto que acoge hasta ocho ocupantes y cuya mecánica eléctrica de 374 CV –un motor delantero y otro trasero, sinónimo de tracción total– se une a una batería, situada bajo el suelo, con 600 kilómetros de alcance. La velocidad máxima es de 160 km/h.



Volkswagen Tiguan Allspace

Un estiramiento que será bienvenido

Mide 470 centímetros de largo –21 más que la variante normal del Tiguan, de los que 11 corresponden a su mayor batalla–, y eso le permite ofrecer una tercera fila de asientos con dos plazas extra o ampliar un 57 por ciento el maletero cuando sólo necesitamos cinco plazas. Mantiene la segunda fila corredera con división 40:20:40 y presenta algunos rasgos estéticos específicos en frontal y zaga. En Estados Unidos dispondrá del motor 2.0 TSI de 184 CV, pero en Europa recurrirá a las mecánicas ya conocidas en la gama Tiguan.



▶ La tercera fila se pliega y despliega fácilmente, pero parece más pensada para chavales que para adultos.



▶ Como el Tiguan normal, el nuevo Tiguan Allspace tendrá versiones de tracción delantera y total.



NISSAN ROGUE SPORT. El Qashqai llega a Estados Unidos, pero como Rogue Sport y procedente de la factoría japonesa de Kyushu. El motor elegido es un 2.0 con inyección directa de gasolina y 141 CV, unido a la caja automática Xtronic de variador.



PORSCHE 911 GT3. Se amplía la gama 911 con los GT3, diez versiones con motor 3.0 bóxer turboalimentado de 450 CV fruto de combinar las carrocerías Coupé, Cabriolet y Targa con dos tipos de tracción –trasera y total 4– y dos cambios: manual y PDK.



SUBARU WRX. La edición 2018 de los WRX y WRX STI veía la luz en Detroit. El primero equipa un 2.0 Turbo de inyección directa con 268 CV, y el segundo, un 2.5 Turbo de 305 CV. Ambos motores son bóxer y se vinculan a la tracción total Symmetrical.



TOYOTA CAMRY. La berlina 'best seller' en Norteamérica durante los últimos 15 años progresa a fondo. Llega en verano con nueva carrocería y un interior rediseñado, y estrena un Head-up Display mejorado. En cuanto a mecánicas, dos de gasolina y una híbrida.



VOLKSWAGEN ATLAS R-LINE. Si el Atlas, presentado hace unos meses, empezará a venderse en EE UU –se fabrica allí– en primavera, para las versiones R-Line habrá que esperar a finales de año. Llantas de 20 pulgadas y motores con 235 y 276 CV.

SUSPENSIÓN NEUMÁTICA ES UNA DE LAS NOVEDADES ENTRE LAS OPCIONES TECNOLÓGICAS DEL Q5. PERMITE ELEVAR LA ALTURA AL SUELO



El año viene cargado

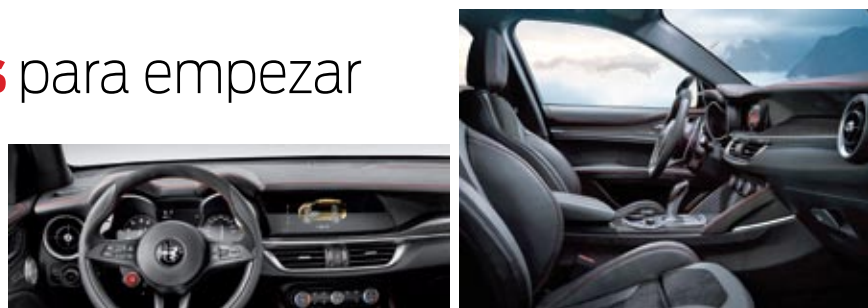
La afirmación de que el nuevo año llega con más sorpresas y lanzamientos comerciales que nunca puede sonar a tópico, pero es la pura realidad. Los fabricantes parecen seguir acelerando su ritmo de trabajo, y los grandes beneficiados serán los usuarios, que verán llegar durante los próximos doce meses muchos vehículos inéditos y una enorme cantidad de productos actualizados en materia de ecología, seguridad o conectividad. Destacamos lo más importante de este 'cosechón'.

ALFA ROMEO STELVIO

Con **510 caballos** para empezar

Alfa Romeo tiene por fin un SUV, al que bautiza con el nombre del legendario puerto de montaña italiano y que pasa a luchar frente a Audi Q5, BMW X3 y compañía. El Stelvio, que mide 4,68 metros de longitud y 1,65 de altura, es un cinco plazas que tendrá como versión tope de gama el Quadrifoglio mostrado hace dos meses en Los Ángeles, y que presume de 510 CV de potencia y de una transmisión ZF que, en el modo Race, cambia en sólo 150 milésimas. Pero habrá variantes más civilizadas, y la empresa milanesa ya habla del motor 2.0 Turbo de gasolina, con 280 CV y 40,8 mkg, también con caja automática.

El Stelvio asocia el sistema Alfa DNA –permite elegir entre los modos Dynamic, Natural, Advanced Efficiency y Race– a la tracción total Q4 –envía todo el par al eje trasero normalmente, pero puede alcanzar un reparto 50:50– y a la función deportiva Alfa Torque Vectoring.



▲ El Alfa DNA Pro permite elegir entre cuatro modos de uso.



◀ La primera versión del Stelvio mostrada es la Quadrifoglio, que combina un 2.9 V6 Biturbo de 510 CV –con desconexión de cilindros– y el cambio automático ZF de 8 marchas.



AUDI Q5

Las entregas **comienzan en enero**

Con precios que arrancan en los 46.800 euros de la versión 2.0 TDI Quattro-Ultra S tronic de 163 CV, Audi inicia ahora las entregas de la segunda generación del Q5, disponible también con el motor 2.0 TDI de 190 CV y, en gasolina, con el



▲ Toda la gama Q5 equipa de serie portón asistido y respaldo abatible 40:20:40.

▶ Frente al anterior, el nuevo Q5 pierde hasta 90 kilos de peso. Inicialmente se ofrece el motor 2.0 TFSI de 252 CV y los 2.0 TDI con 163 y 190 CV.



2.0 TFSI de 252 CV, en ambos casos con el cambio automático S tronic de 7 marchas y la nueva tracción total Quattro-Ultra, que mejora la eficiencia al desconectar la tracción al eje trasero de forma predictiva y volver a conectarlo si es necesario. La gama crecerá en marzo con la versión 2.0 TDI de 150 CV –caja manual y tracción delantera–, y más adelante llegará el 3.0 TDI Quattro, con 286 CV. El cliente puede elegir entre tres líneas de acabado: Advanced, Design –2.500 euros extra– y S line –otros 500 euros más–.



AUDI A8.- Previsto para finales de 2017, compartirá la plataforma MLB Evo con el Q7 y podría rebajar el peso 200 kilos respecto al A8 actual. Tendrá versión e-tron híbrida enchufable, pero también equipará un W12 Biturbo de 608 CV y un diésel V8 de 435 CV.



AUDI RS 3 SEDÁN.- Disponible en China y Estados Unidos desde la próxima primavera, el RS 3 Sedán debería llegar a Europa a lo largo del año. Asocia el 2.5 TFSI de cinco cilindros y 400 CV a la tracción Quattro y el cambio S tronic, y pasa de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos.



AUDI RS 4 AVANT.- Tras varias entregas del RS 4 usando motores V8, Audi retorna al V6 para animar al A4 más brioso. En concreto, el 3.0 TFSI, pero con doble turbo y entre 450 y 480 CV. Por supuesto, junto a la tracción Quattro y un cambio Tiptronic.



AUDI RS 5 COUPÉ.- El RS 5, que podría aparecer a finales de año, compartirá plataforma y mecánica –un V6 Biturbo– con el RS 4 Avant. Ligereza –90 kilos menos que el anterior– y fuerza –más de 450 CV– para pasar de 0 a 100 km/h en 4 segundos.



AUDI RS Q2.- La casa de Ingolstadt apuesta por los SUV y también por los modelos deportivos S y RS. El resultado será una gama creciente de vehículos todocamino con altas prestaciones. Y en 2017 podría nacer un RS Q2, con tracción Quattro y un 2.0 TFSI de 310 CV.



BENTLEY BENTAYGA DIÉSEL.- Acaban de iniciarse las entregas de la versión diésel del SUV más lujoso del mundo, que adopta un 4.0 V8 Biturbo de 435 CV y 91,8 mkg con el que alcanza 270 km/h de velocidad. Su gasto, 7,9 l/100 km.



ALFA ROMEO GIULIA VELOCE.- Tracción total para la nueva berlina italiana, que de paso estrena el color Azul Misano y suma dos motores a la gama: en gasolina, el 2.0 Turbo de 280 CV, y en diésel, el 2.2 de 210 CV. En ambos, con cambio automático.



ALPINE RENAULT.- A la venta ya en Francia como serie especial 'Premiere Edition' –1.955 unidades con precios desde 55.000 euros–, el nuevo Alpine, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos, podrá ser reservado también en España desde este año.



AUDI A5 CABRIO.- El A5 Cabrio –precios en Alemania desde 49.350 euros– y el S5 Cabrio –67.800 euros en ese país– llegarán a España en abril. El primero, con motores 2.0 TFSI 252 CV, 2.0 TDI 190 CV y 3.0 TDI 218 CV, y el segundo, con el 3.0 TFSI 354 CV.

SYNC 3 EL NUEVO SISTEMA DE CONECTIVIDAD PERMITE ELIMINAR CASI LA MITAD DE LOS BOTONES



FORD FIESTA Un coche con **cuatro** personalidades

Hasta el verano deberemos esperar para ver por las calles el nuevo Fiesta, que llega con carrocerías de tres y cinco puertas y da lugar a cuatro variantes principales: la elegante Titanium, la deportiva ST-Line, la exclusiva y lujosa Vignale, y la Active, con un toque crossover que incluye barras en el techo, aspecto sobreelevado, protecciones metálicas o pasos de rueda guarnecidos. una nueva generación que supone un salto tecnológico, pues ofrecerá sistemas como el sensor que controla la situación 130 metros por delante del coche, un detector de peatones que también funcio-

▶▶ El Fiesta Active –abajo– presenta un aspecto crossover que Ford aplicará después a otros modelos.

▼ De izquierda a derecha, los nuevos Fiesta Active, ST-Line, Vignale y Titanium.



▲ El nuevo Fiesta incorpora sistema Sync 3, con pantallas táctiles de hasta 8 pulgadas.

na de noche o el primer Active Park Assist de Ford que activa el freno para evitar colisiones cuando estacionamos en modo 'manos libres'. Usará el 1.0 EcoBoost de

gasolina en versiones de 100, 125 y 140 CV, así como un nuevo 1.1 –de tres cilindros también– con 70 y 85 CV, y un moderno diésel 1.5 TDCi de 85 y 120 CV.



BENTLEY CONTINENTAL COUPÉ.- A finales de este año conoceremos el aspecto definitivo del siguiente Continental GT, que compartirá muchos rasgos con el Bentley EXP 10 Speed 6 Concept y aprovecha la nueva plataforma del Porsche Panamera.



BMW M760LI XDRIVE.- Desvelado hace casi un año en Ginebra, este 'súper Serie 7' llega ahora a España. Tiene un V12 6.6 de M Performance con 610 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y alcanza 305 km/h si incorpora el M Driver's Package.



BMW SERIE 4.- Del mismo modo que la firma bávara ha actualizado recientemente su Serie 3, en 2017 le tocará el turno a la Serie 4: Coupé, Cabrio y Gran Coupé. Habrá ligeros cambios de imagen en frontal y zaga, y podría aparecer un tricilíndrico en la base de la gama.



BMW M5.- La versión ultradeportiva de la nueva Serie 5 llegará en 2017, y lo hará con un 4.4 V8 Biturbo evolucionado bajo su capó que podría rebasar los 620 CV. Será unos 100 kilos más ligero y podría equipar un sistema que permitirá elegir entre tracción trasera o total.



BMW SERIE 5 TOURING.- Tras el Serie 5 de carrocería sedán, este año será el turno del familiar, fotografiado hace meses por nuestros colegas de CarPix. Habrá motores de gasolina de 252 y 340 CV, diésel de 190 y 265 CV, un híbrido 'plug-in' de 252 CV...



BMW X3.- Los rivales aprietan –nuevo Audi Q5, Jaguar F-Pace, Porsche Macan...– pero parece que BMW contestará a finales de año con un X3 nuevo, que estrenará plataforma e incluirá en su gama, por fin, un X3 M. Su potencia, entre 450 y 500 CV.

BMW SERIE 5 Tecnología **convertida en placer**

Llega a España en febrero, y aunque todavía no os podemos contar cómo va, la cosa promete. Más que nada, porque la nueva Serie 5 –es la séptima generación ya– ha sido planteada como un Serie 7 'a escala' en términos de confort o tecnología. De ahí que, según la firma bávara, haya ganado en amplitud para los pasajeros y su equipaje, que el conjunto se aligere 100 kilos gracias al uso de aluminio y aceros de alta resistencia, que la aerodinámica se beneficie de un frontal con rejillas activas o que la enorme pantalla de 10,25 pulgadas obedezca gestos a distancia, además de órdenes de voz y táctiles. También estrena suspensión y dirección, y la tracción total está disponible como alternativa para los motores que forman la gama inicial: diésel de 190 y 265 CV, y de gasolina con 252 y 340 CV.



▲ La pantalla central se puede manejar por gestos, como en la Serie 7, y el Head-up Display es más completo.



▲ BMW afirma que hay más espacio detrás, y el maletero ha crecido hasta los 530 litros.



▶▶ Carrocería algo más grande que antes –4,94 metros de largo por 1,87 de ancho y 1,48 de alto–, pero 100 kilos más liviana y un 10 por ciento más aerodinámica.



BMW Z5.- Si el Z3 nació en 1995, el primer Z4 llegó en 2002 y el Z4 actual data de 2009, el Z5 debería ver la luz en el 2017. De hecho, BMW ultima su desarrollo. Y con el cambio de nombre, cambio de techo, pues BMW recupera la capota de lona, más ligera.



CITROËN C3 PICASSO.- Desarrollado a la vez que el inminente Opel Crossland X, con el que compartirá plataforma y factoría –se harán en Zaragoza–, el nuevo C3 Picasso tendrá un frontal que recordará al C4 Cactus y al nuevo C3, y motores PureTech y BlueHDI.



CITROËN C-ÉLYSÉE.- La económica berlina de Citroën, fabricada en Vigo, se actualiza por dentro y por fuera en el apartado estético, recibe un equipamiento más tecnológico y ve optimizada su calidad general. Llega en el primer trimestre del año.



FIAT 500L.- La casa turinesa sigue renovando sus vehículos más compactos, y tras ocuparse de Panda, 500 y 500C pronto será el turno del 500L y sus dos versátiles derivados: el Living y el Trekking. Pero las novedades serán principalmente estéticas.



FORD EDGE VIGNALE.- Ford extiende su sello de lujo y distinción. Si primero aparecieron las versiones Vignale de Mondeo y S-Max, en 2017 les seguirán el Kuga y el Edge, éste con los diésel 2.0 TDCi de 180 y 210 CV, colores especiales, llantas de 19 pulgadas, cuero...



FORD GT.- Todo asombra en torno al GT: los 6.506 pedidos recibidos en un mes para hacerse con una de las 500 unidades a la venta, su carrocería de fibra de carbono, el kit a escala enviado a los futuros clientes para que configuren el coche... Y los 600 CV.



SEGURIDAD EL SISTEMA HONDA SENSING, DE SERIE EN TODA LA GAMA CIVIC, CONTEMPLA NUMEROSOS ASISTENTES MUY AVANZADOS



El nuevo Civic de cinco puertas mide 4,50 metros de longitud y anuncia una habitabilidad líder en su segmento. El maletero cubica 478 litros y la presentación del interior también se ha cuidado con más esmero.

HONDA CIVIC 5 PUERTAS

Más grande en todos los sentidos

En apenas unas semanas llegará al mercado el nuevo Civic de cinco puertas, modelo que estrena plataforma y crece 13 centímetros con respecto a la generación actual. El resultado es un interior más amplio, sobre todo en las plazas posteriores, y un maletero que ofrece una capaci-

dad de 478 litros. Debutará inicialmente con dos novedosos motores de gasolina turboalimentados, un tricilíndrico con 129 CV y un 1.5 con 182 CV, además del conocido diésel 1.6 de 120 CV.

También incorpora mejoras en cuanto a conectividad y seguridad se refiere.

En este último aspecto presenta de serie el sistema Honda Sensing, que contempla asistentes de conducción como el de mitigación de impactos y salida de la vía, la alerta por cambio involuntario de carril, el control de velocidad inteligente, el reconocimiento de señales de tráfico, el control de velocidad adaptativo, el aviso por tráfico cruzado en la zaga o el control de ángulos muertos.



FORD KUGA.- Ya han comenzado las primeras entregas de este renovado SUV que actualiza su imagen, incorpora un nuevo motor diésel de 120 CV y se rodea de un equipamiento más sofisticado en materia de seguridad y conectividad.



HONDA CIVIC TYPE R.- Lo vimos en el último Salón de París en forma de prototipo y todavía se desconocen muchos datos de la versión más radical de la gama Civic. Llegará este año y, probablemente, con un cambio automático por primera vez.



FORD TOURNEO COURIER.- Este polivalente modelo se pone a punto en el duro invierno sueco de cara a su lanzamiento, posiblemente a finales de año. Protagonizará sutiles cambios estéticos y, seguramente, mejoras en eficiencia y equipamiento.



HYUNDAI GENESIS DIÉSEL.- Esta imponente berlina coreana amplía su gama con la incorporación de una mecánica turbodiésel de 2,2 litros que eroga 205 caballos de potencia y se asocia a una transmisión automática de ocho relaciones.



HONDA CIVIC SEDÁN.- Mide 4,63 metros de longitud y ofrece un amplio habitáculo de cinco plazas y un maletero con 519 litros. Monta un propulsor turbo de gasolina 1.5 i-VTEC de 182 CV y presenta avances en seguridad y conectividad.



HYUNDAI I30 N.- Se convertirá en la versión más picante de la gama i30 gracias a un motor de gasolina 2.0 turboalimentado que podría ofrecer una potencia de 260 CV. Chasis, dirección y frenos están siendo optimizados para la ocasión.



HYUNDAI I30 CW.- La variante familiar del i30 llegará durante el segundo semestre del año. De momento se pone a punto, como podemos observar en esta imagen con camuflaje incorporado. Compartirá motores y tecnología con la berlina.



INFINITI Q60.- Empiezan las entregas de este coupé de cuatro plazas y tracción trasera que ofrece dos motores de gasolina: un 2.0 de 211 CV y un 3.0 –también con turbo– de 405 CV, ambos asociados a un cambio automático de siete relaciones.



HYUNDAI IONIQ PLUG-IN.- La tercera versión del Ioniq es un híbrido enchufable que combina un motor de gasolina 1.6 GDI de 105 CV y otro eléctrico de 60 CV. La autonomía en modo eléctrico ronda los 50 kilómetros gracias a la batería de 8,9 kWh de capacidad.



JAGUAR F-PACE R.- Jaguar ha debutado con éxito en el segmento SUV con el F-Pace, pero su gama actual llega hasta los 380 CV, potencia insuficiente para competir con los 'gallitos' del segmento. Por eso ya prepara la variante R, que montaría un V8 de 500 CV.



HYUNDAI B SUV.- La marca surcoreana parece decidida a abrir una nueva vía en el segmento B SUV para rivalizar con modelos como el Nissan Juke. En la imagen vemos al nuevo modelo, que probablemente, comparta plataforma con el i20.



JAGUAR XF SPORTBRAKE.- La variante familiar del XF será una realidad a finales de 2017. Más amplia y versátil que la berlina, compartirá con esta última tanto las motorizaciones como las cajas de cambio y la tracción: trasera o total.

HYUNDAI I30

Un europeo de pleno derecho

Diseñado, desarrollado y fabricado en nuestro continente, la nueva generación del i30 alcanza su plena madurez en todos los sentidos. Su diseño es más dinámico, incorpora faros led con tres proyectores y se ha mejorado la aerodinámica con soluciones como una rejilla frontal activa. El interior resulta más

frenos, y también la rigidez de la carrocería es mayor. En cuanto a su amplia oferta mecánica, contempla motores diésel y de gasolina con un abanico de potencia entre los 95 y los 140 CV. Estrena, por ejemplo, un propulsor 1.4 T-GDI turbo que eroga 140 caballos.

El nuevo i30 mide 4,34 metros de longitud y estrena un motor de gasolina de 140 CV. A la venta en febrero.

El interior es mucho más aparente y se incrementa la dotación en seguridad y conectividad.

intuitivo y presume de una pantalla táctil de hasta ocho pulgadas que preside el salpicadero. El maletero, por su parte, ofrece 395 litros de capacidad.

Dinámicamente, el chasis introduce mejoras en la dirección, la suspensión o los





URBANITA EL NUEVO KIA PICANTO OFRECE UNA IMAGEN MÁS DINÁMICA Y JUVENIL, SOBRE TODO CUANDO ADOPTA EL ACABADO GT-LINE

KIA PICANTO

Debuta en el **Salón de Ginebra**

Su puesta de largo oficial se producirá en el próximo Salón de Ginebra, que se celebra en marzo, pero ya tenemos imágenes oficiales que revelan claramente cómo será el nuevo Kia Picanto. El modelo mostrado corresponde al acabado deportivo GT-Line, que mantiene los 3,60 metros de longitud de la carrocería actual, pero como se incrementa la distancia entre ejes 15 milímetros no es aventurado pensar que se mejorará la habitabilidad, especialmente en las plazas traseras.

El interior del nuevo Picanto se viste con elementos innovadores, más avanzados tecnológicamente, como una pantalla táctil 'flotante' en el salpicadero como la usada por los últimos Kia presentados.



◀▶ La imagen del nuevo Kia Picanto es más joven y enérgica. Llegará a la vuelta del verano.



JEEP WRANGLER.- A finales de año podría comenzar la producción de este polivalente modelo, que combina las máximas cualidades off road con capacidad de carga. Tendrá versión pick-up.



JEEP COMPASS.- Después del verano empezará a comercializarse la segunda generación de este SUV americano de tamaño medio. Es completamente nuevo y presentará grandes avances tecnológicos.



KIA NIRO PLUG-IN.- En la recta final del año debutará la versión híbrida enchufable del Niro. El motor de gasolina es un 1.6 GDI de 105 CV y la autonomía en modo eléctrico rondará los 50 kilómetros.



KIA RIO.- Ha crecido ligeramente en longitud, tiene un maletero de 325 litros y presenta motores de gasolina y diésel entre 71 y 120 CV. Más avanzado tecnológicamente, llegará en primavera.



LEXUS LC.- Este espectacular coupé de 4,76 metros, cuatro plazas y propulsión trasera llegará antes del verano con una versión híbrida 500h de 359 CV y una de gasolina con 477 CV. El techo de cristal es de serie.



MAZDA MX-5 RF.- Esta versión presenta un techo duro retráctil que se repliega de manera eléctrica, incluso en marcha, hasta los 10 km/h. Monta los conocidos motores de gasolina atmosféricos de 131 y 160 CV.



MERCEDES AMG GLC 63 COUPÉ.- Lo pillamos mientras se pone a punto en Suecia y llegará al mercado a la vuelta del verano. Motor V8 de 469 CV y tracción total para la versión más deportiva de la gama.



MERCEDES CLASE E CABRIO.- Antes de que concluya el año llegará al mercado este modelo, basado en la Classe E Coupé, y cuya personalidad queda marcada por un techo de lona de accionamiento eléctrico.



MERCEDES CLASE S.- El buque insignia de la marca se actualiza con un 'facelift' que salpica tanto a su diseño exterior como al interior. introducirá también nuevas motorizaciones y cajas de cambio.



MERCEDES CLASE E ALL-TERRAIN.- Se trata del Classe E más versátil de la historia gracias a la tracción total y a una altura respecto al suelo de 15,6 centímetros gracias a la suspensión neumática, que monta de serie. Llegará en primavera.



MINI COUNTRYMAN.- En marzo llega esta nueva generación, que ha crecido 20 centímetros y estrena nuevos motores y cajas de cambio, además de un optimizado sistema de tracción total. Más espacio y tecnología para el mayor de los Mini.



MERCEDES CLASE E COUPÉ.- Crece 12,3 centímetros para ofrecer un interior más holgado en las cuatro plazas que presenta. Tecnológicamente es mucho más avanzado, hasta el punto de que coquetea con la conducción autónoma. Llegará en abril.



MITSUBISHI ASX.- Este compacto SUV japonés se actualiza con una nueva imagen, en la línea Dynamic Shield que salpica, sobre todo, al frontal de los últimos lanzamientos registrados por la marca. También habrá mejoras en equipamiento y calidad.



MINI COOPER SE COUNTRYMAN.- Es el primer híbrido enchufable de la marca británica. Combina un motor de gasolina y otro eléctrico, que totalizan 224 CV. Ofrece una autonomía en modo eléctrico de 40 kilómetros y anuncia 2,1 l/100 km de media.



NISSAN X-TRAIL 2.0 DCI.- Este modelo incorpora el propulsor diésel 2.0 dCi de 177 CV, que se convierte en el más potente de la gama. Además, ya se puede combinar el cambio automático CVT Xtronic con la tracción total All Mode 4x4i.

LAND ROVER DISCOVERY

La esencia de siempre, pero como nunca

Estamos ante una de las alternativas más atractivas del segmento SUV familiar. La nueva generación del Discovery mide 4,97 metros de longitud y apuesta por tres motores turbodiésel y uno de gasolina con potencias que oscilan entre los 180 y los 340 caballos, todos ellos asociados a una transmisión automática de ocho relaciones y a un sistema de tracción total. En

su dotación también contempla una caja reductora y una suspensión neumática que permite variar la altura de la carrocería, con el fin de superar exigentes retos 'off road' con solvencia.

El habitáculo presenta siete plazas de serie, y la modularidad es sobresaliente. Desde la pantalla táctil del salpicadero, por ejemplo, se pueden abatir por separado los asientos de las filas segunda y tercera.

El equipamiento en materia de confort y seguridad es muy avanzado, y llegará en primavera desde 56.150 euros.



◀ Portón trasero con función manos libres, sensores de profundidad, wifi para ocho dispositivos...



▶▶ La calidad y el espacio son algunas de las cualidades de un interior que presenta siete plazas de serie.

EL MICRA OFRECE UNA PANTALLA DE 7 PULGADAS PARA CONTROLAR A UDIO, NAVEGACIÓN, APPS...



OPEL CROSSLAND X.- El 18 de enero, Opel desvela por fin el Crossland X, sustituto del Meriva y que también se fabricará en Figueruelas. Tendrá un aire más crossover, y se situará por debajo del Mokka X.



PEUGEOT 3008 GT.- La versión más dinámica del nuevo 3008 ya está a la venta, exclusivamente con el 2.0 BlueHDi 180 y la caja EAT6. Equipa llantas de 19 pulgadas e interior en madera, y ofrece pintura bitono.



RENAULT GRAND SCENIC.- El nuevo Grand Scenic equipa llantas de 20 pulgadas, tiene una batalla 34 milímetros más larga que antes, ofrece siete plazas y propone un maletero de 533 litros con dos filas en uso.



OPEL HIGHLAND X.- A lo largo de 2017 veremos también el Highland X, un SUV de tamaño medio –algo más grande que el Antara– que debería ofrecer ya la nueva tracción integral con reparto vectorial de par.



PORSCHE PANAMERA EXECUTIVE.- El nuevo Panamera, lanzado el pasado verano, ofrece ahora también una variante alargada 15 centímetros dotada de motores de 330, 440, 462 y 550 CV, siempre con tracción total.



RENAULT MÉGANE RENAULT SPORT.- La versión más enérgica del Mégane llegará este año, y con alrededor de 300 CV bajo el capó. Tendrá carrocería de cinco puertas, doble escape central y dirección a las cuatro ruedas.



PEUGEOT 308.- En el Salón de Ginebra, en marzo, veremos la nueva cara del 308, al que en verano sorprendíamos en Andalucía en pleno test. A los leves cambios estéticos se sumarán algunos ajustes en sus motores.



RENAULT CLIO R.S. 16.- Renault Sport lo presentó como 'concept' con ocasión del último GP de Mónaco de Fórmula 1, pero en el 2017 será 'de verdad'. Usará el motor del Mégane Trophy, un 2.0 Turbo con 275 CV.



RENAULT TWINGO GT.- Creado por Renault Sport, el GT saca 109 CV del motor 0.9 TCe. Cambio manual de cinco marchas, altura rebajada 20 milímetros y neumáticos 185/45 R17 delante y 205/40 R17 detrás.

MAZDA CX-5 Cambia aún más de lo que parece

Desde su llegada, el CX-5 ha experimentado una evolución constante, pero el modelo que se venderá en Japón desde febrero, y que llegará poco después a España, no es un rediseño, sino un SUV que cambia en profundidad. Porque en la carrocería varía el aspecto –más parecido al del CX-3, con nuevos colores y un tratamiento distinto de las aristas– y las proporciones –el habitáculo se ha retrasado–, y el aislamiento acústico mejora. También se optimiza el acabado, se completa la dotación con elementos como el G-Vectoring Control o el Head-up Display, y el equilibrio de confort y estabilidad progresa.

►► Interior rediseñado y con tres posibles acabados: cuero blanco, cuero negro y tela negra.



►► En la nueva carrocería, el centro de gravedad baja un centímetro y los pilares delanteros se retrasan 35 milímetros.

NISSAN MICRA Revolución para la nueva generación

Con precios que arrancan en 13.500 euros –sin incluir campañas promocionales–, el Micra llega a España en febrero bajo el signo de la innovación, tanto por su diseño exterior o interior como por la tecnología que atesora el nuevo utilitario de la firma japonesa, que se fabricará en Francia y ha sido puesto a punto con la colaboración del Centro Técnico de Barcelona. Entre los sistemas ofrecidos destaca la Alerta y Prevención de Cambio de Carril Involuntario, el Freno de Emergencia Delantero Inteligente o la segunda generación del Nissan Chassis Control, que engloba el Control Activo de la Calzada y



►► Diseño revolucionario y cuatro metros de largo en el nuevo Micra, que llega en febrero.



►► Nissan ha conformado una gama con cinco niveles de acabado –Visia, Visia+, Acenta, N-Connecta y Tekna–, nueve paquetes opcionales y tres grados de personalización.

el Control Activo de la Trazada, además de cámara de visión 360°, lector de señales de tráfico, control de ángulos muertos, sistema de iluminación automática...

En cuanto a los motores, la gama incluye el diésel 1.5 dCi de 90 CV, para el que se anuncia un gasto medio de 3,2 l/100 km y emisiones de 88 gramos, y dos tricilíndricos de gasolina: un 1.0 atmosférico de 73 CV y el 0.9 turboalimentado de 90 CV, que homologa 4,4 l/100 km.



RENAULT ZOE Z.E. 40.- Nada menos que 403 kilómetros de alcance homologa la nueva versión del Zoe, aunque son 300 en condiciones reales de uso y 200 en invierno. El motor eléctrico sigue rindiendo 92 CV, y el precio –con batería– es de 32.125 euros.



SEAT ATECA ECOMOTIVE.- La familia Ateca crece ahora con dos versiones Ecomotive de 115 CV, una dotada del 1.0 TSI tricilíndrico de gasolina –5,2 l/100 km de gasto medio– y otra con el 1.6 TDI diésel –4,3 l/100 km–. En ambos casos, con tracción delantera.



SEAT LEÓN CUPRA R.- Hay mutismo absoluto, pero la marca española podría estar ultimando el desarrollo de un brutal Cupra R. Los dos escapes dobles serían una buena pista, y nos propondría más de 300 CV y, seguramente, tracción total 4Drive.



SEAT LEÓN CUPRA.- Poco después de mejorar la actual generación del León, Seat desvelaba la nueva versión Cupra, cuyo motor 2.0 TSI pasa de los anteriores 290 CV a 300. Equipa chasis adaptativo DCC y dirección progresiva, y llegará en marzo.



SEAT LEÓN CUPRA ST 4DRIVE.- Si los nuevos Cupra SC y Cupra 5 puertas tienen tracción delantera, para el nuevo León Cupra ST, de carrocería familiar, es de serie la tracción total 4Drive con sistema Haldex de quinta generación. Y asocia sus 300 CV a la caja DSG.



SKODA OCTAVIA RS.- Coincidiendo con la renovación del Octavia, Skoda inyecta potencia a las versiones RS de gasolina, pues el 2.0 TSI pasa a rendir 230 CV. Y el diésel 2.0 TDI mantiene sus 184 CV. La altura al suelo disminuye y la vía trasera crece.



EL INSIGNIA ESTRENA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 MARCHAS, TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE Y UN NUEVO CHASIS FLEXRIDE CON 3 PROGRAMAS

OPEL INSIGNIA Más ligero y mucho más tecnológico

La segunda generación del Insignia protagoniza uno de los lanzamientos reservados por Opel para el 2017. Suprimida la variante sedán de cuatro puertas, la gama estará compuesta por el Grand Sport de cinco puertas –ya desvelado– y dos modelos a punto de llegar: el familiar Sports Tourer y el Insignia Country Tourer, de alma todocamino. La longitud crece –ahora mide 4,90 metros–, pero lo más importante es que estira 92 milímetros la batalla para ganar amplitud y reduce su altura 29 mm para optimizar la aerodinámica, que presume de un Cx de 0,26. Además, el puesto de conducción baja 30 milímetros y el peso se reduce 175 kilos.

Y en cuanto a tecnología, sistema IntelliLink con pantalla táctil sin marco –permite prescindir de muchos botones–, segunda generación de los Faros Matriciales LED IntelliLux, cámara de visión 360°, control de crucero adaptativo con frenado autónomo de emergencia...



▶ A la derecha, arriba, el Insignia Sports Tourer sorprendido en Alemania por nuestros compañeros de CarPlx. Según Opel, el interior ofrece ahora mayor amplitud.



SKODA OCTAVIA.- Cambia el frontal –adopta faros LED– y mejora la aerodinámica, y hay progresos en el interior: acabado, conectividad... Se ofrecen más asistentes de seguridad y hay motores entre 115 y 180 CV, al margen de las versiones RS.



SKODA SCOUT.- Adopta cambios estéticos y ofrece tres motores: el 1.8 TSI de gasolina, con 180 CV, y los diésel 2.0 TDI de 150 y 184 CV, siendo nueva la versión 2.0 TDI 150 con tracción total y caja DSG7. Su rendimiento en movilidad 'off road' ha sido optimizada.



SKODA YETI.- Las fotos tomadas por nuestros compañeros de CarPlx muestran ya al nuevo Yeti poco camuflado, lo que hace pensar en el 2017 como año de su estreno. Se trata de un Kodiaq pequeño; o lo que es lo mismo: un Seat Ateca... de Skoda.



SMART FORFOUR ELECTRIC DRIVE.- El Forfour contará también con la mecánica eléctrica: 60 kW –unos 82 CV–, batería de iones de litio de 17,6 kWh, 155 kilómetros de alcance máximo... De 0 a 100 km/h en 12,7 segundos y velocidad punta de 130 km/h.



SMART FORTWO ELECTRIC DRIVE.- El Fortwo normal y el Fortwo Cabrio estrenan en breve sus versiones eléctricas, a la venta ya en Alemania desde 21.940 euros. El biplaza de techo cerrado tiene 160 kilómetros de alcance y pasa de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos.



SSANGYONG LIV.- Sustituirá al Rexton y aún no se conoce su nombre comercial, pero se sabe que estará basado en el LIV-2 Concept presentado en el Salón de París. Mide 4,85 metros y ofrecerá un diésel 2.2 y un 2.0 GDI Turbo de gasolina con 225 CV.



SUZUKI IGNIS.- El lanzamiento en Europa está previsto para este mes, y se trata de un crossover de carácter utilitario, pero con maletero de 267 litros –227 con la tracción total AllGrip– y segunda fila deslizante. Equipa el 1.2 Dualjet de gasolina.



SUZUKI SWIFT.- La cuarta generación del Swift, que acaba de ver la luz en Japón, llegará a Europa en primavera. Y todo cambia: nueva carrocería, plataforma común a la del Baleno, motor 1.2 Dualjet con y sin sistema SHVS... Y más adelante, los BoosterJet con 111 y 140 CV.



TOYOTA C-HR.- Tras agotarse las 200 unidades de la serie especial Launch Edition, la firma nipona inicia la comercialización propiamente dicha de este SUV compacto con mecánica híbrida de 122 CV. Los precios arrancan en 24.250 euros.



TOYOTA PRIUS PLUG-IN HYBRID.- Homologa un gasto medio de 1,0 l/100 km, puede recorrer más de 50 kilómetros en modo eléctrico y equipa un techo solar que genera energía y un climatizador por inyección de gas. A la venta muy pronto.



TOYOTA PRIUS.- El Prius híbrido acaba de introducir algunos cambios estéticos exteriores que se acompañan de modificaciones en el acabado interior y de la mejora de su dotación: sistema multimedia Toyota Touch 2 & Go, equipo de sonido JBL con 10 altavoces...



VOLKSWAGEN ARTEON.- El sucesor del Volkswagen CC –al que muchos siguen llamando Passat CC– será el Arteon, que veremos en marzo. Es una berlina coupé de lujo con cuatro puertas laterales y portón grande en su maletero de más de 560 litros.

PEUGEOT 5008 Transformado en SUV y con un amplio interior

Si el primer 5008 era un monovolumen, la segunda generación nace como SUV, y estrenando la moderna plataforma EMP2, que ya emplean el 308 y el nuevo 3008, 19 centímetros más corto pero también 'muy SUV'. En concreto, el 5008 mide 4,64 metros de largo y tiene una distancia entre ejes de 2,84 metros, y de serie equipa cinco plazas, con la segunda fila compuesta por tres butacas independientes. Además, podemos pedir una tercera fila, cuyas dos butacas son muy ligeras –11 kilos cada una– y pueden extraerse para ganar 60 litros en el maletero. El salpicadero es el nuevo i-Cockpit, con instrumentación digital por pantalla de 12,3 pulgadas, y tam-

▶▶ Con cinco plazas en uso, el maletero cubica 780 litros. Y si abatimos el respaldo del copiloto, el largo interior para carga mide 3,20 metros.



bién estrena el Advanced Grip Control, que optimiza la motricidad e incluye el control de descensos HADC. En cuanto a los motores, habrá alternativas de gasolina con 130 y 165 CV, y los diésel BlueHDi con 100, 120 y 150 CV.



▶▶ Cuando llegue a los concesionarios en primavera, el nuevo 5008 estará disponible con cuatro acabados: Active, Allure, GT Line y GT.

SEAT LA MARCA ESPAÑOLA LANZARÁ SU SEGUNDO SUV, BASADO EN LA PLATAFORMA DEL NUEVO IBIZA, QUE DEBUTARÁ MESES ANTES



RENAULT KOLEOS Regresa con más ambición

Renault completa su gama SUV con un innovador modelo de nombre conocido. Se trata del nuevo Koleos, que se posiciona 22 centímetros por encima del Kadjar. Destaca por su calidad extra, los detalles de diseño que hereda del Talisman, una altura mínima al suelo de 21,3 centímetros y variantes con tracción delantera o total. Estas últimas cuentan con una opción que bloquea el diferencial central al 50 por ciento si se desea a baja velocidad.

El habitáculo contempla sólo cinco plazas y el maletero cubica 624 litros de capacidad. Llegará a lo largo del año, con motores de gasolina y diésel cuya potencia alcanza los 175 caballos.



▲ La habitabilidad es generosa y contempla la 'tablet' multimedia R-Link 2 en el salpicadero.



▲ Su estilo se inspira claramente en el Talisman; y por tamaño se sitúa un escalón por encima del Kadjar.

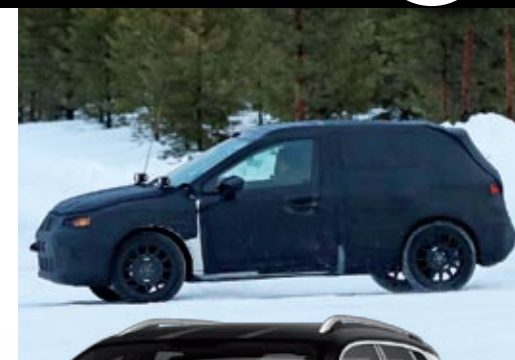
SEAT ARONA E IBIZA Segundo SUV y nuevo superventas

La marca española contempla este 2017 con grandes expectativas. Y no es para menos. En el Salón de Ginebra se presentará la nueva generación del Seat Ibiza y después del verano, en el Salón de Frankfurt, lo hará el Arona, un SUV muy compacto que deriva del Ibiza y que se sitúa un escalón por debajo del Ateca para atacar el exitoso segmento SUV-B.

De momento nos tendremos que con-

formar con estas fotos espía del Ibiza mientras se pone a punto por las heladas carreteras suecas –disfrazado de Hyundai i20–, aunque sí se observa que será algo más grande y afilado en sus formas. Nace ya desde la plataforma MQB del Grupo Volkswagen, la misma que utilizará el Arona, el nuevo SUV que tomará como base el Ibiza y aumenta la distancia libre al suelo para enfrentarse a rivales como el Renault Captur o el Peugeot 2008.

▶ El Arona parte desde el futuro Ibiza y se convertirá en el segundo SUV lanzado por la marca española.



▲ El nuevo Ibiza ultima su puesta a punto en Suecia, y será exhibido en el Salón de Ginebra.



VOLKSWAGEN E-GOLF.- La nueva generación del Golf eléctrico presume de un motor más potente, con 136 CV, y una mayor autonomía, que homologa hasta 300 kilómetros. Se recarga en seis horas.



VOLKSWAGEN GOLF.- A partir de marzo llegará una intensa renovación de este modelo, que salpica a su diseño, a algunos de los motores y cajas de cambio, e introduce nuevos asistentes de conducción.



VOLKSWAGEN POLO SUV.- Ya no se trata del Cross Polo; pues ahora se trabaja en un SUV de verdad, con desarrollo propio, basado en el Polo y destinado a un segmento de éxito. Se fabricará en Navarra.

SKODA KODIAQ El primer gran SUV de la casa

En unas semanas empezaremos a ver por calles y carreteras uno de los SUV más atractivos del momento. El Kodiaq, que mide 4,70 metros de longitud y ofrece un habitáculo configurado para cinco o siete plazas, tiene un maletero de 630 litros. Bajo el capó presentará, desde el primer momento, una variada gama de propulsores de gasolina y diésel con hasta 190 caballos de potencia, cajas manuales o DSG, así como versiones dotadas de tracción delantera o total.

En su dotación contempla elementos como un asistente con cinco programas diferentes de conducción y avanzados sistemas en materia de seguridad activa, confort y conectividad.



▲ El interior es amplio, algo sobrio, y presenta versiones con cinco o siete plazas.

▼ El Kodiaq nace desde la plataforma modular transversal MQB, y por eso comparte genética con Volkswagen Tiguan y Seat Ateca.



VOLKSWAGEN POLO.- A mediados de año podría ser ya una realidad el nuevo Polo, modelo que nace desde la plataforma MQB. Será más amplio que el actual, montará motores de tres y cuatro cilindros, y seguirá fabricándose en Navarra.



VOLKSWAGEN TIGUAN XL.- Esta versión, desvelada en Detroit hace días como Tiguan Allspace, crece 11 centímetros respecto al Tiguan normal para ofrecer un habitáculo de hasta siete plazas y un maletero de 615 litros. Dispondrá de variantes 4x2 y 4x4.



VOLKSWAGEN TIGUAN R.- Parece que la gama Tiguan incorporará una versión R, la más picante y prestacional de la saga. Todavía no se conocen datos concretos, pero se comenta que su propulsor 2.0 TSI podría rondar los 300 CV de potencia.



VOLKSWAGEN TOUAREG.- El tercer Touareg será más grande que el actual y, a la vez, más ligero gracias a su nueva plataforma, la misma que usa el Audi Q7. Dispondrá de versiones de gasolina y diésel, y no faltará alguna variante híbrida.



VOLVO V90 CROSS COUNTRY.- La variante más aventurera de la gama aumenta la altura libre al suelo hasta los 21 centímetros, se rodea de protecciones y equipa tracción total, además de un modo de conducción 'Off Road' y un sistema de control de descensos.



VOLVO XC60.- A lo largo del año está previsto que la marca sueca presente e inicie la comercialización de la segunda generación del XC60, modelo que con total seguridad incorporará una buena parte de la sofisticada tecnología del nuevo XC90.

Por encima del bien y del mal

El nuevo Bentley GT Speed mantiene escondido bajo su capó un descomunal motor de 12 cilindros en W, pero esta joya pasa ahora de 635 a 642 caballos, con un par que aumenta hasta los 85,7 mkg entre 2.000 y 5.000 rpm. Un deportivo que se mantiene por encima del bien y del mal.

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

En el mercado hay una larga lista de codiciados y emocionantes coupés deportivos de altas prestaciones... y luego está el Bentley Continental GT Speed, un auténtico 'gentleman' de la carretera con algunas características que dejan en evidencia a más de un rival. Motor de 12 cilindros en W –ahora con 642 caballos–,

una velocidad máxima de 331 km/h, una curva de par estratosférica, cuatro plazas... y todo ello envuelto en una carrocería y un interior tan exclusivos que magnetizan a todo aquel que los contempla. El Continental GT Speed es un deportivo para los que ya están de vuelta de todo y hace tiempo que llegaron a la cima. El comprador de un GT Speed W12 ya ha tenido otros Bentley, sabe que la mar-

ca británica pertenece al Grupo Volkswagen y que toda su tecnología es alemana –la que puede encontrar, por ejemplo, en un Audi–; y definitivamente se decide por el Speed porque ha llegado a ese momento de su vida en el que necesita tenerlo todo. Y vaya si lo va a tener, aunque deba desembolsar 270.000 euros, más una factura extra de hasta 70.000 euros en opciones –lo que vale, sin ir más lejos, un Audi A6

Allroad 3.0 TDI Quattro S tronic de 272 caballos– con elementos tan exclusivos y caros como la pintura satinada especial, que cuesta 30.900 euros –sí, ya sé que esa cantidad da para pintar entero el Palacio de Buckingham, pero no es un error–, o unos frenos carbono-carbónicos cuyo coste asciende a 14.000 euros, entre otras lindezas de la lista de opciones. Unos caprichos que lógicamente no se puede permitir

cualquiera. Pero los que pueden, lo hacen; y, además, justo en ese momento ya están pensando en subir otro escalón. Para ellos, un apunte de interés: en aproximadamente un año Bentley procederá a renovar profundamente el Continental, su modelo más vendido. Un coupé deportivo que estrenará la plataforma MSB-F desarrollada por Porsche para los modelos más deportivos del Grupo Volkswagen, con motores longitudinales y tracción trasera o total, como el nuevo Panamera. Además, el Continental que llegue a comienzos de 2018 contará ya con el nuevo motor W12 6.0 TSI desarrollado por el consorcio y que recientemente ha estrenado el Bentley Bentayga, dotado de desactivación automática de cilindros, inyección combinada directa/indirecta, sistema Stop/Start... Pero hasta ese momento, y aunque la firma británica acaba de presen-

PRECIO		267.970 €
EMISIONES DE CO₂: 338 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+ Calidad de acabado y materiales. Posibilidades de personalización. Tracción total. Motor.	- Peso elevado. Consumo en ciudad. Boca del maletero estrecha. Puertas muy pesadas.	



▲ Durante la sesión de fotos también grabamos unas imágenes con un dron, que siguió a la 'fiera' a toda velocidad allá donde iba. El diseño de los escapes es nuevo, y los paragolpes también.

tar el Continental Supersports –con 80 caballos más y un incremento de 22,1 mkg en su valor de par máximo–, esta versión Speed probada mantiene la emoción y la intensidad con un aumento de potencia y par respecto al anterior en el fabuloso W12 de siempre, una planta motriz en cuyo proceso de montaje se emplean doce horas y media. El coche también recibe en su imponente aspecto exterior algunos cambios con los que se pretende alcanzar sin pegas la fecha para la sustitución.

Y mucho se van a tener que esmerar los ingenieros si quieren mejorar esta joya. Aunque sí se agradecería una masa inferior –pesa 2.320 kilos–, un aspecto que debe mejorar con la nueva plataforma para dejarse por el camino no menos de 200 kilogramos y situarse, en este sentido, a la altura de modelos como el Mercedes AMG S 65 Coupé o el BMW M6 Coupé Competi-





CUATRO MODOS LA SUSPENSIÓN SE PUEDE CONFIGURAR EN BASE A CUATRO DIFERENTES NIVELES DE DUREZA GRACIAS AL SISTEMA NEUMÁTICO AUTONIVELANTE

ELEGANTE Y DEPORTIVO ASÍ ES EL SALPICADERO DEL CONTINENTAL GT SPEED. LA PANTALLA CENTRAL ES TÁCTIL, DE 8 PULGADAS



▲ En el cuadro de instrumentos queda reflejado si se activa el spoiler trasero. Gracias a la suspensión neumática se puede regular la dureza y la altura al suelo.

► El apoyabrazos central esconde un teléfono de diseño y una funda de gafas de aluminio, también muy especial.



◀ Las levas de cambio son de gran tamaño, pero demasiado altas. Sólo el reloj clásico Breitling que preside el salpicadero cuesta lo que un coche utilitario. Las plazas traseras son algo justas, pero cuatro adultos caben bien en el Continental.



▲ El cambio automático, de ocho marchas, es una delicia y muy eficaz. Pero no es de doble embrague.

tion Pack, rivales directos del Speed e impactantes también. Y eso que muchas piezas del británico son de aluminio, como los guardabarros delanteros; o de fibra, como la tapa del maletero. Aunque en defensa de nuestro protagonista hay que decir que ellos no tienen tracción total como el Bentley, ni un cambio automático de ocho marchas. Con todo, en zonas reviradas de carreteras de segundo orden las inercias de esta mole imponen respeto y obligan a levantar el pie si al propietario del Speed, cosa rara, le da por ir 'de rallies'. Sin embargo, has-

ta llegar a ese límite natural de la física resulta asombrosa la facilidad de este Continental para trazar, negociar y salir airoso de cada curva, espoleado por el inmenso par y la fuerza que mueve el conjunto cuando se pisa el acelerador. La suspensión neumática regulable –con el tacto algo artificial habitual de esta tecnología– y la tracción total, ahora con un reparto 40:60 en condiciones normales pero con posibilidad de un reparto variable entre 15:85 y 65:35, son los artifices de que tanto en suelo deslizante como en aceleración en seco, o en ese tipo de

conducción, el GT Speed dé la talla. No obstante, estos escenarios delicados, ratoneros y poco propicios para sacarle el máximo jugo al poderoso coupé no van a ser los habituales para un tipo de cliente que lo que desea es sentir la aceleración de un enérgico motor. Y justo esa pieza de ingeniería puede que sea la más importante de este modelo.

De hecho, el propulsor W12 es el niño mimado de Volkswagen, y casi en el que se han dejado más horas los ingenieros. Se trata del 12 cilindros más compacto del mundo, y a pesar de su complejidad se

ha conseguido minimizar las inercias de su cigüeñal y hacer desaparecer casi las vibraciones, con una entrega de par más progresiva pero a la vez más contundente. Y una vez conocidos los pormenores del sustituto, o incluso los datos de la nueva versión Supersports –que incluye, entre otras cosas, nuevos turbos, intercoolers y software–, parece ser que todavía había mucho margen de mejora.

Empleando una pista de pruebas, el Bentley Continental GT Speed tarda, desde parado, 76 segundos en alcanzar su velocidad máxima de 331

FICHA TÉCNICA

MOTOR	W12
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	12, en W
Cilindrada (c.c.)	5.998
Potencia máxima/rpm	642/6.000
Par máximo/rpm	85,7/2.000-5.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	275/35 ZR21
Peso (kg)	2.320
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.818/1.663/1.391
Volumen maletero (l)	358
Capacidad depósito (l)	90
De 0 a 100 km/h (s)	4,1
Velocidad máx. (km/h)	331
Consumo mixto (l/100 km)	14,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	338
Precios desde... (euros)	267.970

km/h. Y a esa velocidad, por el radiador del Speed pasan 216 litros de líquido refrigerante por minuto, además de 4.700 litros de aire por su sistema de admisión. A 331 km/h, el GT Speed recorre 92 metros por segundo, y las sensaciones que experimenta el conductor equivalen, multiplicándolas por 100, a lo que se siente en el despegue de un avión comercial cuando las ruedas pierden el contacto con el suelo. Pero no hace falta alcanzar la velocidad máxima en el Speed –'velocidad' en inglés– para sentir en el estómago ese cosquilleo que llega ante una

descarga de adrenalina. Hay que decir que casi más que la velocidad máxima –una temeridad para la salud y para los puntos del carné– lo que impresiona de este deportivo de lujo es la forma de entregar la potencia, progresiva pero de una contundencia indecente. Y es que sus 85,7 mkg de par máximo –103,8 en el Supersports– están presentes en su totalidad entre 2.000 y 5.000 rpm, lo que equivale a un empuje constante que no se deja ni un solo caballo en el camino por pérdida de tracción y que catapulta al GT Speed a una brutal aceleración de 4,1

segundos para alcanzar 100 km/h desde parado.

En cualquier caso, ya sea por velocidad o aceleración, el mayor cuidado que hay que tener en este exquisito coupé es el de la percepción de la velocidad a la que se circula, pues la burbuja interior rodeada de lujo y una insonorización espectacular, unido a un aplomo soberbio, filtran tanto las sensaciones y la velocidad real que se puede llegar excesivamente deprisa a una curva, a un camión o a un cruce.

La caja de cambios automática de ocho marchas, firmada como la dirección Servotronic

ÁGIL A PESAR DE LO QUE PESA, EL GT SPEED SE AGARRA BIEN



▶▶ El maletero cubica 358 litros y esconde una rueda de repuesto de emergencia con la que, en teoría, no se puede pasar de 80 km/h. La tapa del maletero es automática. Y la boca de carga, algo estrecha. Pero todo está rematado a la perfección.

por ZF, permite reducciones con memoria a través de las levas; por ejemplo, de 8ª a 3ª, un aspecto que ayuda a concentrarse más en la frenada y el trazado de la curva. No es un cambio de doble embrague, pero enamora por suavidad y rapidez. Lástima que las levas sean tan grandes y

estén en una posición tan alta respecto al volante. Terminas acostumbrándote, pero obliga a llevar las manos posicionadas muy arriba. Al margen de las novedades técnicas, la nueva gama Continental estrena paragolpes, un portón más aerodinámico y escapes con un nuevo diseño.

Y aunque el interior está cuidado con mimo y rezuma calidad de la de verdad, su diseño necesita ya un cambio que, manteniendo si se quiere los rasgos clásicos, adapte el salpicadero a los nuevos tiempos. Por ejemplo, con pantallas configurables o algo más de información técnica. Volante, asientos y po-

mo de la palanca, al margen del clásico reloj Breitling, podrían pasar el corte sin pegas, pero el resto necesita ya otro aire que mezcle lo deportivo, lo suntuoso y lo moderno en un solo diseño. Dirk van Braeckel, su diseñador, lo tiene ya decidido. En un año lo veremos.

DESDE **18.950 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **95 A 100 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Eficacia del sistema Grip Control.
- Motores eficientes.
- Equipamiento de serie generoso.

DEBE MEJORAR

- Sin opción a cambio automático. Ventanillas traseras con apertura de tipo compás. Plaza central trasera.



Aventura invernal

El Citroën C4 Cactus Rip Curl nos muestra la eficacia del sistema Grip Control, esta vez sobre nieve y hielo. Y nos ha vuelto a convencer.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El pasado verano acudimos a la presentación del Citroën C4 Cactus Rip Curl, cuya particularidad reside en la incorporación del sistema Grip Control, un control de tracción evolucionado que gestiona la motricidad de la ruedas delanteras de manera inteligente. En aquella ocasión lo probábamos sobre tierra y arena, y nos convenció por su efectividad.

Ahora hemos tenido ocasión de circular en condiciones radicalmente opuestas, con el 'general' invierno, la nieve y el hielo como protagonistas. Y nos ha vuelto a sorprender.

Recordemos antes que el Grip Control, elemento de serie con el acabado Rip Curl y, desde ahora, disponible en opción con el Shine por 300 euros, presenta cinco modos de funcionamiento: Standard, Arena –operativo hasta 120 km/h–, Todocamino –hasta 80 km/h–, Nieve –hasta 50 km/h– y ESP Off.

La electrónica es importante, pero no serviría de mucho si no se asociara a unos neumáticos M+S All Season, aliados que se montan como equipamiento de serie.

Nuestra toma de contacto invernal se produce a cinco grados bajo cero, y con más hielo que nieve. Nos ponemos al volante de la versión con motor PureTech 110 CV de gasolina –también hay un

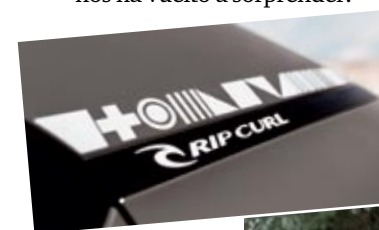
diésel de 100– sobre una pradera helada. Nuestro protagonista se desenvuelve con cierta soltura, adaptando la motri-

cidad a la adherencia del momento. Supera placas de hielo y zonas por donde es complicado incluso andar; y sólo en algunas rampas pronunciadas se 'rinde'.

Además de no tener que llevar cadenas, nos sacará de más de un apuro invernal. Es un sistema sencillo, pero más resolutivo de lo que parece.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110	BLUEHDI 100
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.560
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.750	99 CV / 3.750
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 1.500	25,9 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 relaciones	Manual, 5 relaciones
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Tambores
Neumáticos	205/50 R17 M+S	205/50 R17 M+S
Peso (kg)	1.095	1.160
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.157 / 1.729 / 1.530	4.157 / 1.729 / 1.530
Volumen maletero (l)	358	358
Capacidad depósito (l)	50	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,3	10,6
Velocidad máxima (km/h)	188	184
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	3,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	100	95
Precios desde... (euros)	18.950	19.950



▶▶ La efectividad del Grip Control es mayor de lo que parece en situaciones de nieve y hielo. El Rip Curl monta neumáticos M+S All Season de serie.



▶ El Grip Control, de serie en la versión Rip Curl y disponible también desde ahora con el acabado Shine, presenta cinco programas.

Otro gallo en el corral de los híbridos



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El éxito del Auris híbrido radica en que es un coche híbrido... pero normal. Toyota demostró con él que una mecánica híbrida no debe ligarse obligatoriamente a una carrocería extraña ni a un precio alto, y el público se lo agradeció. Kia hace ahora lo mismo, pero trasladando esa filosofía al universo 'crossover'. El resultado, un Niro amplio y práctico, de buena relación precio/producto y que gasta lo justo.

El Toyota Auris Hybrid, rebautizado ahora como 140H e-CVT, es el híbrido que más se vende en España. Porque a una mecánica económica y muy probada suma un precio ajustado y una carrocería compacta que a muchos les cuadra. Pero acaba de salirle un rival de cuidado: el Kia Niro, un crossover con argumentos muy sólidos.

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

Los híbridos normales –al no ser enchufables, recargan su batería principal durante la marcha– han recibido una inyección de notoriedad desde que en los grandes municipios se habla de restricciones al tráfico. Un ejemplo con acento madrileño: el sistema de circu-

lación de coches con matrícula par los días pares y con matrícula impar los días impares no afecta a nuestros dos protagonistas, facultados para circular todos los días en ese escenario. Y siguiendo en la capital,

desde el 1 de junio gozarán de una rebaja del 50 por ciento al aparcar en calles con estacionamiento regulado.

En el mercado de los híbridos convencionales manda Toyota –y su marca de lujo Lexus– de modo casi monopolístico. Con el Prius fueron los primeros en apostar fuerte, y hoy siguen copando las matriculaciones, como demuestra el dato del mercado español en 2016, pues 9 de los 10 híbridos más vendidos fueron Toyota o Lexus. Ranking liderado por el Auris Hybrid y en

el que ya aparece octavo el Kia Niro, que en compañía de su 'mellizo tecnológico' de Hyundai, el Ioniq, reclama ya una porción de la tarta híbrida. Y argumentos no le faltan, pues el duo coreano Hyundai-Kia ha planteado bien las cosas en su ataque al gigante japonés.

Para empezar, el Niro es un crossover, y con eso ya se habrá ganado el corazón de muchos usuarios, que buscan un coche más alto y separado del

suelo aunque jamás piensen abandonar el asfalto. Pero la filosofía todocamino, más allá de la estética, tiene beneficios, como una postura de conducción sobreelevada, un acceso más cómodo y, normalmente, amplitud extra. Y todo eso lo encontramos en el Niro. Frente a él, el 'best seller' de los híbridos en nuestro país propone una carrocería compac-

ta convencional. Miden casi lo mismo –el Kia sólo es 25 milímetros más largo que el Toyota–, pero como el Niro es más ancho y alto –45 y 70 milímetros, respectivamente– resulta más corpulento. Contribuye a ello, además, la gran distancia entre ejes del coreano: 270 centímetros, frente a los 260

del nipón. Y entre unas cosas y otras, en el habitáculo del Niro hay más espacio real... y aparente. En anchura interior presume de 5 centímetros extra delante y 2 detrás, en altura al techo la ventaja a favor del Kia es de 3 centímetros en las



KIA NIRO 1.6 HEV EMOTION
PRECIO 29.800€
 Emisiones oficiales: **101 g/km**
NOS GUSTA
 + Precio real: 26.200 euros. Carrocería práctica. Agrado de uso. Cambio DCT6. Prestaciones. Calidad. Garantía.
DEBE MEJORAR
 - Freno de parking de pedal. Motor eléctrico poco potente y uso 'EV' limitado. Consumo mayor. Dirección.

TOYOTA AURIS 140H e-CVT ADVANCE
PRECIO 26.790€
 Emisiones oficiales: **91 g/km**
NOS GUSTA
 + Precio real: 22.700 euros. Consumo más bajo. Cambio CVT a ritmo tranquilo. Calidad. Dotación de serie.
DEBE MEJORAR
 - Cambio CVT en conducción ágil. Sonoridad. Menor amplitud. Sin rueda de repuesto. Posición mandos.



COMPORTAMIENTO NO HAY UN CLARO VENCEDOR, PUES LA SUSPENSIÓN DEL KIA TRABAJA MEJOR PERO EL TOYOTA ES MÁS BAJO Y LIGERO, Y ESO LE BENEFICIA. POR DIRECCIÓN O FRENADA, EMPATE ACABADO INTERIOR LOS DOS ESTÁN BIEN HECHOS, PERO CONVENCE MÁS EL ASPECTO DEL NIRO, MUY ORDENADO FRENTE A UN AURIS CON MANDOS ALGO DISEMINADOS



▲▼ Ambos usan un cuatro cilindros de gasolina de ciclo Atkinson, pero Kia emplea inyección directa en su 1.6 GDI y Toyota prefiere la indirecta en el 1.8 VVT-i. Abajo, las baterías 'normales'.



◀◀ Frente al conductor, similares panoramas en los dos coches: volante multifunción, velocímetro a la derecha y potenciómetro con medidor de recarga a la izquierda, display con información extra en el centro...



plazas delanteras y de 4 en las traseras, y también en el hueco para las piernas de la segunda fila se impone el Niro: con un conductor de 1,75 al volante quedarían 71 centímetros de distancia entre respaldos, frente a los 68,5 del Auris. El resumen es sencillo: los mismos cinco adultos que acomodaríamos en el Kia irían muy apretados en el Toyota.

Y con el espacio para equi-

paje sucede lo mismo: 360 litros en el Auris, 427 en el Niro. Todo queda dicho, al menos en lo que a espacio respecta.

Si seguimos analizando los habitáculos, en ambos observamos un nivel similar de calidad general y acabado. No son 'premium', ni lo pretenden, pero materiales y montaje rayan a buen nivel. De hecho, el Auris parece mejor rematado y más sólido que el Avenis, su

hermano mayor. Pero Toyota debería cuidar más los detalles de diseño, pues el salpicadero tiene mandos desperdigados con formas y tamaños variados, y el 'look' ochentero del reloj digital da a la consola cierto aspecto de 'electrodoméstico'. Sonará a apreciación subjetiva, pero el comentario nace de la unanimidad en la redacción: el Niro, además de ser más moderno... lo parece.

Y eso que el Kia usa un freno de estacionamiento de pedal que en Europa sigue extrañando. Pero Toyota tampoco innova ahí y recurre al freno de palanca.

Más allá del aspecto y la terminación, lo que muchos valoran es el equipo de serie. Hemos elegido las versiones superiores de cada modelo –Niro Emotion y Auris Advance–, y eso garantiza una dota-

ción estupenda. Con matices, como que el navegador sea de serie en el Kia y opcional en el Toyota. Pero en esto declaramos ganador al Auris, que además de ser más asequible –unos 3.500 euros, descuentos incluidos–, lleva de serie cosas que no trae o no puede traer su rival: calefacción en asientos delanteros, asistente de aparcamiento y sensores de parking delanteros, faros

LED con luces de carretera automáticas y reconocimiento de señales de tráfico. A cambio, el Niro equipa rueda de repuesto –su rival se conforma con el kit de reparación– y ofrece dos sistemas de seguridad no disponibles en su oponente: alerta de tráfico trasero cruzado –muy útil para salir marcha atrás de un espacio sin visibilidad– y control de ángulos muertos. No obstante, que

nadie se sienta preocupado por la seguridad, pues ambos están al día tecnológicamente en ese capítulo.

Y vinculado a la seguridad, el comportamiento. Estamos ante modelos de filosofía familiar y económica, y pocos buscarán en ellos deportividad, pero nos gusta más el tacto logrado en el Kia, que emplea una suspensión trasera multibrazo que mantiene el tipo in-

cluso en fuertes apoyos sobre mal firme. En cambio, el Toyota parece siempre algo más 'suelto' y tira de morro con mayor claridad cuando forzamos el ritmo en curvas cerradas. Pero como es algo más ligero que su rival y tiene el centro de gravedad más bajo contrarresta esa menor eficacia dinámica. Además, los dos coches frenan bien –las distancias de detención han sido parecidas



MÁS MALETERO EN EL NIRO QUE EN EL AURIS: 427 LITROS CONTRA 360. PERO TOYOTA OFRECE UNA VERSIÓN FAMILIAR



▶▶ El borde de carga queda alto en el Kia, lo que dificulta la carga si no enrollamos la bandeja. Pero es lo único criticable, pues su zona para equipajes es más ancha, profunda y alta. Los dos tienen respaldo abatible 60:40; y en el Toyota, que no ofrece la rueda de repuesto, el suelo admite dos niveles.



▶▶ Otros dos híbridos sin cuentavuelvas, y seguimos sin entenderlo, pues ese elemento sirve como ningún otro para ver cómo trabaja el motor principal. Pese a ello, instrumentación prolija y 'científica' en ambos, pues permite ver todo el proceso híbrido, la recarga de la batería, los consumos...

a cualquier velocidad-, tienen direcciones igual de rápidas -unas 2,7 vueltas de volante- y acusan los mismos problemas de tacto en la dirección -a alta velocidad debería ser más firme- o el pedal de freno, que no se dosifica bien del todo.

Y ya que mencionamos la palabra 'híbrido', vayamos con las mecánicas y sus resultados prácticos. El Auris 140H apuesta sobre seguro, pues emplea la combinación de que hacía gala la anterior generación del Prius: un motor 1.8 de gasolina con 99 CV, un potente propulsor eléctrico

-60 kW- unido a una batería de hidruro metálico con 1,3 kWh de capacidad y el cambio automático e-CVT de variador continuo. En total, 136 CV de potencia que mueven bien el conjunto, aunque podemos hablar de luces y sombras: luces, por la buena adaptación al tráfico urbano y a los ritmos relajados por carretera, o por el bajo consumo real; sombras, por la rumorosidad elevada al acelerar con relativa fuerza -Toyota mejoró el funcionamiento de la mecánica hace unos años, pero sigue habiendo sensación de 'más

ruido que nueces'- o la peor adaptación a una conducción en vías de montaña.

Frente a él, el Niro HEV apuesta por un 1.6 de gasolina con inyección directa que rinde 105 CV y al que Kia adosa un motor eléctrico de sólo 32 kW, una batería ion-litio de 1,6 kWh y un cambio automático DCT de doble embrague y seis marchas que podemos utilizar incluso manualmente, aunque sin levas en el volante. Son 141 CV de potencia total que dan mucho de sí, y tenemos menos sonoridad que en el Auris y más diversión al vo-

lante, porque la conducción es más normal. Aunque la menor potencia del motor eléctrico se traduce en menos facilidad para circular en modo eléctrico que su rival. ¿Cuántos kilómetros pueden cubrir cada uno usando sólo la batería? Difícil dar una cifra, pues influyen demasiadas cosas y los dos son propensos a activar el motor de gasolina, pero el Auris tiene su tope en unos dos kilómetros y el Niro no alcanza nunca esa distancia.

Ahora bien, de prestaciones andan a la par, y un repaso a nuestras mediciones -pági-



▶▶ Nuestro Niro de prueba incluía el Pack Luxury, una opción de 2.000 euros que incluye tapicería de cuero, asientos calefactados y ventilados, volante calentable, varios asistentes de seguridad... El cambio DCT6 funciona realmente bien.



▶▶ En el Auris podemos elegir el modo de conducción: eléctrico, Eco y Power. El cambio e-CVT va mejor en ciudad que en carretera.



▶▶ No hay gran diferencia en cuestión de aerodinámica -Cx de 0,29 en el Niro y de 0,28 en el Auris-, pero el Kia es 7 centímetros más alto y va más separado del suelo; y eso juega en contra. Además, pesa 40 kilos más.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

KIA NIRO HEV EMOTION

COSTE POR KILÓMETRO

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

SEGURO

A terceros: 288,33 euros/año. A todo riesgo: 370,60 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

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

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en España.

GARANTÍA

Siete años o 150.000 km. (3 primeros años sin límite de kilometraje)
www.kia.es

TOYOTA AURIS 140H ADVANCE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,55 euros/km. Coste por km total: 0,66 euros/km.

SEGURO

A terceros: 302,86 euros/año. A todo riesgo: 416,51 euros/año con franquicia de 150 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

TOYOTA
Toyota España S.L.U. Avenida de Bruselas, 22. 28108-Alcobendas (Madrid). Teléfono: 911 513 300

RED DE POSVENTA

182 puntos de asistencia en España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros
www.toyota.es

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

na 39- sirve para ver que aceleraciones o recuperaciones no influirán en la decisión de compra. Y aclaramos lo de la velocidad: Kia homologa la cifra máxima en las peores condiciones posibles -sin carga en la batería-, pero el Niro puede rebasar normalmente los 170 km/h sin problema.

En cuanto al consumo, Toyota homologa 3,9 l/100 km y Kia, 4,4 litros; pero las versiones básicas -con neumáticos más estrechos, lógicos y baratos a la hora del relevo- anuncian aún menos: 3,5 en el caso de Auris y 3,8 en el del Niro. En la práctica, le hemos medido 5,6 l/100 km de media real -ciudad, carretera y autovía- al Toyota y 6,1 al Kia, y la ventaja del japonés crece hasta los 0,9 l/100 km si se trata de un recorrido urbano, con tráfico denso y relieve complicado.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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



FICHA TÉCNICA

	KIA NIRO 1.6 HEV	TOYOTA AURIS 140H
MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.6 GDI	1.8 VVT-i
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4 en línea / 16	4 en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	72,0 x 97,0	80,5 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.798
Alimentación	Inyección directa	Inyección indirecta
Compresión	13,0 a 1	13,0 a 1
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700	99 CV / 5.200
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000	14,5 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán permanente	Síncrono de imán permanente
Posición	Delantera	Delantera
Potencia máxima	32 kW / 44 CV	60 kW / 82 CV
Par máximo	17,3 mkg	21,1 mkg
BATERÍA	Iones de litio	Hidruro metálico de níquel
Capacidad (kWh)	1,56	1,30
Voltaje nominal (V)	240	202
Autonomía en modo EV (km)	Variable, no especificada	Variable, no especificada
Potencia máximo conjunta	141 CV	136 CV
Par máximo conjunto	27,0 mkg / 1.000-2.400 rpm	N.d.
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática DCT, de 6 vel.	Automática, de variador continuo
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	48,8 km/h en 6ª	continuo
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera, eléctrica	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,65	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS		
Neumáticos	225/45 R18	225/45 R17
Llantas, aleación	7,5J x 18"	7,5J x 17"
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.425	1.385
Capacidad del depósito (l)	45	45
Relación peso/potencia (kg/CV)	10,10	10,18
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,29	0,28

EQUIPAMIENTO

	NIRO EMOTION			AURIS ADVANCE		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Instrumentación configurable		▼		▲	▼	
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla táctil a color	▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲		
Regulador/limitador de velocidad	▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼			▼	
Respaldo posterior divisible	▲			▲		
Faros de xenón o LED		▼		▲		
Head-up Display		▼			▼	
Aparcamiento asistido		▼		▲		
Navegador	▲					▶
Acceso y arranque sin llave	▲			▲		
Climatizador automático bizona	▲			▲		
Asientos calefactables			▶	▲		
SEGURIDAD						
Aviso de ángulo muerto			▶		▼	
Reconocimiento de señales		▼		▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲			▲		
Alerta por cansancio		▼			▼	
Control de luces de carretera		▼		▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲		
Aviso de tráfico trasero cruzado			▶		▼	
Airbag frontales delanteros	▲			▲		
Airbag de rodilla para conductor	▲			▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼			▼	
Airbag de cortina del. / tras.	▲			▲		
Control de estabilidad y tracción	▲			▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲				▼	
Cámara de visión trasera	▲			▲		
Sensores de parking delanteros		▼		▲		
Sensores de parking traseros	▲			▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

KIA NIRO EMOTION	TOYOTA AURIS ADVANCE
Pintura metalizada: 450. Pintura Clear White: 150. Pack Luxury (detector de vehículos ángulo muerto, alerta tráfico trasero, tapicería cuero, asientos delanteros ventilados y calefactados, volante calefactado, asientos traseros calefactados y asiento conductor con ajuste eléctrico y memorias): 2.000.	Pintura metalizada: 500. Pintura blanco classic: 225. Pintura blanco perlado: 750. Techo solar panorámico Skyview: 700. Navegador Touch 2 & Go: 1.100. Pack Luxury (tapicería de cuero perforado, navegador Touch 2 & Go, bluetooth avanzado y acceso a Apps): 2.300.

BANCO DE PUEBRAS

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
VELOCIDAD MÁXIMA	162 KM/H	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,6	17,7
De 0 a 50 km/h	3,7	3,7
De 0 a 100 km/h	10,7 (11,5)	10,9 (10,9)
Recorriendo (metros)	178	183
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	15,4	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,2	30,1
De 80 a 120 km/h en D	8,2	8,1
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	+ 4 %	+ 6 %

CONSUMOS

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
EN CIUDAD		
A 22,7 km/h de promedio	5,5	5,0
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,7	5,2
Conducción dinámica	8,6	8,8
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,6	6,1
A 140 km/h de cruceo	7,5	6,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,1	5,6

AUTONOMÍA MEDIA

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
Kilómetros recorridos	737	803

CONSUMOS OFICIALES

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
Ciclo urbano	4,4	3,9
Ciclo extraurbano	4,5	3,9
Ciclo mixto	4,4	3,9

FRENOS

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	13,3	13,2
A 100 km/h	35,1	35,5
A 120 km/h	53,1	51,9

SONORIDAD

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	45,4	52,6
A 60 km/h	60,6	63,9
A 90 km/h	65,3	67,1
A 120 km/h	67,8	71,4
A 140 km/h	72,4	73,1
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

	KIA NIRO	TOYOTA AURIS
TECNOLOGÍA	8,5 Batería de iones de litio, cambio de doble embrague, motor con inyección directa... Y de serie o en opción ofrece novedosos asistentes de seguridad.	8,0 También está a la última en seguridad, destacando el sistema precolisión y los faros LED, y equipa asistente de aparcamiento. La mecánica híbrida, algo veterana.
COMPORTAMIENTO	7,5 La suspensión trasera multibrazo se traduce en aplomo, y la mayor altura libre al suelo -16 centímetros- permite circular por buenos caminos. Frena bien.	7,0 Ha sido planteado como coche ahorrador y eso se nota en la suspensión, de tarado suave. Pero el Auris se porta en general: noble en curva, frena bien...
PRESTACIONES	7,5 Según los datos oficiales es más lento que su rival. Pero no lo es. Acelera con ganas y recupera bien. Pero es muy sensible a la pérdida de carga en la batería.	7,5 Como es más ligero y aerodinámico, los 136 CV de potencia le cunden bastante. Y su vertiente eléctrica es un poco más marcada. Mucho ruido al acelerar.
SEGURIDAD	8,0 Está a un gran nivel en este capítulo, tanto por su dotación de serie como por las opciones. EuroNCAP le dio 4 estrellas, y 5 con el paquete de seguridad.	8,5 Además de presumir de 5 estrellas EuroNCAP propone un equipo de serie completo en la versión Advance. Pero no ofrece ciertas opciones de 'última hora'.
HABITABILIDAD	8,5 Más ancho, más alto y con más distancia entre ejes, el Niro aventaja con claridad a su rival tanto en espacio para el pasaje como en volumen de maletero.	7,0 Es un compacto de 4,33 metros y ofrece lo habitual en su segmento. Pero cinco adultos irán apretados y el maletero tiene sólo 360 litros. Es menos familiar.
CONSUMO-PRECIO	7,5 Le damos un notable porque no es demasiado caro y viene muy bien equipado, tiene una garantía de 7 años y gasta bastante poco, sobre todo en ciudad.	9,0 Es 3.010 euros más barato y tiene más descuento, de modo que la diferencia de precio real crece a 3.500 euros. Además gasta menos y está muy bien equipado.

CONCLUSIÓN

KIA NIRO

7,9 En apartados esenciales es mejor, como el espacio para los ocupantes, el maletero, la sensación de aplomo o el tacto de conducción, detalle al que contribuye su mecánica moderna, ya con caja de doble embrague. Y está bien equipado, admite cierto uso 'off road', gasta poco, disfruta de una garantía excelente... El precio es correcto.

TOYOTA AURIS

7,8 Como conjunto es algo menos atractivo, pero el Auris ha estado a punto de sorprender al Niro por su inigualable relación entre precio y equipamiento. Y aunque ya es veterano, la marca japonesa le mantiene al día en tecnología, especialmente en la de seguridad. Gasta muy poco y es agradable en ciudad, pero suena bastante y no es muy amplio.



EL DETALLE

TOYOTA AURIS TOURING SPORT

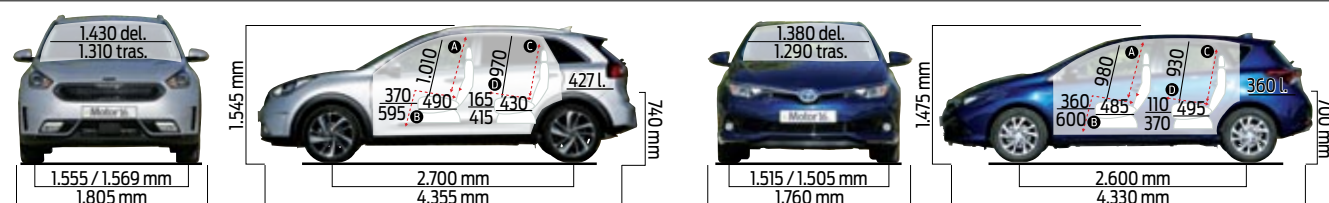
Un híbrido para los viajes más largos

Si la prioridad es el espacio para equipaje y los 27 centímetros extra de su carrocería no son un problema de cara al aparcamiento -el Auris Touring Sport mide 4,60 metros-, la variante familiar de Toyota es buena idea. Porque tiene un maletero de 530 litros ampliable a 1.658 si abatimos la segunda fila, gasta casi lo mismo -4,0 l/100 km- y se beneficia de un descuento aún mayor:

4.340 euros. Así, con el acabado Advance baja de los 28.290 euros de la tarifa a 23.950 reales. Es decir, sólo sale 1.250 euros más caro que el Auris normal.



MEDIDAS



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

(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
980 mm	1.085 / 845 mm	930 mm	865 / 605 mm

Los primeros 20.000 kilómetros



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología **ACTIVE**

CONSUMOS

KILOMETROS	2.179	11.350	20.000
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	7,5	7,2	7,1
EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,5	5,3	5,2
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	6,7	6,5	6,4
A 140 km/h de cruceo	7,2	7,0	7,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	6,7	6,5	6,5
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	820	850	850
CONSUMOS OFICIALES			
Urbano / extraurbano / mixto	5,7 / 4,1 / 4,7	5,7 / 4,1 / 4,7	5,7 / 4,1 / 4,7

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP con tecnología **ACTIVE**

El cuentakilómetros del Focus con motor 1.0 EcoBoost de tres cilindros y 125 caballos marca ya 20.000, y el coche va mejor cada día que pasa. Va mejor porque gasta menos que cuando comenzamos la prueba, su motor da más potencia y sigue sin dar un solo problema. Acabamos de pasar la primera revisión, y en el sprint final el compacto de Ford realiza sus últimos viajes antes de terminar su periplo.

Andrés Mas y Equipo de pruebas ||
amas@motor16.com

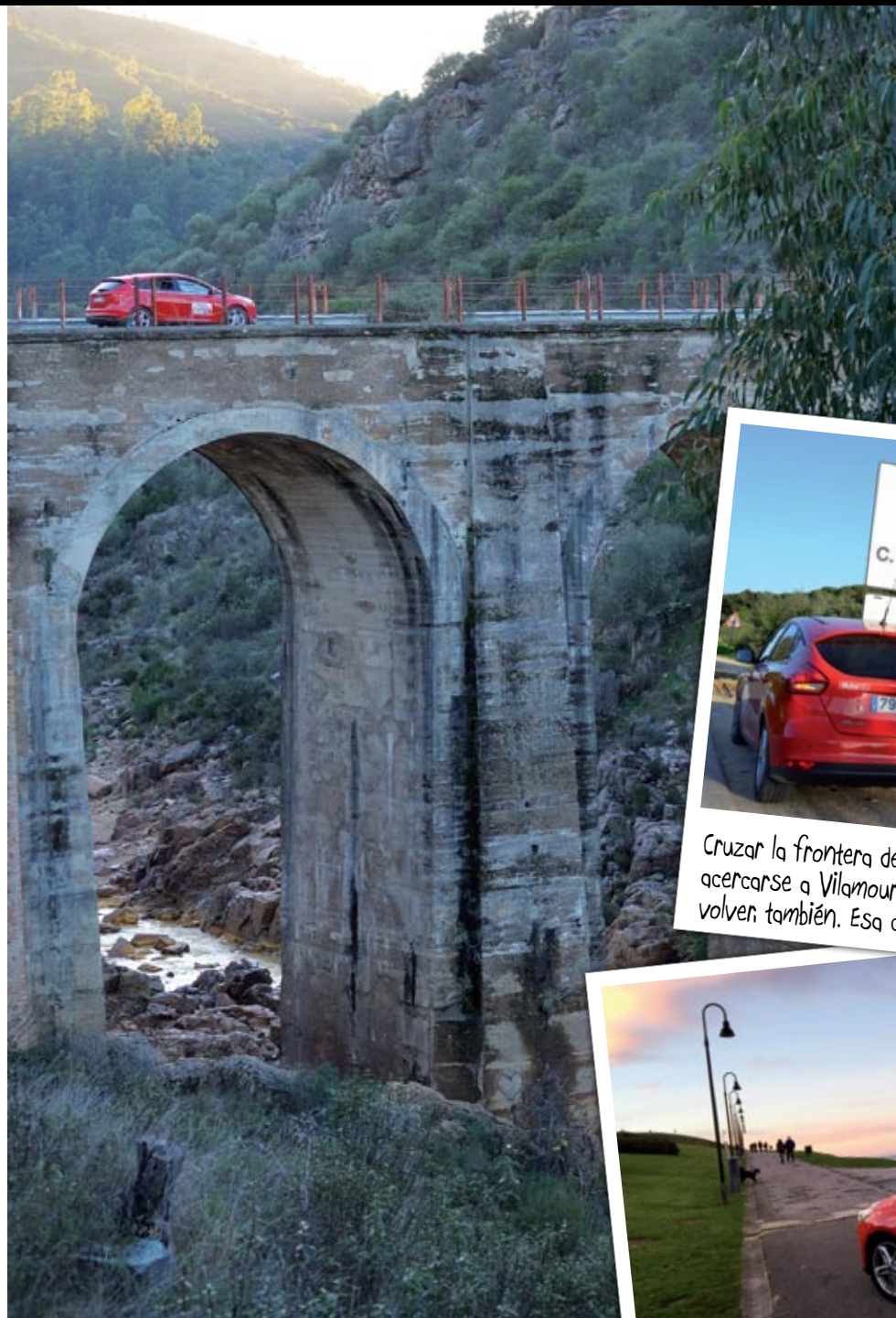
La primera revisión obligatoria del Focus hay que realizarla con 20.000 kilómetros o un año de vida, de manera que nosotros acudimos al concesionario por el primero de esos supuestos, ya que tan solo llevamos rodando con el coche poco más de un mes. En dicha revisión se cambia el filtro de aceite, que cuesta 16,11 euros, y el propio aceite, cinco litros de Castrol sintético Magnatec E 5W20 con un coste de 77,70 euros. La mano de obra de este cambio, y de toda una revisión programada que comprende 36 comprobaciones, queda fijada en 48,69 euros, por lo que la factura total de esa primera revisión asciende a 172,74 euros. Y tras dos horas y media nos vuelven a entregar el Focus mecánicamente listo para seguir

rodando, y reluciente por fuera y por dentro. Pedimos que comprueben la puerta del conductor, pues al abrirla suena a veces un pequeño grillo en el tramo final del recorrido de apertura, pero en la revisión no consiguieron que el ruidito desapareciera. Lo habíamos detectado cuando el coche llevaba recorridos unos 6.700 kilómetros; no sonaba siempre, y tampoco era un ruido molesto que nos quitara el sueño, pero seguía ahí desafiante hasta que un día nos armamos con un spray de aceite multiusos y no paramos hasta que dejó de sonar. Salvo esta pequeña anécdota, lo cierto es que el coche no ha dado ni un solo problema durante estos primeros 20.000 kilómetros. Sí tuvimos que rellenar en una ocasión el líquido del limpiaparabrisas, y comprobamos que entraban casi cin-



▲ Con 20.000 kilómetros realizamos la primera revisión obligatoria en el concesionario Autoferbar. Allí, comprobación general y cambio de aceite.

HUELVA ALGUNO DE LOS FOCOS INDUSTRIALES DE LA CIUDAD AND ALUZA SIRVIÓ DE ESCENARIO PARA LA SESIÓN FOTOGRÁFICA



Key' programable con limitador de prestaciones, control parental, etc.

Parte de este equipamiento está incluido en algunos paquetes cuyo precio suma alrededor de 3.000 euros, pero con el equipamiento de serie y sin esos packs su precio se queda en 19.400 euros con el descuento básico, o en 17.000 euros si aplicamos la promoción más completa de 5.100



Cruzar la frontera de Portugal por Ayamonte y acercarse a Vilamoura siempre es un buen plan. Y volver también. Esa costa del Atlántico es espectacular.



En otro de los viajes, nuestro Focus de la prueba de fiabilidad se acercó a la bella ciudad de Gijón, en Asturias. Y disfrutó de un tiempo magnífico.

co litros, una cantidad lógica llevando como lleva faros bixenon con lavafaros.

Y ya que hablamos de equipamiento, hay que decir que nuestro Focus con acabado Titanium cuenta con una completísima dotación de serie y también lleva una lista de equipo opcional que demuestra el despliegue de tecnología que Ford pone a disposición de sus clientes, incluso desde el Focus de potencia más modesta. Y es que la unidad de

pruebas con la que estamos realizando nuestro test de fiabilidad lleva, entre otros dispositivos, navegador, sistema Sync2 con pantalla táctil de 8 pulgadas y control por voz –es de serie–, un equipo Sony con 9 altavoces, información de puntos ciegos, detector de vehículos en movimiento al circular marcha atrás, aparcamiento asistido, frenada de emergencia en ciudad, reconocimiento de señales, avisador y asistencia de cambio

involuntario de carril, faros bixenon con iluminación adaptativa, monitor de conducción segura, asientos eléctricos de cuero y tela con calefacción y, ya como elementos de serie, climatizador bizona, acceso y arranque sin llave, sensores de lluvia y luces o llave con 'My

euros, que obliga, por ejemplo, a financiar con la marca.

Y una curiosidad respecto al climatizador bizona del Focus que pocos usuarios habrán descubierto, y que detectó nuestro buen amigo Pablo en un análisis rutinario durante un viaje como copiloto: pue-



▲◀ El consumo del Focus de tres cilindros, una de las gratas sorpresas del test. Al abrir el capó encontramos muchas hojas.

de haber como máximo cuatro grados de diferencia entre la temperatura del lado del conductor y la del lado del pasajero. Es decir, que si el conductor ha seleccionado una temperatura de 20° y el pasajero pone después 26°, la temperatura del conductor será 'arrastrada' de forma automática hasta los 22°. Si, por el contrario, el copiloto ha elegido los 18° y

el conductor quiere más calor, solo podrá poner hasta 22°, pues si la sube más empezará a variar la temperatura seleccionada por su acompañante. Hemos estudiado el climatizador bizona de otros modelos y la diferencia de temperatura entre las dos zonas no tiene límite; pero creemos que Ford lo ha diseñado así con buen criterio, para que el climatiza-



Hay historiadores que se refieren a Trujillo como la primera capital de España. Los Reyes Católicos vivieron en el Palacio de Luis de Chaves de la ciudad extremeña.



Frente al Palacio de los Marqueses de la Conquista de Trujillo, las modernas líneas del Ford Focus contrastan con su estilo plateresco tardío. Destaca el balcón de esquina.

dor no enloquezca y el coche no gaste más.

En esta segunda parte de la prueba de fiabilidad el Focus 1.0 Ecoboost 125 ha viajado a Huelva, Portugal, Cáceres, Trujillo, Alicante, Ponferrada, El Ferrol, Zaragoza... Además, un día a la semana el coche se ha dedicado a circular por una gran ciudad, con todo lo que ello implica a nivel de consumo y uso intensivo de sistemas como el embrague, el motor de arranque o los frenos.

El gasto del Focus de gasolina con tres cilindros y 125 CV –133 reales en el último banco de potencia realizado– sigue bajando, pero ya menos, y se mantiene en cifras que están sorprendiendo a todo el equipo. Ya contamos que habíamos medido 5,8 l/100 km en un viaje rodando a 120 km/h de cruce en llano, y ahora hemos vuelto a rozar esa cifra al medir 5,9 l/100 km, esta vez con dos personas. Es raro ver más de 7 litros de media en el ordenador, ni siquiera en ciudad o en carretera cuando rebasamos los límites establecidos. De hecho, en circuito cerrado hemos medido 7,0 l/100 km a 140 km/h. Y el aplomo y tacto de conducción del Focus sigue enamorando a nuestro equipo de probadores, cuyos miembros aseguran recorrer kilómetros y kilómetros sin cansarse. Prueba evidente de que no se cansan es que estamos llegando a los 25.000 kilómetros casi sin darnos cuenta. Será entonces cuando comprobemos de nuevo si la potencia ha aumentado, analizando el coche en las instalaciones de Bosch en Madrid, garantía de rigor y tecnología. También procederemos a realizar el último 'correvit'. Y, visto lo visto, somos muy optimistas con el resultado.

Gira, el mundo gira

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotografía: Alvaro Gª Martins

El primer Q7 de la historia firmado por Audi Sport es un portento tecnológico; y además, un deportivo dotado de un innovador corazón diésel.

¿Deportivo? ¿Diésel? ¿SUV? Parecen incongruencias, tres términos que probablemente no saben ir de la mano... Pero que sobre cuatro ruedas hacen maravillas. ¿No te lo crees?

La firma de los cuatro aros ha conseguido cinco de sus trece victorias en las 24 Horas de Le Mans con motores TDI, y todo ese conocimiento sienta las bases para desarrollar este 4.0 V8 TDI, que ha llevado cuatro años de trabajo. No es una mecánica cualquiera, es una obra de ingeniería que tiene distribución variable –por primera vez en un TDI–, inyección directa a 2.500 bares de presión máxima, dos turbos variables y un compresor eléctrico que se

Y no nos referimos a la canción. Si me dicen que el planeta Tierra se mueve sobre su eje gracias al poder del Audi SQ7, me lo creo. Y es que su poderoso 4.0 V8 TDI es capaz de generar 91,8 mkg de par motor desde 1.500 revoluciones y le convierte en un deportivo.

mueve gracias a la energía suministrada por una nueva red de 48 voltios que se suma a la habitual de 12 V.

Audi elige esta solución porque la red convencional no genera suficiente energía para mover su compresor de 7 kW de potencia, que acelera hasta las 70.000 revoluciones por minuto en 250 milisegundos. También instalan una batería de iones de litio con 470 Wh de capacidad bajo el piso del maletero, elemento que no impide poder equipar dos asientos extra, y eléctricos, previo pago de 1.765 euros.

En marcha no te enteras de

lo que sucede bajo su capó, pero sabes que ese compendio tecnológico está presente. Lo sientes porque en el modo Efficiency es capaz de cambiar de marcha a 1.300 vueltas; y con sólo acariciar el acelerador, a 1.000 rpm ya notas que hay potencia, mucha potencia. Son 900 Nm de par máximo –o lo que es lo mismo, 91,8 mkg– entre 1.500 y 3.250 rpm. A día de hoy puedes contar con lo dedos de una mano los co-



▲ Cuatro años han tardado en desarrollar su 4.0 V8 TDI, que suma un compresor eléctrico y un sistema de 48 voltios.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Recuerdo cuando conduje por vez primera el Audi Q7 V12 TDI, un portento de la ingeniería que este SQ7 supera en prestaciones, aún con 65 CV y cuatro cilindros menos. Esta máquina es extraordinaria por su confort, su tecnología o su seguridad... Pero lo que más sorprende es su manera de correr, no te voy a engañar.

ches que ofrecen una cifra superior.

Su refinamiento es sensorial y suena a V8 de gasolina gracias a unos escapes diseñados para ello. Es agradable hasta decir basta y nos transmite sensación de poderío; no obstante, hablamos de 435 CV, potencia a la que sus rivales sólo llegan gracias a la

PRECIO **112.220 €**



EMISIONES DE CO₂:
190 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA



Motor sobrenatural. Prestaciones de deportivo. Agrad mecano. Tecnología. Amplitud. Calidad. Consumo razonable. Hasta siete plazas. Seguridad.

DEBE MEJORAR



Precio alto. Ausencias en el equipamiento de serie. Opciones caras. Acceso a la tercera fila de asientos. Bandeja trasera mal resuelta. Diseño sobrio.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	4.0 V8 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8 en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.956
Alimentación	Iny. directa, dos turbos variables, compresor eléctrico e intercooler
Potencia máxima/rpm	435 CV / 3.750-5.000
Par máximo/rpm	91,8 mkg / 1.500-3.250

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas quattro
Caja de cambios	Aut. Tiptronic de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	73,6 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de cinco brazos, con muelles neumáticos, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de cinco brazos, con muelles neumáticos, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	285/45 R20
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.405
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.069 / 1.968 / 1.741
Capacidad del maletero (l)	235 / 705 / 1.980
Capacidad del depósito (l)	85

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,1
De 0 a 50 km/h	1,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,9)
Recorriendo (metros)	82
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	23,1
De 80 a 120 km/h en D	3,3
Recorriendo (metros)	92
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	10,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,4
En conducción dinámica	14,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,8
A 140 km/h de cruceo	10,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	965
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,4
Ciclo extraurbano	6,5
Ciclo mixto	7,2





▲ No hay rueda de repuesto, pues debajo va su batería. La bandeja no oculta bien el maletero, y no hay sitio para guardarla.



◀ **SÓLO 4,8 SEGUNDOS ES EL TIEMPO QUE NECESITA PARA PASAR DE 0 A 100 KM/H. LOS 200 KM/H LOS ALCANZA EN 19,4 SEGUNDOS. IDEALES LOS FRENSOS CERÁMICOS... POR 10.795 EUROS INTERIOR EN CARBONO DE ESTE LIGERO MATERIAL SON SUS MOLDURAS. EL VIRTUAL COCKPIT TIENE LOS GRÁFICOS DEL R8, Y SU ERGONOMÍA ES PERFECTA**



▲▼ Siete son los modos de conducción, incluyendo el Offroad, el menos apropiado para este SQ7. El cambio es un Tiptronic de 8 velocidades con convertidor de par.



◀▲ Los dos asientos extra son eléctricos y aptos para niños. Acceder a ellos requiere agilidad. Este tapizado es exclusivo para los SQ7, y sorprende su habitabilidad interior. La fila central se puede desplazar y reclinar.

con una presentación calcada a la de un Audi R8, donde hay un generoso cuentavuelvas y nos muestra incluso la fuerza G de aceleración. Todo ello es personalizable.

Anuncia 4,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y nosotros le hemos medido una décima menos. Tiene Launch

hibridación o a potentes motores de gasolina. El 4.0 V8 TDI se combina con un cambio Tiptronic de 8 velocidades y con la tracción quattro, que en esta unidad de pruebas se acompaña del muy recomendable paquete dinámico. Cuesta 7.555 euros y suma el diferencial trasero deportivo, el sistema antibalaceo y la dirección en el eje posterior.

Desde el sistema Audi Drive Select nos permite elegir entre siete programas diferentes, uno para cada tipo de conducción que en ese momento deseamos realizar, y que lo convierten en una alfombra voladora con la que devorará kilómetros y kilómetros sin atisbo de cansancio

—equipa suspensión neumática y puede incorporar hasta 24 asistentes de ayuda a la conducción—, o bien en un deportivo de 2.405 kilos.

La incorporación del compresor eléctrico evita el efecto 'turbo lag' —se llama así a la sensación de falta de respuesta a muy bajo régimen—, pues funciona desde que arrancamos. Mientras que los gases de impulsión a uno de sus turbos variables, este nuevo compresor es el encargado de la sobrealimentación. Sobre las 1.500 revoluciones entra en acción un turbo, y a partir de 2.500 rpm trabajan ya los dos. Entonces el poderío es abrumador, y nos lo hace saber pe-

gando nuestro cuerpo a sus deportivos asientos.

Para ponernos las cosas claras está el Audi Virtual Cockpit,

Aunque pesa 2.405 kilos, el Audi SQ7 se comporta como un deportivo. Ofrece también dirección en el eje trasero.



Control y este bólido no para hasta llegar a los 250 km/h, que es la limitación electrónica. Para más inri diremos que en 19,4 segundos ya va a 200 km/h, y sale del kilómetro lanzado a 218 km/h. Eso son datos de verdadero deportivo.

Este SQ7 no sólo corre en línea recta, sino que a pesar de

su peso —es elevado aunque emplea la plataforma MLB Evo— y su altura, tiene un paso por curva envidiado por otros SUV, y lo pone de mani fiesto desde el minuto uno con un puesto de conducción más propio de una berlina. Aunque tiene o puede tener de todo, su ergonomía es fantástica, y en

cuestión de minutos controlamos cualquier función.

Su dinámica me ha parecido más la de un familiar que la de un crossover. Sorprende su agilidad, ayudada por unas barras estabilizadoras activas que se controlan mediante un motor situado en el centro de cada una de ellas y que generan 1.200 Nm. Son accionados por su sistema de 48 V. Eso ayuda al Audi SQ7 a girar plano, muy plano, del mismo modo que su dirección en el eje trasero permite restar vueltas de volante a alta velocidad y guiarlo como si de un deportivo se tratase. Si nos va la marcha, lo mejor sería desembolsar los 10.795 euros que cuestan los frenos carbocerámicos.

El mencionado sistema de cuatro ruedas direccionales —las traseras giran un máximo de 5 grados en el mismo sentido que las delanteras a alta velocidad, y en sentido contrario

a baja velocidad— también le permite sacar pecho callejeando, pues convierte a este SUV de 5,07 metros de largo en un utilitario, con el que adentrarse por zonas sinuosas en las ciudades es pan comido, o por lo menos en lo que a sensaciones se refiere; porque volumen y dimensiones sí tiene.

Potente, rápido, cómodo... El SQ7 lo tiene todo. Tanto, que es hasta eficiente, ya que le hemos medido un gasto real de 8,8 l/100 km —homologa 7,6 litros con llantas de 21 pulgadas—, prácticamente nada para un SUV de su tamaño, su peso y sus 435 CV de potencia. Para ello cuenta con Start-Stop y función 'inercia', que engrana punto muerto cuando dejamos de acelerar.

Ahora bien, este deportivo vestido de todocamino arranca en 112.220 euros. No es poco y, además, podría venir mejor equipado de serie.

► SUS RIVALES



BMW X5 xDRIVE 50I

Tiene un 4.4 V8 Biturbo de gasolina que anda como el SQ7 pero gasta mucho más. Es algo más barato, pero sus opciones son interminables y caras. Los siete asientos cuestan 2.529 euros.

Precio	97.800 €
Potencia	450 CV
Consumo	9,6 l/100km
0 a 100 km/h	4,9 s



PORSCHE CAYENNE S DIÉSEL

Su motor es un 4.2 V8 Biturbo, pero no llega a la potencia del SQ7. Este diésel corre mucho, pero es más veterano que el del Audi. Mucha tecnología, y aún más en opción. Sólo con cinco plazas.

Precio	102.181 €
Potencia	385 CV
Consumo	8,0 l/100km
0 a 100 km/h	5,3 s

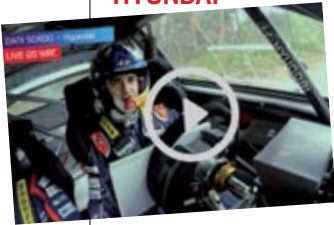


VOLVO XC90 T8 MOMENTUM

El único híbrido del cuarteto genera 408 CV en total. Su consumo es menor, y hace hasta 43 kilómetros en modo eléctrico. Más burgués que el SQ7, viene algo justo de equipamiento.

Precio	81.550 €
Potencia	408 CV
Consumo	2,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,6 s

HYUNDAI



DANI SORDO TE FELICITA

Si eres cliente de Hyundai, tienes que consultar el correo electrónico el día de tu cumpleaños. Porque recibirás un mail en el que Dani Sordo, el piloto de rallys del equipo Hyundai Motorsport, te felicitará a través de un vídeo personalizado.

Con esta iniciativa y el lema «No importa lo rápido que vayamos, tú siempre eres lo primero», la marca quiere demostrar que los clientes son lo más importante. Por eso, ha pedido al piloto cántabro que felicite personalmente a cada una de las personas registradas en su base de datos.

YACHT CONCEPT LEXUS EN EL MAR La firma japonesa amplía horizontes. Hace unos meses presentó un monopatín volador, ahora acaba de mostrar en Florida el prototipo de una embarcación de lujo. Se llama Sports Yacht



Concept, mide 13 metros de largo, tiene dos motores V8 (954 CV en total) y alcanza 80 km/h. Y todo envuelto en el clásico lujo Lexus, donde no falta el cuero o la madera trabajada a mano para mimar a sus 6 ocupantes.

KIT DE PEDIDO



Los compradores del Ford GT podrán elegir sus características a través del kit que reproduce colores, tapicerías, llantas... a escala.



FORD GT: HAZLO A TU MEDIDA

Nadie pone en duda que el Ford GT es uno de los coches más exclusivos del momento. Tanto, que la marca ha creado un kit para que los clientes que ya tienen aprobado su pedido puedan configurar físicamente cada detalle de su nuevo superdeportivo. Una iniciativa que va un paso más allá de la típica web de configuración del vehículo y que permite ver y tocar los materiales sin moverse de casa.

El kit cuenta con ocho muestras de pintura para el exterior con franjas intercambiables, réplicas de llantas a escala, pinzas de freno de distintos colores, etc. Además, se puede probar el tacto del cuero de los asientos o de la fibra de carbono en la que están realizados algunos de los detalles interiores.

Y, para que no falte nada, en el estuche hay un espacio vacío para colocar la réplica de la placa

con el número de bastidor correspondiente al coche, que la marca enviará a los propietarios después de realizar su pedido.

Las primeras unidades del Ford GT están llegando ya a manos de sus dueños en todo el mundo. Un modelo que ha recibido tal avalancha de solicitudes que la marca tuvo que aumentar hasta cuatro años la producción, en principio prevista para dos años y limitada a 500 unidades.

CITROËN QUE NO PARE LA MAGIA

Más de 12.000 conductores ha participado ya en la campaña solidaria 'Magia para los Corazones' de Citroën, en la que la marca colabora con las fundaciones Menudos Corazones y Abracadabra.

La iniciativa permanece abierta hasta el 31 de enero y permite realizar un

control de seguridad gratuito en cualquier taller perteneciente a la red de Servicios Oficiales adherido a la campaña. Por cada persona que pase por el taller, Citroën da una ayuda a estas organizaciones.



VIAJAR Y COMER

Michelin sigue renovando y lanzando nuevos volúmenes de su colección de Guías rojas. Ya están disponibles las dedicadas a Washington, Chicago, San Francisco, Nueva York, Hong Kong o Suiza.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT CON LA CASA A CUESTAS

Si tienes un Land Rover Discovery Sport, ya puedes presumir de viajar con la casa auestas. La marca ha diseñado una exclusiva cabaña plegable, que puede ser transportada en el maletero de este modelo, con una capacidad de carga de 1.698 litros.

La cabaña en cuestión es de madera de pino danés, tiene una planta de 3,5

m² y está preparada para albergar a dos personas adultas. Además, ha sido testada con las mismas técnicas a las que son sometidos los SUVs de Land Rover, incluido el test en cámaras de frío a temperaturas extremas de -20 °C. Una pena que no esté a la venta, porque seguro que más de uno querría darse un capricho.

La cabaña plegable desarrollada por Land Rover tiene 3,5 m² de superficie y acoge a dos personas.



ESCUELA DE APRENDICES 60 AÑOS DE FORMACIÓN CON SEAT

La marca española Seat celebra estos días el 60 aniversario de su escuela de aprendices, en la que se han formado más de 2.600 estudiantes.

Uno de cada dos estudiantes que han pasado por la escuela de aprendices forma parte de la actual plantilla de Seat y un 11% de los directivos de la compañía se ha formado allí. Son las cifras que avalan la labor realizada por este centro formativo, que celebra este 2017 su 60 aniversario y por el que

han pasado a lo largo de estas seis décadas más de 2.600 estudiantes. En la actualidad cursan allí sus estudios de Formación Dual 163 jóvenes, dentro de un programa que combina formación teórica y práctica en las aulas con periodos de trabajo en la planta de producción de Seat.



La mitad de los estudiantes de la escuela de aprendices de Seat sigue en la compañía. En la actualidad estudian allí 163 jóvenes.

ATENTOS A... DEL 20 AL 22/01

El Salón Retro Auto&Moto Málaga celebra su cuarta edición, en la que se conmemora el 70 aniversario de Ferrari y el 60 cumpleaños del Seat 600, entre otros eventos.



EXPOSICIÓN EN CEBREROS CARLOS SAINZ, EN SLOT

Cebreros celebra su primer Rally Slot los próximos 22 y 23 de enero. Antes de esta primera carrera, se organizó una exposición con los coches a escala pilotados a lo largo de su carrera por el madrileño Carlos Sainz, 200 en total. El campeón y su hijo, actualmente piloto de F-1 en la escudería Toro Rosso, asistieron a la inauguración. Y precisamente uno

de los vehículos, el 124-1430 con el que participó en el Rally Villa de Cebreros de 1982, es la imagen del cartel de la prueba.



EN INSTAGRAM

Renault busca el lado más divertido de las familias con un concurso en Instagram en el que los participantes pueden ganar viajes a Disneyland París. No olvides el hashtag: #ScenicFamilyFun.

MARQUÉS DE OLIVA UN ACEITE DE PREMIO

Elaborado con oliva picual de la D.O. Sierra Magina y con un método cien por cien ecológico, el aceite de oliva virgen Marqués de Oliva, ha cerrado un año repleto de distinciones: Gran Premio Especial del Jurado en Alimentaria 2016, Medalla de Plata en Olive Japan, Best Packaging Design en Terra Olivo, en Jerusalén, y 5º mejor aceite del mundo en Olivinus, en Argentina.



la frase

Erik Jonnaert. Secretario general de la Asociación Europea de Fabricantes



«Un vehículo requiere estándares mucho más altos en seguridad, privacidad y seguridad que un teléfono inteligente, por eso los fabricantes de automóviles y componentes trabajan para proporcionar un acceso seguro a los datos del vehículo».

en breve

- **REESTRUCTURACIÓN EN MERCEDES.** - Mercedes-Benz España es la primera filial que separa unidades de negocio. La reorganización emprendida por Daimler afecta a furgonetas, camiones y el centro logístico de recambios, ya convertidas en sociedades independientes.
- **COCHE AUTÓNOMO.** - En 2021 Volvo lanzará un coche de conducción totalmente autónoma. Lo prepara con un programa de investigación en uso real, que define la tecnología en base al papel del conductor.
- **GESTAMP FABRICARÁ EN ESLOVAQUIA.** - 133 millones de euros invertirá la multinacional española en una planta en Eslovaquia. En 2018 empezará a fabricar componentes de aluminio para el automóvil.
- **MENOS MOTORES EN ALMUSSAFES.** - La finalización del contrato con Jaguar Land Rover originará la supresión en mayo de un turno de trabajo en la planta valenciana de motores de Ford. Serán 140 los trabajadores afectados por dicha medida.



1.160 MUERTOS EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS EN 2016

Medidas contra la siniestralidad

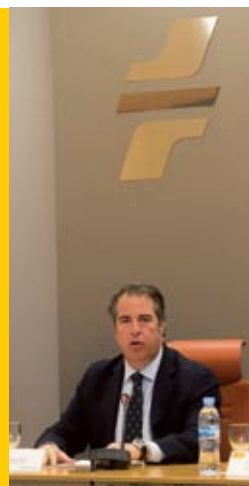
Sin cumplir los dos meses al frente de la Dirección General de Tráfico, Gregorio Serrano tuvo que hacer frente a la primera subida de la siniestralidad mortal tras doce años de reducción constante. Una situación ante la que el máximo responsable del tráfico en el país reaccionaba prometiendo un Plan Especial de Medidas Urgentes y una amplia revisión de la Estrategia de Seguridad Vial, que incluirá la refor-

ma de la Ley de Seguridad Vial y mejoras en los reglamentos de Circulación, Vehículos y Conductores. Todo ello involucrando a los sectores de la sociedad afectados, desde otros ministerios, además del de Interior, hasta asociaciones de víctimas y conductores, pasando por fabricantes de vehículos, partidos políticos, comunidades autónomas y ayuntamientos. Como también quiere que sea consensuada la refor-

ma del carné por puntos, normativa que ha llegado el momento de revisar en su décimo aniversario, con especial atención, considera Gregorio Serrano, a las cursos de recuperación cuya eficacia hay que mejorar en el caso de los reincidentes incorregibles. La reforma debe comenzar en febrero con la presentación de ese plan de choque inmediato destinado a reducir los accidentes de tráfico, y en el

que la mejora de la red viaria y la renovación del avejentado parque español deberían ser protagonistas, junto con medidas destinadas a combatir las drogas, presentes en el 27 por ciento de los conductores involucrados en un accidente sometidos a control en 2016. Aspectos en los que actuar a los que el director de la DGT añade los «conductores bien formados».

Ese plan especial se deberá completar antes del verano con la imprescindible revisión en profundidad de la Estrategia de Seguridad Vial, que se diseñó en 2011 con la pretensión de llegar a 2020, y los cambios de normativa, trabajo que se realizará en el seno de la Comisión de Seguridad Vial de Congreso de los Diputados y el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Aunque en su comparecencia para presentar los



▲ El director general de Tráfico, Gregorio Serrano.

resultados de la siniestralidad en 2016 y sus planes para reducirla Serrano no concretaba los puntos a reformar, sí aclaraba que no se contempla el retoque de las sanciones, las cuantías de las multas o el número de radares porque, según su criterio, están «en terminos razonables» y hay muchas cosas que hacer antes que eso.

la cifra

4.100

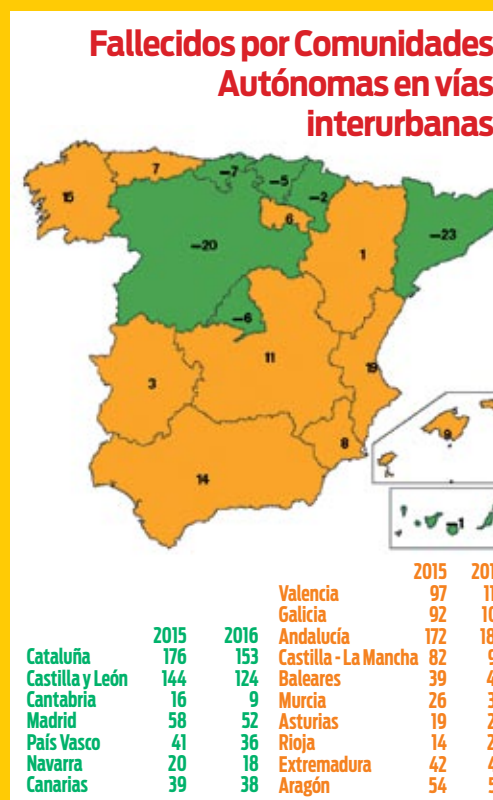
millones de euros pagará Volkswagen en multas penales y civiles por su responsabilidad en el fraude de los motores diesel trucados, según el acuerdo que la compañía ultima con el Departamento de Justicia de Estados Unidos. El acuerdo también incluye un reconocimiento oficial de responsabilidad por parte de la empresa, que, de momento, tiene un directivo detenido y otros cinco imputados por fraude.



RACE

Carné por puntos para ciclistas

Estudiar extender el carné por puntos a los ciclistas, obligarles a tener un seguro y matricular las bicis es la propuesta del Real Automóvil Club de España (RACE), que reclama un plan de convivencia en carretera para el coche y la bicicleta. Es una de las medidas que propone el club automovilístico para frenar el aumento de las muertes en las carreteras españolas y conseguir bajar de 1.000 el número de fallecidos este año, apostando por una especial atención a los usuarios más vulnerables. Con ese objetivo reitera la necesidad de acabar con el alarmante envejecimiento del parque y el deterioro de las carreteras secundarias, entre otras medidas. El club considera el carné por puntos «una herramienta necesaria y que ha demostrado su utilidad», pero «insuficiente e ineficaz» si sólo se centran en él los esfuerzos por reducir la siniestralidad.



LOS NÚMEROS DE 2016

El año se ha cerrado con un aumento de 15 siniestros mortales, 29 fallecidos

y 209 heridos hospitalizados sobre los números de 2015. Y aunque el peso de la siniestralidad sigue re-

cayendo en las vías convencionales, con el 75 % de los accidentes, han sido las vías de gran capacidad las que mayor aumento de fallecidos presentan con respecto a 2015 (16 %), frente al 2 % de subida de las carreteras de doble sentido. De los datos también destaca el incremento de los accidentes de turismo (34 fallecidos más), camiones (+10), autobuses (+16) y peatones (+5), con el 4 % de conductores implicados en accidentes mortales que no eran residentes en España y una media de 13,6 años en los turismo con víctimas mortales. Asimismo destacan los 147 muertos que no llevaban cinturón y los cuatro motoristas fallecidos sin casco. Distracción y velocidad inadecuada (28 y 21 %, respectivamente) encabezan los factores presentes en los accidentes mortales y graves.

Renault

Francia investiga emisiones fraudulentas

La fiscalía de París ha iniciado una investigación judicial sobre Renault por un posible falseo de emisiones en algunos de los motores diesel de la compañía gala. Se trata de averiguar si se ha incumplido la legislación medioambiental vigente. La compañía replica que no engaña sobre las emisiones de sus vehículos que «no están equipados con software fraudulento que afecte a los sistemas antipolución», asegura la empresa en un comunicado, en el que también puntualiza que los Renault han sido siempre homologados respetando las leyes y las regulaciones en vigor.



Falseo de emisiones. Ahora la EPA acusa a FCA

La Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos (EPA) acusa a

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) de falsear las emisiones en unos 104.000 vehículos diésel utilizando un software ilegal. La compañía, que se enfrenta a una posible multa de

más de 4.000 millones de euros, asegura «no haber hecho nada ilegal» y que los modelos acusados de truco en Norteamérica no se han comercializado en Europa.



Informe KPMG. Hacia dónde camina la automoción

Que un vehículo conectado generará más ingresos que diez convencionales, que en los coches eléctricos

cos la pila de combustible de hidrógeno ganará a las baterías, que no triunfarán por el reto que supone construir una infraestructura de recarga, o que las mecánicas diésel serán la primera tecnología de propulsión que desaparecerá de las cadenas de montaje, son tendencias compartidas por más del 50 por ciento de los 1.000 altos directivos del sector del automóvil y los 2.400 conductores entrevistados para el informe Global sobre Automoción 2017 de KPMG. El informe

también plantea los tres tipos de tendencia que el sector de la automoción debe manejar al mismo tiempo de aquí a 2025: continuar con la evolución del mercado actual y afrontar la revolución y la disrupción. Es decir, la revolución que viene de la mano de los coches eléctricos y la disrupción en la que, a los coches compartidos les seguirán los coches sin conductor, la conectividad y la digitalización de los vehículos. Tres tendencias simultáneas que, según Francis-

co Roger, socio de KPMG responsable del sector de Automoción, «suponen un dilema para los directivos a la hora de decidir en qué deben invertir sus compañías»; todo un reto prever hacia dónde y a qué velocidad se moverán las sensibilidades y comportamientos de consumidores y reguladores.

Nissan. La planta de Ávila, en el aire

La congelación de la producción del NT500 ha

desatado los recelos de los trabajadores de la planta que Nissan tiene en Ávila, y también los de la Junta de Castilla y León. La falta de información oficial sobre el Plan Industrial prometido por Nissan ha llevado a las autoridades autonómicas, con el apoyo del Gobierno central, a paralizar los compromisos y ayudas pactados con la multinacional japonesa.



EE.UU.

Trump revoluciona el automóvil

La declarada intención de Donald Trump de cercar a los automóviles fabricados en el extranjero, especialmente en México, ha puesto en alerta máxima a los fabricantes de vehículos y componentes. Los primeros no han tardado en ceder anunciando que reforzarán la producción en Estados Unidos o que efectuarán inversiones

millonarias no previstas en sus fabricas americanas -Fiat Chrysler, 1.000 millones de dólares; Toyota, 10.000 millones...-, o cancelando, como en el caso de Ford, el proyecto de una nueva fábrica en México. En el caso español las intenciones del presidente electo de Estados Unidos de imponer fuertes aranceles a los vehículos que se hagan fuera del país preocupa a la industria auxiliar, para la que el mercado norteamericano es uno de los más importantes.



TRIPLETE DE PEUGEOT CON LOS 3008 DKR, LIDERADOS POR PE TERHANSEL EN SU VICTORIA NÚMERO 13. POR DETRÁS, LOEB Y DESPRES

El Dakar sufrido es el Dakar querido

“En este recorrido ya puede verse mi firma. He podido reflejar un poco mi manera de entender la carrera y el ADN Dakar”, avisaba

Marc Coma en la presentación de la prueba. Efectivamente, la última edición fue espectacular tanto por los recorridos o la competición deportiva como por sus escenarios paisajísticos.

Aunque la meteorología impidió que fuera totalmente épica, Coma logró su objetivo: recuperar el olvidado espíritu del Dakar.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Una gran diversidad de terrenos para rodar, jornadas a gran altitud como nunca antes en el Dakar, el frío y la lluvia del altiplano boliviano, el calor extremo en Argentina... Con una navegación que volvió locos a los protagonistas por su complejidad. “Nos han dado pistas más que notas, en vez de instrucciones realmente claras”, explicaba Sam Sunderland, el ganador en dos ruedas. Hasta la penúltima jornada casi todas las categorías seguían abiertas, dada la incertidumbre ante el recorrido y la navegación. Ningún piloto había repetido victoria en las dos

ruedas durante los seis primeros días.

Pudo ser una prueba épica, y aun así quedó como la más dura de las celebradas en Sudamérica. Todo el mundo resaltaba el exigente arranque inicial, cuando la meteorología entró en juego la tarde del jueves día 5, cuando comenzaron a abrirse los cielos camino de Tupiza. El diluvio de Oruro obligó a llevar a todos los participantes neutralizados a La Paz. Aquellos primeros viernes y sábado debían haberse cubierto casi 1.000 kilómetros cronometrados que hubieran resultado letales. Muchos consiguieron reencontrarse gracias a una forzada tregua, pero uno de

cada cinco abandonaba antes de llegar a la jornada de descanso en La Paz. “Lo peor está por llegar en la segunda semana”, avisaba Coma.

Tras las dos jornadas maratón tuvo que ser neutralizada una de las etapas reina, la Súper Belén, ante los grandes aluviones de barro que incluso costaron vidas humanas. El jueves, camino de San Juan, los participantes afrontaron una de las etapas más duras de los últimos años con temperaturas de más de 40 grados. Stefan Svitko, por ejemplo, tuvo que ser llevado al hospital tras llegar a la meta totalmente exhausto. Quintanilla se cayó y golpeó en la cabeza, mareado por el esfuerzo

y el calor. “Jornada tan agotadora que me he quedado sin palabras”, reconocía Cyril Despres, después de bajarse de su Peugeot. En definitiva ¿Qué prueba habrían afrontado los participantes con esas etapas claves que fueron suspendidas, como Oruro-La Paz y Salta-Chilecito, o recortadas, como Tupiza-Oruro, La Paz-Uyuni y Uyuni-Salta?

Desde el punto de vista deportivo, la intensidad competitiva fue constante en todas las categorías. “No es que el ritmo haya bajado. Todo el mundo corre mucho, pero como la gente comete muchos errores –y no son errores de un minuto o dos, sino de 20 minutos o media ho-



▶▶ Decimotercera victoria en el Dakar para el francés Stéphane Peterhansel, que acabó manteniendo un duelo espectacular con su compañero y compatriota, Sébastien Loeb. Los Peugeot 3008 DKR se han mostrado muy superiores al resto de vehículos.



NANI ROMA HIZO UNA GRAN CARRERA CON EL TOYOTA HILUX Y ACABÓ CUARTO, PERO EL COCHE NIPÓN RINDIÓ MENOS DE LO ESPERADO



◀◀ Junto a estas líneas, el Iveco de De Rooy, tercero en Camiones por detrás de los dos Kamaz. Más a la izquierda el Peugeot de Cyril Despres, tercero en Coches en la meta de Buenos Aires. Abajo, Sébastien Loeb, el más rápido en los tramos de pista y segundo al final.



▶ El británico Sunderland se hacía con el triunfo en Motos con su KTM. Curiosamente, era la primera vez que llegaba a la meta del Dakar, pues en sus cuatro participaciones anteriores no lo había logrado.



ra-, un día falla uno, otro día fallo otro.... La prueba está en los cambios de líder que ha habido”, explicaba Nani Roma en la jornada de descanso. Una pauta que valía también para la categoría de motos, donde hasta la séptima jornada ganaba un piloto diferente cada día. En la etapa ya habían abandonado el ganador en motos del pasado año, Toby Price –con el fémur fracturado–, Nasser Al Attiyah y Carlos Sainz con su espectacular accidente. Loeb y Peterhansel se enfrentaron hasta el último día.

El Dakar comenzaba con la polémica entre Peugeot y Toyota sobre la supuesta penalización a los buggies. Pero en Bolivia se comprobó que el Hilux no era rival en altura. Giniel de Villiers quedó fuera por la navegación durante la primera semana, y solo Nani Roma mantuvo las aspiraciones de Toyota hasta la última. “Hacer cuarto es una putada, eres el primero que te quedas fuera del podio”. Su magnífico resultado –primer Hilux– supo a poco. Problemas con el cálculo de gasolina la primera semana

y fallos técnicos en su coche, el diferencial de rendimiento en altura con Peugeot y un error de navegación le rezagaron. Sobre todo en la última semana, cuando perdía más de una hora en tres jornadas consecutivas tras haber rodado a cinco minutos del líder en la general. De los siete favoritos iniciales entre Peugeot y Toyota se quedaron solos Loeb y Peterhansel en un extraordinario pulso final sin órdenes de equipo. En la antepenúltima y penúltima etapas ambos se entregaron a un duelo ex-

traordinario. El campeón del mundo de rallies recuperaba en las zonas rápidas lo que el francés le arrebató en el fuera pista. El último día, camino de San Cuarto, la diferencia llegó a reducirse a los dos minutos y medio, cuando Loeb pinchó y el Dakar se acabó para él. “Ha sido una lucha cuestión de segundos y minutos”, reconocía Peterhansel, quien lograba su decimotercer triunfo. “Probablemente esta es la victoria de la experiencia, porque a veces sabía que no era suficientemente rápido para se-

guir a Sebastian. No fue una victoria fácil de conseguir”, resumía el francés tras su nueva victoria. En dos ruedas, Joan Barreda fue el ganador moral en términos de velocidad y navegación, pero el error de Honda –apelado por el equipo– con un repostaje en la primera semana dio al traste con la victoria. Cuando el castellonense había dado un golpe magistral el tercer día y dominaba la prueba con autoridad, llegó la sanción. Aunque en la quinta etapa se perdía estrepitosamente,

los errores de navegación de unos y otros eran norma cotidiana. Tras cuatro participaciones sin conseguir llegar a la meta, Sunderland ganaba la prueba en la única ocasión en la que la terminaba. “Hemos llegado muchos pilotos nuevos muy rápidos, y la lucha por la victoria está ahora mucho más abierta. Y por eso ahora gana el que comete menos errores, en vez del más rápido”. Fue su caso, salvo Barreda. Otro gran protagonista en la categoría fue Gerard Farrés, con un podio entre más

de diez motos oficiales, y disputando la tercera posición hasta el último metro de la carrera con el francés Van Beveren. “No era fácil pelear con esta moto frente a las de fábrica. Sobre todo, en las zonas rápidas no podíamos seguirles. Ellos tienen más potencia, más velocidad y más par”, reconocía para valorar el resultado. Con una gran regularidad y capacidad para la navegación en momentos delicados, alcanzó su momento tras años trabajando para otros. “No contamos con los mismos medios,



PODIO ESPAÑOL GRACIAS AL TERCER PUESTO EN MOTOS DE GERARD FARRÉS, Y DESTACABLE FUE TAMBIÉN EL PAPEL DE JOAN BARREDA



Gerard Farrés tuvo que apretar al final en su lucha por el tercer puesto frente al francés Van Beveren.



► Puesto 16 en Motos para Laia Sanz, que alcanzaba también la meta en su séptima participación dakariana. Y sin ninguna caída esta vez.



El argentino Villagra fue cuarto en Camiones con el Iveco. Esta edición del Dakar será recordada como una de las más duras en América.



◀◀ El Man de Juvanteny, Criado y González –suman 72 participaciones entre los tres– acabó en el puesto 31, tercero en Producción y segundo 6x6. Más a la izquierda, Isidre Esteve, que terminó también con su Mitsubishi y demostró la eficacia del 'cojín inteligente'.



◀ Cristina Gutiérrez se convirtió en la primera piloto española que acaba en Coches.

los mismos motores que la estructura oficial, pero tenemos mucha fuerza de voluntad. Y conseguimos subir al podio de este Dakar. Resulta mágico. Hace diez años que hago rallies, he sido mochilero de Chaleco López y de Marc Coma; y ahora, aquí estoy yo”, explicaba emocionado al terminar la prueba, donde no paraba de agradecer a su equipo el gran trabajo realizado frente a los oficiales.

“Muy contenta por haber terminado mi 7º Dakar consecutivo, y los últimos 4 en P16, P9, P15 y este P16!”, tuiteaba Laia Sanz nada más

terminar la prueba, el mejor resumen de su trayectoria dakariana. “Muy contenta porque acabar todos los Dakar que he corrido, siete de siete ya, no es nada fácil”, explicaba “me hubiese gustado estar un poquito más adelante, pero creo que tal y como estaba en el día de descanso, puedo estar muy contenta de la segunda semana que hice. No me he caído ni una vez, la lástima han sido esos dos días que perdimos tiempo en la primera semana”. De no haber mediado las etapas neutralizadas, Sanz estaba segura de haber podido mejorar su noveno puesto

como mejor resultado dakariano. A destacar también la llegada a meta, un año más, de Rosa Romero, la esposa de Nani Roma.

El Dakar tuvo dos grandes protagonistas con Isidre Esteve –con Txema Villalobos– y Albert Llovera, ambos en la meta a pesar de su particular situación física. En su segunda participación en coches, Esteve ha logrado con su resultado dar luz verde y esperanza a una segunda etapa dakariana tras su brillante periplo en dos ruedas. “Resultados al margen, la mejor noticia es que mi piel está bien y que ha resistido sin

problemas a tantas horas seguidas de pilotaje. Sin duda, superar este Dakar es el mejor aval posible para el Cojín Inteligente”, explicaba para referirse al sistema que le ha permitido pasar cuarenta y cinco horas de carrera y más del doble al volante en dos semanas, incluyendo los enlaces. Un sistema que será extensible al usuario normal. “Quiero volver el año que viene al Dakar para ser más competitivos. Esta edición nos ha servido para ganar confianza y saber qué podemos mejorar de cara al futuro”.

“Muy contento de terminar mi 3 Dakar consecutivo,

me enorgullece. La distancia entre los sueños y la realidad se llama Actitud”. A escasas fechas de iniciar el Dakar, Albert Llovera se pegaba para conseguir patrocinios. Y su historia cotidiana recordaba lo complicado de su situación para afrontar el desafío. “Ha sido un Dakar bastante complicado. Esos cinco días entre 3.000 y 4.800 metros no me han ayudado” reconocía al terminar, “he tenido muchísimos espasmos y también me ha provocado una anemia muy grande”. Llovera consiguió evitar el abandono por razones físicas para ter-

minar en la vigesimocuarta posición final, con tres etapas entre los veinte primeros, “algo que alguien con discapacidad nunca había hecho antes en el Dakar”.

Cristina Gutiérrez también hizo historia al convertirse en la primera piloto española que termina el Dakar en coche –con su copiloto Pedro López–, terminando en la 44 posición absoluta, sexta de la categoría T1.S –prototipos derivados de serie– y quinta entre los debutantes dakarianos. “Todos los días han sido muy duros, con enlaces muy largos y muchas variaciones de temperatura, el cansan-

cio se dejaba sentir”, confesaba al terminar una prueba con muchas dificultades para ella ante la falta de experiencia –navegación, arena– que fue superando con enorme mérito y tenacidad.

¿Y cuál fue la conclusión del propio Marc Coma al terminar el Dakar? “Desde mi punto de vista estoy muy contento. Creo que tuvimos un recorrido muy interesante. Las novedades deportivas que introdujimos estuvieron en la buena dirección, fue un regreso al espíritu Dakar con una carrera más dura y la navegación muy presente”. De hecho, fueron numerosas

las felicitaciones de los participantes tanto a Ettiene Lavigne, el director del Dakar, como al propio Coma. “Globalmente, fue una buena carrera, aunque nos condicionaron un poco las condiciones meteorológicas. Pero eso es algo que no podemos controlar. Lo que se hizo fue un gran cambio para el Dakar. Por eso le agradezco a ASO, los encargados de la organización, que me hayan dado la oportunidad de aplicar mi manera de entender la carrera”. Efectivamente, tras la edición 2017, puede afirmarse que el ‘ADN Dakar’ ha sido recuperado.

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...    

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE 

EL MERCADO ESPAÑOL EN 2016



1.147.007 UNIDADES MARCAN LA VELOCIDAD DE CRUCERO Y APARCAN LA CRISIS

Por segunda vez en los últimos siete años se rompe la barrera del millón de turismos y todoterreno matriculados en el mercado español, con una cifra cercana a 1.150.000 unidades, que suponen un 10,9 por ciento más que en el ejercicio anterior. Pese a la ralentización de las compras de particulares en el último tramo del año por la desaparición del Pive, fabricantes (Anfac), importadores (Aniam), concesionarios (Facnauto) y vendedores (Ganvam) califican como positivo el resultado, aún lejos de la cifra que le corresponde a España, donde la edad media del parque rondaba los 12 años al cierre de 2016, con más de siete millones de unidades que han cumplido los tres lustros. Como reclama el sector, la situación impone un plan integral, que incentive la renovación intensiva y continuada de vehículos.

RENAULT EN PUNTA

En ese comportamiento del mercado acorde con las previsiones, la sorpresa de 2016 la protagoniza Renault, con un esfuerzo en diciembre que lo colocaba al frente de las matriculaciones, tras saltar desde la tercera plaza que ocupaba en noviembre. Además, al superar en el último mes del año en algo más de 2.500 unidades las ventas del fabricante de Wolfsburg, la marca del rombo acababa con los cuatro años de liderazgo de Volkswagen en nuestro mercado, predominio también superado

REPARTO POR SEGMENTOS

	UNIDADES	CUOTA	%16/15
MICRO	66.127	5,8	3,6
PEQUEÑO	314.709	27,4	7,3
MEDIO-BAJO	298.706	26,0	8,8
MEDIO-ALTO	96.056	8,4	3,4
DEPORTIVO	2.588	0,2	24,8
EJECUTIVO	11.672	1,0	15,8
LUJO	1.721	0,2	-2,2
MONOVOL. PEQUEÑO	87.263	7,6	-3,8
MONOVOL. GRANDE	10.620	0,9	4,7
TT PEQUEÑO	123.685	10,8	34,8
TT MEDIO	118.618	10,3	0,8
TT GRANDE	5.091	0,4	18,9
TT LUJO	10.151	0,9	21,0

FUENTE: ANFAC

nizaba Renault, con un esfuerzo en diciembre que lo colocaba al frente de las matriculaciones, tras saltar desde la tercera plaza que ocupaba en noviembre. Además, al superar en el último mes del año en algo más de 2.500 unidades las ventas del fabricante de Wolfsburg, la marca del rombo acababa con los cuatro años de liderazgo de Volkswagen en nuestro mercado, predominio también superado

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-DICIEMBRE)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
BMW SERIE 5	2.267	TOYOTA LAND CRUISER	1.723
VOLVO V60	1.062	JEEP GRAND CHEROKEE	564
LEXUS IS	821	MINI MONTERO	466
		MERCEDES CLASE G	28

CIUDADANO

Modelo	Unidades
FIAT 500	13.960
MINI	11.292
FIAT PANDA	8.898
TOYOTA AYGO	3.636
KIA PICANTO	3.414



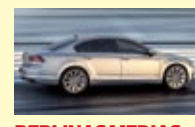
UTILITARIO

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	31.836
OPEL CORSA	26.897
VW POLO	25.424
RENAULT CLIO	25.357
DACIA SANDERO	25.068



FAMILIAR COMPACTO

Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	33.653
VW GOLF	25.344
PEUGEOT 308	23.499
OPEL ASTRA	20.858
RENAULT MÉGANE	19.773



BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
VW PASSAT	10.478
MERCEDES CLASE C	8.734
AUDI A4	8.371
BMW SERIE 3	8.121
OPEL INSIGNIA	7.675



GRANDES BERLINAS

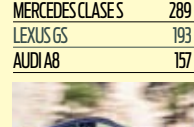
Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE E	2.740
AUDI A6	2.358

El título de coche más vendido en España en 2016 se lo anota el Citroën C4.

FUENTE: ANFAC Y COLABORACIÓN PROPIA

BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
BMW SERIE 7	433
AUDI A7 SPORTBACK	365
MERCEDES CLASE S	289
LEXUS GS	193
AUDI A8	157



DEPORTIVO

Modelo	Unidades
FORD MUSTANG	553
MAZDA MX-5	340
PORSCHE 911	241
AUDI TT COUPÉ	166
FIAT 124 SPIDER	136



TT PEQUEÑO

Modelo	Unidades
RENAULT CAPTUR	19.683
PEUGEOT 2008	16.937
OPEL MOKKA	16.925
CITROËN C4 CACTUS	11.152
FIAT 500 X	8.346



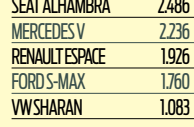
TT MEDIO

Modelo	Unidades
NISSAN QASHQAI	25.202
HYUNDAI TUCSON	19.420
KIA SPORTAGE	17.081
RENAULT KADJAR	12.971
DACIA DUSTER	12.653



TT GRANDE

Modelo	Unidades
LAND ROVER DISCOVERY	2.310



34 MARCAS VENDIERON MÁS DE 1.000 COCHES

MARCA	UNIDADES	%16/15
RENAULT	90.503	17,4
OPEL	89.383	16,9
VOLKSWAGEN	89.012	0,8
PEUGEOT	83.523	9,4
SEAT	77.643	0,1
CITROËN	60.607	3,0
FORD	60.114	-6,5
NISSAN	57.087	3,2
TOYOTA	55.672	13,3
KIA	53.412	18,6
AUDI	51.655	17,2
HYUNDAI	50.912	15,3
FIAT	48.866	29,4
MERCEDES	47.065	20,5
DACIA	44.599	-1,4
BMW	44.365	23,5
SKODA	24.278	6,1
MAZDA	18.274	19,5
VOLVO	13.384	26,0
MINI	11.292	17,9
LAND ROVER	10.264	11,4
HONDA	9.468	21,1
MITSUBISHI	9.368	4,4
JEEP	6.913	33,0
SMART	6.143	23,5
SUZUKI	5.797	62,7
LEXUS	5.600	19,1
DS	4.548	54,7
SSANGYONG	3.870	13,8
JAGUAR	3.648	110,6
ALFA ROMEO	3.189	11,9
PORSCHE	2.204	6,2
SUBARU	2.023	15,5
INFINITI	1.231	149,2

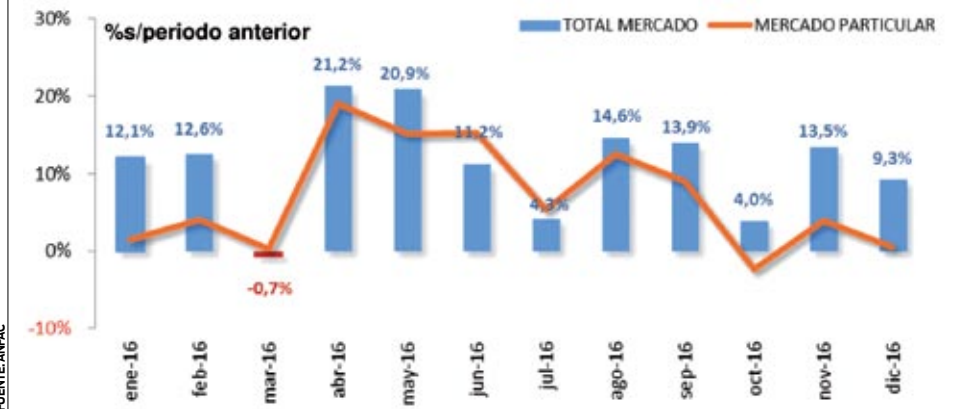
FUENTE: ANFAC

36 MODELOS SUPERARON LAS 10.000 UNIDADES

Modelo	Unidades
CITROËN C4	34.615
SEAT LEÓN	33.653
SEAT IBIZA	31.836
VOLKSWAGEN GOLF	28.678
OPEL CORSA	26.897
RENAULT MÉGANE	26.040
VOLKSWAGEN POLO	25.424
RENAULT CLIO	25.357
NISSAN QASHQAI	25.202
DACIA SANDERO	25.068
PEUGEOT 308	23.499
PEUGEOT 208	21.596
OPEL ASTRA	20.858
RENAULT CAPTUR	19.683
HYUNDAI TUCSON	19.420
TOYOTA AURIS	17.996
KIA SPORTAGE	17.081
PEUGEOT 2008	16.937
OPEL MOKKA	16.925
FORD FOCUS	16.018
CITROËN C3	14.429
FIAT 500	13.960
TOYOTA YARIS	13.954
AUDI A3	13.372
RENAULT KADJAR	12.971
DACIA DUSTER	12.653
FORD FIESTA	12.464
NISSAN JUKE	12.451
VOLKSWAGEN TIGUAN	12.081
HYUNDAI I20	11.333
MINI	11.292
KIA CEED	10.806
PEUGEOT 3008	10.481
VOLKSWAGEN PASSAT	10.478
HYUNDAI I30	10.365
KIA RIO	10.258

FUENTE: ANFAC

EVOLUCIÓN MERCADO DE TURISMOS MES A MES



FUENTE: ANFAC

por Opel, que lo ha relegado a la tercera posición del ranking final por 371 unidades. Lo cierto es que en el año que acaba de terminar Volkswagen ha visto estancadas sus ventas; como Seat, segunda en 2015 y que ahora ha caído a la quinta plaza (ver cuadro). Pese a todo, no son los peores resultados

GASOLINA	40,2
DIESEL	56,8
HÍBRIDO+ELÉC	3,0

del ranking, puesto que Dacia —en el 'top ten' el año pasado— y Ford cierran 2016 con los únicos negativos de la tabla.

Donde no hay cambios sobre la lista de 2015 es en la cabeza de los modelos más vendidos, dado que C4, León, Ibiza y Golf repiten posiciones en las cuatro primeras plazas. Eso sí, el aumento de ventas sobre 2015 se refleja en que son siete más los modelos que superan las 10.000 unidades.

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

En cuanto a la distribución de las compras, las mecánicas diésel siguen perdiendo fuerza frente a las de gasolina, con una relación de 53,8/40,2 por ciento en 2016, cuando el año anterior el 62,9 % de las matriculaciones eran copadas por los vehículos de gasóleo y el 35,1 % por los de gasolina. El total lo completan híbridos y eléctricos, que han subido un punto entre ambos ejercicios para colocarse en el 3 % del total. Desgranando el comportamiento de los



Los Seat León e Ibiza completan el podio de los modelos preferidos por los españoles en el pasado año.

vehículos impulsados por energías alternativas, los híbridos se anotan 31.019 unidades (+68 % respecto a 2015), mientras que los eléctricos (puros, de autonomía extendida e híbridos enchufables) se quedan en 4.746 matriculaciones, cifra que no deja de ser testimonial en el montante global del mercado, a pesar de suponer un 51,5 % más que en el año anterior.

OTROS MUNDOS

Sin alcanzar las cuotas de antes de la crisis, y a 103.000 unidades de las vendidas en 2007, las ventas de comerciales ligeros en 2016 completan tres años de crecimiento continuado, en un panorama en

EN DICIEMBRE SE ESTANCAN LOS PARTICULARES

El nulo crecimiento de las compras de particulares en el último mes del año 2016 empaña, según Aniacam (importadores), que el pasado diciembre haya sido el mejor diciembre desde 2007, con 97.420 unidades matriculadas (+9,2 % sobre 2015). Una ralentización del canal más importante, que comenzó con la desaparición del Pive y potenciará el aumento de la antigüedad de los coches particulares, con una media entorno a los 11,9 años al cierre de 2016, mientras que el parque de vehículos de empresa y de 'rent a car' no tiene más de cuatro años. Son datos en los que se apoya el sector para seguir reclamando la reactivación de un plan de achatarramiento, que no cueste dinero al Estado y beneficie la seguridad vial y la ecología.

EL RANKING

Marcas	Modelos
RENAULT 10.124	MEGANE 3.201
PEUGEOT 7.871	GOLF 2.924
VW 7.599	CLIO 2.614
OPEL 6.151	C4 2.414
HYUNDAI 5.561	TUCSON 2.379
FORD 5.323	QASHQAI 2.360
NISSAN 5.302	SANDERO 2.133
SEAT 4.875	CAPTUR 2.121
CITROËN 4.599	2008 2.037
TOYOTA 4.595	308 1.956

LOS ELÉCTRICOS MÁS COMPRADOS EN 2016...

MARCA	MODELO	UNIDADES
ELÉCTRICO PURO (BEV)		
NISSAN	LEAF	545
CITROËN	C-ZERO	496
RENAULT	ZOE	436
RENAULT	KANGOO	329
NISSAN	NV 200	308
HÍBRIDO ENCHUFABLE (PHEV)		
MITSUBISHI	OUTLANDER	555
VOLVO	XC90	128
BMW	X5	120
VOLKSWAGEN	GOLF	115
VOLKSWAGEN	PASSAT	102
ELÉCTRICO DE AUTONOMÍA EXTENDIDA (E-REV)		
BMW	i3 REX	138

...Y LOS HÍBRIDOS NO ENCHUFABLES MÁS MATRICULADOS

MARCA	MODELO	UNIDADES
TOYOTA	AURIS	10.984
TOYOTA	YARIS	5.987
TOYOTA	RAV 4	4.911
LEXUS	NX 300	2.417
TOYOTA	PRIUS	1.567
LEXUS	CT 200	1.384
LEXUS	IS 300	821
KIA	NIRO	700
TOYOTA	C-HR	645
LEXUS	RX	450

USADOS: ANDALUCÍA LIDERA LAS TRANSFERENCIAS

COMUNIDAD AUTÓNOMA	UNIDADES	%16/15	CUOTA %
ANDALUCÍA	341.101	13,6	17,6
ARAGÓN	49.230	10,7	2,5
ASTURIAS	41.903	9,3	2,2
BALEARES	57.456	13,5	3,0
CANARIAS	88.166	9,3	4,5
CANTABRIA	22.983	7,8	1,2
CASTILLA - LA MANCHA	95.661	20,2	4,9
CASTILLA Y LEÓN	99.317	10,9	5,1
CATALUÑA	318.231	11,1	16,4
CEUTA / MELILLA	8.590	1,2	0,4
C. VALENCIANA	200.689	13,0	10,3
EXTREMADURA	47.062	11,9	2,4
GALICIA	114.825	10,6	5,9
LA RIOJA	12.438	10,3	0,6
MADRID	273.198	14,0	14,1
MURCIA	64.281	11,8	3,3
NAVARRA	29.050	10,7	1,5
PAÍS VASCO	76.892	8,4	4,0
TOTAL	1.941.073	12,3	100,0



COMERCIALES: UN AÑO POSITIVO

	UNIDADES	%16/15
DERIVADOS DE TURISMO	1.593	-23,7
FURGONETAS	102.230	8,9
PICK-UP	6.243	22,5
TOTAL	110.066	8,9
COMERCIALES LIGEROS HASTA 2,8 TM	13.475	9,8
FURGÓN/COMBI DE 2,8 TM A 3,5 TM	41.243	16,2
CAMIÓN DE 2,8 TM A 3,5 TM	7.322	23,5
TOTAL	62.040	15,5
SUMA TOTAL	172.106	11,2

el que todos los segmentos crecen salvo los derivados de turismo, como se puede comprobar en el cuadro. Con un intercambio de posiciones sobre el pasado año con Renault, el mercado lo lidera Peugeot, que con 24.946 matriculaciones supera en 631 unidades a Citroën, y en 849 a la firma del rombo. Con 1.941.073 operaciones (+12,3 %) acabó 2016 el mercado de se-

gunda mano, que mantiene el ratio de ventas usado/nuevo al nivel de 2015: 1,7 a 1. También se mantiene el envejecimiento de las unidades transferidas -ver distribución por antigüedad-, con un crecimiento del 13,9 % en las ventas de vehículos con más de 10 años. Lo bueno es la subida del 32,6 % en operaciones de coches de menos de 3 años, a pesar de lo cual la media de las ventas está en 10,8 años.



Las entregas, en febrero

SKODA Llega el nuevo Octavia, con muchos y buenos argumentos

La marca checa comenzará las entregas de su modelo más popular en febrero, tras una remodelación con la que la tercera generación del Octavia seguirá siendo el Skoda de referencia. Con un diseño más llamativo, un equipamiento renovado y tecnología punta en sus sistemas de asistencia, infoentretenimiento y conectividad, cinco acabados configuran la gama de la berlina, que se ofrece con cambio manual de 5 y 6 velocidades, o automático de doble embrague DSG con 7 relaciones, que incrementa los precios entre 1.610 y 1.790 euros. Y cuenta con cuatro motores de gasolina y dos alternativas diésel, además de una versión de gas natural CNG. Con un precio de partida de 20.840 euros, desde el nivel más básico la dotación de serie es muy completa, llegando a disponer de asientos tapizados en cuero y Alcantara, asiento del

MAZDA El MX-5 RF calienta motores con la serie especial Nappa Edition

La llegada de la versión de techo duro del roadster japonés está precedida por una serie especial de lanzamiento dotada con un equipamiento exclusivo y personalizado, que impulsa el 2.0 SkyActiv-G de 160 CV, asociado a la transmisión manual de 6

velocidades. Se trata del Nappa Edition, que para las primeras 50 reservas se encuentra disponible por 29.900 euros, incluidos tapicería de cuero Nappa marrón, maleta diseñada a medida, placa con la transmisión manual de 6

Prelanzamiento: 50 unidades por 29.900 €



CARGLASS

REPELENTE DE LLUVIA PARA EL PARABRISAS

Hasta el día 5 de febrero, realizar una reparación o sustitución de lunas en un centro de la red española de Carglass conlleva de regalo un tratamiento del parabrisas para repeler el agua. El efecto hidrofóbico del producto convierte las gotas de lluvia en 'perlas' que ruedan hasta desaparecer del cristal sin apenas rozarlo. El sistema mejora la seguridad al mejorar la visibilidad al volante y evitar el uso del limpiaparabrisas. De fácil aplicación, el producto es resistente a la abrasión, y en condiciones normales de uso puede mantener su efectividad durante seis meses.

PRECIOS

1.0 TSI 115 CV Active	20.840 €
1.0 TSI 115 CV Ambition	22.140 €
1.0 TSI 115 CV Like	22.140 €
1.4 TSI 150 CV Ambition	23.530 €
1.4 TSI 150 CV Like	23.530 €
1.4 TSI 150 CV Style	25.130 €
1.8 TSI 180 CV Style	27.290 €
1.8 TSI 180 CV L&K	32.390 €
1.4 TSI 110 CV Active CNG	23.350 €
1.4 TSI 110 CV Ambition CNG	24.650 €
1.4 TSI 110 CV Style CNG	26.250 €
1.6 TDI CR 115 CV Active	23.170 €
1.6 TDI CR 115 CV Ambition	24.470 €
1.6 TDI CR 115 CV DSG Ambition	26.170 €
1.6 TDI CR 115 CV Like	24.470 €
1.6 TDI CR 115 CV Style	26.070 €
2.0 TDI CR 150 CV Ambition	25.930 €
2.0 TDI CR 150 CV Like	25.930 €
2.0 TDI CR 150 CV Style	27.530 €
2.0 TDI CR 150 CV L&K	32.630 €

LIBERTY

REPARACIONES CON GARANTÍA PERPETUA

Garantía de por vida en la reparación de un siniestro es lo que ofrecen los 592 centros que integran la red de talleres de confianza de Liberty Seguros a los clientes de Génesis, Regal y Liberty. Una garantía que se mantiene mientras el asegurado siga siendo titular del coche y mantenga la póliza en Liberty, pero no incluye repuestos de desgaste, como piezas mecánicas o daños de motor, caja de cambio o grupos eléctricos.

MOTOS

LA EURO 4 DISPARA LAS VENTAS EN DICIEMBRE

La entrada en vigor de la normativa Euro 4 para motos en 2017 es el motivo principal por el que las ventas de estos vehículos de dos ruedas se dispararon en diciembre. Nada menos que un 88,6 por ciento subieron las matriculaciones sobre ese mismo mes de 2015, con un incremento del 17,5 % en el conjunto del año, al comercializarse 156.027 unidades. Son datos del Instituto de Estudios de Automoción (IEA) para Ganvam (vendedores de vehículos a motor), que explica esa progresión de ventas por la bajada de precios que ha propiciado el elevado estocaje de modelos enmarcados en la anterior normativa, a los que había que dar salida.





DEALERBEST

¿Quieres trabajar en automoción? Te damos pistas para conseguirlo

Un dato muy interesante de partida: el sector de la automoción es básico para la economía del país, ya que representa más del 10 por ciento del PIB. Además, este mercado experimenta de nuevo un auge tanto de las contrataciones directas como de las indirectas. El mundo de los coches y motos siempre fue atractivo para los jóvenes como fuente de empleo. Hoy en día continúa siendo así, pero los usuarios han cambiado tanto en sus formas de compra –si hablamos de los ‘millennials’ entonces es toda una transformación más

que un cambio– que los actuales vendedores de coches y motos requieren de nuevas habilidades que se suman a las tradicionalmente llamadas comerciales. Y es que ahora no solo hay que vender, hay que conquistar al cliente que llega a la concesión muy informado y con los precios en la mano, mejor dicho en el móvil o tablet. Según nuestra experiencia, como consultora especializada en selección y formación de redes de concesionarios, los perfiles más demandados en 2017 van a ser:

Los comerciales, pero no los de siempre, sino que se requieren más formados, más enfocados en el cliente, con habilidades tan importantes como la empatía, la escucha activa, la preocupación y seguimiento por un cliente cada vez más informado a través de internet. Los relacionados con la optimización de procesos productivos, como expertos en lean manufacturing y especialistas en I+D+i. Además de todos los profesionales relacionados con el diseño y fabricación de automóviles eléctricos, cuyo auge ha provocado el crecimiento de la demanda de ingenieros electrónicos, ingenieros en automatismos, en lugar de los tradicionales del sector, los ingenieros mecánicos. Los grandes fabricantes han apostado por fabricar en España, lo que ha provocado un movimiento en la demanda de ingenieros tanto de desarrollo de producto o de diseño con diferentes especialidades en plástico, metal, componentes electrónicos, así como progra-



mación de diferentes lenguajes, tales como, C++, Labview, Matlab, Simulink. También detectamos perfiles logísticos relacionados con la importación y exportación a nivel tanto europeo como internacional, donde es clave el manejo de idiomas.

En dealerBest entendemos que ya no es posible vender a todos los clientes por igual, por eso mencionábamos anteriormente la empatía: ¿nos dirigimos igual a un hombre que a una familia? ¿a un autónomo que a un cliente particular? ¿a una persona que va directamente al coche a tocarlo que a otra que solicita más información?

El comercial de un concesionario que buscan las marcas actualmente tiene que aportar nuevas habilidades, que incluyen desde la inteligencia emocional hasta comodidad en el uso de redes sociales, más allá del conocimiento tradicional de producto.

La realidad que nos encontramos es que el mundo automotriz necesita de nueva savia para seguir creciendo y consolidándose como sector referente en nuestro país, según comenta Sara Martos, responsable de selección para concesionarios en dealerBest.

Si te apetece formar parte de este sector puedes contactar con nosotros en seleccion@dealerbest.com para conocer las vacantes actuales que estamos manejando.



Nuevo acabado Trailhawk y 468 CV en el SRT

JEEP

Grand Cherokee 2017, disponible en el mercado español

Con un precio que parte de 58.250 euros llega al mercado español un modelo icónico, que celebra su 25 cumpleaños con una re-

modelación en la que destaca la versión SRT, que con sus 468 CV es el Jeep más potente que se ha fabricado, y el nuevo acaba-

FIAT

Trekking, el 500X más aventurero

Precio ajustado, buen equipamiento y cuatro años de garantía son las bazas del 500X Trekking, la versión más off-road del modelo italiano, que se puede conseguir desde 14.400 euros si se aplican todos los descuentos y ayudas que ofrece la marca por entregar un usado, tener otro coche del

Grupo FCA en la familia y/o financiar la operación con FCA Capital. Junto a la tracción 4x2 y 4x4, el 500X Trekking está disponible con cuatro motorizaciones: los gasolina 1.6 E-Torq y 1.4 MultiAir, con 110 y 140 caballos respectivamente, y los Multijet 1.3 (95 CV) y 2.0 (140 CV), el más potente asociado a la

PRECIOS

	PVP	Descuento	Con permuta y financiación
1.6 E-Torq 110 CV 4x2	19.350 €	2.550 €	14.400 €
1.4 MultiAir 140 CV 4x2	21.350 €	3.000 €	16.130 €
1.3 Multijet 95 CV 4x2	21.350 €	3.000 €	16.130 €
2.0 Multijet 140 CV 4x4 Aut 9 vel	24.750 €	3.280 €	19.070 €

Citroën Jumper

El Jumper se distancia de sus rivales

Tecnología y confort poco comunes en los vehículos comerciales son los platos fuertes del más grande de los comerciales de la marca de los chevrones, que con la llegada del nuevo año refuerza esos aspectos para afianzar el Jumper en la vanguardia de su segmento.

Se trata de elementos poco frecuentes en los comerciales, como el navegador con pantalla táctil con radio y Bluetooth, que se ofrece de modo independiente o como parte del Pack Mobility, que también incluye radar y cá-

mara de visión trasera. En esa actualización también se incluye la posibilidad de que el asiento del pasajero delantero sea individual, con apoyacodos y regulación de altura y lumbar. Además, el Pack Confort añade al completo equipamiento de serie del Jumper un asiento del conductor con suspensión neumática, volante de cuero, climatización automática, encendido automático de luces y sensor de lluvia. En el apartado de seguridad, el Pack City incorpora retrovisores eléctricos calefactados y abatibles, radar y cámara

de visión trasera, proyectando ésta las imágenes en la pantalla táctil.



Disponible desde 15.125 € con promoción y sin IVA

velocidades, la suspensión neumática QuadraLift, los sistemas de tracción de control Selec-Terrain y Selec-Track, y el acabado Summit, el más exclusivo de la gama, que aumenta el lujo en el interior, incluye tapizados de piel y un equipamiento premium.

tracción total y al cambio automático de 9 marchas.

En la mejora de la dotación de serie destacan elementos como aire acondicionado, elevallas eléctricas delanteras y traseras, llantas de aleación de 16 pulgadas, control de crucero, ajuste en altura del asiento del conductor y carcasas de los retrovisores en negro. También cuenta con radio con pantalla



táctil de cinco pulgadas VP2 con sistema Bluetooth manos libres y Uconnect Live Services, y conexiones AUX y USB.

Otras nuevas opciones son las lunas sobretintadas para las filas segunda y tercera, y el portón trasero en la versión Combi Club, y el Pack Look, que aporta LED delanteros, faros antiniebla y embellecedores de rueda al Furgón.

PRECIOS

Diésel	
3.0 V6 Laredo 190 CV E6	58.250 €
3.0 V6 Limited 190 CV E6	64.750 €
3.0 V6 Limited 250 CV E6	68.750 €
3.0 V6 Trailhawk 250 CV E6	73.600 €
3.0 V6 Overland 250 CV E6	79.100 €
3.0 V6 Summit 250 CV E6	83.300 €
Gasolina	
3.6 V6 Trailhawk 286 CV E6	71.600 €
3.6 V6 Overland 286 CV E6	77.100 €
5.7 V8 HEMI Overland 352 CV E6	86.100 €
6.4 V8 HEMI SRT 468 CV E6	100.200 €
Edición Especial	
3.0 V6 Night Eagle 250 CV E6	71.900 €



MEJOR CON GASOLINA

Luis Antúnez

Voy a comprar coche en los próximos meses y me gusta el Seat León. Vivo a doce kilómetros de Madrid, donde trabajo, y generalmente me desplazo en transporte público. Sí que voy a buscar a mi mujer al centro en ocasiones. Llevo 30 años utilizando vehículos diésel, pero cada día están peor vistos. Mi duda es saber si finalmente se prohibirán los diésel en las grandes ciudades. Las últimas restricciones debido a la contaminación me dan miedo, no sea que luego no pueda circular. ¿Tienen información al respecto? ¿Ustedes qué harían? Gracias.

RESPUESTA

Dos son los aspectos a valorar al respecto. El primero hace referencia a la contaminación, y es cierto que hay ciudades como París que se plantean prohibir en unos años la circulación de los vehículos diésel por sus calles. En este sentido el diésel tiene peor cartel que la gasolina, pero de momento en Madrid las restricciones de circulación no contemplan diferencias entre gasolina o diésel, ni siquiera entre modelos más o menos limpios, salvo a la hora de estacionar.

El segundo punto a tener en cuenta es el consumo y el precio. No nos dices los kilómetros que haces al año (suponemos que no demasiados) y el motor que quieres, por lo tanto estamos dando palos de ciego. Sólo te podemos dar una referencia. Pongamos que haces 10.000 kilómetros anuales y dudas entre las versiones 1.6 TDI de 115 CV y 1.2 TSI de 110 CV del nuevo Seat León, ambas con acabado Style. Para amortizar la diferencia de precio y los consumos tendrías que usar el coche 13,4 años. En tu caso te aconsejamos gasolina... más allá de futuras prohibiciones.



CARTA DE LA SEMANA



SUSPENSIÓN ADAPTATIVA ELECTRÓNICA

Eduardo Pérez

Me gustaría saber cómo funciona la suspensión adaptativa a la que hacen referencia en algunas de sus pruebas. ¿Los vehículos que la llevan pueden variar la altura de la carrocería? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

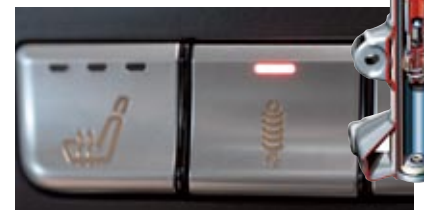
Si te parece vamos a comenzar por el final. Los vehículos que llevan suspensión adaptativa no pueden variar la altura de la carrocería. Para que eso ocurra es necesario montar unos muelles neumáticos que, digamos, es ir un paso más allá en cuanto a la tecnología de la suspensión se refiere.

En cuanto a la duda por la que preguntas, los amortiguadores adaptativos o de dureza variable son capaces de variar el tarado en función del tipo de conducción que se practique o las condiciones del tráfico o la calzada. Esto se puede realizar de dos maneras: una mecánica y otra electrónica. La primera consiste en conectar las dos cámaras del amortiguador por otro conducto adicional a las válvulas de paso. Si pasa aceite con fluidez el tarado será más suave y confortable, mientras que si se bloquea el paso el tarado será más duro.

Cuando esta circunstancia se produce de manera electrónica se amplía el margen de actuación, ya que se puede variar el tarado de la suspensión en marcha y, además, se suelen ofrecer varios programas diferentes. Unas electroválvulas situadas en el interior

dejan pasar más o menos aceite en función de la opción elegida por el conductor –normal, confort, sport...– e, incluso, por medio de un calculador electrónico se puede hacer de manera automática y adaptarse directamente al tipo de conducción.

Esta acción también se puede provocar de manera magnética. En este caso el amortiguador contiene unas partículas metálicas en suspensión que se asocian de una determinada manera tras aplicarse corriente eléctrica, facilitando o impidiendo en parte el paso del aceite y, por lo tanto, variando la dureza del amortiguador.



CONSULTAS RÁPIDAS

HÍBRIDO EN SERIE O EN PARALELO

Nacho Palomares

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

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

REDUCIR EL PESO DE LOS CRISTALES EN LAS VENTANILLAS

Alfonso Pertierra

Cuando te refieres a las ventanillas traseras con apertura

de tipo compás, digamos que hay dos motivos principales a la hora de instalarlas: la reducción de costes y el menor peso. En este último sentido es complicado saber el ahorro de peso porque depende del modelo y el tamaño. Por ejemplo, los datos que tenemos es que en un Renault Clio instalar cristales de 3 milímetros de grosor en lugar de los de 4,5 actuales se traduciría en pasar de 28 a 21 kilos, es decir, un ahorro del 25 por ciento.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ME PODRÍAN MULTAR SI PARO EN DOBLE FILA PARA HABLAR POR TELÉFONO DENTRO DEL VEHÍCULO?

En primer lugar, se debe señalar que el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico.

No obstante se debe indicar que, en doble fila, siempre está prohibido estacionar; podría realizarse una parada, es decir, una detención del vehículo por tiempo inferior a dos minutos y sin abandonar la posición del conductor, pero siempre que no se interrumpa o se dificulte la circulación.

Pero, desde luego, lo que no se podría hacer es parar en doble fila para hablar por teléfono dentro del vehículo. Hay que recordar que la parada es una acción de la conducción y, por tanto, la normativa prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, lo que implica no sólo hablar por teléfono sino también la mera acción de llevar el móvil en la mano.

En este sentido debemos recordar que la infracción por la utilización del teléfono móvil es catalogada como grave, lo que implicaría una sanción económica por importe de 200 euros y la pérdida de 3 puntos. Y, además, tendría que tenerse en cuenta que al pararse en doble fila podría ser sancionado por otra infracción grave, sancionada igualmente con otra multa de 200 euros sin pérdida de puntos.

BUENA PREGUNTA

LAS CADENAS NO SON OBLIGATORIAS COMO DOTACIÓN DEL VEHÍCULO

¿Puedo ser sancionado por no llevar en el coche las cadenas para las ruedas?

RESPUESTA

Las cadenas para las ruedas no son un equipamiento obligatorio que haya que llevar en el vehículo, a no ser que se circule por zonas y momentos de riesgo, ya que siempre hay que tener en cuenta que la normativa reguladora de la circulación establece la obligación de todos los conductores de conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, cuidando de no poner en peligro al resto de los usuarios, quedando terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario; y debiéndose estar, en todo momento, en condiciones de controlar su vehículo y adoptando las precauciones necesarias para la seguridad. Por tanto, la conducción sobre la nieve, sin hacer uso de cadenas o neumáticos especiales, podría ser considerada peligrosa para el vehículo propio y también para otros usuarios de la vía, por lo que efectivamente podría ser objeto de la correspondiente sanción. Además, también hay que recordar que si circulando por una vía nos encontrásemos con

la señal R-412 que establece la obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor, en ese caso, de no hacer uso de las citadas cadenas, sí podría suponer una infracción grave, que podría ser denunciada y sancionada con la correspondiente multa.

Del mismo modo ocurriría si nos encontrásemos con la señal S-21.1 a, b, c, d y e, que al regular el tránsito en tramos o puertos de montaña, si tuviese un panel rojo, indicaría que para circular es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h y que está prohibida la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses; en estos casos, circular sin cadenas, cuando estamos obligados a ello, también supondría la comisión de una infracción y su oportuna sanción.

Hay que recordar que este tipo de infracciones podrían ser catalogadas como graves, por suponer una vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación, por lo que, como se ha señalado, la sanción podría ser de 200 euros.



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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGALITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

Lancia Delta HF Integrale: probamos el mito de los rallies

El Lancia Delta HF Integrale era una leyenda en el Mundial de Rallys y su versión de calle no se quedaba a la zaga con su tracción total o sus 210 caballos. Lo probamos a fondo.

Ahora que están tan de moda patinetes eléctricos, 'segways' y otros aparatos con ruedas, nos ha sorprendido ver un invento de Mazda de hace 25 años: una male-

ta con ruedas, motor de 2 caballos y 30 km/h de velocidad máxima conocida como Suitcase Car. Una ingeniosa solución de movilidad. Entre las novedades



LA PORTADA
Nº 427
FECHA
29-12-1991
HABLAMOS DE

La portada de la semana tenía un protagonista absoluto, el Mercedes SEC, un coupé de lujo que la marca presentaba en Detroit. También había espacio para la prueba a fondo del Lancia Delta HF Integrale, un coche de carreras que en su versión de calle era una pasada.

de esta semana, destacábamos las mejoras introducidas en la gama Ford Sierra o la presentación del Mercedes SEC, un imponente coupé que la marca de la estrella iba a estrenar en el Salón de Detroit.

La prueba de la semana tenía como protagonista al Lancia Delta HF Integrale, el modelo de calle del legendario coche de rallies. El compacto italiano ofrecía por 4,5 millones de pesetas un comporta-

miento y prestaciones de primer nivel, gracias a su eficaz tracción integral.

Una comparativa entre varios tipos de vehículos trataba de ver cuál era el más adecuado para circular por la ciudad. Lancia Y10, Citroën ZX, Nissan Patrol, Renault Espace, Audi V8 y el scooter Honda Yupi mostraban sus cualidades. El Yupi era el más maniobrable, el ZX el más versátil y el Audi V8 el más confortable.



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

Descubrimos el Renault Twingo

La marca francesa llevaba muy en secreto su proyecto de un nuevo utilitario. Un modelo que llegaría ese mismo año y que revolucionaba el concepto de vehículo urbano. Se llamaría Twingo... Y el resto de la historia ya la conocéis.

Un auténtico mito, como el Renault 4, estaba a punto de desaparecer y en la marca francesa buscaban la fórmula para sustituirlo. Un utilitario simple y robus-

to. Y el resultado fue el Twingo, que nosotros descubríamos en exclusiva antes de su presentación en el mes de abril de ese año 1992. Otra novedad de



LA PORTADA
Nº 428
FECHA
4-1-1992
HABLAMOS DE

La prueba del Renault 19 Cabriolet era el principal argumento de nuestra portada; el más vendido en España se destacaba. Además, tenían su espacio en nuestra primera la prueba del Nissan Primera diésel y la comparativa entre el Audi 100 y el Peugeot 605.

Renault era la versión descapotable del coche más vendido en España. El Renault 19 Cabrio pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo en la que nos gustaba su diseño y la ausencia del arco central tan de moda entonces.

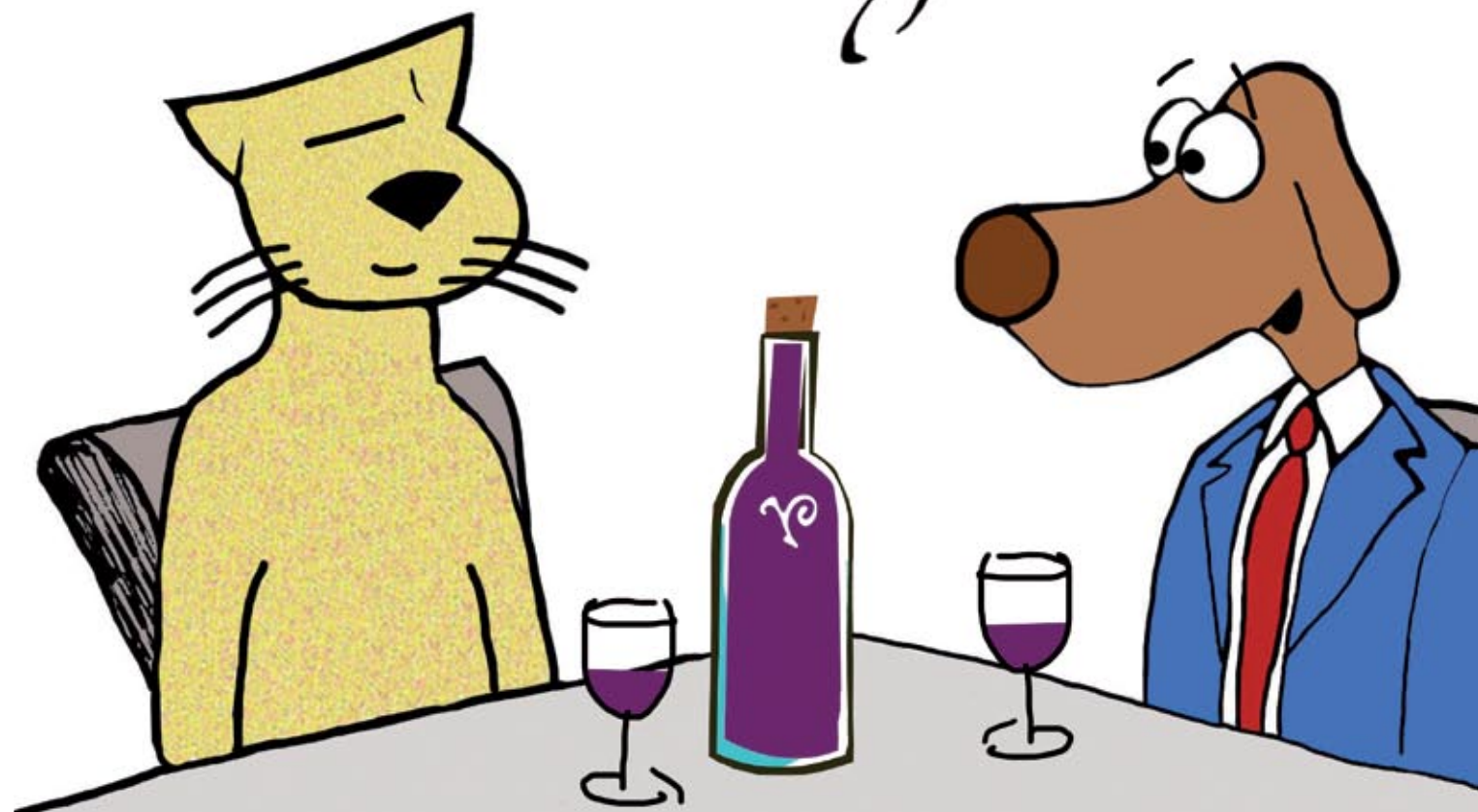
La comparativa de la semana enfrentaba dos conceptos de berlinas de representación: el Audi 100 frente al Peugeot 605. Ambos con motores V6, con poten-

cias que rondaban los 170 caballos, el francés destacaba por confort y comportamiento y el alemán por su silencio de marcha y su elástico motor.

Otra prueba era la de la versión diésel del Nissan Primera, que ofrecía consumos muy ajustados. El comportamiento era noble y el acabado excepcional, pero la potencia de 75 CV era un poco escasa para sus posibilidades.



el vino que hace
Amigos



TORRE de BARREDA

Amigos Multivarietal Tinto 2013

Amigos Airén Pie Franco 2016

www.bodegas-barreda.com - www.facebook.com/torredebarreda - venta online: www.bodegabierta.es



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault SCENIC

La nueva generación



TEST 2016



HEAD-UP DISPLAY

Display situado encima del tablero de a bordo con toda la información de conducción. Simple, intuitivo y a color.



MULTI-SENSE®

Sistema exclusivo que permite elegir hasta cinco modos diferentes de conducción. Una nueva dimensión del placer de conducir.

Nuevo Renault Scénic: consumo mixto (l/100 km) desde 3,9 hasta 5,8. Emisiones CO₂ (g/Km) desde 100 hasta 129.

Renault recomienda

renault.es