

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

PLANES SECRETOS

+Interesante



ENTRAMOS EN EL CENTRO DE DISEÑO DE MERCEDES-BENZ

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.693 del 31 de enero al 13 de febrero de 2017



Al volante

Nissan Micra



Al volante

Hyundai i30

Al volante

Honda Civic



Lo último

Kia Stinger

Llega en octubre



8 GRANDES COCHES A FONDO

Lo último

Opel Crossland X

Llega en junio



Jaguar F-Pace 3.0 TDV6 300 CV Exclusivo

Prueba



Ford Ka+ 1.2 TI-VCT 85 CV Económico

Prueba



Peugeot 3008 GT 2.0 BlueHdi 180 CV Innovador

Prueba



Nuevo Renault SCENIC

La nueva generación



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

Renault recomienda 

 YouTube renault.es

Al detalle



COCAÍNA EN EL BUS

La inconsciencia de la raza humana parece infinita... Y la capacidad de sorprendernos con los comportamientos de las personas también parece inacabable. No es de recibo que en estos tiempos, con la seguridad vial en boca de todos, a todas horas y como prioridad absoluta, haya todavía gente que no se pone el cinturón o conduce bajo los efectos del alcohol o las drogas. Pero hacer esto último, cuando eres un conductor profesional y llevas en tu autobús escolar las vidas de medio centenar de chavales en tus manos, no tiene nombre.



NISSAN QASHQAI, EL COCHE QUE CAMBIÓ EL MERCADO

Es, seguramente, la última gran revolución en el mundo del automóvil. Hace 10 años Nissan lanzaba un modelo que pilló con el paso cambiado a todos los fabricantes, quienes a partir de ese momento, y sin ningún tipo de rubor empezaron a desarrollar modelos 'antiQashqai'. Hoy esa moda de SUV y crossover iniciada por el Qashqai significa prácticamente un 25 por ciento de las ventas de coches; y subiendo...

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 Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

BOYACÁ, M-206; km 4,5 28890 Madrid

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

'Tiburón' Trump

La llegada de Trump y sus políticas proteccionistas enciende las alarmas entre las empresas del automóvil, muchos con intereses en México y amenazados con nuevos aranceles si no pasan por el aro.

Ya está el escualo político-financiero en la Casa Blanca, para regocijo de sus votantes nacionalistas, y calamidad para los que no somos de su cuerda. Así, guste o no, hemos entrado en la era Trump. Nada que ver con lo anterior. Todo lo contrario, si tenemos en cuenta que sus primeras palabras como presidente de Estados Unidos estaban cargadas de populismo, demagogia y agresividad. De hecho, según sus inclinaciones en el terreno económico, fueron 'América, lo primero'. O lo que es lo mismo, una política ultranacionalista y proteccionista como fórmula de crecimiento. Así es como el narcisista ocupante de un despacho oval con cortinas doradas, lanza eslóganes como «tenemos que proteger nuestras fronteras de los que quieren robarnos las fábricas y destruir nuestros empleos». De ahí que las alarmas entre los constructores de automóviles se hayan encendido. Especialmente si se trata de las marcas que fabrican en México y venden es Estados Unidos.

Una industria icónica de la automoción que genera cerca del 10 por ciento del empleo en EEUU y representa la sexta parte de las importaciones con intercambios por valor de 321.420 millones de dólares. En este punto de frenesí proteccionista, la cuestión es cómo es posible que el país más poderoso del mundo y

primera potencia económica, ponga políticamente contra las cuerdas a las grandes multinacionales del automóvil. Es evidente que decisiones como que Ford cree 700 puestos de trabajo en Michigan, en perjuicio de México -país con el que las relaciones parecen seriamente deterioradas- o que General Motors tenga que justificarse bajo las amenazas de imponer aranceles del 35 por ciento para los coches que se fabriquen en el país vecino, es algo más que generar titulares. Por eso es totalmente lógico que los máximos responsables de este sector quieran saber a qué atenerse para poder gestionar un fenómeno incuestionable como es la globalización.

Tengamos en cuenta que marcas como Toyota, Ford, Volkswagen, Nissan-Renault, Honda, Fiat-Chrysler, Audi, Mazda o Kia entre otras, tienen factorías e intereses en tierras mexicanas. Eso sin contar toda una industria auxiliar entre las que se encuentra una parte importante de los

grandes proveedores españoles. Tal vez por eso es inevitable pensar que entre la 'Trumpeconomics' y el 'Brexit' del Reino Unido, se puede poner en jaque una industria global del automóvil que nos afecte a todos. En resumen, nada anima al optimismo, ni siquiera pensar que, visto lo visto, el choque entre China y los EE UU, pueda terminar beneficiando a Europa.

Donald Trump pretende cargarse un proceso incuestionable como es la globalización. Y sus medidas respecto al mundo del automóvil puede poner en jaque a la industria a nivel global. Y acabar afectando a los consumidores y los mercados de todo el mundo.



ESTE ES EL MOMENTO
PARA VIVIR CUALQUIER MOMENTO
NUEVO SEAT LEÓN

CONFIANZA SEAT

4 AÑOS
GARANTÍA
MANTENIMIENTO
ASISTENCIA EN CARRETERA

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

TAN PREPARADO COMO TÚ.

Ahora mismo podrías estar en la ópera. O bailando swing. Podrías estar de camino a una cena importante o comiendo algo con tus amigos en la calle. Porque estás en ese momento en el que puedes hacerlo todo, necesitas un coche que lo tenga todo. El Nuevo SEAT León tiene una pantalla táctil de 8" que te dará entretenimiento a ti y a tus acompañantes, está equipado con sensor automático de luz y lluvia para que viajes a donde quieras con total seguridad, y Front Assist con protección de peatones para que tu conducción urbana sea más relajada. El Nuevo SEAT León está tan preparado como tú. Hazte con él por 14.990 €.

.COM/TUSEAT
 .COM/SEAT
 .COM/TUSEAT
 SEAT.ES

Consumo medio combinado de 4,0 a 6,5 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 152 g/km.
PVP recomendado para Península y Baleares para León 5 puertas 1.2 TSI 110 cv (81 kW) St&Sp Style PLUS por 14.990 € para clientes particulares que entreguen a cambio un Vehículo de Ocasión sin límite de antigüedad (con titularidad mínima de 3 meses). IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 28/02/2017 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT por 300 € si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 4 años de mantenimiento SEAT Service o 60.000 km (lo que antes suceda). Extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 80.000 Km (lo que antes suceda) y 4 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado León FR con opcionales.

SUMARIO

Nº 1.693 · 31 enero al 13 febrero 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA

BMW SERIE 4

La marca alemana actualiza las tres variantes del Serie 4: coupé, Gran Coupé y Cabrio.

10.- FORD MUSTANG

La renovación del legendario deportivo americano ya está aquí.

12.- EN PORTADA

KIA STINGER

Kia se atreve con el segmento premium y presenta una atractiva berlina deportiva de aspecto coupé.

14.- OPEL CROSSLAND X

Para sustituir al Meriva, Opel apuesta por el aspecto crossover en este modelo que se fabricará en Figueruelas.

16.- CUATRO RUEDAS

HONDA CIVIC

Nueva generación del compacto japonés, que crece de tamaño y ofrece dos motores de excelente rendimiento.

20.- HYUNDAI I30

Tras conquistar Europa con las dos anteriores generaciones, el nuevo i30 quiere ser referencia entre los compactos.

23.- LEXUS IS 300H

Renovación para la berlina japonesa que sigue apostando por la tecnología híbrida.

24.- NISSAN MICRA

Cambio radical en la imagen y un comportamiento a la altura de esa imagen. Vuelve el Micra.

27.- MAZDA MX-5 RF

El roadster más vendido del mundo, ahora más versátil con su techo duro retráctil. 2 coches en 1.

30.- FORD KA+

Ford apuesta fuerte en el terreno de los utilitarios con el Ka+. Imagen cuidada, motores solventes y fiables y buena habitabilidad.

36.- PEUGEOT 3008 GT BLUEHDI 180

El SUV de Peugeot apuesta por una línea deportiva, soluciones

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



8

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

BMW	8
FIAT	9
FORD	10, 30
HONDA	16
HYUNDAI	20
JAGUAR	42
KIA	12
LEXUS	23
MAZDA	27
MERCEDES	50
NISSAN	24
OPEL	14
PEUGEOT	36
TOYOTA	8

16



14



36



24



30

innovadoras, un equipo muy completo y un comportamiento muy divertido.

42.- JAGUAR F-PACE 3.0D V6

El Jaguar F-Pace conquista el mercado premium y seduce a los clientes de la marca.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE CENTRO DE DISEÑO MERCEDES
Visitamos el centro de Diseño de la marca alemana, el lugar donde nacen las estrellas más envidiadas del mundo del automóvil.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS BERNIE ECCLESTONE

El gran jefe de la Fórmula 1 deja su puesto. Una figura que ha ejercido durante décadas un control

absoluto de la especialidad entre luces y sombras..

58.- SABER COMPRAR Y VENDER
LOS MEJORES OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Primer rally de Ogier con el Ford Fiesta y primera victoria

El vigente campeón del mundo de Rallys, el francés Sébastien Ogier, no pudo empezar mejor su etapa en el equipo M-Sport, pues llevó a la victoria el nuevo Ford Fiesta en el MonteCarlo, primera cita del año. Ogier, dominador en las últimas cuatro temporadas de la mano de Volkswagen Motorsport, se adaptó como nadie a las cambiantes condiciones de la prueba, terminando con 2 minutos y 15 segundos de ventaja sobre el Toyota Yaris de Latvala. Tercero fue Tanak, también con Ford, y cuarto acabó el cántabro Dani Sordo, con el Hyundai i20.



CAMBIOS EN EL BMW M4

El M4 se ha renovado ligeramente, pues ha recibido unos nuevos faros y pilotos traseros con tecnología LED que formarán parte de su equipo de serie. En el interior incorpora asientos rediseñados, nuevas inserciones y el sistema de navegación ConnectedDrive de serie. Aunque el motor se mantiene invariable, habrá una opción Competition Package con 450 caballos, 19 más que de serie.



▶▶ Imponentes asientos y faros LED para el renovado M4.



OTRO SUBARU XV

El nuevo Subaru XV protagonizará su presentación mundial en el próximo Salón de Ginebra, que se celebra el próximo mes de marzo. El XV estrenará e Europa la nueva plataforma global de Subaru dotada de tracción total.



LA GAMA 2017 DEL TOYOTA GT86

El nuevo GT86 presenta muchas novedades, desde una imagen exterior actualizada hasta un mayor equipamiento, pasando por ajustes en el chasis o un interior renovado. Y hay un nuevo programa Track para disfrutar todavía más de la conducción.

Faros LED de serie y suspensión revisada

Muchas **novedades en la Serie 4** de BMW

La Serie 4 de BMW se actualiza por primera vez desde 2013 con tomas de aire modificadas, una entrada de aire central cuya apertura aumenta de tamaño y el nuevo faldón posterior. Los Serie 4 Coupé, Serie 4 Cabrio y Serie 4 Gran Coupé están ahora equipados con nuevos faros biLED de serie. Y los Coupé y Gran Coupé vienen ahora con una configuración de la suspensión más rígida que, según la marca bávara, ofrece una conducción

aún más deportiva pero sin perder el confort. Dice BMW que la dinámica se ha mejorado, con independencia de la carga. Eso se aplica no solamente a la suspensión de serie, sino también a la suspensión M Sport y a la suspensión adaptativa. BMW también anuncia que se ha mejorado el tacto de la dirección en esta renovada Serie 4 para optimizar la estabilidad en línea recta con una dirección más comunicativa.

Además, la marca alemana ha incluido nuevas características, más cómodas, para los sistemas de navegación, telefonía y concepto de control y pantallas, como el sistema opcional de navegación Professional, que incluye una nueva interfaz de usuario mejor organizada. Los motores de la nueva Serie 4 se mantienen con potencias entre 184 y 326 caballos, y consumos entre 4,0 y 7,9 l/100 km de media homologada.



▶▶ En el interior se ofrecen nuevas inserciones galvanizadas, nuevos cromados y opciones inéditas de tapizados, colores y configuraciones.



▶ BMW mantiene las tres carrocerías en la Serie 4: Coupé, Gran Coupé y Cabrio.

PARA PENSAR

21,4

Es el porcentaje en el que han aumentado las ventas de SUV en Europa en 2016

Los vehículos todocamino siguen imparables su ruta de éxitos, y vuelven a aumentar sus ventas en Europa en 2016 respecto al año anterior. Mientras, segmentos como el de los monovolumen bajan un 3,1 por ciento.

EL PUNTAZO

El Lotus Exige Race 380 es un radical deportivo que solo se podrá conducir en circuito. Pesa 998 kilogramos y cuenta con un motor V6 de 3,5 litros con una potencia de 380 caballos.



También llega un nuevo motor 1.5
Versión con **más de 210 CV** para el Toyota Yaris

El Toyota Yaris sustituye su motor de gasolina de 1,3 litros por una moderna mecánica 1.5 con 111 CV de potencia que se adapta ya a la norma Euro 6c y al estándar de homologación RDE (Real Driving Emission). El nuevo propulsor reduce el consumo un 12 por ciento en comparación con la unidad anterior de 1,3 litros. Además, mejora las cifras de aceleración, con 0,8 segundos menos de 0 a 100 km/h –11,0 segundos frente a 11,8– y, especialmente, una mejora de más de un segundo al acelerar de 80 a 120 km/h:

17,6 segundos en lugar de 18,8. Además, en el próximo Salón de Ginebra, Toyota presentará un Yaris de altas prestaciones inspirado en el coche del WRC. Estará basado en la carrocería de tres puertas y contará con un potente motor de más de 210 caballos de potencia. Toda la gama Yaris se beneficiará de las modificaciones de diseño que avanza el nuevo Yaris de altas prestaciones. Además de cambios estéticos, se han aplicado modificaciones técnicas para mejorar el confort de marcha y el tacto de conducción.



▶▶ Nuevo Yaris de altas prestaciones con más de 210 CV, y nuevo motor 1.5 –arriba– de 111 CV.



Nuevos acabados, colores y llantas
Fiat **actualiza la imagen** del 500X

El Fiat 500X se actualiza ligeramente con la llegada de nuevos colores y llantas de aleación de 17 pulgadas, y con la ampliación de dos de los motores de acceso a unos niveles de acabado más completos. Los nuevos colores son los metalizados Blue Jeans, Bronce Donatello y el Beige Cappuccino pastel.

El interior del Fiat 500X City-Look muestra un nuevo acabado en el túnel central, además de nuevos asientos, incluyendo butacas de tejido antracita con ribetes negros en material técnico para las versiones Pop y

Popstar, y de tono antracita y marfil para el Popstar. La tapicería en piel tabaco y negra también se ha renovado. Por su parte, los motores 1.3 Multijet de 95 CV y 1.6 eTorq de 110 CV estarán a partir de ahora disponibles con acabado Off-Road Look (Cross y Cross Plus). A nivel mecánico se mantiene la oferta, que incluye motores entre 95 y 175 caballos, con consumos que parten de los 4,1 l/100 km.

▶ El nuevo Fiat 500X estrena tres nuevos colores de carrocería, entre los que se encuentra el Bronce Donatello. En el interior hay nuevos tapizados.



MINI COUNTRYMAN COOPER S Y JCW

La segunda generación del Mini Countryman se ha reinventado para convertirse en un modelo más competitivo. Pero mantiene su filosofía deportiva con versiones como la Cooper S de 192 caballos o el nuevo Mini John Cooper Works Countryman, cuya potencia aumenta hasta los 231 caballos. Este modelo acelera de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos, gasta 7,4 l/100 km de media y se presentará en el Salón de Shanghai en el mes de abril.



◀ El Mini Cooper S Countryman rinde 192 CV, y el nuevo JCW aumenta su potencia en 13 CV, hasta los 231.

Imagen, tecnología, mecánica... Cambios de todo tipo para el Ford Mustang

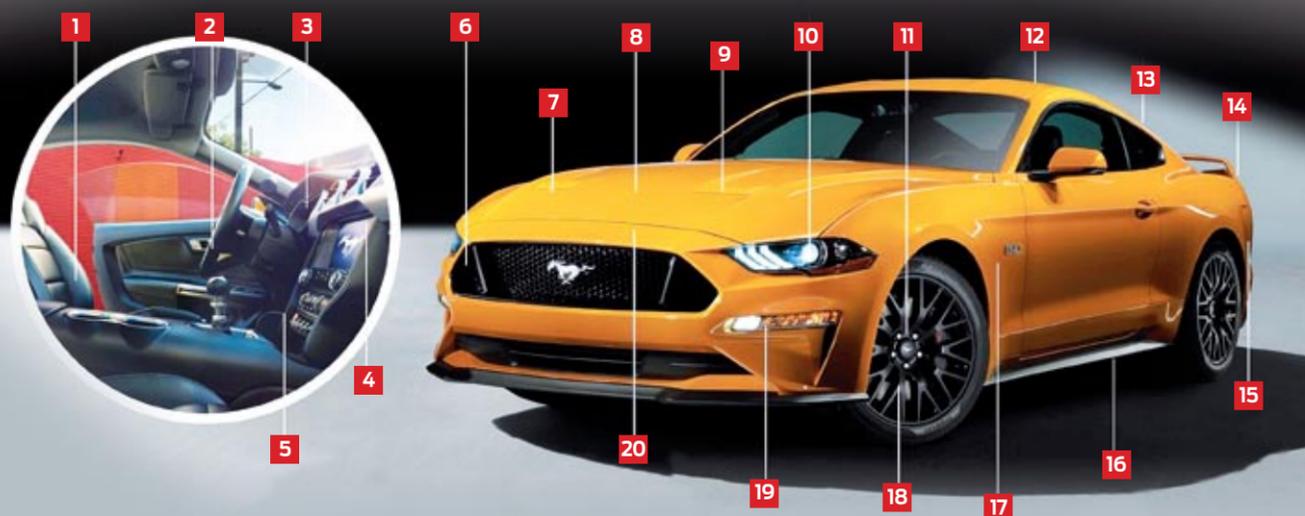
Antes de lo esperado, Ford ha sometido a su Mustang, el deportivo más vendido en el mundo en 2015 y el de mayores matriculaciones en España en 2016, a una profunda renovación que no llegará a los concesionarios americanos hasta bien entrado el otoño. El deportivo de Ford adopta una estética todavía más atlética, con una aerodinámica optimizada y faros LED de serie. En el interior, el nuevo Mustang se

aprovecha de una pantalla configurable de 12 pulgadas que se modifica a la medida en función de los modos de conducción: Normal, Sport o Track Mode. Pero dos de las novedades más importantes son su cambio automático de 10 marchas con levas en el volante y la suspensión regulable magnética MagneRide. Además, el

nuevo Mustang incorporará nuevos asistentes de conducción que le vendrán bien especialmente en Europa, donde no ha salido muy bien parado de los test de EuroNCAP. Son sistemas como el de precolisión, detección de peatones, alerta de distancia o asistente de mantenimiento de carril, entre otros.



▲ El Ford Mustang de nueva generación llegará a los concesionarios americanos en otoño, con un cambio automático de 10 marchas y más potencia en su V8.



- ▲1.- Asientos mejorados con tapicerías de diseños y colores nuevos.
- 2.- Volante calefactable y forro de piel de calidad optimizada.
- 3.- Nueva instrumentación, con pantalla digital configurable de 12 pulgadas.
- 4.- Sistema de conectividad SYNC Connect con función FordPass para simplificar el manejo de apps.
- 5.- Consola central más práctica, personalizada con colores en contraste y dotada de soportes acolchados para las rodillas.
- 6.- Parrilla frontal rediseñada.
- 7.- Capó delantero rediseñado, con nuevas aberturas superiores de refrigeración.
- 8.- El motor 5.0 V8 gana potencia y par, mientras que el 2.3 EcoBoost de cuatro cilindros ve mejorado su par.
- 9.- Transmisión automática de 10 velocidades ahora disponible.
- 10.- Faros delanteros de tecnología LED como equipamiento de serie.
- 11.- Para personalizar el Mustang, ahora hay un total de 12 tipos de llantas de aleación diferentes en opción.
- 12.- Diseños nuevos para la personalización de la carrocería con adhesivos decorativos.
- 13.- Ópticas traseras rediseñadas, con protagonismo para las tres barras de LED verticales.
- 14.- Nuevo escape con sistema Active Valve Performance Exhaust, que permite al conductor elegir si el Mustang ruge mucho... o menos.
- 15.- Pequeños cambios de diseño en la parte trasera, y nuevo escape de cuatro salidas para las versiones GT.
- 16.- Chasis modificado para mejorar el equilibrio entre confort de marcha y comportamiento dinámico.
- 17.- Aletas delanteras rediseñadas.
- 18.- Disponible a partir de ahora la suspensión con sistema de amortiguación magnética MagneRide.
- 19.- Tecnología LED para las luces intermitentes de cambio de dirección y los faros antiniebla delanteros.
- 20.- Nuevos colores de carrocería disponibles, como el naranja metalizado Orange Fury o el azul Kona Blue.

#TeObservan



SIEMPRE MEJOR



NUEVO TOYOTA
C-HR

TE OBSERVAN.
TE GUSTA.

Con ganas de guerra

El Stinger, una berlina deportiva de cinco puertas con motores de hasta 370 CV, llega en octubre para plantar cara a las firmas alemanas de prestigio. Y ya hemos tenido nuestro primer contacto físico con él: si en fotos impresiona, más lo hace en vivo o al estudiar sus características técnicas.



◀▶ Corea será el primer país donde se venda, pero el Stinger nace con 'ADN' europeo: ha sido diseñado en Francfort y su puesta a punto se ha realizado en Nürburgring.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A berlinas deportivas como el Audi A5 Sportback o el BMW Serie 4 Gran Coupé les saldrán este año dos serios rivales. Uno es el Volkswagen Arteon, sucesor del CC, y otro es el Kia Stinger, que la casa coreana destapó hace unas semanas en Detroit y que ahora acabamos de conocer en directo en Milán, durante la presentación del modelo con especificaciones europeas, a la venta desde octubre.

Nadie debe pensar que se trata de un Optima 'musculado', pues estamos ante un coche muy diferente y que parte de una plataforma de la división Genesis, modificada en profundidad para reducir hasta 200 kilos de peso. Mide 4,83 metros de longitud por 1,87 de anchura, y si las vistas frontal y posterior hablan de deportividad, el perfil también transmite dinamismo: enorme distancia entre ejes -2,91 metros-, habitáculo retrasado y morro prominente -el motor es longitudinal-, línea de techo descendente a partir del pilar central... En el habitáculo, de

cinco plazas, protagonismo para una excelente postura al volante, pues el asiento va muy abajo y disfrutamos de un salpicadero envolvente y ordenado. Detrás se acomodan mejor dos adultos que tres, y no tanto por la anchura, sino porque el techo no es muy alto -los pasajeros de más de 1,85 rozarán- y eso se aprecia más en la plaza central; y porque no hay mucho hueco para los pies bajo las banquetas delanteras. En cuanto al maletero, Kia habla de 400 litros, que no es demasiado para un coche de su tamaño.

La firma coreana echa el resto en el capítulo técnico. Y debería notarse ya la mano de Albert Biermann, que en 2014 llegó a Kia, procedente de BMW M, para ocuparse del rendimiento y la conducción. El Stinger recurre a un chasis con un 55 por ciento de acero de alta resistencia, lo que se traduce en más rigidez y, por ende, en confort -reducción de los niveles NVH de ruido y vibración- y estabilidad. La suspensión delantera MacPherson y el eje trasero multibrazo se combinan con una amortiguación de control electróni-

co que funciona de forma predictiva -según las condiciones de la carretera o el estilo de conducción- y llega a optimizar la agilidad en zonas de curvas suavizando la respuesta del tren delantero a la vez que endurece el tarado de los amortiguadores traseros. Además, el conductor puede elegir entre los programas Personal, Eco, Sport, Comfort y Smart.

De serie, la dirección asistida tiene relación variable y responde también a cinco modos de ajuste, y toda la gama comparte el nuevo cambio automático de ocho marchas, con levas en el volante y sus correspondientes cinco modos de conducción. En el Sport+, por ejemplo, las versiones de tracción total dan máxima prioridad a la motricidad posterior.

Y ya que citamos la tracción, decir que sólo con el motor diésel -un 2.2 de 202 CV exclusivo para nuestro continente- se podrá escoger entre versiones de propulsión trasera y de tracción total; pues en gasolina, el 2.0 Turbo de 255 CV estará disponible sólo con tracción trasera, mientras que el 3.3 Biturbo V6 de 370 CV implica tracción total, además de otras caracte-



◀▶ Aunque la unidad que vimos que vimos en Milán no es todavía de serie, el interior ya apunta maneras: postura de conducción deportiva, diseño racional, buenos materiales... Las plazas traseras son cómodas, aunque no brillan por altura o hueco para los pies, y el volumen del maletero ronda los 400 litros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO GDI	3.3 BITURBO GDI	2.2 CRDI
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	3.342	2.199
Potencia máxima (CV/rpm)	255 / 6.200	370 / 6.000	202 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	36,0 / 1.400-4.000	52,0 / 1.300-4.500	44,9 / 1.750-2.750
Tracción	Trasera	Total	Trasera / Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Disc. vent. / Disc. vent.	Discos vent. / Discos
Neumáticos	225/45 R18	225/40 R19-255/35 R19	225/50 R17
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.830 / 1.870 / 1.400	4.830 / 1.870 / 1.400	4.830 / 1.870 / 1.400
Volumen maletero (l)	400	400	400
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	5,1	8,5
Velocidad máxima (km/h)	N.d.	270	225
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.	N.d.	N.d.

rísticas específicas, como frenos Brembo con cuatro discos ventilados y neumáticos más anchos detrás que delante.

Decir, por último, que el Stinger ofrecerá lo último en asistentes de conducción, incluyendo algunos inéditos en Kia.



Hablamos con... ARTUR MARTINS
vicepresidente de Marketing de Kia Motors Europa
«No queríamos ofrecer un coche de ensueño que sólo fuera un sueño»

Motor 16. - Imaginamos que es gratificante presentar un modelo que sorprende, ¿no?

Artur Martins. - Yo no estaba en Kia cuando se mostró en 2011 el GT Concept, pero lo seguí a través de los medios. La respuesta de Prensa y consumidores fue muy buena, de ahí que se pasara rápidamente de la fase de 'concept car' a tomar la decisión de hacerlo. Y es muy especial cuando presentas lo que, para la empresa como conjunto, es un sueño hecho realidad. Pero queremos verlo ya en la calle, porque si un coche es bonito en solitario, rodeado de otros coches tiene que sobresalir; especialmente porque los coches son cada vez más parecidos.

M16. - ¿Y cuál será su principal argumento de venta?

A.M. - Entra en un segmento donde mandan las marcas 'premium', pero hemos percibido que muchos consumidores querían tener un coche de este tipo y no llegan, porque son caros y están 15.000 o 20.000 euros por encima de lo que podrían permitirse. Acaban comprando un coche del segmento C con muchos caballos, pero realmente aspiran al segmento superior porque ofrece más espacio para viajar en familia. Hay un hueco a ocupar, y ahí aportamos un diseño que enamora, la calidad a la que ya está acostumbrado el mercado, una buena conducción y el precio que muchos pueden pagar y pueden permitirse. No queríamos un coche de ensueño que sólo fuera un sueño. Y pensamos que también será una alternativa a las berlinas del segmento D, pues en lugar de comprar un sedán aburrido eliges un coche mucho más emocional, y con un toque deportivo, pero con el que puedes hacer vida normal y familiar.

M16. - Aquí los rivales ya no son marcas generalistas, sino firmas 'premium' que cuidan mucho la imagen de marca y se vinculan a la Fórmula 1, a Le Mans, al DTM... En paralelo a la llegada de nuevos productos, ¿pensáis dar algún paso en ese campo?

A.M. - Yo uso un ejemplo que quizás no sea muy bueno: la marca que más rallies ha ganado en toda la historia no es vista como marca deportiva por casi ningún consumidor. Digo esto porque si me preguntan dónde poner los recursos, si en determinado tipo de acciones y patrocinios o en tener producto, yo prefiero producto. Porque son los coches que los consumidores compran, y las marcas 'premium' no sólo están presentes en esas actividades, sino que también vas al concesionario y tienen el producto que responde a las promesas. Una vez que nosotros tengamos el producto que queremos será el momento de dar otros pasos. Y el Stinger ayuda en nuestro posicionamiento.

M16. - Y tras el lanzamiento del Stinger, ¿qué?

A.M. - Además del Stinger, este año vamos a lanzar otro nuevo producto, y ya tendremos 14 modelos en total, siendo una de las marcas generalistas que más coches tienen. Pero opino que el

cliente está abierto a más cosas y que otros coches ayudarán a lograr el posicionamiento que buscamos.

▶ Niro Concept y Provo Concept dan pistas sobre un futuro B-SUV.



FRENOS BREMBO Y NEUMÁTICOS MÁS ANCHOS EN EL EJE TRASERO PARA EL 3.3 BITURBO,  SÓLO DISPONIBLE CON TRACCIÓN TOTAL



EFEECTO X LA GAMA CROSSOVER DE OPEL SE ENRIQUECE CON EL CROSSLAND, DE 4,21 METROS Y FABRICADO EN LA PLANTA DE FIGUERUELAS

Adiós al monovolumen



El 80 por ciento de los automóviles del segmento B de gran capacidad son de estilo SUV. Sensible a esta tendencia del mercado europeo, Opel sustituye su monovolumen Meriva con este nuevo Crossland X, de aspecto más juvenil y con grandes dotes de versatilidad.



▲▼ Hay múltiples posibilidades de personalización en el Crossland X, como pintura bicolor, techo panorámico de vidrio, arranque sin llave...



▲ Interior muy espacioso, con grandes dotes de modularidad como el asiento posterior regulable longitudinalmente y abatible por secciones. Usa la Plataforma 1 de PSA, procedente del 2008, pero el salpicadero tiene una marcada personalidad Opel, nada que ver con el i-Cockpit del Peugeot.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El próximo mes de junio llega a los concesionarios el nuevo Opel Crossland X, destinado a competir, entre otros, con el Renault Captur, que es el modelo de este tipo más vendido en Europa. Opel lo define como un CUV, o Crossover Utility Vehicle: un turismo con estética todocamino, aunque no disponga de tracción a las cuatro ruedas. Dicha opción mecánica se reserva para el Mokka X, que se encuadra en el mismo segmento, pero mide 7 centímetros más de longitud, tiene mayor presencia y otra gama diferente de motores, más potentes. Sin embargo, y pese a ser más pequeño que el Mokka X, el Crossland X ofrece mayor modularidad interior e incluso más maletero en el uso normal.

El Crossland X es el resultado de los acuerdos firmados por el Grupo PSA y Opel para fabricar este coche y el Citroën C3 Aircross –sucesor del C3 Picasso– en la planta de General Motors de Zaragoza. Ambos son el mismo tipo de vehículo, y utilizan la Plataforma 1 de PSA procedente



del Peugeot 2008 –la plataforma sucesora CMP de PSA no llega hasta 2018–, con motores también de origen francés; pero su diseño exterior e interior es completamente distinto.

El Crossland X se identifica a la primera como un Opel, con un frontal fiel a su imagen de marca y el típico perfil en ala de las nervaduras de las puertas. Otro signo característico es su ‘techo flotante’, propiciado por su pintura bicolor y por la moldura cromada, tipo Adam, que enmarca la parte superior de las ventanas. El carácter CUV lo ponen la posición de conducción, más elevada que en un Corsa o un Astra, las barras del techo y las protec-

ciones que rodean los bajos de la carrocería. La clave reside en su altura de 1,59 metros, 11 centímetros superior a la del Corsa y 10 más que la del Astra, lo que le proporciona, además, un considerable espacio interior.

Con 4,21 metros de longitud y 1,76 de anchura, el Crossland X se presenta como un campeón de la habitabilidad. El asiento posterior se puede regular 15 centímetros longitudinalmente para favorecer, bien el espacio para las piernas de sus pasajeros, bien el volumen de carga. Así, el maletero cubica, bien 410, bien 520 litros –377 y 455 litros el del Captur de Renault–, y llega a 1.255 litros con el asiento trasero abatido, mientras que el Mokka X anuncia 355 y 1.370 litros. Además, la sección central del respaldo del Crossland X oficia de trampilla para alojar objetos largos, como esquís. Los asientos delanteros, por su parte, responden al cuidadoso diseño de Opel, incluso con certificación EGR de máxima ergonomía.

El Opel Crossland X emplea la misma base que el futuro Citroën C3 Aircross y, por de-



◀ Moldura cromada, como la usada en el Adam, para enmarcar la parte superior de las ventanas. El Crossland X destaca por su altura de 1,59 metros, 11 centímetros superior a la del Corsa.

central de 7 pulgadas –de 8 en los niveles de equipamiento más elevados–, o simplemente equipo de radio en el más básico. También, a diferencia de los modelos de PSA, el aire acondicionado se maneja mediante ruedecillas, y no pulsando en la pantalla, lo que es menos preciso. La pantalla táctil del Crossland X se reserva para otras funciones, como los sistemas Intelli-Link R4.0 e IntelliLink Navi 5.0, compatibles con Apple CarPlay y Android Auto; además, los respectivos smartphones pueden cargarse por inducción. El Crossland X también puede equiparse con el sistema de conectividad wi-fi, asistencia y ayuda de emergencia Opel OnStar.

Otros equipamientos destacables son: sistema de iluminación adaptativa AFL con faros LED, pantalla de proyección de datos ‘Head-up display’, control de cruce-ro con limitador de velocidad, alerta de colisión frontal con detección de peatones y frenada automática de emergencia, aviso al conductor por somnolencia, cámara de visión trasera de 180 grados, asistente de aparcamiento, reconocimiento de señales de tráfico, sistema de mantenimiento de carril y volante calefactable.

ducción, los mismos motores: de tres cilindros 1.2 de gasolina con 81, 110 y 130 CV –habrá una versión GLP–, y de cuatro cilindros 1.6 diésel con 99 y 120 CV, datos aún pendientes de comunicar por parte de Opel, al igual que pesos, ruedas, altura libre al suelo, prestaciones, etc. De momento, su presidente Karl-Thomas Neumann adelanta: «Nuestro ágil Crossland X ofrece el placer de la conduc-

ción transmitiendo el estilo de vida urbano, haciéndolo perfecto para la ciudad y escapadas al campo».

También hace mención el Dr. Neumann a «una sorprendente conectividad». En un salpicadero de líneas horizontales y marcada personalidad Opel –nada que ver con el i-Cockpit del Peugeot 2008– hay un cuadro de instrumentos con cuatro relojes convencionales y una pantalla



En marzo llega a España el nuevo Civic, y lo hace en un primer momento con la carrocería de cinco puertas. Honda apuesta de manera decidida por su modelo compacto, y premia a esta décima generación con dos excelentes motores de gasolina turboalimentados, una nueva plataforma, una talla mayor que le convierte en el coche más grande de su clase y una tecnología de seguridad al más alto nivel como equipamiento de serie.



▲ Imagen muy deportiva en toda la gama, aunque las versiones de motor 1.0 y el acabado Prestige ligado al motor 1.5 prescinden del escape central trasero. Pese a los alerones, la visibilidad posterior es bastante buena.



◀ El interior es bastante amplio, aunque brilla más por espacio longitudinal que por anchura o altura al techo. El puesto de conducción es muy ergonómico: buenos asientos, excelente tacto de cambio y pedales... El acabado es bueno, aunque existen ciertos detalles que deben mejorarse.

Décimo premiado

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De los más de 100 millones de coches producidos por Honda hasta hoy, más de 20 corresponden a las nueve generaciones del Civic lanzadas desde 1972, lo que da una idea de la importancia para la marca de su modelo compacto. Compacto que, por cierto, ahora adopta la talla XL, pues esta décima generación alcanza los 4,52 metros. Además de ser 136 milímetros más largo, tanto la anchura como la distancia entre ejes ganan 30

milímetros, mientras que la altura baja 20. Con ello mejora la amplitud –en las plazas traseras le hemos medido 73 centímetros de hueco para las piernas con un conductor de 1,75 al volante– y también la aerodinámica. Además, estrena una nueva plataforma con mayor proporción de aceros de alta resistencia –pasan del 6 al 12 por ciento del total–, que aligera 16 kilos el conjunto, incrementa un 52 por ciento la rigidez y revierte en unos niveles NVH –ruido, vibraciones y aspereza– más bajos, a

lo que ayuda también el empleo de cristales aislantes y mayor cantidad de material insonorizante.

Gracias también a la nueva plataforma, el conductor se sienta 35 milímetros más bajo y el centro de gravedad queda 10 milímetros más cerca del suelo, lo que se une a un mejor reparto de masas entre ejes, pues sobre el tren delantero recae un 61

por ciento del peso, frente al 63 anterior. Para lograrlo se ha reubicado el depósito de combustible –ahora sólo tiene 46 litros–, que pasa de estar bajo el asiento del copiloto a situarse debajo de la banqueta posterior. Pero debido a ello, el nuevo Civic prescinde del práctico asiento trasero Magic Seat, que tanta versatilidad de carga permitía.



PRECIO DESDE 22.140 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 106 A 139 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Deportividad. Motores VTEC Turbo. Prestaciones (1.5). Amplitud. Seguridad en general.</p>	<p>Versiones automáticas: caja de variador y reducción del par motor. Sin salidas de aire traseras.</p>

En cuanto al maletero, los 478 litros homologados –su antecesor presumía de 477– le convierten en el mejor compacto para llevar equipaje, aunque el suelo traza un suave escalón en la zona próxima al respaldo posterior. Y ya que citamos detalles observados en nuestra primera toma de contacto, destacar también que no hay salidas de aire regulables en las plazas posteriores o que la original bandeja cubremaletero –se despliega de lado a lado, y no hacia atrás– debe ser enrollada con cuidado para no arrugarla. Pero el acabado en general es bueno, y el interior del Civic está bien diseñado en términos de ergonomía, instrumentación... Además, el equipamiento será muy completo, y todas las versiones llevarán el Honda Sensing, con lo último en asistentes de seguridad: sistema de prevención y mitigación de impactos CMBS, avisador de colisión frontal FCW y de cambio involuntario de carril LDW, sistema de ayuda de permanencia en carretera RDM y de mantenimiento en el carril LKAS, control de crucero adaptativo ACC con función inteligente i-ACC –estrenada en el CR-V en 2015, llega a ‘predecir’ el movimiento de otros vehículos y reacciona automáticamente–, lector de señales de tráfico TSR, función de seguimiento a baja velocidad ISA, avisador de ángulo muerto BSI, alerta de tráfico cruzado trasero CTM, cámara de visión posterior...

No obstante, cada usuario podrá escoger entre varios niveles de acabado: Comfort, Elegance, Executive y Executi-



 TACTO DEPORTIVO INCLUSO EN LAS VERSIONES DE MOTOR 1.0



▲ El maletero, que no tiene el suelo completamente plano, cubica 478 litros. No en los niveles Sport y Sport Plus, que anuncian 420 litros. La rueda de respuesto es opcional.

ASÍ CRECERÁ LA FAMILIA CIVIC
Más carrocerías, diésel, Type-R...

El lanzamiento de esta décima generación será progresivo. Si en marzo llega a las tiendas el Hatchback dotado de motores de gasolina, dos meses después, en mayo, empezará a venderse el Civic Sedán, fabricado en Turquía y disponible también con los nuevos VTEC Turbo de gasolina, y que con sus 4,63 metros de largo y su maletero de 519 litros ocupará el hueco dejado tras la desaparición en Europa del Accord. Para disfrutar de las versiones diésel 1.6 i-DTEC de los Civic de cuatro y cinco puertas habrá que esperar a diciembre –podrá escogerse entre el cambio manual y el automático de 9 marchas usado en el CR-V–, mientras que el Civic Type R llegará, sólo en Hatchback, durante el segundo semestre de este año. Pero el nuevo Civic Coupé no se venderá en Europa y, peor aún, no se contempla un Civic Tourer.

► El Type R aparecerá en el segundo semestre. Antes, en mayo, lo hará el Sedán, aunque sus versiones diésel también llegarán en diciembre.



ve Premium en el caso del 1.0 de 129 CV –a partir de 22.140 euros–, y Sport, Sport Plus y Prestige si hablamos del 1.5 de 182 CV. Y en prácticamente

todos ellos será de serie el sistema de conectividad Honda Connect con navegador. En cuanto a nuestras primeras impresiones al volante, las

resumiremos diciendo que el progreso tecnológico anunciado se traduce en una experiencia de conducción mucho más positiva. Así, la nueva dirección es rápida –tiene relación de desmultiplicación variable– y detrás se releva el eje torsional del modelo anterior por una suspensión multibrazo, lo que determina un tacto exquisito en zona de curvas o sobre mal firme. El Civic es más preciso, balancea menos y entra por donde le ordenas. Y del eje posterior acabas olvidándote, que es lo mejor que se puede decir. Frena, se tiene, pasa por las curvas bien guiado, es cómodo... Puede que no sea tan silencioso como dice la marca, pero hasta eso nos gusta, pues ayuda a ‘paladear’ los nuevos motores de gasolina, dotados de distribución variable VTEC, turbo e inyección directa.

El tricilíndrico 1.0 de 129 CV no suena a ‘tres cilindros’

y es suave, aunque por debajo de 2.000 vueltas no empuja mucho –conviene recordar que su cilindrada es de 988 cc– y corta a sólo 5.700 vueltas. Con la caja manual, de seis marchas, va de cine.

Aunque para gozar de verdad nos quedamos con el cuatro cilindros de 182 CV, una mecánica deportiva, viva y musical que sube de vueltas con alegría y convierte al Civic 1.5 en toda una alternativa a compactos GTI más caros y potentes. Y, de nuevo, nos gusta más la variante manual.

Probamos también las versiones automáticas –1.300 euros extra–, y aunque reconocemos que el sistema de variador continuo CVT de Honda es de lo mejorcito y ha evolucionado –tiene siete marchas ‘simuladas’–, seguimos prefiriendo una caja automática ‘normal’, sobre todo al salir de la ciudad y de las autopistas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0	1.0 CVT	1.5	1.5 CVT
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	988	988	1.498	1.498
Potencia máxima (CV/rpm)	129 / 5.500	129 / 5.500	182 / 5.500	182 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.250	18,4 / 1.700-4.500	24,5 / 1.900-5.000	22,4 / 1.700-5.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Aut. variador, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Aut. variador, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/55 R16	215/55 R16	235/45 R17	235/45 R17
Peso (kg)	1.350	1.359	1.382	1.415
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.518/1.799/1.434	4.518/1.799/1.434	4.518/1.799/1.434	4.518/1.799/1.434
Volumen maletero (l)	478 / 1.245	478 / 1.245	478 / 1.245	478 / 1.245
Capacidad depósito (l)	46	46	46	46
De 0 a 100 km/h (s)	10,8	10,6	8,2	8,2
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,7	5,8	6,1
Emissiones CO2 (g/km)	110	106	133	139
Precios desde... (euros)	22.140	23.400	26.880	28.180



Innovation that excites

Zero Emission*

SI EN 3 MESES NO CAMBIA TU VIDA, CÁMBIALO POR UN COCHE DE TODA LA VIDA.



PROGRAMA
3 MESES
PARA CAMBIAR

NISSAN LEAF
100% ELÉCTRICO
POR 190€/MES**

En 36 cuotas (190€/mes) | TAE 6,11% | Entrada 9.636,36€ | Última cuota 11.784€

Si compras el Nissan Leaf tienes 3 meses para convencerte de la conducción eléctrica. Y si no, lo cambias.

Infórmate en: ahorasieselmomento.es

AHORA SÍ, ES EL MOMENTO DE CAMBIAR.

*Cero emisiones de CO2 durante su uso.

**PVP recomendado para Nissan LEAF Visia 24 kWh en PyB 25.700€. Incluye PFF, descuento promocional de la marca, IVA, descuento por recompra de un vehículo Nissan a nombre del comprador durante al menos 1 año. Importe a financiar 16.063,44€ (incluye apoyo promocional de NIBSA). Entrada 9.636,56€. 36 cuotas de 190,00€. Comisión de Apertura 0,0€ TIN 5,95%. TAE 6,11%. Última cuota de 11.784,00€. Precio total a plazos 28.260,56 €. Importe Total Adeudado de 18.624,00 €. Aplicable a particulares y autónomos que financien con RCI Banque SA, sucursal en España. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Quedan excluidas Flotas y empresas. Oferta válida hasta el 28/02/17, no compatible con otras campañas.



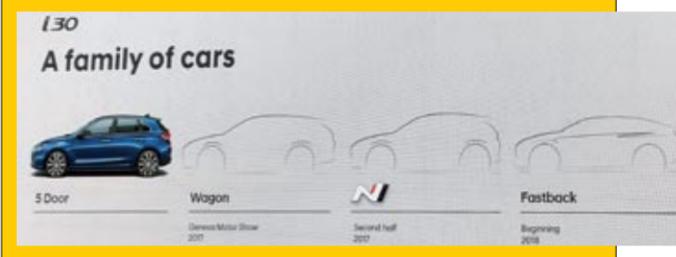
LA CARROCERÍA DEL i30 ESTÁ CONSTRUIDA CON ACEROS DE ALTA RESISTENCIA QUE PRODUCE LA PROPIA MARCA, Y PESA 28 KILOS MENOS



▶▶ Los servicios LIVE y las funcionalidades Apple CarPlay y Android Auto permiten estar conectado y disfrutar de toda la información y el entretenimiento mientras se conduce. Además, el nuevo Hyundai i30 cuenta con selector de modos de conducción, asientos con memoria integrada o ventilación, freno de estacionamiento eléctrico, faros FULL LED o techo panorámico.

MÁS i30, ENTRE OTRAS NOVEDADES La gama crecerá más que nunca

La tercera generación del i30 va a crecer en versiones, y aunque de momento solo se va a vender la carrocería de cinco puertas, la casa coreana presentará en el Salón de Ginebra, en el mes de marzo, la versión Wagon. Durante la segunda mitad del año llegará un i30 N con una potencia de 270 caballos, y ya en 2018 aparecerá un i30 Fastback con carrocería mitad familiar mitad coupe. Pero, además, este año la marca presentará un SUV del segmento B. Y para 2020 Hyundai prevé tener cinco híbridos, cuatro híbridos enchufables, cuatro eléctricos y un modelo de pila de combustible.



Maduración óptima

Andrés Mas | amas@motor16.com

El i30 de la tercera generación es más largo, más ancho y más bajo, y a pesar de todo ha adelgazado 28 kilogramos gracias a que en su carrocería se ha utilizado dos veces más cantidad de acero de alta resistencia que en el modelo anterior, aumentando a su vez la rigidez un 22 por ciento. Su diseño es cien por cien nuevo, y carrocería y mecánica se asientan sobre una evolución de la plataforma actual. Las mejoras afectan a la suspensión trasera y a la dirección. Y es que el multibrazo trasero se ha optimizado notablemente con un eje superior, dos inferiores –sólo uno hasta ahora– y el brazo longitudinal. Con ello se ha conseguido un mejor guiado y control de la rueda. La dirección, por su parte,

La tercera generación del i30 está ya en los concesionarios con precios muy competitivos y muchas mejoras. Llama la atención el esmero y la calidad con la que se ha fabricado, pero también destacan los avances en comportamiento, seguridad, conectividad y la llegada de nuevos motores.

PRECIO DESDE 17.100 €	
EMISIONES DE CO ₂ DESDE: 99 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Calidad excelente. Relación prestaciones y consumo (motor 1.4). Equipo de seguridad.	 Consumo del motor 1.0 muy sensible al tipo de conducción. Depósito más pequeño.

es más directa, con pocas fricciones internas y un software que evita ese vacío habitual al circular en línea recta. Esta dirección, que sigue teniendo asistencia eléctrica, transmite mucho más al conductor y recupera el mejor tacto de las antiguas asistencias mecánicas. Según los ingenieros de la marca, en comparación con su predecesor es un 10 por ciento más directa y la respuesta del vehículo es 15 milisegundos más rápida. Con todo, el resultado global es fantástico y el coche muestra un tacto premium combinado con un aplomo y una eficacia sorprendentes, incluso aumentando el ritmo.

El nuevo i30 hereda algunas motorizaciones de la anterior generación, pero también estrena otras muy interesan-

tes. Todos los motores vienen de serie con el sistema integrado de Stop and Go (ISG); y se puede elegir entre el nuevo T-GDI 1.4 –turboalimentado de cuatro cilindros y 140 caballos que estrena el i30 para la marca–, el T-GDI 1.0 –turboalimentado de tres cilindros y 120 CV–, y, como único motor diésel, un 1.6 turboalimentado de cuatro cilindros con tres niveles de potencia: 95, 110 y 136 CV. Los consumos medios y emisiones de CO₂ empiezan, por abajo, en 3,4 l/100km y 89 g/km. A estas mecánicas se puede acoplar el cambio manual de seis velocidades o el automático de doble embrague con siete ve-

locidades, cuya respuesta es directa y eficaz. El motor tricilíndrico de gasolina de 120 caballos que lleva de alto de vueltas para que muestre una respuesta propia de esa potencia, un empuje solvente que sorprende si tenemos en cuenta su baja cilindrada; aunque, a decir verdad, el consumo se muestra muy sensible al tipo de utilización y puede pasar de los 4,5 l/100 km homologados hasta casi 7 litros de media si se conduce sin miramientos. Pero la verdadera sorpresa nos la hemos llevado con el nuevo 1.4 T-GDI de 140 caballos. Se trata del bloque Kappa que en el anterior i30, sin

turbo y con inyección indirecta, rendía 100 caballos. Ahora, con turbo e inyección directa, distribución y admisión variable y 14 kilogramos menos de peso, se convierte en un bloque compacto y ligero en el que, además, se ha reducido ligeramente la cilindrada para mejorar la fiabilidad. El funcionamiento del i30 con este propulsor es suave, silencioso y eficaz, unas sensaciones que se multiplican si se combina con el cambio automático de doble embrague. Y esta vez los consumos sí se mantienen en cifras comedidas, salvo que se realice una conducción a ritmo desmedido. Con estos atributos, el 1.4 T-GDI se con-

vierte, sin duda, en el motor de gasolina más equilibrado y recomendable de la gama, y casi del segmento. Aunque para los clientes que prefieren el diésel, la versión de 110 caballos parece la más equilibrada, con un consumo medio de 3,4 l/100 km y unas prestaciones interesantes. El interior del nuevo i30 destaca por su calidad. Salpicadero y laterales en acabados blandos al tacto, gran insonorización del habitáculo, mandos con un manejo suave y agradable, ajustes rigurosos y gran calidad percibida se combinan para poner el listón muy alto, como mínimo a todos los rivales de marcas gene-

El interior del nuevo i30 destaca por su calidad. Salpicadero y laterales en acabados blandos al tacto, gran insonorización del habitáculo, mandos con un manejo suave y agradable, ajustes rigurosos y gran calidad percibida se combinan para poner el listón muy alto, como mínimo a todos los rivales de marcas gene-



LOS NUEVOS i30 DESTACAN POR SU CALIDAD DE FABRICACIÓN



◀▶ En cuanto a diseño, el i30 tiene cierto parecido con otros modelos del segmento como el Volkswagen Golf o el Peugeot 308. Es un poco más grande que el i30 anterior, y su maletero aumenta de capacidad. El motor 1.4 Turbo GDI es una delicia.



ralistas; situándose al nivel de modelos de referencia como el Golf. No ha ganado mucho en espacio interior, pero sí en capacidad de maletero, que pasa de 378 a 395 litros. E incluye una rueda de repuesto de emergencia. Eso sí, el depósito de combustible ha reducido su capacidad tres litros, y pasa de 53 a 50.

El nuevo i30 cuenta con la última tecnología en seguridad activa para cumplir con

las normas europeas de protección más exigentes: airbag de rodilla, sistema autónomo de frenado de emergencia con aviso de colisión frontal, control de crucero inteligente, detección de ángulo muerto, alerta de tráfico trasero, sistema de alerta por cambio involuntario de carril, función de información del límite de velocidad y asistencia para luz de carretera, detección de fatiga de conductor... Todo ello

convierte al i30 en uno de los vehículos con la dotación de seguridad más avanzada. Desde la versión básica el i30 incorpora en su equipamiento de serie 8 airbag, control de presión de los neumáticos, sistema de frenada autónoma de emergencia, sistema de aviso de colisión frontal, sistema de detección de fatiga del conductor y sistema activo de cambio involuntario de carril.



▲ Los asientos delanteros podrán contar con ventilación interior en los acabados más completos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T-GDI 1.0 120	T-GDI 1.4 140	CRDI 1.6 95	CRDI 1.6 110	CRDI 1.6 136
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353	1.582	1.582	1.582
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	140 / 6.000	95 / 4.000	110 / 4.000	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,4 / 1.500-4.000	24,7 / 2.500	28,6 / 1.500-2.000	28,6 (30,6) / 1.500-2.500	28,6 (30,6) / 1.500-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	205/55 R16	225/45 R17	225/45 R17	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.194	1.204 (Aut: 1.240)	1.263	1.263 (Aut: 1.293)	1.263 (Aut: 1.293)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455	4.340 / 1.795 / 1.455
Volumen maletero (l)	395 / 1.301	395 / 1.301	395 / 1.301	395 / 1.301	395 / 1.301
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	8,9 (Aut: 9,2)	12,2	11,0 (Aut: 11,2)	10,2 (Aut: 10,6)
Velocidad máx. (km/h)	190	210 (Aut: 205)	186	190	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,4 (Aut: 5,5)	3,6	3,8 (Aut: 4,1)	3,9 (Aut: 4,1)
Emissiones CO ₂ (g/km)	115	124 (Aut: 125)	95	99 (Aut: 109)	102 (Aut: 109)
Precios desde, descuento básico	17.100	20.625 (22.300)	18.150	18.150	22.625



▲ En trazados como Suzuka o Fuji, Lexus ha puesto a punto su actualizado IS 300h. Las suspensiones y la dirección se han revisado para ofrecer un comportamiento más dinámico sin sacrificar el confort de marcha.

PRECIO **35.900 €**

EMISIONES OFICIALES: **97 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad de acabado. Tecnología. Consumos ajustados. Comportamiento dinámico. Seguridad.

DEBE MEJORAR

- Plazas traseras justas. Sólo versión híbrida. Cambio E-CVT mejorable. Freno de 'parking' de pedal.

Energías renovadas

Lexus actualiza por completo su exitoso IS, una refinada berlina que en nuestro mercado sólo se ofrecerá con su eficiente mecánica híbrida.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Cuatro años después de lanzar la tercera generación del Lexus IS, la firma nipona revitaliza esta refinada berlina, que sólo se comercializará en España con su conocida mecánica híbrida, descartándose así los IS 200t disponibles en otros mercados.

El Lexus IS 300h asocia un motor de gasolina a otro eléctrico. En total son 223 CV, potencia más que suficiente para ofrecer buenas prestaciones. Y la energía de ambas mecánicas se transmite por medio de un cambio E-CVT de variador continuo, que sigue revolucionando en exceso el motor térmico cuando le pedimos ganar velocidad, lo que resta confort

de marcha. Y eso que su insonorización es muy buena.

Tanto como su comportamiento. Es una berlina de propulsión trasera en la que Lexus ha revisado las suspensiones –nuevas barras estabilizadoras, muelles, amortiguadores...– y también la dirección, que adopta un nuevo software. Ahora su dinámica gana enteros, y el coche es realmente divertido de conducir. Además, su cambio ofrece levas en el volante y también hay un modo de conducción Sport. Si optamos por el acabado F Sport, se añade el programa Sport+, que varía la dureza de las suspensiones, convirtiéndose entonces en una berlina verdaderamente ágil.

Además de ágil es eficiente.

Sus baterías sólo dan para recorrer uno o dos kilómetros en el modo EV cien por cien eléctrico –no es un 'plug-in'–, pero ayudan a rebajar el gasto en ciudad –este IS 300h no sufre restricciones en Madrid, por ejemplo–, y son 4,3 l/100 km los que homologa.

Para mantenerlo al día, Lexus ha revisado su aerodinámica, instala una nueva parrilla frontal y también nuevos faros con tecnología Multi-LED, que son de serie desde el acabado Executive. Los pilotos traseros también son LED, y aparecen dos nuevos colores y dos nuevas llantas, de 17 y 18 pulgadas. En el habitáculo se revisan materiales y aparecen nuevas zonas tapizadas y con pespunte, para darle

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5 VVT
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.494
Potencia máxima/rpm	181 CV/6.000
Par máximo/rpm	22,5 mkg/4.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	143 CV
Par máximo	30,6 mkg
Potencia máxima total	223 CV
Tracción	Trasera
Caja de cambios	E-CVT
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	1.620
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.680/1.810/1.430
Maletero (l)	450
Capacidad del depósito (l)	66
Tipo de batería	Níquel-Metal
Capacidad de la batería	1,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad máx. (km/h)	200 (lim.)
Consumo mixto (l/100 km)	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	97
Precios desde... (euros)	35.900

ese toque premium. Los más equipados añaden pantalla de 10,3 pulgadas, que no es táctil, además del avanzado sistema Lexus Safety System+, con cuatro asistentes a la conducción.



La versión ECO lleva llantas de 16 pulgadas, con las que homologa 4,3 l/100 km de gasto. Lexus ofrece cinco acabados diferentes.



▲ La pantalla central puede ser de 7 ó de 10,3 pulgadas, pero ninguna de ellas es táctil. El selector de modos ofrece los programas ECO, Normal, Sport, Sport+ y EV.



INTERIOR BIEN PENSADO, CON TODO ORDENADO Y DE DISEÑO MODERNO. EL CAMBIO ES DE CINCO MARCHAS, PERO HABRÁ AUTOMÁTICO EN 2018. Y ESE AÑO, TAMBIÉN, PANTALLA TÁCTIL DE 7 PULGADAS



◀◀ La capacidad de maletero oscila entre 300 y 1.004 litros, y en ese dato no influye si lleva kit de reparación o rueda de emergencia. Las formas del maletero son bastante cuadradas, lo que permite aprovechar al máximo su capacidad.



◀◀◀ El diseño es llamativo, y se puede personalizar con tres acabados interiores diferentes, diez colores, diez vinilos exteriores, siete llantas, cuatro tapicerías...



Vuelve a la carga

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La historia del Micra en Europa, modelo del que ha vendido más de tres millones de unidades, escribe un nuevo capítulo con la llegada de la quinta generación. Con un diseño rompedor que no deja indiferente, se ha desarrollado con el foco puesto en el cliente europeo, olvidando aventuras de coche global que aquí no funcionaron. Ahora la marca apuesta por que el Micra renazca con fuerza. No quieren ser com-

Uno de los utilitarios clásicos en Europa, el Nissan Micra, vuelve a la carga. Esta vez con un modelo cien por cien europeo, de diseño rompedor, un comportamiento muy dinámico, buena habitabilidad y un alto contenido tecnológico. Ingredientes para dar la batalla.

para en un segmento B cada vez más competido, y tienen claro el objetivo: quieren estar en el 'Top Ten' en el primer año y después... ya se verá. Por eso el nuevo Micra ofrece

argumentos sólidos para, al menos, pelear ese objetivo usando tres pilares: diseño, tecnología y dinámica. Si hablamos de diseño, podemos estar de acuerdo en que este

Micra nada tiene que ver con el actual. No solo eso, posiblemente hablemos del diseño más original del segmento. Si nos fijamos en la tecnología, además de los consabidos asistentes a la conducción, seguridad o conectividad, añade cosas nunca vistas en grupo, como el control de trazada activo –heredado del Qashqai–, que al tomar curvas se activa automáticamente y ajusta frenos en la parte interior y las ruedas en la parte exterior,

para mantener al Micra en la trazada óptima. También el sistema de frenada de emergencia con detección de peatones o el monitor con cuatro cámaras, que ofrecen una visión de 360 grados. Eso por no hablar del sistema de sonido Bose Personal, con altavoces integrados en el reposacabezas del conductor y que ofrecen una experiencia sonora inédita.

Y el tercer pilar es la dinámica, con un chasis y un comportamiento afinado para el gusto europeo. La puesta a punto del chasis se ha realizado en el NTCE, el centro técnico de Nissan en Barcelona. Y el trabajo es notable. Con una

sonoridad muy cuidada en el interior, el tren de rodaje filtra perfectamente lo que pasa bajo las ruedas y ofrece una nobleza y una seguridad de alto nivel. Ayudan las suspensiones, firmes pero cómodas.

Y en cuanto a los motores, una gama equilibrada –en la que se echa de menos algún propulsor con más potencia, pero todo llegará...– que cubre el 80 por ciento del mercado. Para empezar, el Micra se

ofrecerá en gasolina con el tricilíndrico 0.9 TCe de 90 caballos y el diésel 1.5 dCi también de 90 caballos, ambos turboalimentados. Y más adelante, una versión de acceso con un tricilíndrico atmosférico 1.0 de 73 caballos. Todos ellos con caja de cambios manual de cinco marchas, aunque en 2018 se espera que cuente con cambio automático. Los dos primeros cuentan con sistema start & stop, lo que unido al ahorro de peso y a la cuidada aerodinámica –Cx de 0,29– da como resultado un gasto medio de 3,2 l/100 km en la versión más eficiente del diésel, y de 4,4 l/100 km en la variante más ahorradora de gasolina.

PRECIO	DESDE 13.500 €
EMISIONES DE CO ₂	DESDE 85 A 104 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Facilidad de conducción y comportamiento. Habitabilidad. Sonoridad. Equipo de seguridad.	Solo con cinco velocidades. Visibilidad trasera. Sin elevelunas traseros ni Android Auto.

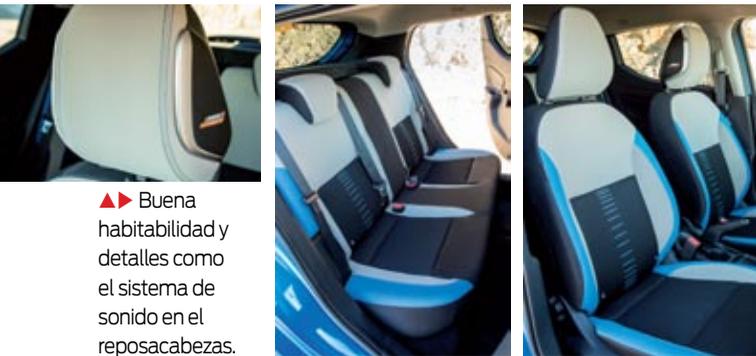
NISSAN MICRA CUATRO GENERACIONES... Y LA REVOLUCIÓN

Más de tres millones de europeos ya saben lo que es un Micra, un utilitario que siempre ha tenido un aire especial. Y ahora, con la quinta generación, la marca japonesa revoluciona el concepto para volver a estar entre los preferidos de los conductores.





TRES MOTORES AUNQUE EL DE 73 CV LLEGA MÁS ADELANTE



▲ Buena habitabilidad y detalles como el sistema de sonido en el reposacabezas.

Y todo ello sin olvidar una máxima que está en el ADN de Nissan, cuyo lema 'Innovation that excites' está presente en el nuevo Micra. Lo hemos podido comprobar en carreteras de Croacia, en los alrededores de Dubrovnik. Allí, en un recorrido con la versión de gasolina de 90 CV demuestra que es

lo que aparenta su diseño: ágil y dinámico; pero también cómodo, noble y con un cierto picante. Su chasis aguantaría sin rechistar muchos más que los 90 caballos de este motor. La dirección es muy directa, los frenos funcionan bien y el cambio es adecuado, con un manejo agradable.



▲ En el exterior del Micra, cada detalle revela un diseño muy personal.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 673 CV	1G-T 90 CV	dCi 90 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	898	1.461
Potencia máxima (CV/rpm)	73 / 6.300	90 / 5.500	90 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	9,6 / 3.500	14,2 / 2.250	22,4 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos / Tambores	Discos / Tambores	Discos / Tambores
Neumáticos	185/65 R15 (205/45 R17)	185/65 R15 (205/45 R17)	185/65 R15 (205/45 R17)
Peso (kg)	1.052	1.076	1.157
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999 / 1.935 / 1.455	3.999 / 1.935 / 1.455	3.999 / 1.935 / 1.455
Volumen maletero (l)	300 / 1.004	300 / 1.004	300 / 1.004
Capacidad depósito (l)	41	41	41
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	12,1	11,9
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	175	179
Consumo mixto (l/100 km)	4,4	4,4 (Tekna: 4,6)	3,2 (Tekna: 3,5)
Emissiones CO ₂ (g/km)	103	99 (Tekna: 104)	85 (Tekna: 92)
Precios desde... (euros)	13.500	16.100	17.800

Hablamos con... KOJI NAGANO

Vicepresidente de Nissan Design Europe

«Con la conducción autónoma habrá oportunidades de hacer algo diferente»

Koji Nagano lleva 37 años en Nissan, una carrera en la compañía que empezó como diseñador junior en 1980, nada más abandonar la Universidad. Su primer proyecto completo fue el Nissan Sunny y el último, este nuevo Micra. Entre medias, los Nissan Silvia, Primera Wagon, Terrano II, Juke... «Nissan Silvia, Infiniti FX y Murano son los modelos de los que me siento más orgulloso», comenta. Con esa perspectiva, y tras haber pasado por Europa, Japón y Estados Unidos, conoce como nadie la compañía y los entresijos de su futuro. Y eso se nota en la mesa, en el encuentro con un grupo de periodistas. Estas son algunas de sus reflexiones.

—«El diseño es la prioridad para el futuro del negocio de Nissan. Eso es lo que nos transmiten los responsables de la compañía».

—«En todo concept que presentamos en un salón hay aspectos que llegarán a los Nissan futuros. Del V-Motion presentado en Detroit habrá cosas como el frontal o el techo flotante».

—«Necesitamos crear una nueva categoría de coches que mezcle rasgos de crossover con deportivos o sedanes»

—«Unas correctas proporciones son el 50 por ciento del diseño. Si te focalizas en el exterior, no acertarás; es necesario un compromiso entre el interior y el exterior».

—«No es lo mismo diseñar un coche para un solo mercado que para un mercado global. Pero si queremos éxito, no podemos focalizar el diseño para un público concreto».

—«Discuto mucho para tratar de ofrecer lo que quieren los clientes. Con el diseño del Micra, hemos hecho lo que queríamos hacer».

—«La conducción autónoma nos va a dar oportunidades de hacer algo diferente y de dar más variedad a los consumidores. El Nissan IDS es un ejemplo de lo que puede ser el diseño de los coches autónomos».



Y el recorrido que realiza con el diésel mejora aún más esta percepción, con un rendimiento suave y progresivo que cuadra a la perfección con el Micra y que le da tacto de coche más grande.

El interior es amplio y está bien terminado, con un cierto aire premium en los materiales del acabado Tekna —el más completo—, y la disposición de los mandos está pensada de forma muy intuitiva para el conductor. Aunque

hay dos olvidos incomprensibles: no dispone de elevallas eléctricas atrás y no ofrece, hasta 2018, el protocolo Android Auto —solo contempla Apple Car Play— para conectar el smartphone.

Ya está disponible —las primeras unidades se entregan en marzo— con precios que, sin descuento, van de los 13.500 euros del 1.0 Visia a los 20.600 del 1.5 dCi Tekna. Y con la promoción de lanzamiento, de 11.250 a 16.550 euros.

DESDE **27.500 €**

 EMISIONES OFICIALES: DE **142 A 167 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

-  Diseño original. Sensaciones al volante. Prestaciones. Tacto de la caja manual. Dinámica muy ágil.

EN CONTRA

-  Maletero. Habitabilidad justa e interior poco práctico. Manipulación del techo en marcha sólo hasta 10 km/h.



El Miata Targa

El MX-5 RF presume de un sofisticado techo duro retráctil que le permite jugar a dos bandas: como coupé y como roadster. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Con el lanzamiento del MX-5 RF (Retractable Fastback), Mazda pretende ampliar el radio de acción y llegar a los clientes que, sin renunciar al espíritu roadster, buscan el mayor confort acústico y térmico que brinda un coupé. Y lo hace con un sofisticado techo duro retráctil que le otorga ese atractivo diseño Targa.

El techo duro retráctil se pliega de manera eléctrica en 13 segundos, operación que se puede realizar en marcha, pero sólo hasta los 10 km/h. No hay cambios respecto a la versión Soft Top (techo de lona)

en cuanto a tamaño, habitabilidad o capacidad de maletero, que cubica 127 litros.

Tampoco en cuanto a motorizaciones se refiere. Hereda las dos de gasolina atmosféricas ya conocidas, con 131 y 160 CV, si bien la novedad reside en la posibilidad de asociar la más potente a una caja automática con convertidor de par de seis relaciones, que incrementa el precio en 1.800 euros frente al manual.

El peso del MX-5 RF aumenta en cerca de 70 kilos, 45 debido al techo y el resto en refuerzos estructurales y equipamiento. Esto ha provocado reajustes a nivel de chasis, sus-

pensión, dirección y frenos. De esta manera se mantiene la dinámica ágil y divertida de un modelo pensado pa-

ra disfrutar. Damos fe de ello con la versión 2.0 automática, una delicia por prestaciones y sensaciones. Con el programa Sport activado y cambiando con las levas del volante, el sonido del motor engancha y el trabajo del diferencial autoblocante ayuda a enlazar curvas como si nada. Un juguete para mayores, sin duda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 SKYACTIV-G	2.0 SKYACTIV-G
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindr	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.998
Potencia máxima/rpm	131 CV / 7.000	160 CV / 6.000
Par máximo/rpm	15,3 mkg / 4.800	20,4 mkg / 4.600
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	195/50 R16	205/45 R17
Peso (kg)	1.090	1.120 (Aut: 1.145)
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.915 / 1.735 / 1.236	3.915 / 1.735 / 1.236
Volumen maletero (l)	127	127
Capacidad depósito (l)	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,6	7,5 (Aut: 8,5)
Velocidad máx. (km/h)	203	215 (Aut: 194)
Consumo mixto (l/100 km)	6,1	6,6 (Aut: 6,4)
Emisiones CO ₂ (g/km)	142	154 (Aut: 149)
Precios desde... (euros)	27.500	30.300



◀ El techo duro pesa 45 kilos más que el de lona. Su aspecto Targa engancha.



▶▶ En 13 segundos el techo se pliega, y el ajuste final se ralentiza para no golpear ni hacer ruido. El interior apenas sufre cambios, pero mejora la insonorización.



DURANTE LOS AÑOS 2012, 2013, 2014 Y 2015 EL CR-V FUE EL SUV MÁS VENDIDO DEL MUNDO, Y SUS VENTAS SUPERAN YA LOS 7 MILLONES

Los viajes en familia son mejores si se realizan a bordo de un coche agradable, bien insonorizado y seguro. El Honda CR-V combina esas ventajas con muchas otras como espacio, versatilidad, fiabilidad y buen precio. Es hora de familiarizarse con el CR-V, un todocamino ideal para viajar disfrutando.



▶▶ El cuadro de instrumentos del CR-V es lógico y ordenado, y todo se encuentra donde se busca. Incluso la palanca de cambio está situada un poco elevada para facilitar su manejo. Algunas versiones pueden ir equipadas con todos los sistemas de seguridad activa disponibles. La pantalla táctil es de 7 pulgadas.



◀ Los asientos del todocamino japonés son de los más versátiles del segmento. Con los respaldos abatidos caben dos bicicletas de montaña o cuatro bolsas de palos de golf. Son, en total, nada menos que 1.669 litros.

ñado para obtener el máximo espacio y la mayor flexibilidad. Con más espacio para las piernas en los asientos del conductor y del acompañante, y unos asientos traseros dotados de respaldo reclinable, se ha garantizado el máximo confort para los largos viajes. En ellos, el CR-V podrá transportar el equipaje de toda la familia gracias a un maletero que puede cargar hasta 589 litros de volumen de carga.

Y para redondear la experiencia, este crossover ofrece una extensa batería de ayudas al conductor bajo la denominación 'Honda Sensing', que ahora combina tecnología tanto de cámara como de radar, lo que ha permitido mejorar notablemente la seguridad del todocamino más vendido del mundo.

Familiarízate

Una estética que entre por los ojos y que a su vez transmite robustez. Una conducción agradable y eficaz que nos permita viajar sin agobios ni tensiones. Y unos niveles de calidad y fiabilidad que garanticen el paso de los años y los kilómetros sin preocupaciones. Son tres de las ventajas que más valora un comprador en un todocamino. Y justo son tres de las virtudes más claras del Honda CR-V, un superventas a nivel mundial.

El habitáculo del CR-V garantiza que todo está justo donde se necesita, para que el conductor tenga el control en todo momento. El salpicadero, con una distribución elegante y ordenada, presenta una tecnología de conducción moderna y de

la manera más simple posible. Este confort se traslada también a la pantalla inteligente central, que proporciona información útil sobre el trayecto y se maneja intuitivamente desde unos mandos situados en el volante. El sistema 'Honda Connect' te permite controlar todos los sistemas incluidos, y la conectividad es sobresaliente, ya que se ha actualizado en la reciente puesta al día.

El innovador motor diésel 1.6 i-DTEC ofrece un magnífico equilibrio entre rendimiento y eficiencia. Disponible con 120 CV en la versión de tracción 4x2 y con 160 CV en la de tracción 4x4, ofrece una conducción más ligera y ágil que otros propulsores de la competencia. Este motor de gran redimien-

to ha homologado un consumo de tan sólo 4,9 l/100 km en combinación con la transmisión manual de 6 velocidades, y de 5,1 l/100 km cuando va asociado al nuevo cambio automático de 9 velocidades. Esta transmisión automática está disponible exclusivamente con la avanzada tecnología 4x4, mientras que la caja de cambios manual de 6 velocidades está disponible indistintamente para las versiones con tracción 4x2 y 4x4.

Y ya que hablamos de tracción total, otro sistema destacado del CR-V es el de control electrónico de la tracción inteligente 4x4 en tiempo real. En condiciones normales de adherencia, el modo por defecto es la tracción a las ruedas de-

lanteras, pero cuando el sistema detecta una pérdida de tracción en superficies mojadas, heladas o resbaladizas, el CR-V activa automáticamente la tracción total. Este sistema controla en todo momento la superficie de la carretera, para repartir la potencia en las ruedas que la necesitan, de manera que se ahorra combustible y, además, se consigue un agarre y una estabilidad que permiten avanzar al coche en condiciones precarias de agarre. Pero la tracción total también es un sistema al que se le saca partido en seco en un tipo de conducción normal por carreteras normales. Es una ayuda más cuando se incrementa el ritmo en zonas muy viradas, aunque lo cierto es que el todocamino japonés hace gala de un comportamiento sano y predecible que transmite seguridad y control.

El Honda CR-V está dise-



▶ El maletero del CR-V admite 589 litros de carga; y mucho más al abatir los respaldos.



¡¡¡Participa y gana!!!

¿Dónde irías con tu familia y un Honda CR-V?

CONCURSO MOTOR 16

Buscamos una familia de cuatro personas con ganas de disfrutar de un viaje con el Honda CR-V, descubrir todas sus virtudes y secretos, y contarlo en la revista; ser periodista por un día. Si quieres participar, es fácil. **Cuéntanos dónde y con quién irías con el Honda CR-V y te daremos la oportunidad de hacerlo.** Buscamos una familia de cuatro personas para que haga un viaje con un recorrido original, exclusivo... Envíanos tu propuesta a motor16@motor16.com con la referencia 'Mi viaje con un Honda CR-V'. Elegiremos la más original* y te invitaremos a realizarla, con coche, alojamiento de dos noches y comidas incluidas para toda tu familia. Y después **publicaremos tu reportaje**, con fotos, vídeos y todo lo que se te ocurra **en la revista y en nuestra web.**

*Limitado a viajes dentro de la Península

Entre dos aguas

¿Cabeza de ratón o cola de león? El Ka+ es mucho más coche que el Ka anterior. Ha crecido tanto que puede jugar en dos categorías a la vez: en la de los utilitarios del segmento A, a los que supera en tamaño y habitabilidad, y en el B, donde se encuentra incluso con el Fiesta y juega la baza del precio. En cualquier caso es un vehículo agradable en el día a día y amplio, y presume de una buena dinámica y un notable equipamiento.



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

En términos inmobiliarios, el nuevo Ford Ka+ ofrece el metro cuadrado a un precio más atractivo. La apuesta ha sido desarrollar una nueva generación más grande –mucho más grande– sin disparar la tarifa final. Situe-mos a nuestro protagonista. Ha crecido nada menos que 31 centímetros respec-

to al Ka anterior, firmando 3,93 metros de largo, es decir, colocándose a sólo cuatro centímetros del Ford Fiesta, aunque este intento de 'canibalización' disminuirá en verano, cuando debute el nuevo Fiesta, ya con 4,04 metros de longitud.

El salto de nuestro protagonista ha sido abismal. Deja de lado originalidad y coquetería para consolidar pilares como la habitabilidad y el

sentido práctico. Por eso la carrocería pasa a tener dos puertas a cada lado y el aforo aumenta a cinco plazas.

Quizás alguno se incomode, por miedo a la calidad, si decimos que se fabrica en países como India o Brasil, pero lo cierto es que, sin deslumbrar, se ha tenido en cuenta la rigurosidad europea en cuanto a acabados y dinámica se refiere. Podemos decir que el 'low cost'

de Ford lo es más por precio que por otra cosa.

Y decimos esto porque quizás su rival más directo sea el Dacia Sandero –mucho espacio por un módico precio–, aunque el modelo rumano se remata sin tanto esmero. El problema, o la virtud, es que también puede poner 'nerviosos' a rivales como el Opel Karl o el mencionado Fiesta, y se atreve a atacar a vehículos como los

Hyundai i10 e i20, o a los Kia Picanto y Rio, por precio en unos casos y por tamaño en otros.

Dicho esto, el diseño del Ka+ ha perdido personalidad para situarse en la onda de los últimos lanzamientos de la marca, con una rejilla frontal más protagonista y detalles como los paragolpes en el mismo color que la carrocería o remates cromados. Eso sí, si nos gustan las

llantas de aleación o la pintura metalizada rojo rubí de nuestra unidad de prueba, aunque habrá que pasar por caja y desembolsar 250 y 650 euros, respectivamente, en la carta de opciones.

El interior es aparente gracias al acabado granulado de los plásticos duros y a una puesta en escena más que correcta, y que recuerda en algunos detalles al Fiesta. Nos gusta el tacto del vo-

lante –rematado en piel–, con mandos para gestionar funciones como el equipo de sonido o el control de velocidad de crucero.

Ergonómicamente, el volante sólo se regula en altura, las butacas delanteras son amplias y confortables –en nuestra unidad están incluso calefactadas–, la palanca del cambio se sitúa en un plano elevado y cerca de la mano, y el salpicadero se remata a la

antigua usanza, con mucho mando y una pantalla en color que no es táctil ni generosa en tamaño por sus 4,2 pulgadas. El climatizador automático le da caché, aunque a costa de pagar 300 euros extras, pero el aire acondicionado sí es de serie.

Detrás sorprende su habitabilidad si nos fijamos en el espacio para las piernas o en la altura al techo. Como es normal en este segmento, la

PRECIO **11.100 €**

EMISIONES DE CO₂: **114 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Buena habitabilidad. Tacto general muy agradable. Comportamiento dinámico ágil y estable. Relación atractiva entre precio, equipamiento y tamaño.

EN CONTRA

- Maletero algo justo. Modestas prestaciones debido a unos desarrollos del cambio muy largos. Consumo algo elevado. Distancias de frenado.

NUESTRAS ESTRELLAS

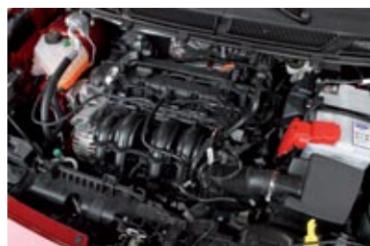
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Me gustaba el diseño original del anterior Ka, pero este Ka+ es más práctico con sus cinco puertas y cinco plazas. Brilla en habitabilidad, ofrece un tacto general muy agradable en el día a día, su dinámica nos ha sorprendido gratamente y, además, está bien equipado. Menos atractiva es su capacidad del maletero, unas prestaciones mermadas por un cambio con desarrollos muy largos y unos consumos más elevados de lo esperado.



▲ El maletero cubica 270 litros y no es lo mejor del Ka+. Pero debajo lleva una rueda de repuesto de emergencia.



▲ El motor de 1,2 litros atmosférico eroga 85 caballos en esta versión. Da lo mejor de sí por encima de las 4.000 vueltas.



▲▲ A nivel de equipamiento no defrauda, aunque donde brilla con luz propia es en la habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras. En este apartado supera a casi todos sus rivales.



PEQUEÑO GIGANTE
EL KA+ HA CRECIDO
TANTO EN TAMAÑO QUE
SE SITÚA A UN PASO
DEL FORD FIESTA. POR
ESO JUEGA EN DOS
CATEGORÍAS
INTERIOR AGRADABLE
LA PRESENTACIÓN ES
APARENTE, Y PESE A LOS
INEVITABLES PLÁSTICOS
DUROS ESTÁ REMATADO
CON ESMERO



▲ El cuadro de mandos es de fácil lectura, pero en el salpicadero quizás haya demasiados mandos y la pantalla central resulta demasiado pequeña.



▲ El cambio es manual y tiene cinco relaciones. Unos desarrollos muy largos penalizan sus prestaciones.

cota de anchura es muy comprometida para tres adultos, pero la plaza central es utilizable porque está mullida y en el respaldo no hay apoyabrazos.

Nos ha llamado la atención la gran cantidad de huecos repartidos por todo el habitáculo, un total de 21 y que facilitan mucho las cosas a la hora de dejar objetos. Incluso en la consola central presenta cuatro posavasos, más que muchos monovolúmenes de siete plazas.

La zaga se remata con un maletero profundo que cubica 270 litros. No es lo mejor del Ka+, pues en este capítulo sí le superan rivales de tamaño más pequeño. El

portón se abre desde el interior de forma remota o desde el mando a distancia. Si abatimos los respaldos multiplicamos el espacio, pero en el piso quedará un escalón muy evidente.

Llega la hora de ponerse en marcha. Dos son las opciones mecánicas del Ka+, y ambas de gasolina, con 1,2 litros y cuatro cilindros en línea. La versión de acceso eroga 70 caballos, mientras que la de nuestro protagonista eleva la potencia hasta los 85, lo que nos da un mayor radio de acción.

El motor deriva del 1.25, un viejo conocido que aún monta el Fiesta y se asocia a un cambio manual de cin-

co relaciones que, por cierto, goza de un tacto muy preciso y agradable. No hay posibilidad de una transmisión automática, una opción que facilitaría mucho las cosas en un vehículo de ámbito urbano como éste.

La naturaleza atmosférica del motor y unos valores de par máximo (11,4 mkg) que no baten records precisamente motivan que si queremos una respuesta viva haya que llevarle siempre alegre de vueltas. Pero se muestra muy agradable en el ámbito urbano, suave en su funcionamiento y con una sonoridad muy aceptable.

El problema llega cuando salimos a carretera o tene-

mos que realizar un adelantamiento. En este caso los largos desarrollos del cambio le pasan factura y su respuesta es más pobre, sobre todo si analizamos los datos registrados en cuanto a recuperaciones se refiere.

Para paliar en parte este inconveniente conviene llevar el régimen del motor a donde más cómodo se encuentra, es decir, entre 4.000 y 6.000 rpm. Tratar de adelantar con la quinta relación engranada es una temeridad; en cuarta velocidad, realizar un adelantamiento en carretera y pasar, por ejemplo, de 70 a 110 km/h se traduce en 16,4 segundos y 414 metros de 'pista libre'. No son unas



▲ Uno de los puntos fuertes del Ka+ es su comportamiento dinámico, muy estable gracias a la puesta a punto del chasis para Europa.

cifras para presumir y dan idea del carácter tranquilo y sosegado de este vehículo.

Sí convence mucho más su puesta a punto dinámica. Hablamos de un chasis

que presenta un esquema McPherson delante y un eje de torsión semi-independiente detrás. Pero para Europa la barra estabilizadora frontal incrementa un 47 por ciento su rigidez, la altura del conjunto se reduce 10 milímetros, el calibrado de la dirección es más rápido -2,6 vueltas de volante entre topes- y se montan nuevos casquillos en la suspensión.

El caso es que el chasis apenas se ve comprometido por los 85 CV del propulsor. El morro obedece para trazar por donde se le indica, y si entramos 'colados' basta con levantar el pie del acelerador y la zaga redondea con naturalidad. No sufre in-

cómodos balanceos de la carrocería y el compromiso en cuanto a confort se refiere no se desmorona. Sin duda, es uno de los apartados destacados del Ka+.

No puede decirse lo mismo del consumo. Los largos desarrollos del cambio parecían indicar otra cosa, pero la realidad es que el gasto se ha disparado hasta los 6,5 l/100 km de media, con picos como los 8,3 litros en autopista. Cifras más altas de lo esperado. Tampoco los frenos brillan en exceso -lleva tambores en las ruedas traseras- si analizamos los datos registrados, pero en espacio y relación precio-equipamiento pocos le pueden hacer sombra.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

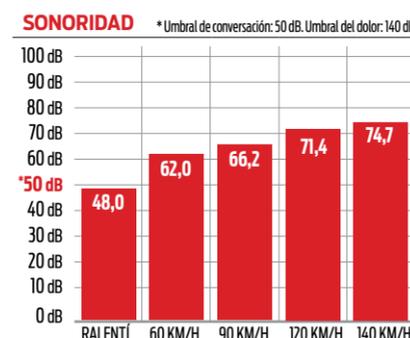
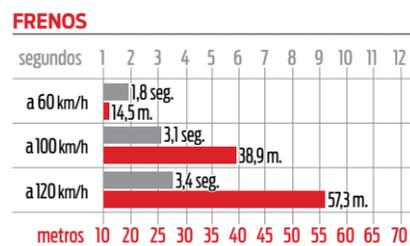
MOTOR	1.2 TI-VCT
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.196
Alimentación	Inyección indirecta con doble distribución variable independiente TI-VCT.
Potencia máxima/rpm	85 CV / 6.300
Par máximo/rpm	11,4 mkg / 4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	Dato no disponible
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 258 mm / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, tipo eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	195/55 R15 - 6,0Jx15"
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.084
Capacidad del depósito (l)	42
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,7
Coefficiente aerodinámico Cx	0,35

EQUIPAMIENTO

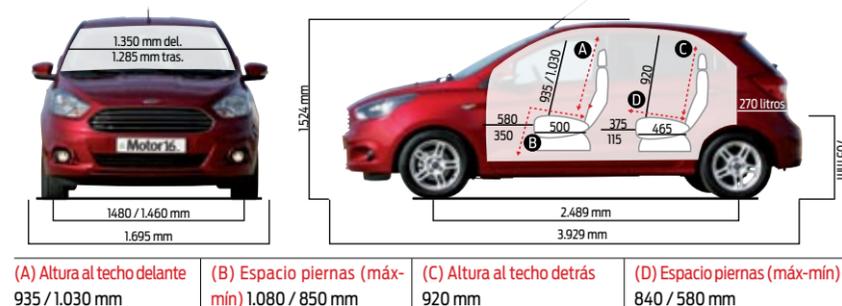
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Retrovisores eléctricos	▲		
Sensor de lluvia y luces		▼	
Volante con mandos integrados	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control de velocidad de cruceo			▶
Radio-CD con MP3 y SYNC	▲		
Respaldo posterior abatible 60/40	▲		
Faros antiniebla	▲		
Luces de conducción diurna	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Sensores aparcamiento trasero			▶
Elevalunas delanteros eléctricos	▲		
Climatizador automático			▶
Aire acondicionado	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta fatiga del conductor		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲		
Llantas de aleación			▶
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbags laterales delanteros	▲		
Airbags de cortina		▼	
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Frenada de emergencia en ciudad		▼	
Cámara de visión trasera		▼	
Ford SYNC con control por voz	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Asistente MyKey	▲		
Asistente de salida en cuesta	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	169 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,9
De 0 a 50 km/h	4,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	13,4 (13,3)
Recorriendo (metros)	235
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,8
Recorriendo (metros)	501
De 80 a 120 km/h en 5ª	27,3
Recorriendo (metros)	767
Error de velocímetro a 100 km/h	+4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	7,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,8
Conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,6
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	646
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,6
Ciclo extraurbano	4,0
Ciclo mixto	5,0



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	FORD KA+ 1.2 TI-VCT 85 CV ULTIMATE	DACIA SANDERO 0.9 TCE 90 CV LAUREATE	HYUNDAI I10 1.25 KAPPA 87 CV TECNO	OPEL KARL 1.0 ECOTEC 75 CV SELECTIVE
Precio PVP	11.100 euros	10.530 euros	13.615 euros	11.155 euros
Cilindrada	1.196	898	1.248	999
Potencia	85 CV / 6.300 rpm	90 CV / 5.000 rpm	87 CV / 6.000 rpm	75 CV / 6.500 rpm
Par máximo	11,4 mkg / 4.000 rpm	15,3 mkg / 2.250 rpm	12,3 mkg / 4.000 rpm	9,7 mkg / 4.500 rpm
Cambio	5 velocidades, manual	5 velocidades, manual	5 velocidades, manual	5 velocidades, manual
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,6 / 4,0 / 5,0 l/100 km	5,8 / 4,3 / 4,9 l/100 km	6,5 / 4,1 / 4,9 l/100 km	5,6 / 3,9 / 4,5 l/100 km
Emisiones	114 g/km CO ₂	109 g/km CO ₂	114 g/km CO ₂	104 g/km CO ₂
Autonomía	840 kilómetros	1.020 kilómetros	816 kilómetros	711 kilómetros
Vel. máxima	169 km/h	175 km/h	175 km/h	170 km/h
0 a 100 km/h	13,3 segundos	11,1 segundos	12,1 segundos	13,9 segundos
Maletero	270 litros	320 litros	252 litros	206 litros
Dimensiones	3.929 / 1.695 / 1.524 mm	4.069 / 1.733 / 1.519 mm	3.665 / 1.660 / 1.500 mm	3.675 / 1.604 / 1.476 mm
Batalla	2.489 mm	2.589 mm	2.385 mm	2.385 mm
Diámetro giro	10,1 metros	10,6 metros	9,6 metros	9,8 metros
Depósito comb.	42 litros	50 litros	40 litros	32 litros
Peso	1.084 kilos	980 kilos	1.016 kilos	939 kilos
A favor	Ha crecido tanto que se acerca peligrosamente al Fiesta en aspectos como la habitabilidad, aunque su enfoque es diferente. Dinámicamente convence de verdad, el tacto general es muy agradable y el equipamiento de serie resulta muy completo.	Si lo que buscamos es el mayor espacio y habitabilidad a un menor precio, el Sandero no tiene rival. Su propulsor de tres cilindros, con turbo, es el más potente, firma las mejores prestaciones de todos y su atractivo consumo le brinda una mayor autonomía.	El nuevo i10 es un vehículo muy agradable que convence por su tacto general y por la calidad con la que se remata el conjunto. Como en el Sandero, este motor se puede asociar a un cambio automático que facilita las cosas en ciudad. Y tiene una garantía más extensa.	Su enfoque es muy similar al del Ka+, aunque es más pequeño. Su presentación interior está muy cuidada, resulta muy agradable en el día a día y es el que menos consume. Su equipamiento es muy completo, con elementos como el sistema OnStar con wifi de serie.
En contra	Los largos desarrollos del cambio le penalizan un tanto en sus prestaciones y, además, es el que más consume. Los frenos traseros son de tambor y la pantalla del salpicadero se queda algo pequeña.	La calidad de los acabados es la más modesta y espartana de todos los modelos aquí enfrentados. El equipamiento de serie también es más limitado y el tacto general no resulta tan preciso y agradable como en el resto.	La respuesta del motor a bajo régimen es mejorable y la dirección a velocidades elevadas no comunica demasiado. Su contenido tamaño exterior le pasa factura en habitabilidad, al menos frente al Ka+ y al Sandero.	Su motor tricilíndrico ofrece un rendimiento más modesto, y el maletero resulta muy justo. Su autonomía es menor debido a los escasos 32 litros que ofrece el depósito de combustible. Sólo dispone de un nivel de acabado.



EL DETALLE

CONECTIVIDAD SYNC De serie

No es frecuente, nada frecuente diríamos, que en el vehículo de acceso a la gama de una marca generalista, como es el nuevo Ka+, podamos presumir de tecnologías tan avanzadas como el asistente de conectividad SYNC; y menos aún que éste sistema se ofrezca en su dotación de serie. De

esta manera podemos disfrutar de música, hacer y recibir llamadas con simples órdenes de voz y controlar diversas aplicaciones del smartphone sin soltar las manos del volante.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,21 euros/km. Coste km total: 0,33 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 319,96 euros/año. Seguro a todo riesgo: 447,71 euros/año con franquicia de 210 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

Fabricante/Importador: Ford Automóviles España S.A. C/Caléndula 13, 28109 Alcobendas (Madrid). Telf: 915 635 458.

RED DE POSVENTA

800 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.ford.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 13.500 EUROS

Es tan fiero el león como lo pintan

La firma del león revoluciona el segmento crossover con el nuevo 3008, un atrevido modelo cuyo avanzado interior nos traslada al futuro y estrena la segunda generación del i-Cockpit. Además, hemos probado la versión más poderosa y dinámica, que sorprende y se acompaña de la denominación GT.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Por sólo 24 puntos el nuevo Peugeot 3008 no ha conseguido el galardón de 'Mejor Coche del Año en España', un título que le arrebató por esa pequeña diferencia uno de sus más directos contrincantes en el segmento SUV.

Pero eso no debe empujarnos a considerar un 'segundón' al nuevo todocamino francés, pues presenta contundentes argumentos para convertirse en todo un éxito de ventas. Uno de ellos es su imagen, a años luz de su antecesor. Seguro que no te deja indiferente, y más aún si nos referimos a esta versión GT, que añade las llantas de 19 pulgadas, los faros Full LED con intermitentes secuenciales, los acentos deportivos... Opcional es la pintura bicolor Coupe Franche, con la zaga pintada en color negro mate.

Son 4,45 metros lo que mide de largo, un tamaño en consonancia con sus rivales directos que le permite presumir de amplitud. Sin duda, su puesto de conducción, denominado

i-Cockpit, es una de sus bazas tecnológicas. Es como si nos montáramos en una nave espacial, y destaca su pantalla de 12,3 pulgadas, que se visualiza a modo de 'Head-Up Display' por encima de un minúsculo volante achatado de dos brazos. El salpicadero nos envuelve y desata nuestras ganas de conducir. Pero tanta tecnología exige aprendizaje antes de iniciar la marcha. Requiere atención, pues su monitor se puede personalizar de cin-

co modos, y desde la pantalla táctil de 8 pulgadas se controla absolutamente todo; algo complejo para mi gusto, y que se podría subsanar con mandos físicos para el climatizador, co-

mo ocurre en el 208. Pero una vez habituados se controla con rapidez gracias a la ayuda de los seis botones que simulan



▲ Los faros Full LED son de serie –incluye las luces antiniebla– e iluminan de maravilla. Los intermitentes delanteros son dinámicos.

las teclas de un piano, y que están ubicadas frente al selector del cambio, que nos sirve como apoyo.

Podría ser sólo esta unidad, pero encontramos detalles de terminación mejorables que lo alejan del enfoque premium



LA CLAVE

Julián Garnacho
jgarnacho@motor16.com

No cabe duda de que el nuevo 3008 entra por los ojos, tanto por fuera como por dentro. Sobre todo sorprende su i-Cockpit, que nos traslada al futuro y facilita la cosas al volante. Su chasis es muy noble y su motor anda más que de sobra, además de gastar lo justo. Sin duda es una opción muy recomendable, aunque esta versión en concreto eleva su precio por su combinación mecánica. Creemos que 150 CV pueden ser suficientes.

PRECIO **37.750 €**

EMISIONES DE CO₂: **124 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

➕ Puesto de conducción i-Cockpit. Ergonomía. Espacio interior y maletero. Comportamiento dinámico. Prestaciones. Tecnología. Consumo ajustado.

DEBE MEJORAR

▢ 2.0 BlueHDI sólo con cambio EAT6 y acabado GT. Detalles de acabado. Manejo de la pantalla central. Ergonomía de las plazas traseras. No ofrece tracción 4x4.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



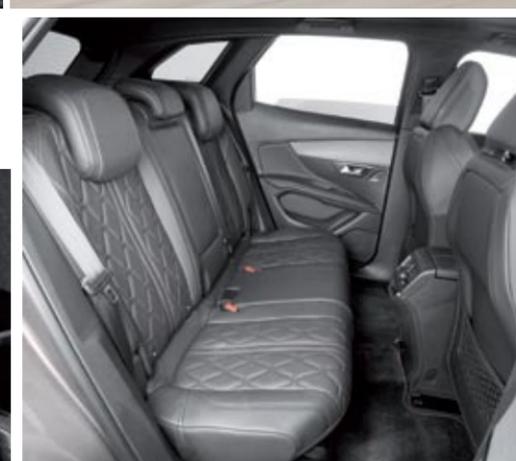
▲ El acabado GT sólo se ofrece con el motor 2.0 BlueHDI 180. Añade toques deportivos, como las llantas de 19 pulgadas. El techo panorámico es una opción de 1.351 euros.



▲ El respaldo del acompañante se abate. El trasero también, y en secciones 60/40. Hasta 1.580 litros.



▲ El selector del cambio es del tipo 'by wire', sin conexión con la transmisión. El modo manual se controla desde el volante. De serie equipa llamada de emergencia.



▲ De serie, el tapizado es de cuero y Alcántara. El de la imagen, de napa, cuesta 2.200 euros. Los asientos delanteros son estupendos y detrás hay bastante espacio, además de salidas de ventilación. Con un conductor de 1,75 metros al volante, detrás hay 72 centímetros para las piernas.



**VELOZ Y AHORRADOR
ESTE 3008 ACELERA DE 0 A
100 KM/H EN 8,7 SEGUNDOS
Y ALCANZA LOS 207 KM/H.
CORRE Y, ADEMÁS, GASTA LO
JUSTO: 6,3 L/100 KM REALES
COMO UN AVIÓN
EL I-COCKPIT APORTA UN
TOQUE FUTURISTA. LA GRAN
PANTALLA, DE 12,3 PULGADAS,
SE VE POR ENCIMA DE SU
MINÚSCULO VOLANTE**



▲ Con la pantalla táctil de 8 pulgadas se controla todo, desde el masaje hasta el ambientador. Requiere adaptarse a ella.



▲ Cinco son las pantallas disponibles en el nuevo i-Cockpit, que además pueden variar el tono: Azul o Cobre. Se ve muy bien.

buscado por la firma francesa. Otra unidad del nuevo 3008 que he tenido ocasión de conducir estaba mejor ensamblada y presumía de un sonido más amortiguado al cerrar sus puertas.

La posición de conducción es muy buena, y estos asientos te recogen a la perfección. Incluso pueden equipar función masaje, con cinco programas diferentes, además de estar tapizados en cuero napa. Para realzar su artesanía, Peugeot equipa los GT con molduras 'Grey Oak'. Fabricadas en roble envejecido, tienen un tacto que da algo de grima, pues da la impresión de que puedas llegar a clavarte alguna astilla.

Sorprende su amplitud, pero

la banqueta trasera va cercana al piso –no hay túnel central– y no ofrece una correcta posición de las piernas, que deben ir muy flexionadas. Tampoco hay espacio para los pies bajo los asientos delanteros. Ahora bien, abundan los huecos para dejar pequeños objetos y su maletero arranca en 520 litros de capacidad. Tiene doble fondo y rueda de repuesto de emergencia, y los respaldos traseros se abaten con sólo pulsar un botón.

Este nuevo Peugeot 3008 toma prestada la plataforma modular EMP2 del 308, y bajo su capó delantero esconde el propulsor diésel 2.0 BlueHDI, que en esta versión GT eroga 180 CV de potencia. Se asocia

exclusivamente a la tracción delantera y a un cambio automático EAT6, que, eso sí, tiene levas fijas tras el volante.

Por si te parece excesivo, también se ofrecen versiones diésel con 100, 120 y 150 CV.

Se trata de una mecánica conocida y que utiliza AdBlue para minimizar las emisiones de óxidos de nitrógeno. Suena poco y vibra aún menos, lo que se traduce en un elevado confort de marcha, ayudado por una excelente insonorización. Para aislarnos aún más podemos optar por un equipo de sonido firmado por Focal, con 10 altavoces y 515 W.

La plataforma EMP2 ha permitido rebajar considerablemente el peso, y este 3008 se

puede considerar 'ligero'. Gracias a ello, sus prestaciones son muy buenas, y para hacernos una idea lo compararemos con un Tiguan 2.0 TDI 190 CV DSG7 4Motion. Acelerando de 0 a 100 km/h, el 3008 sólo cede una décima de segundo frente al alemán, pero para pasar de 80 a 120 km/h requiere tres décimas menos, lo que se traduce en adelantamientos más veloces y menos metros ocupando el carril contrario. Concretamente, nueve metros menos.

Y se mueve con la misma soltura aunque vayamos con el aforo completo. Su ligereza también se transmite al volante, que debería estar conectado a una dirección más directa; si

No ofrece suspensión adaptativa, sistema ya habitual en su segmento, pero su paso por curva es sensacional. La doble salida de escape es exclusiva de los GT.



bien su pequeño diámetro reduce esa sensación y presenta un paso por curva brillante. Y eso que anuncia 21,9 centímetros de altura al suelo, bastante más que sus rivales. Su

carrocería balancea lo justo, pero debería ofrecer suspensión adaptativa. Para variar su carácter sólo nos propone un programa Boost –existe otro Relax–, que modifica la entre-

ga de potencia, el tacto de la dirección y el funcionamiento del cambio EAT6, un automático de convertidor de par suave y eficaz. Suma Start&Stop, que contribuye a firmar con-

sumos verdaderamente ajustados, y a esta moderna caja sólo le achacamos que reste protagonismo al motor, pues enseguida reduce marcha al intentar ganar velocidad, en vez de dejar que el BlueHDI recupere por sí mismo.

Homologa 4,8 l/100 km, pero reales han sido 6,3 l/100 km, una cifra bastante asumible para su potencia, prestaciones, talla, tipo de cambio...

Y es que el 3008 GT casi lo tiene todo, aunque nos gustaría que ofreciera un precio más ajustado. La unidad que tienes ante tí superaba los 8.000 euros en opciones, y pagar casi 46.000 euros nos parece excesivo. Pero nunca lo descartes, porque sorprende.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 BlueHDI 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo de geometría variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	66,3
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-Independiente, por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R19
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.540
Capacidad del depósito (l)	52,5
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,55
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad activo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Sistema Grip Control			▶
Aparcamiento asistido			▶
Techo panorámico			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
Apertura eléctrica del portón			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia SOS	▲		
Control de crucero activo	▲		
Detector de tráfico cruzado tras.	▲		
Asistente de atascos			▶
Control de estabilidad/tracción	▲		
Control de distancia delantero	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▼
Airbag de cortina	▲		

BANCO DE PRUEBAS

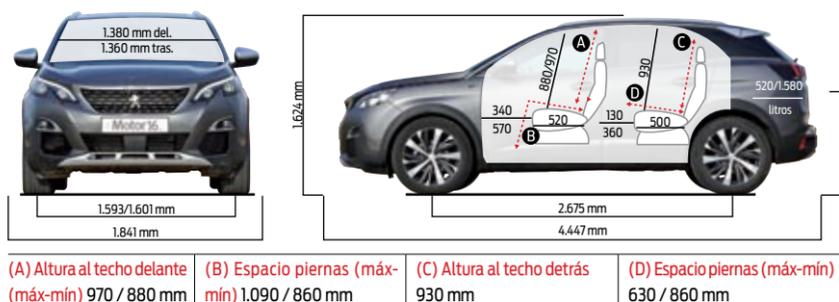
VELOCIDAD MÁXIMA	207 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,9)
Recorriendo (metros)	148
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
De 80 a 120 km/h en D	6,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+4 %
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,8
Conducción dinámica	11,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,6
A 140 km/h de crucero	7,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	833
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,5
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	4,8



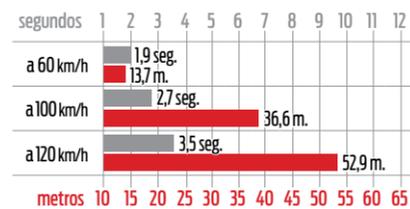
PRINCIPALES OPCIONES

Sistema de aparcamiento asistido: 935. Control de crucero en atascos: 416. Pack Motricidad (Grip Control, llantas 18" y control de descensos): 312. Asientos delanteros calefactados, eléctricos y con función masaje: 1.351. Portón trasero automático: 468. Techo panorámico: 1.351. Pintura metalizada: 520. Pintura Coupe Franche: 1.341. Blanco Nacarado o Rojo Ultimate: 727. Cargador smartphone inalámbrico: 104. Tapicería cuero Nappa Mistral: 2.200. Enganche remolque: 779. Sonido Focal: 884. Alarma: 312.

MEDIDAS



FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



	PEUGEOT 3008 2.0 BLUEHDI 180 CV EAT6 GT	KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 185 CV 4X4 AUT. GT LINE	SEAT ATECA 2.0 TDI 190 CV 4DRIVE DSG7 XCELLENCE PLUS	VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 190 CV 4MOTION DSG7 SPORT
Precio	37.750 euros	40.350 euros	39.232 euros	42.740 euros
Cilindrada	1.997	1.995	1.968	1.968
Potencia	180 CV / 3.750 rpm	185 CV / 4.000 rpm	190 CV / 3.500-4.000 rpm	190 CV / 3.500-4.000 rpm
Par máximo	40,8 mkg / 2.000 rpm	40,8 mkg / 1.750-2.750 rpm	40,8 mkg / 1.750-3.250 rpm	40,8 mkg / 1.900-3.300 rpm
Cambio	6 velocidades/automatico	6 velocidades/automatico	7 velocidades/automatico DSG	7 velocidades/automatico DSG
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	5,5 / 4,4 / 4,8 l/100 km	7,9 / 5,3 / 6,3 l/100 km	5,9 / 4,9 / 5,3 l/100 km	6,5 / 5,2 / 5,7 l/100 km
Emisiones	124 g/km CO ₂	166 g/km CO ₂	135 g/km CO ₂	149 g/km CO ₂
Autonomía	1.093 kilómetros	984 kilómetros	1.037 kilómetros	1.052 kilómetros
Vel. máxima	207 km/h	201 km/h	212 km/h	212 km/h
0 a 100 km/h	8,9 segundos	9,5 segundos	7,5 segundos	7,9 segundos
Maletero	520 litros	503 litros	485 litros	520 litros
Dimensiones	4.447 / 1.841 / 1.624 mm	4.480 / 1.855 / 1.635 mm	4.363 / 1.841 / 1.601 mm	4.486 / 1.839 / 1.643 mm
Batalla	2.675 mm	2.670 mm	2.638 mm	2.681 mm
Diámetro giro	10,7 metros	10,6 metros	10,8 metros	11,5 metros
Depósito comb.	52,5 litros	62 litros	55 litros	60 litros
Peso	1.540 kilos	1.615 kilos	1.589 kilos	1.723 kilos

	Peugeot 3008 GT	Kia Sportage	SEAT Ateca	Volkswagen Tiguan
A favor	La presentación de su habitáculo te atrapa y su ergonomía es muy buena, como su equipamiento. El motor 2.0 BlueHDI es muy prestacional y el cambio EAT6, muy agradable. Su ligereza permite un excelente comportamiento. Descuento de 1.700 euros.	El Sportage tiene una imagen muy llamativa. Amplio por dentro, los GT Line equipan prácticamente todo de serie. Su motor diésel es potente, ofrece buenas prestaciones y acarrea tracción total. Dinámicamente va muy bien y a su precio hay que descontar 5.433 euros.	El Ateca presenta una excelente relación tamaño/espacio. El motor 2.0 TDI es una maravilla y se asocia a un cambio de doble embrague. Gasta lo justo, su dinámica es sensacional y añade tracción total 4Drive. Tiene 3.250 euros de descuento.	Por tecnología y por calidad es una de las referencias del segmento. Muy espacioso por dentro, el Tiguan en su acabado Sport equipa de serie prácticamente todo lo imaginable. La combinación motor/cambio/tracción roza la perfección.
En contra	Este motor sólo se ofrece con acabado GT y con cambio automático, lo que repercute en su precio. No hay ningún 3008 con tracción total y el Grip Control es opcional. Hay algún que otro plástico que mejorar.	El cambio automático es algo veterano y no se asocia al Start-Stop, lo que eleva su consumo. El pack que aglutina las ayudas a la conducción cuesta 1.700 euros. Poca altura libre al suelo, suspensión firme y ningún color es 'de serie'.	Para su precio y ser el más alto de la gama, su equipamiento de serie es más justo que en sus rivales. Su presentación e interior no son tan llamativos como en el 3008. Maletero más pequeño por la tracción total.	Su precio es bastante más elevado que el de sus competidores. Elevado también es su peso, lo que ralentiza algo sus prestaciones y eleva el consumo. La mayoría de los asistentes a la conducción se pagan aparte.



EL DETALLE

GRIP CONTROL Alternativa a los 4x4

Hasta 2019, cuando se lance el nuevo 3008 Hybrid4, no habrá una versión con tracción a las cuatro ruedas. Hasta entonces, quienes quieran aventurarse por pistas off-road con este crossover, que anuncia 219 milímetros de altura libre al suelo, deben sumar el Pack Motricidad, una opción que cuesta 312 euros. Incluye control de descensos, neumáticos M+S de medida

225/55 R18 y el sistema Grip Control, que adapta a base de electrónica la tracción en cinco modos diferentes: Asfalto, Barro, Nieve, Arena y ESP Off.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,70 euros/km. Coste km total: 0,85 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 344,57 euros/año. Seguro a todo riesgo: 552,40 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR

PEUGEOT
Peugeot España, S.A. Calle del Puerto de Somport, 8, 28050. Madrid. Tlf: 913 471 000

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.peugeot.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 45.770 EUROS



MUCHOS CLIENTES DE JAGUAR ESPERABAN LA LLEGADA DEL F-PACE PORQUE QUERÍAN TENER UN JAGUAR QUE SIRVIERA PARA TODO

El mejor Jaguar es un todocamino

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

Gracias a la moda crossover y al éxito cosechado en los últimos años, marcas como Porsche, Maserati, Bentley e, incluso, Lamborghini han tenido que dar su brazo a torcer y desarrollar modelos todocamino en los que, ante todo, se ha dado prioridad al carácter para no decepcionar a sus clientes tradicionales. Jaguar también se ha tenido que rendir ante las ventajas que, al margen de las modas, aporta un todocamino, y ha lanzado el F-Pace, un arsenal de tecnología, diseño y practicidad

Jaguar ha puesto a punto el modelo más versátil, divertido, espacioso, aventurero y completo que ha construido en sus más de 80 años de historia. Se llama F-Pace y recurre a un despliegue de tecnología sin precedentes. Este todocamino combina con maestría la magnífica imagen de marca recuperada en los últimos años con virtudes inéditas en un Jaguar.

envuelto en una silueta estilizada y elegante que, dado el éxito cosechado en sus primeros meses de vida, lleva camino de convertirse en coche de moda y, a su vez, en un super-

ventas como el Range Rover Evoque. Pero, en realidad, el F-Pace es mucho más que un Evoque por tamaño, precio, motorizaciones, tecnología y estrategia. De hecho, el todo-

camino diseñado por Jaguar tiene bajo una misma piel todo lo que el cliente de la marca británica llevaba años esperando: imagen premium, tamaño imponente, versatilidad total, genio, espacio, capacidad todoterreno, la mejor tecnología de infoentretenimiento, propulsores potentes con un sonido celestial y una puesta en escena sobre el asfalto que intenta, y consigue, mantener la emoción de un comportamiento de corte deportivo sin sacrificar otros aspectos que tienen que ver con la comodidad que exige un todocamino familiar. En este sentido,



◀ Sencillo pero refinado, tecnológico y cuidado hasta en el mínimo detalle. Así es el salpicadero del F-Pace. Destacan las dos grandes pantallas, la ausencia de palanca de cambios y el volante multifunción con un diseño muy personal.



◀ El motor turbodiesel de seis cilindros en V y 300 caballos de potencia mueve el conjunto con fuerza siempre de sobra. Y es raro ver consumos superiores a los 9,0 l/100 km de media.



DEPORTIVO AL TODOCAMINO BRITÁNICO SE LE HA DOTADO DE UN TACTO DE CONDUCCIÓN CON UN POCO DE 'PICANTE'. TECNOLOGÍA PURA



▲▼ Los respaldos traseros se abaten en una proporción 40:20:40 muy práctica. Estos asientos pueden ser eléctricos y calefactables.

▲ La rueda de repuesto de emergencia no resta capacidad al maletero, como sí lo hace la de tamaño normal. El espacio de carga cubica 650 litros y tiene formas muy regulares.

el F-Pace ofrece cinco buenas plazas y el mejor maletero del segmento, con nada menos que 650 litros, todo ello rodeado de una soberbia y sabia combinación de lujo, calidad y practicidad nunca vista en la marca británica. Además, el Jaguar más práctico es tam-

bién el mejor conectado y el que ofrece los sistemas más sofisticados. Como el InControl Touch Pro, uno de los sistemas de infoentretenimiento más avanzados del mercado. O la pantalla táctil estilo tablet de 10,2 pulgadas, con uso intuitivo y que cuenta con grá-

ficos de excelente calidad en línea con las demandas de los compradores de modelos de élite, como este F-Pace.

O también la posibilidad de conexión de hasta ocho dispositivos a través del punto wi-fi, permitiendo transformar el vehículo en una oficina móvil

o en un centro de entretenimiento para toda la familia.

El panel de instrumentos virtual HD de 12,3 pulgadas con cuatro temas visuales y pantalla completa de navegación 3D se complementa con un Head-Up Display Láser, un despliegue espectacular que

F-PACE: DINÁMICA DEL VEHÍCULO

SUSPENSIÓN DELANTERA DE DOBLE HORQUILLA. - La suspensión delantera de doble horquilla permite que los neumáticos delanteros generen fuerza lateral de forma más rápida. Esto hace que el vehículo sea más ágil y que el giro resulte más preciso.

SUSPENSIÓN TRASERA INTEGRAL LINK. - Es el sistema de suspensión trasera más sofisticado y más capacitado del mercado. El Integral Link separa la rigidez lateral y longitudinal, lo que permite una suspensión que proporciona el mayor confort posible sin comprometer la dinámica.

DINÁMICA CONFIGURABLE. - Esta tecnología permite al conductor personalizar las características del vehículo de forma específica con el modo dinámico o el normal para todos los sistemas controlados por el Sistema Adaptive Dynamics.

ADAPTIVE SURFACE RESPONSE. - Hace que el sistema 4WD sea más eficaz mejorando el trabajo del control de estabilidad. El ASR se ha optimizado con un tercer modo para nieve profunda y grava.

AWD CON IDD. - Combina el equilibrio de la tracción trasera y la sensación de dirección propia de las prestaciones de 'ADN' de Jaguar con las ventajas de rendimiento que aporta una mayor motricidad en cualquier condición climatológica y sobre todas las superficies.



convierte al todocamino británico en lo más parecido a la cabina de un avión, pero con un manejo sencillo e intuitivo que siempre se agradece.

La gama F-Pace tiene mucho y bueno donde elegir en lo que al apartado mecánico se refiere, pero el propulsor turbodiésel más potente usado por nuestra unidad de pruebas, con 300 caballos, consigue mover al modelo británico a ritmos de deportivo sin tener que comprar acciones de una petrolera ni terminar conge- niando con el personal de la

estación de servicio de tanto parar allí a repostar.

El F-Pace, y toda la tecnología que lleva o puede llevar incorporada, está preparado para afrontar una carretera de curvas con el tacto de un auténtico deportivo. Gracias, en primer lugar, a un peso contenido fruto de la utilización masiva de aluminio en un 80 por ciento de la estructura del coche. Y en segundo lugar, porque en condiciones normales de adherencia todo el par se envía al eje trasero con un comportamiento dinámi-

EN COMPARACIÓN CON...



JAGUAR F-PACE 3.0 TDV6 300 CV AWD PORTFOLIO A. PORSCHE MACAN S DIESEL 258 CV

Precio	74.600 euros	68.541 euros
Cilindrada	2.993	2.967
Potencia	300 CV / 4.000 rpm	258 CV / 4.000-4.250 rpm
Par máximo	71,4 mkg / 1.750-3.000 rpm	59,2 mkg / 1.750-2.500 rpm
Cambio	8 velocidades, automatico	7 velocidades, automatico
Tracción	Total	Total
Consumos	6,9 / 5,6 / 6,0 l/100 km	6,9 / 5,9 / 6,3 l/100 km
Emisiones	159 g/km CO ₂	164 g/km CO ₂
Autonomía	1.100 kilómetros	952 kilómetros
Vel. máxima	241 km/h	230 km/h
0 a 100 km/h	6,2 segundos	6,3 segundos
Maletero	650 / 1.740 litros	500 / 1.500 litros
Dimensiones	4.731 / 1.936 / 1.652 mm	4.697 / 1.923 / 1.624 mm
Batalla	2.874 mm	2.807 mm
Altura libre	213 mm	185 mm
Depósito comb.	66 litros	60 litros
Peso	1.884 kilos	1.955 kilos

A favor +	Lleva más equipamiento y tecnología. Su carrocería de aluminio reduce el peso total y su tamaño le permite ofrecer un maletero más generoso. El Jaguar es ágil en asfalto y eficaz en campo por su altura libre al suelo. Está hecho a conciencia.	De partida es más barato, pero si igualamos dotaciones el precio del Porsche se dispara. Sin suspensión adaptable el tacto de conducción del Macan es algo más deportivo. Y aunque potencia y peso no le son favorables, no acelera mal.
En contra -	La sensibilidad del asistente de alcance es muy conservadora. Su modo de conducción ECO no tiene conducción 'a vela'. Y el túnel central del piso es voluminoso, aunque el espacio en las plazas traseras es muy generoso.	Pesa 58 kilogramos más a pesar de que es más pequeño que el Jaguar. Además tiene un maletero 150 litros menor. También es menos rápido que el F-Pace, aunque es lógico porque tiene 42 caballos menos. En general, tiene menos tecnología.

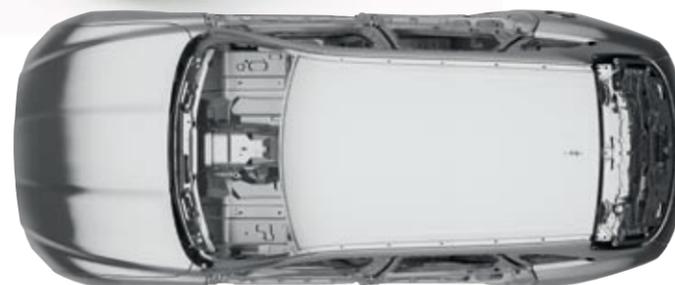
 **AVENTURA** EL F-PACE ESTÁ CAPACITADO PARA LLEGAR A CUALQUIER SITIO POR COMPLICADO QUE SEA



◀ Las levas del cambio en el volante son en este caso imprescindibles, ya que no hay carril de modo manual-secuencial en el mueble central. La pulsera Activity Key permite cerrar el coche con la llave principal dentro para poder practicar deportes en el agua sin riesgo de pérdida o deterioro.



▼ La carrocería, fabricada en un 80 por ciento con aluminio, reduce mucho el peso del conjunto.



FIABILIDAD A TODA PRUEBA
400.000 kilómetros extremos

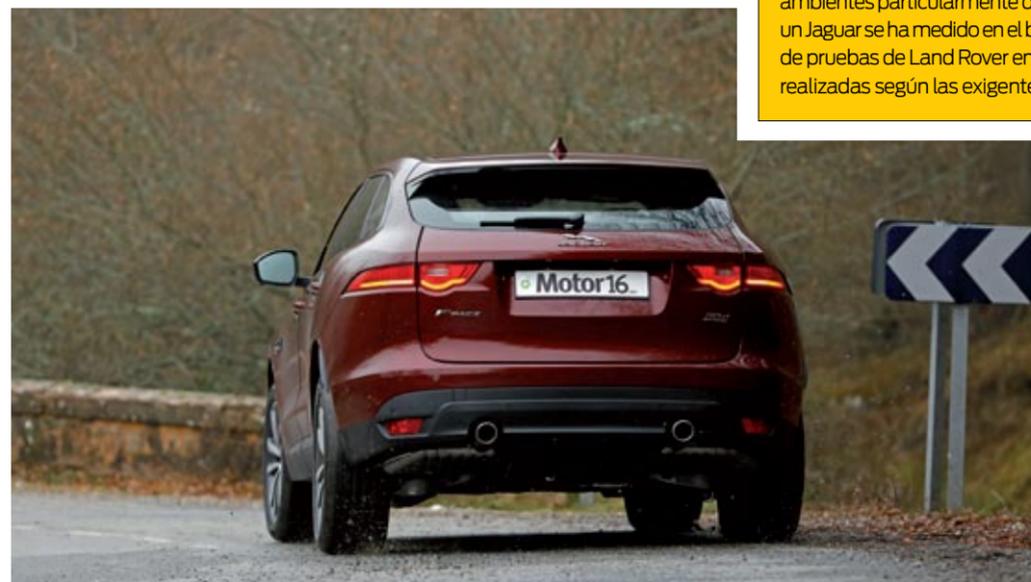
El F-Pace se ha sometido a los programas de pruebas más exigentes, incluyendo el calor abrasador de Dubái y el frío del norte de Suecia. Más de 400.000 kilómetros de test en esas dos regiones, donde la temperatura ambiente puede caer a -40° C o subir a 50° C. Y llegar a esos extremos asegura poner al límite todos los sistemas del vehículo. Entre las características del terreno de pruebas de invierno de Jaguar en Arjeplog están los 60 kilómetros de pistas de poco agarre. Y las pruebas en Dubái incluyen puertos de montaña de grava y lechos de ríos secos conocidos como wadis. El nuevo F-Pace es el primer Jaguar que se ha probado en estos ambientes particularmente difíciles. Es también la primera vez que un Jaguar se ha medido en el barro y los socavones de la mítica pista de pruebas de Land Rover en Eastnor (Reino Unido), con pruebas realizadas según las exigentes normas de la marca de TT.

reparto de tracción. O el Low Friction Launch (LFL), una función que utiliza un mapa de aceleración progresiva, haciendo que el vehículo sea más fácil de controlar. El nuevo F-Pace es el primer Jaguar en incorporar este tipo de ayuda, aunque hay mucho más. En el corazón del sistema 4x4 se aloja un embrague húmedo

multidisco y una transmisión por cadena hacia el eje delantero. En comparación con los diseños anteriores es más suave y refinado, un 16 por ciento más ligero y un 10 por ciento más eficiente. Pero su principal ventaja está en la rapidez: puede repartir la fuerza al 50:50 entre ejes o pasar el cien por cien al eje trasero en

sólo 165 milisegundos. Y el diferencial delantero tiene la capacidad de par más alta de cualquier Jaguar con tracción a las cuatro ruedas. Esto aporta ventajas obvias en términos de rendimiento y capacidad, e incluso si las dos ruedas traseras se encontraran sobre hielo pulido, el F-Pace dispondría de tracción suficiente para sa-

lir utilizando sólo las ruedas delanteras. Estamos, pues, ante un Jaguar que puede trasladar a una familia completa en un largo viaje envolviéndola de una atmósfera de lujo y conectividad, y atreverse con una excursión 'off road' o una carretera nevada con garantías. Un modelo con el que disfru-



chos sistemas de sensores de asistencia al conductor. Además de proporcionar una visión 3D de alta precisión de la carretera, dicha cámara estereoscópica es ideal para el sistema de frenada autónoma de emergencia (AEB). Además, el nuevo F-Pace es el primer Jaguar en ofrecer un sistema AEB con una función de detección de peatones, un plus de seguridad que viene a sumarse a la larga lista de ayudas con las que cuenta, como las de asistencia a la salida de carril o a la permanencia en el carril, el reconocimiento de señales, el limitador de velocidad inteligente, el control de crucero adaptativo, el monitor de punto ciego o la detección de tráfico cruzado trasero, entre muchos otros.



▲ El cuadro de instrumentos de 12,3 pulgadas tras el volante se puede configurar con diferentes vistas, permitiendo dar más importancia a una u otra información. Por ejemplo, en modo Sport el reloj del cuentavueltas se impone al resto. Y en el modo ECO, al revés.



▲ La pantalla central de 10,2 pulgadas informa de los diferentes parámetros del coche. Y se puede elegir entre dos sistemas de infoentretenimiento InControl: el InControl Touch, disponible de serie, o las versiones superiores InControl Touch Pro, InControl Connect e InControl Connect Pro.

tar en los cientos de curvas de un puerto de montaña, mal escenario para otros todocamino, y el peor de todos para un todoterreno. Pero el mejor Jaguar de todos los tiempos alardea de agarre, pone a prueba un excelente cambio de 8 mar-

chas con levas en el volante, ofrece una excelente visibilidad con el gran poder de anticipación que proporciona la elevada posición al volante o se deja querer por un motor V6 biturbo y sus 300 CV, sabiendo que siempre hay reser-

vas de par y potencia bajo el acelerador para cualquier situación que se presente. En el apartado seguridad, el F-Pace está dotado de una cámara estereoscópica orientada hacia la zona delantera que es el corazón de otros mu-



la frase

Mary Barra. Consejera delegada de General Motors.

«Estados Unidos es nuestro mercado nacional y estamos comprometidos con un crecimiento que es bueno para nuestros empleados, concesionarios, proveedores y que apoya nuestro continuo esfuerzo para aumentar el valor de nuestros accionistas».

en breve

► **AUMENTA EL EMPLEO.** - Los 240.900 trabajadores con los que cerró el sector de la automoción en 2016 suponen la cifra más alta desde que empezó la crisis. Son datos del Instituto Nacional de Estadística que también reflejan la subida del 9,5% de plantilla en las plantas de vehículos.

► **EXCESO DE EMISIONES.** - El 11% de los defectos graves en las ITV son por emisiones contaminantes. Es la cuarta causa de rechazo en la primera inspección, con los turismos particulares como los más afectados.

► **PLAN VIAL EN CATALUÑA.** - La Generalitat ha aprobado el Plan de Seguridad Vial 2017-2019, que tiene como objetivo reducir en un 45% las vidas que se cobró el tráfico en ese territorio en 2010.

► **EL COCHE COMO INCENTIVO.** - Algo más de la mitad de las empresas españolas ve el coche de incentivo como recompensa a la moderación salarial. Es el motivo por el que esa figura se va recuperando, según el Observatorio del Vehículo de Empresa.



▲ Las bandas sonoras bordean la marca vial de separación de sentidos, con un ancho de huella de 20 centímetros y una profundidad de 1,2 centímetros.

En marcha
Medidas para frenar los accidentes

El Ministro Juan Ignacio Zoido ha hecho de la mejora de la siniestralidad una de sus prioridades, y ha comenzado a demostrarlo con un primer paquete de medidas especiales de circulación y la instalación de guías sonoras en el eje central de la calzada de la A-375, que une la localidad sevillana de Utrera y la gaditana de Puerto Serrano, uno de los 300 tramos de doble sentido más peligrosos de la red. La intención es ir aplicando la idea en otras carreteras convencionales de la Comunidad de Madrid, Región de Murcia y Castilla y León, hasta llegar a cubrir los 3.000 kilómetros calificados como especialmente peligrosos; el proyecto cuesta 5 millones de euros, que invertirán Tráfico y los titulares de las vías.

Con esa separación sonora se pretende acabar con las colisiones frontales y salidas de vía en los trazados de doble sentido, al avisar al conductor que invade el sentido contrario, al igual que avisan de un desplazamiento fuera del carril las bandas sonoras de los laterales de la calzada, ya habituales. La medida ha sido aplicada con reducción de víctimas y accidentes en otros países, e investigaciones como las de la Universidad de Aalborg (Dinamarca) o del Departamento de Transportes de Estados Unidos determinan que reduce un 29 por ciento los siniestros por colisión frontal y un

69 por ciento los producidos por salida de vía. En cuanto al primer paquete de medidas especiales, destaca el desvío de vehículos pesados de los trazados convencionales de alta densidad de tráfico y accidentalidad a otras vías de mejor trazado y más capacidad, es decir, autopistas de peaje, como ya se hizo en 2016 con el tramo de la N-340 entre Nules y Oropesa. Además, se intensifican las limitaciones de velocidad máxima en los tramos, días y horas con mayor presencia de ciclistas –el listado se puede consultar en www.dgt.es– y se abre el carril BUS-VAO de la A-6 en Madrid, con independencia del número de ocupantes, a taxis y vehículos de uso compartido registrados en la DGT, así como a los de distintivo ECO, C y B en algunas circunstancias.

Nombramientos Piqué, consejero de Seat

Josep Piqué ha entrado a formar parte del Consejo de Administración de Seat en el que, como consejero independiente, presidirá la nueva comisión de Auditoría, Cumplimiento y Buen Gobierno. Junto al exministro, que desde 2009 está ligado a la compañía española como miembro de su consejo asesor externo, **Karlheinz Blessing** también se incorpora al Consejo de Seat, que compartirá con su pertenencia al Comité de Dirección del Grupo Volkswagen como responsable de Recursos Humanos y Organización.

el puntazo

La fiscalía denuncia el desamparo de las víctimas de tráfico por la «despenalización encubierta» del Código Penal de 2015 ante las imprudencias con graves consecuencias.

El fiscal de sala de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, denuncia la desprotección, desamparo y abandono que sufren las víctimas de accidentes de tráfico, no tanto por el olvido hacia ellas de la sociedad y las instituciones, como por los cambios de la última reforma del Código Penal, realizada en 2015. Indefensión que, según el fiscal, se extiende a la complejidad del nuevo baremo de indemnizaciones, que incrementa la desigualdad entre la víctima que reclama y la aseguradora que debe pagar.

Además, coincidiendo con la mayor ofensiva de producto de la marca, **Roberto Toro** llega a la Dirección de Comunicación de Producto y Eventos de Seat como máximo responsable mundial de esas áreas.



▲ Josep Piqué



▲ Roberto Toro



▲ Karlheinz Blessing



▲ Pedro Oliveira



▲ Adolfo Randulfe

Además, coincidiendo con la mayor ofensiva de producto de la marca, **Roberto Toro** llega a la Dirección de Comunicación de Producto y Eventos de Seat como máximo responsable mundial de esas áreas.

Cambios también en BP, donde el nombramiento de **Álvaro Granada** como director general de carburantes para BP en México convierte a **Pedro Oliveira**, presidente de BP en el mercado luso, también en director de la Red de Estaciones de Servicio de la petrolera en España. Por su parte, **Adolfo Randulfe** es el nuevo director de comunicación de Anfac, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, a la que llega tras una larga y fructífera trayectoria en la prensa especializada del motor.

Jaguar/Land Rover
Año récord en España



Con 13.902 unidades comercializadas, la filial española de Jaguar/Land Rover cerraba el mejor año de su historia, con una subida de ventas del 27,3 por ciento, gracias a los 10.255 Land Rover matriculados, que suponen un 11,5% más que en 2015 y es la cifra más alta lograda por la marca en este país. Por su parte, Jaguar alcanzó las 3.647 unidades, que suponen nada menos que un positivo 112,3% sobre el ejercicio anterior. La llegada del F-Pace, el continuo éxito del Range Rover y la demanda del Range Rover Evoque, así como el buen trabajo realizado por el equipo de la compañía y su red de concesionarios, explican esos resultados, según el presidente y consejero delegado de la compañía en España y Portugal, Luis Antonio Ruiz. A nivel mundial el grupo facturó 583.313 vehículos, lo que supone un 20 por ciento de crecimiento y también su mejor resultado. Es el séptimo año de aumento consecutivo de las ventas, con Europa como la región en la que más vehículos se han vendido (138.695 entregas y +26%), destacando los crecimientos de China (36%), Norteamérica (25%) y Reino Unido (17%). En este último país, los 117.571 Jaguar y Land Rover comprados suponen los mejores resultados anuales en la historia de la empresa. Por marcas, Land Rover mejoraba un 8 por ciento sus matriculaciones mundiales con respecto a 2015 (434.583 vehículos), con el Discovery Sport como modelo estrella y los Range Rover Evoque y Sport también muy demandados. La subida de Jaguar alcanzaba el 77% (148.730 coches), el mejor resultado anual de la marca, que ha contado con el importante empujón de los XE, XF y F-Pace.



Luis Antonio Ruiz es presidente y consejero delegado de Jaguar Land Rover en España y Portugal.



EURONCAP 2017

Volvo S90 y V90, por seguros, y Ford Mustang, por inseguro, hacen historia



VOLVO S90/V90

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	80%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	93%



▲ Los resultados de la berlina se trasladan a la carrocería familiar.

FORD MUSTANG

ESTRELLAS	★★
ADULTOS	72%
NIÑOS	32%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	16%



▲ Ford mejorará la seguridad en los Mustang destinados a Europa.

Con los mejores resultados globales

La berlina y el familiar de la serie 90 del fabricante sueco han saldado el examen del consorcio europeo con la mejor puntuación global de todos los modelos probados en 2016. Resultado que también los coloca en el podium de los mejores vehículos que han pasado por EuroNCAP, acompañando al XC90, que logró un 97 por ciento en protección de ocupantes adultos y el máximo, del 100%, para sus tecnologías de asistencia de seguridad cuando fue testado en 2015. Además, S90 y V90 convierten a Volvo en el primer fabricante que consigue seis puntos en la prueba de frenado de emergencia autónomo para peatones (AEB peatones). Berlina y familiar comparten calificación por considerar EuroNCAP que las prestaciones en seguridad del V90 son tan buenas o mejores que las del S90, que ha sido el modelo evaluado. El secretario general de EuroNCAP, Michiel van Ratingen, destaca la inversión de la casa sueca en seguridad y la incorporación en sus dos últimos modelos de las muchas tecnologías avanzadas del XC90, con el que existe gran diferencia de precio. Ratingen también resalta la gran impresión causada en todas las áreas de evaluación por S90 y V90, con especial reconocimiento al excelente comportamiento del City Safety, el frenado de emergencia autónomo para ciudad, que incorporan de serie todos los nuevos vehículos de la marca y evitó la colisión en todos los escenarios y velocidades de la prueba. A ello se añade el comportamiento casi perfecto ante los impactos frontales, laterales y trasero, así como la destacable protección contra el latigazo cervical. Pocos defectos también en la protección de niños y peatones, con especial buena actuación del capó activo, que demostró su efectividad en dummies de variadas tallas y una amplia gama de velocidades. Además, casi mereció el total de puntos por su actuación contra las lesiones en la cabeza una vez desplegado.

Desastre total

Ford no esperaba que el Mustang atrajera la atención de EuroNCAP y por eso se limitó a los mínimos requeridos para cumplir la regulación de seguridad europea en la variante destinada al Viejo Continente. Eso, al menos, es lo que piensan los técnicos del consorcio europeo, desconcertados y preocupados por los pobres resultados del carismático modelo deportivo americano en la protección de ocupantes y niños, y la falta de equipos de seguridad a los que estamos acostumbrados en Europa, como el frenado de emergencia autónomo (AEB), que está disponible en los Ford Fiesta y Edge, o la carencia del sistema de advertencia de colisión con que sí cuentan los clientes estadounidenses, mercado en el que las pruebas de seguridad son menos exigentes. A esa falta de equipamientos tan comunes para nosotros, mucho más en un coche de esta categoría, se unió el insuficiente inflado de los airbags –incapaces de proteger adecuadamente a los ocupantes delanteros–, la falta de pretensores y limitadores de carga en los cinturones –que propició que el pasajero de detrás se deslizara bajo el cinturón de seguridad– o el impacto de la cabeza del ‘niño’ de 10 años contra el guarnecido interior, desprendido en un punto al que no llegaba el airbag de cortina delantero. Motivos más que suficientes para impedir al popular coupé conseguir más de dos estrellas. Calificación inaceptable que desde 2008 no aparecía en el palmarés de las diez principales marcas del mercado. Tan nefastos resultados han llevado a Ford al compromiso de incluir de serie el sistema pre-colisión y el aviso de cambio de carril en los Mustang que lleguen a Europa desde finales de año. Por su parte, EuroNCAP promete volver a probarlo con esas incorporaciones, a la vez que confía en que se aproveche la oportunidad para mejorar la seguridad en las futuras generaciones del Mustang.



◀ Mercedes-Benz tiene un equipo de 600 diseñadores repartidos por todo el mundo. Estos interiores se modelan en arcilla antes de llevarse a producción. Además de buscar ergonomía, estudian los materiales a emplear, las mejores combinaciones cromáticas... Y se estudia hasta el olor.



▲ Sólo en el centro de Sindelfingen emplean cerca de 80.000 kilos de arcilla al año para modelar sus prototipos.

▲ El departamento de interiores crea nuevos materiales, formas, revestimientos... Pero ahora su papel fundamental es integrar paneles 3D, hologramas... Es el futuro.

▲ Mercedes-Benz no trabaja sólo con automóviles, y lo demuestra con Mercedes-Benz Style, que diseña barcos, helicópteros, productos lifestyle, apartamentos e, incluso, el interior de aviones de lujo para Lufthansa.

Donde nacen las estrellas

Hemos tenido el privilegio de conocer el lugar donde se diseñan los productos de Mercedes-Benz. Un edificio muy especial, dentro de su sede en Sindelfingen, al que acceder cuesta tanto, por su hermetismo, como hacerlo al Fort Knox. Allí hemos conocido su manera de trabajar y algunos de los secretos que pronto se convertirán en realidad.

Ya lo avanzaban con su lema 'algo está cambiando'. Y es que en cuestión de unos pocos años Mercedes-Benz ha conseguido dar un giro radical a sus productos en lo que a diseño se refiere. Han pasado de ofrecer vehículos de corte clásico a atractivos turismos incapaces de pasar desapercibidos. Y no lo esconden, porque su actual imagen de

marca les ha hecho en 2016 ser líderes de ventas en el segmento premium a nivel mundial. El diseño es el segundo aspecto más valorado en la compra de un vehículo. Y eso en España, porque en Italia es el primero.

Este nuevo 'ADN' se ha labrado con tiempo y a base de crear un equipo de diseño repartido desde Silicon Valley

hasta Pekín, pasando por el Lago Como, en Italia. Pero todo dirigido desde Sindelfingen por Gorden Wagener. Y es que el grupo Daimler integra trece marcas diferentes entre turismos, vehículos comerciales, camiones, autobuses... Cada una, con su propio equipo.

Tal es la importancia que la 'nueva' Mercedes-Benz le da al

diseño que existe un departamento encargado únicamente de desarrollar los pilotos traseros y otro que diseña los mandos del habitáculo, que no sólo deben ser agradables a la vista, sino también al tacto, al oído e, incluso, al olfato.

De los lapiceros de sus diseñadores –sí, porque una de las premisas para trabajar en estos departamentos es dominar el lapicero de toda la vida– han nacido los productos que todos conocemos. Pero este equipo trabaja con más de tres años de antelación –la primera maqueta del nuevo Mercedes E Coupé, que acaba de aparecer, fue creada allá por el verano de 2014–, y nos han mostrado por dónde van a ir las líneas futuras, que, según su lenguaje, hablan de 'pureza sensual'. Se puede traducir en un tira y afloja entre vanguardismo, a la hora de enamorar, e inteligencia, cuando hablamos de funcionalidad. Lo que

hacen es buscar soluciones con una envoltura atractiva, como la que tendrán los futuros compactos de la firma de la estrella. Los adelantan con este Aesthetics A –imagen inferior–, una escultura que presenta un frontal donde aparece la parrilla Panamericana.

El 25 por ciento de la plantilla se encarga de materializar lo que se visualiza en una pantalla en algo tangible, es decir, algo que pueda llevarse a la producción. Y no sólo hablamos del aspecto exterior, sino también del interior, que ha de adaptarse a las necesi-

dades o gustos de cada uno de los mercados donde se vende un Mercedes-Benz. Requieren un estudio complejo de ergonomía, pero también de texturas, materiales, ajustes... Tal es la atención por el detalle que crean habitáculos en arcilla a tamaño real para comprobar hasta la manera en la que se refleja la luz ambiental sobre los guarnecidos, para los que experimentan con nuevos materiales; y en los tiempos que

corren, con nuevas tecnologías para el futuro entorno virtual que se aproxima.

Mercedes-Benz apostará por la simplicidad. Desaparecerán los mandos táctiles y en su lugar encontraremos hologramas y pantallas en tres dimensiones. Serán interactivas y sólo mostrarán la información que necesitemos en ese instante. Olvídate de los modos programados, pues será el vehículo el que se adapte a

nuestras necesidades, hasta el punto de poder conducir por ti cuando no desees hacerlo. Podremos relajarnos leyendo un libro o escuchando música. Esas pueden ser las futuras experiencias de conducción, experiencias que ofrecerán en un futuro próximo los vehículos de producción que adelantan máquinas tan especiales como los Mercedes F015, Concept IAA o Mercedes-Maybach 6.





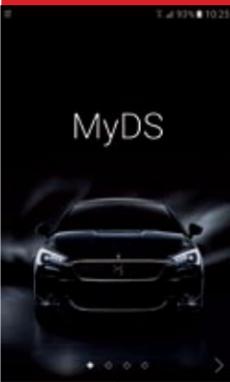
KIA

FLOTA DE CAMPEONES

Kia ha colaborado un año más –y van 16 consecutivos– con el Open de Australia de Tenis, con la cesión de una flota de 110 vehículos, en la que figuraban 50 monovolúmenes Carnival, 40 Sorento y 20 Optima. Al acto de entrega de estos modelos, que sirvieron para el transporte de jugadores, personal, árbitros y personalidades, acudió el tenista y embajador global de la marca, Rafael Nadal.

En estos 16 años, la flota de vehículos Kia ha acumulado cerca de cinco millones de kilómetros en decenas de miles de viajes llevando a campeones y otros pasajeros en diferentes torneos.

NUEVA 'APP' DS ASISTENTE PERSONAL
Los conductores de un coche de la marca DS tienen ya a su disposición la exclusiva 'app' MyDS, una aplicación compatible con teléfonos iPhone y Android, pensada para responder a las necesidades de



cada usuario. Al volante, esta 'app' actúa como un ordenador de viaje inteligente. Y se convierte en un asistente personal cuando el conductor abandona el vehículo.

NISSAN QASHQAI

▶ A lo largo de esta década se han vendido 3,3 millones de unidades del Qashqai en 137 mercados diferentes.



▶ El Nissan Qashqai, el pionero de los SUV, cumple diez años este mes de febrero. La marca lo celebrará con diferentes eventos en todo el mundo.



EL PIONERO CUMPLE UNA DÉCADA

El Nissan Qashqai, el modelo que se atrevió por primera vez con la estética crossover que ahora domina el mercado, cumple este febrero diez años. Más de 2,3 millones de unidades vendidas solo en Europa y más de 80 premios –19 de ellos como 'Coche del Año'– recibidos a lo largo de esta década avalan el éxito de un modelo que rompió moldes y que ha dejado a su paso una estela de

seguidores. Porque, hoy en día no hay marca, generalista o premium, que se haya resistido a tener un SUV en su gama. El Qashqai cuenta con 21 competidores directos en el mercado, pero sigue siendo líder en el viejo continente.

A lo largo de este 2017, Nissan celebrará con diferentes eventos los diez años del Qashqai, que empezó a desarrollarse en 2002, como el modelo

que debía ser el nuevo Nissan Almera, y cuya primera generación salió a la venta en febrero de 2007.

Un coche que, a lo largo de los años, ha seguido fiel a ese espíritu innovador del comienzo, con un proceso de mejora constante en el que se han ido incorporando elementos como la cámara de visión 360º o el asistente inteligente de aparcamiento, entre otros muchos dispositivos de ayuda a la conducción.



+ en www.youtube.com/watch?v=bjw_dleoeR4&t=1s

+ en www.kumhotyres.es/tu-mannequin-challenge-con-kumho

ATENTOS A...

HASTA EL 12/02

El fabricante de neumáticos Kumho Tyre reta a sus seguidores a compartir su mejor 'Mannequin Challenge' en Facebook.



AUDI WINTER DRIVING EXPERIENCE NO TEMERÁS AL INVIERNO

Hasta finales de marzo, Audi estará en las estaciones de esquí de Sierra Nevada y Baqueira Beret con su programa, Audi Winter Driving Experience. Esta iniciativa incluye cursos de conducción sobre nieve, dirigidos por Jordi Gené y diseñados para que los participantes mejoren su técnica y experimenten el funcionamiento de los sistemas de ayuda a

la conducción al volante de la gama quattro de Audi.

Los cursos incluyen una clase teórica y pruebas al volante de modelos, como el Audi S3 Sportback, RS 3 Sportback, TT Coupé, TTS Coupé y RS Q3, entre otros. Hay pruebas de sobreviraje, cambios de peso para controlar las inercias, eslabon, un tramo específico para disfrutar de la velocidad, etc.



▶ En Sierra Nevada, además de los cursos de conducción, Audi Driving Experience también organiza pruebas gratuitas para probar la gama.

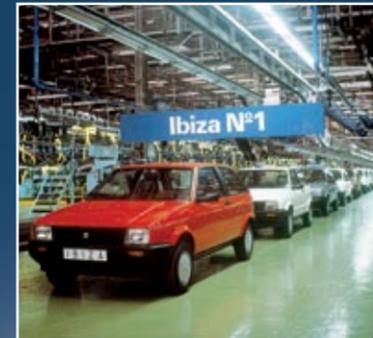
+ en www.seat.es

LA HISTORIA DE UN ICONO ESPAÑOL SEAT IBIZA: 33 AÑOS DAN PARA MUCHO

A punto de presentarse la quinta generación del Ibiza, la marca ha dado a conocer algunas de las curiosidades de este modelo, que lleva 33 años en el mercado.

Tres décadas dan para mucho. Y si no, que se lo digan al Seat Ibiza. El modelo, que se ha convertido en un auténtico icono de la marca, ha acumulado a lo largo de su vida cientos de cifras y momentos para la historia. Si pudiéramos en línea recta los 5,4 millones de unidades vendidas, superaríamos

la distancia entre Barcelona y Nueva Zelanda. Y, con los más de 70 millones de kilos de pintura utilizados, podríamos pintar más de 1.000 veces la Torre Eiffel. Son solo algunas de las curiosidades que nos deja este modelo, responsable también de que Seat sea conocida en todo el mundo.



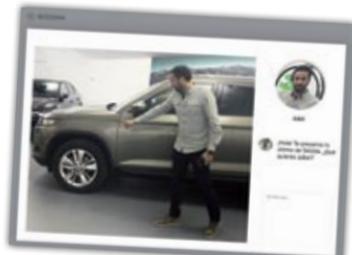
▶ El Seat Ibiza llega a su quinta generación. Cada día se fabrican 700 unidades y se exportan a más de 75 países.



CONOCE EL SUPERB Y EL KODIAQ SKODA TE HABLA

Si quieres conocer de primera mano los nuevos Skoda Superb y Kodiaq, solo tienes que visitar la web de la marca desde tu ordenador o tu dispositivo móvil. En ella, a través de videoconferencia, un asesor de Skoda te presentará en directo estos modelos como si estuvieras en

un concesionario real. Lo único que no podrás hacer es tocarlos, pero sí podrás contemplarlos desde todos los ángulos posibles y obtener todas las respuestas a las preguntas que tengas sobre ellos.



ELÉCTRICOS

Ford probará en Londres 20 unidades de la furgoneta Transit Custom híbrida enchufable (PHEV) durante un año. La marca tiene previsto lanzar en los próximos cinco años 13 nuevos modelos eléctricos.

+ en www.toyota.es/www.lexusauto.es

TOYOTA JUEGOS OLÍMPICOS HÍBRIDOS

Toyota ha entregado una flota de vehículos híbridos de las marcas Toyota y Lexus a la administración del Comité Olímpico Internacional (COI), como parte de su colaboración internacional como socio olímpico. El fabricante japonés colaborará hasta 2024 con los diferentes comités organizadores de



SOLIDARIDAD

Honda ha anunciado los finalistas de la iniciativa Tu proyecto, nuestro proyecto, en la que se han presentado 40 propuestas solidarias a favor de la infancia.

+ en www.lexusauto.es

LEXUS LOS DETALLES IMPORTAN

La directora de orquesta y compositora Inma Shara colabora con Lexus en una campaña, en la que la marca da a conocer la excelencia en el trato que da a los clientes que visitan sus concesionarios. La campaña se engloba bajo el concepto japonés 'omotenashi' (hospitalidad) y

hace un paralelismo con lo que ocurre en una orquesta, donde todos los miembros son importantes, pero son los detalles los que la hacen única. En un concesionario, cada detalle en el trato importa para que el cliente se sienta especial.



Ni “ataúd”, ni “tierra quemada”: adiós al genio de Ecclestone

“Me tendrán que sacar en un ataúd”, llegó a decir Bernie Ecclestone sobre su presencia al frente de la Fórmula 1. Desde la pasada semana, su metafórico ataúd lleva impreso el cargo de ‘presidente honorario’. Porque Ecclestone no se marchó eligiendo los términos de su retirada. Tras cuatro décadas al frente en las que transformó la Fórmula 1, comienza una nueva época.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Hubo un tiempo en el que parecía que Bernie Ecclestone solo dejaría la Fórmula 1 con su fallecimiento. Pero el británico llegó a su última estación tras casi cuarenta años de modelarla empresarial y mediáticamente tras ser relevado de su cargo por Liberty Media. El propio Chasey Carey –nuevo responsable máximo– recordaba el alcance de su gran obra al completarse la toma de control por parte del grupo americano: los 8.000 millones de dólares en los que fue valorada la Fórmula 1 en su reciente venta.

Porque Bernie Ecclestone supo convertir un campeonato de «carristas» endogámicos en el negocio más global junto con los Juegos Olímpicos y el Mundial de Fútbol. Una valoración que es el mejor exponente de la extraordinaria capacidad visionaria de alguien único por sus extraordinarias dotes para los negocios. Aunque Ecclestone no inventó nada, desarrolló un modelo dirigido con los mismos principios de aquel «vendedor de coches de segunda mano» que fue en sus orígenes empresariales. Obviamente, como tantas veces en su vida, ironizaba para simplificar conceptos.

Su familia de clase media no nadaba en la abundancia.

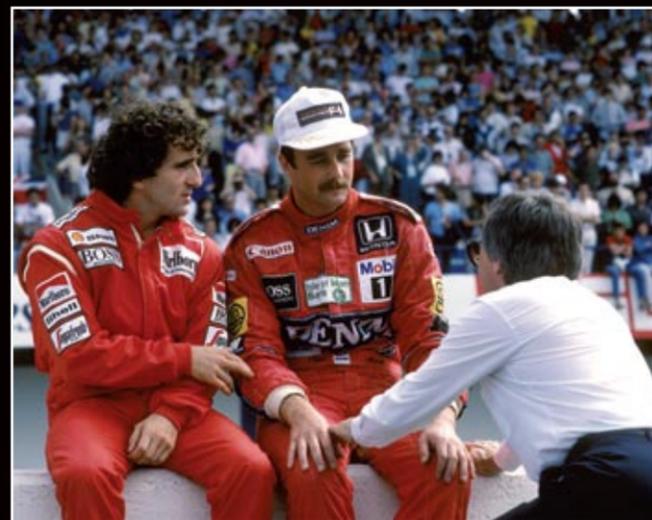


▲ Con Carlos Reutemann en 1972. Ecclestone había comprado el equipo Brabham ese mismo año por 125.000 dólares. Pocos años después lo vendería por cinco millones.

El niño Bernie ya destacó en el colegio por su facilidad y vocación para todo tipo de pequeños tratos. Lo llevaba en la sangre. Tampoco rechazaba cualquier trabajo que le aportara unas libras. Abandonó los estudios a los dieciséis años para trabajar en una gasolinera, donde se aficionó a las motos y a todo lo que se relacionara con su compraventa. Terminó creando su propia sociedad, Compton & Ecclestone. Paralelamente comenzó a competir sobre dos ruedas, lo que pronto abandonaría para concentrarse en el negocio inmobiliario y de compraventa de automóviles.

Su fortuna comenzó a crecer rápidamente, y se introdujo en el mundo de las carreras. Primero como manager de Stuart Lewis-Evans, que falleció en accidente. Luego, con Jochen Rindt, de cuyo equipo en Fórmula 2 era copropietario. En 1970, en Monza, Rindt también moriría. Nunca más quiso comprometerse con ningún otro piloto a título personal. Pero no olvidó la Fórmula 1, y en 1972 compró Brabham por 125.000 dólares, equipo que vendería en los ochenta por cinco millones. Fue entonces cuando vislumbró el potencial de la Fórmula 1. Pero desde otro punto de vista.

Todo comenzó en 1976, con los derechos televisivos



▲ Con Alain Prost y Nigel Mansell en 1986. Por entonces, Ecclestone ya llevaba ocho años liderando de facto la Fórmula 1.

del famoso Gran Premio de Japón, que gestionó en nombre del resto de sus colegas de parrilla. En aquella famosa carrera, de tanto interés puntual por la lucha entre Lauda y Hunt, Ecclestone convenció a multitud de cadenas para comprar, aparte de aquella carrera, el campeonato completo para su emisión en años venideros, asegurándose una extraordinaria exposición televisiva para la disciplina. En 1978 se convirtió en responsable de la FOCA –la asociación que englobaba a los equipos– y lideró ya regularmente la gestión de los derechos televisivos, que repartía con los equipos.

Hasta que llegara el momento de quedarse con ellos para su propia empresa, después de haberse quitado el equipo Brabham de en medio. Su gran conocimiento de la naturaleza humana y una extraordinaria capacidad negociadora, capaz de «sacar dólares a un par de piedras», como diría de él Frank Williams, empezaron a funcionar. Max Mosley se convertiría en su asesor legal primero, y aliado clave después al llegar a la presidencia de la FIA. El tándem dominó a placer la Fórmula 1 hasta la salida del segundo de ellos de la Federación.

A mediados de los noventa, ambos llegaron a un acuerdo por el cual la FIA

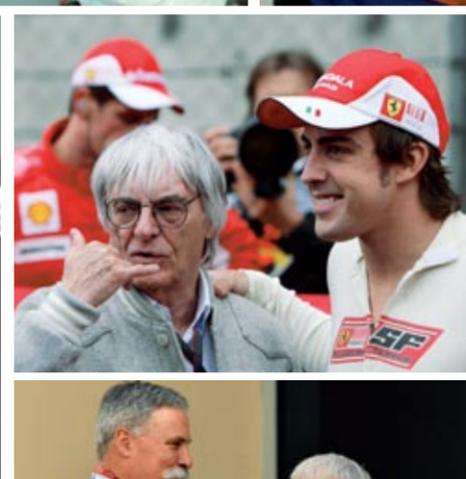




NO VOLVIÓ A VINCULARSE PERSONALMENTE A PILOTOS TRAS DOS DRAMÁTICAS EXPERIENCIAS COMO MANAGER: LEWIS-EVANS Y RINDT



◀ De extraordinaria capacidad negociadora, Ecclestone tuvo al principio sus más y sus menos con jefes de equipo como Frank Williams –junto a estas líneas– o Ron Dennis –más a la izquierda–, que acabarían rindiéndose ante la habilidad del británico. A la derecha, con Jean Todt, actual presidente de la FIA.



▲▲ Arriba, con su exmujer Slavica Malic, 28 años menor que él. Y junto a estas líneas, con su actual esposa, Fabiana. Más a la derecha, saluda a un Niki Lauda 'postrado' ante el británico; y en las imágenes superiores, de izquierda a derecha, Ecclestone acompañado por dos de los más grandes: Ayrton Senna y Michael Schumacher.

▲▲ Sobre estas líneas, de izquierda a derecha, con Fernando Alonso, Sebastian Vettel y Alejandro Agag. A la izquierda, charlando con Chasey Carey, nuevo responsable máximo de la Fórmula 1; y a la derecha, en el GP de Bahrein del pasado año, acompañado, entre otros, por nuestro rey Juan Carlos.



vendió por un siglo, y 360 millones de dólares, los derechos del campeonato. Tras muchas dificultades y resistencias, los derechos pasaron a manos de la Formula One Management, empresa propiedad del propio Ecclestone, quien tuvo entonces manos libres para actuar a su antojo, con ese estilo 'dictatorial' del que siempre ha presumido, necesario para gestionar un mundo tan complejo como la Fórmula 1. Frank Williams, Ken Tyrrell y Ron Dennis entraron en guerra, pero al final se rindieron ante la habilidad de Ecclestone, aunque asegurando un trozo del pastel que el británico estaba cocinando a base de garantizar los derechos en exclusiva de la Fórmula 1, país a país, por cantidades millonarias.

Las audiencias crecían, y los fabricantes y patrocinadores afluían en manada a la Fórmula 1. Ecclestone controlaba con mano de hierro y de forma autocrática los acuerdos con televisiones y promotores, a la vez que pulía la imagen del deporte, que modelaba según el lema personal «es el poder, el dinero y el sexo el que mueve al hombre». Utilizó todos estos ingredientes para hacer de la Fórmula 1 un mundo exclusivo, cerrado y deseado. Por el camino, mostró su habilidad para salir indemne de numerosos conflictos, como el de las acusaciones sobre financiación ilegal a Tony Blair y al Partido Laborista británico. Pero aún quedaba lo mejor. Porque Ecclestone comenzó a vender la Fórmula 1 en

sucesivas ocasiones, engordando hasta límites insospechados su bolsa personal, pero manteniéndose con el control y la gestión del deporte. Porque nadie como él conocía sus intrincados resortes. Primero la vendió a una compañía de cable alemana, EM. TV, por casi 1.700 millones de dólares. Tras la debacle del canal llegaría el grupo Kirch, que tras declararse insolvente en 2001 dejó la Fórmula 1 bajo el control de un consorcio formado por tres bancos. De aquí surgió uno de los momentos más delicados en la trayectoria de Bernie Ecclestone, cuando fue acusado en Alemania de sobornar a uno de los banqueros, Gerhard Gribkowsky, para intentar recuperar el control a precio de ganga. El banquero fue a la cárcel por

varios delitos. Una vez más, el británico volvió a demostrar mucha habilidad para salir airoso de las más complejas situaciones legales, aunque en este caso tuviera que abonar 100 millones de dólares para que, al final, el proceso terminara sin veredicto alguno. En el juicio, el propio juez declaró que Ecclestone «no había sido fiable, ni tampoco había dicho la verdad». La última etapa estuvo marcada por la llegada en 2006 de CVC Capital Partners, que adquirió al banco alemán BayernLBn el 47,2 por ciento. Durante estos años, su voracidad ha configurado la estructura económica y financiera del deporte que conocemos hoy en día, cuyo reflejo se ha materializado, incluso, en el espec-

táculo en la pista. Pero con Ecclestone también al frente. Cuando en 2009 los equipos amenazaron con crear un campeonato paralelo, el británico resolvió la situación otorgando un amplio beneficio económico a Ferrari, Red Bull, Mercedes y McLaren, dividiendo la unidad creada entre los equipos y dejando al resto con las migajas. Hoy, la Fórmula 1 sigue pagando este esquema y sus estructuras de decisión. La reciente desaparición de Manor es el último capítulo de una situación que Liberty quiere modificar. CVC exprimió la vaca de la Fórmula 1 durante una década. Después de no lograr su salida a bolsa, buscó un comprador durante años. Cuando Ecclestone descubrió que CVC y Liberty estaban nego-

ciando a sus espaldas, sabía que sus días estaban contados. El pasado año, el propio Bernie Ecclestone anunciaba que Liberty le proponía la continuidad tres años más. No comenzará siquiera la próxima temporada. Su esquema de gestión y su personalidad es totalmente incompatible con los nuevos dueños. Audaz, escurridizo, duro, irreverente, con discutibles estilos de gestión, visionario... Ecclestone es una personalidad única en lo humano y en lo empresarial. De extraordinaria inteligencia, supo crearse una autoridad implacable. También sorprendían, especialmente en los últimos años, unas desconcertantes salidas de tono, fruto de un singular esquema mental que no

era comprendido. En los últimos tiempos cuestionaba incluso la democracia cuando ésta paraliza la respuesta a los problemas por su naturaleza consensual. De aquí partía su torpe discurso sobre Hitler, o la amistad con Putin, que le abrió las puertas para la entrada de la Fórmula 1 en Rusia. Pero también daba muestras constantes de su particular sentido del humor. Una de las más sonadas fue el anuncio que protagonizó tras ser robado en Londres, incluido su reloj de oro. «Lo que son capaces de hacer por un Rolex», rezaba el anuncio en el que aparecía con su cara todavía amoratada. Con un triple 'bypass' desde 1999, tres secretarías durante las 24 horas al día y 86 años ya cumplidos, era

conocido como 'The Boss', 'The Little Guy', 'The Godfather' o 'The Bernard', entre otros apodosos que destacaban su personalidad única y singular. «Si alguno intenta quedarse con la Fórmula 1, dejaré la tierra quemada», llegó a declarar a principios de la década pasada, en alusión al sentido patrimonial que tenía de su misión con la Fórmula 1; «me aseguraré de que no quedará nada cuando me vaya». No llegará a tanto. La obra de su vida está repleta de grandes luces, pero también con desafíos pendientes. Cuarenta años después de aquel famoso Gran Premio de Japón comienza una nueva era en la Fórmula 1. Pero Bernie Ecclestone siempre será el meridiano que delimita los mojones en la historia de este deporte.

MATRICULACIONES EN EUROPA

VW Y GOLF LIDERAN, UN AÑO MÁS, UN MERCADO DOMINADO POR LOS SUV

Con los SUV como protagonistas del año, al anotarse una de cada cuatro matriculaciones, con 3,9 millones de unidades comercializadas y un crecimiento del 21,4 %, Volkswagen y el Golf cerraban 2016 como grupo, marca y modelo más vendidos, aunque su liderazgo no ha sido tan incuestionable y avasallador como nos tenían acostumbrados, por la 'factura' del fraude en las emisiones de algunos de sus motores diésel.

Ha sido el tercer ejercicio de subida consecutiva en el mercado europeo y el segundo volumen más alto desde 2007, cuando se matricularon más de 16 millones de coches. En ese incremento de casi el 7% sobre 2015 solo uno de los países de la UE cerró con retroceso (ver cuadro), frente al doble dígito conseguido por 15 de los 28. Crecimiento generalizado al que también han contribuido las marcas premium, que ya copan el 23,8 % del mercado, y del que se benefician todos los grupos automovilísticos, en un ranking que lidera Volkswagen (3.498.049 coches y +3,5 %), por delante de la Alianza Renault Nissan (1.496.394 y +121 %), PSA (1.446.052 y -0,2 %), Ford (1.022.272 y +31 %) y BMW (987.479 y +10,1 %).

Pese a ser el que más unidades comercializa, Volkswagen es el grupo que sufre la mayor pérdida de cuota de mercado, penetración que la consultora Jato coloca en el 24,0 %, frente al 24,74 % de 2015. Sin embargo, se mantiene como el grupo con mayor peso en el mercado, muy por delante de Renault Nissan (13,8 %), PSA (9,74 %) y Ford (6,98 %), pero son FCA (+0,44), Daimler (+0,38), Renault-Nissan (+0,28), Tata (+0,28) y BMW (+0,23) los únicos que ganaron terreno el pasado año, con Geely (-0,09), Mitsubishi, (-0,16), Ford (-0,34), PSA (-0,68) y VW (-0,74) anotándose los descensos.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

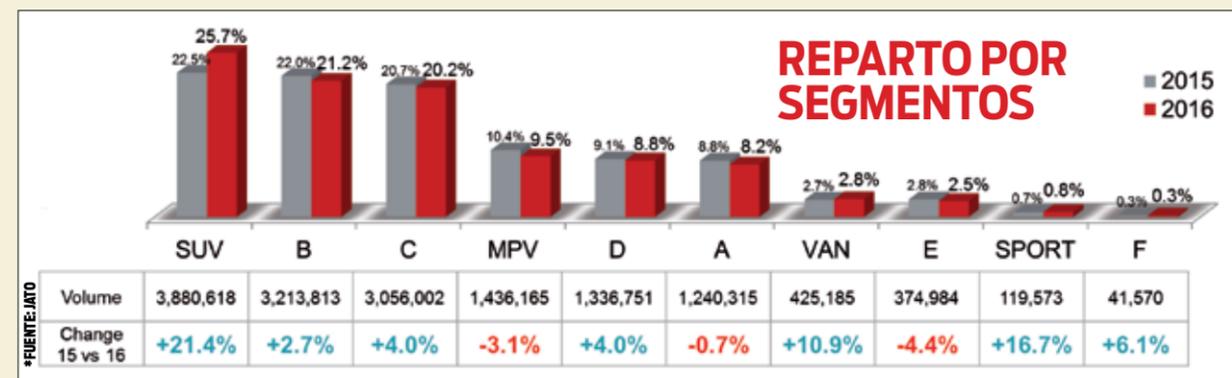
	Diciembre	%16/15	Enero/Dic.	%16/15
VW	125.328	-1,8	1.650.473	-0,5
RENAULT	110.398	+15,6	1.082.871	+13,1
FORD	74.574	-3,9	1.022.272	+3,0
OPEL	71.232	+2,2	976.616	+5,6
PEUGEOT	63.979	-14,8	849.850	+1,4
MERCEDES	64.695	+15,4	807.336	+14,2
AUDI	58.195	+18,3	803.520	+8,7
BMW	64.464	-32,0	784.395	+9,7
FIAT	53.222	+11,5	737.103	+13,9
SKODA	49.518	+13,8	633.247	+7,7
TOYOTA	48.394	+8,1	575.390	+7,0
NISSAN	40.718	+2,0	535.412	-0,8
CITROËN	36.115	-10,9	532.110	-1,0
HYUNDAI	37.571	-5,3	492.218	+7,7
KIA	27.753	+11,1	423.653	+13,2
DACIA	37.061	+8,1	413.523	+9,6
SEAT	25.433	+5,9	340.151	+3,8
VOLVO	28.110	-13,8	274.014	+2,3
MAZDA	14.673	+4,9	220.427	+13,1
MINI	17.371	-2,5	203.084	+11,4

LOS MAYORES MERCADOS

	Diciembre	%16/15	Enero/Dic.	%16/15
ALEMANIA	256.533	+3,7	3.351.607	+4,5
REINO UNIDO	178.022	-1,1	2.692.786	+2,3
FRANCIA	194.372	+5,8	2.015.177	+5,1
ITALIA	124.438	+13,1	1.824.968	+15,8
ESPAÑA	96.886	+9,3	1.147.007	+10,9
BELGICA	33.523	+2,4	539.519	+7,7
POLONIA	43.721	+17,0	416.123	+17,2
HOLANDA	35.723	-48,1	382.825	-14,7
SUECIA	37.281	+11,2	372.318	+7,9
AUSTRIA	25.662	+12,4	329.604	+6,8
EU28	1.143.653	+3,0	14.641.356	+6,8
EFTA	49.633	+6,6	490.363	+0,4
EU28 + EFTA	1.198.286	+3,2	15.131.719	+6,5

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

	Unidades Enero/Dic.	% 16/15	Unidades Diciembre	% 16/15
GOLF	492.952	-7,8	37.488	-6,4
CLIO	315.115	3,0	32.018	11,6
POLO	308.561	1,9	22.801	-1,4
FIESTA	300.528	-4,4	22.942	0,7
CORSA	264.844	-1,9	17.406	-11,6
ASTRA	253.483	29,6	21.536	31,3
ZOE	249.047	8,0	18.143	-4,9
QASHQAI	234.340	0,9	17.853	3,3
OCTAVIA	230.255	5,6	18.517	15,0
CAPTUR	217.105	11,1	19.776	14,7
FOCUS	214.435	-8,5	16.370	-1,7
PASSAT	208.575	-8,4	17.572	-14,1
308	195.653	-9,1	13.320	-51,1
YARIS	193.969	5,2	14.391	7,5
PANDA	191.617	10,5	13.252	4,0
A3	190.660	-4,5	13.281	-0,8
500	183.730	1,8	13.487	5,3
TIGUAN	180.198	21,3	18.603	55,9
FABIA	177.301	9,8	13.819	15,2
CLASEC	176.551	1,8	13.721	10,2
2008	176.349	13,5	13.785	12,3
SANDERO	170.300	13,9	13.025	-6,8
MOKKA	164.682	0,5	13.052	6,1
A4	163.491	31,1	10.685	50,7
TUCSON	154.009	304,8	11.589	27,4



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

LAS CIFRAS DE PRODUCCIÓN EN ESPAÑA

	Unidades	%16/15
AUTOMÓVILES DE TURISMO	2.307.391	4,77
TODOTERRENOS	46.726	180,94
Comerciales ligeros	243.785	5,98
Furgones	222.782	-1,37
Industriales ligeros	38.301	26,93
Industriales pesados	10.409	-0,06
Tractocamiones	16.329	-6,89
COMERCIALES E INDUSTRIALES	531.805	3,42
TOTAL	2.885.922	5,59

LAS CIFRAS DE EXPORTACIÓN

	Unidades	%16/15
AUTOMÓVILES DE TURISMO	2.011.248	6,21
TODOTERRENOS	44.773	176,70
Comerciales ligeros	222.986	4,93
Furgones	125.158	5,19
Industriales ligeros	17.065	11,26
Industriales pesados	4.638	-38,64
Tractocamiones	6.533	-30,88
COMERCIALES E INDUSTRIALES	376.380	3,45
TOTAL	2.432.401	6,98

2,88 MILLONES DE VEHÍCULOS SE HICIERON EN ESPAÑA EN 2016

Objetivos cumplidos

Con la realización de 2.885.907 vehículos en 2016 se cumplió el objetivo, superando las expectativas del 'Plan 3 millones' presentado en 2012 por los constructores instalados en España (Anfac), que vieron salir de las 13 factorías que hacen vehículos en España 5,5 unidades cada minuto durante las 24 horas del día. Pese a la ralentización de la producción a partir de junio y llegar al -21,2 % en diciembre, el año se cerraba con un 5,59 por ciento de crecimiento, porcentaje interanual de los más altos de la Europa continental. Se unen los motores (1,92 millones) y transmisiones (1,73 millones) fabricados en las instalaciones españolas especializadas en esos componentes.

Aunque los fabricantes se muestran reacios a que Anfac dé a conocer sus cifras de producción, los datos provisionales disponibles vuelven a colocar la planta de Seat en Martorell (ver cuadro) al frente de la clasificación; no en vano, de esa factoría salen los Ibiza, León y Audi Q3 que se venden en todo el mundo. Por detrás, y también con más de 400.000 unidades, aparecen las instalaciones del Grupo PSA en Vigo, completando el podio la facto-

LAS PLANTAS ESPAÑOLAS

	Unidades	%15/14
FORD		
Almussafes	396.000	+2
IVECO		
Valladolid	23.000	+44
Madrid	27.000	-4
MERCEDES-BENZ		
Vitoria	135.000	+36
NISSAN		
Barcelona	105.000	+17
Ávila	15.500	+8
OPEL		
Figueruelas	355.000	-1
PSA		
Vigo	424.000	+4
Madrid	81.000	-7
RENAULT		
Valladolid	245.000	-4,5
Palencia	332.300	+58
SEAT		
Martorell	450.000	-6
VOLKSWAGEN		
Landaben	296.800	-0,5

PRODUCCIÓN SIN PRECEDENTES

RENAULT BATE RECORDS

Cuatro records han batido las plantas españolas de Renault en el año que acaba de terminar, encabezados por las 578.152 unidades salidas de las factorías de Valladolid y Palencia; suponen un 20 % más que en 2015 y superan la barrera establecida en 2003, con 547.185 coches. Un resultado al que Palencia aporta los 332.381 Kadjar y nuevos Mégane construidos en 2016, superando el tope de producción anual conseguido en 2004, con 288.751 Mégane. Los hitos en el ensamblaje de vehículos los completan motores y cajas de velocidades, con los máximos históricos de 1.571.593 propulsores realizados en Valladolid y los 1.078.660 cambios hechos en Sevilla.



ría de Ford en Almussafes (Valencia). Como se puede comprobar en el cuadro, el mayor crecimiento se lo anota Renault Palencia, responsable de la fabricación de Kadjar y los nuevos Mégane berlina y Sport Tourer, mientras que VW Navarra confiesa hacer cerrado uno de los ejercicios más importantes de su historia con la inversión de 160 millones en la preparación de la llegada del nuevo Polo y el anuncio de la adjudicación de otro modelo para 2018, en el año en que Landaben celebra su 50 aniversario.

Dado que el 84,3 por ciento de los vehículos fabricados en 2016 salieron fuera, como se puede ver en el cuadro, se exportaron 2,43





JAGUAR El F-Type, pronto en el concesionario

En primicia tecnología go-pro

Son 28 variantes diferentes las que ofrece en renovado deportivo de Jaguar, para el que ya se pueden efectuar pedidos, tanto en carrocería coupé como descapotable. Las opciones de elección se complementan con la nueva versión R-Dynamic, impulsada por el V6 sobrealimentado de 340 y 380 caballos, y la exclusiva edición limitada '400 Sport', que conmemora la renovación de la gama F-Type y complementa el V6 3.0 de 400 CV que lo impulsa con un chasis me-

torado, que incluye el sistema de frenado Super Performance, el dispositivo electrónico Configurable Dynamics y las llantas de 20 pulgadas con el exclusivo acabado Dark Satin Grey. A un aspecto exterior renovado y un interior muy mejorado, el nuevo F-Type añade en todas las versiones el vanguardista sistema de infoentretenimiento Touch Pro y la app ReRun, que combina los datos del vehículo con un vídeo de Go-Pro. Además, la amplia

TOYOTA El GT86 2017, disponible por 32.990 euros

El actualizado deportivo japonés ha llegado al mercado español con un precio de 30.990 euros (34.990 € con cambio automático). Si se opta por la fórmula de pago por uso de Toyota España, también se puede conseguir por 48 cuotas de 386 € al mes, con 8.857 euros de entrada y un desembolso final de 11.100 euros, el valor futuro garantizado. Entre las novedades destaca el nuevo modo Track (circuito), que rebaja la

intervención de los sistemas electrónicos para que se disfrute más de la conducción con este deportivo de motor delantero y propulsión trasera equipado con Asistente de Arranque en Pendiente (HAC) y luces de aviso de frenada de emergencia. Hay tres opciones: pintura metalizada (525 €), tapicería mixta de cuero/Alcantara (2.000 €) y navegador Toyota Touch 2 & Go (800 €).

Con cambio automático, 2.000 € más



DS Llegó la hora de probar un Performance Line

Consciente de las cualidades, confort y prestaciones de sus coches, la marca francesa ofrece la posibilidad de realizar una prueba exclusiva de la línea más refinada y dinámica de su ga-

ma. Son 'Les DS Expériences', una campaña que, además de permitir sentarse al volante de un DS 3, DS 4 o DS 5 Performance Line, incluye una atractiva oferta de financiación. No hay que olvidar que el acabado Performance Line realza las cualidades y prestaciones de los DS con un enfoque único, que retoma los valores de los Gran Turismo, resaltando deportividad, confort y lujo con motores de altas prestaciones, equipamiento vanguardista y materiales de alta calidad.

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios

PRECIOS	Coupé	Convertible
AUTO RWD V6 3.0 S/C 340 cv	75.950 €	83.950 €
R-Dynamic AUTO RWD V6 3.0 S/C 340 cv	81.400 €	89.100 €
MAN RWD V6 3.0 S/C 340 cv	75.500 €	83.500 €
R-Dynamic MAN RWD V6 3.0 S/C 340 cv	81.650 €	89.650 €
MAN RWD V6 3.0 S/C 380 cv	91.700 €	99.700 €
R-Dynamic MAN RWD V6 3.0 S/C 380 cv	97.850 €	105.850 €
AUTO RWD V6 3.0 S/C 380 cv	95.200 €	103.200 €
R-Dynamic AUTO RWD V6 3.0 S/C 380 cv	100.700 €	108.700 €
AUTO AWD V6 3.0 S/C 380 cv	102.050 €	110.050 €
R-Dynamic AUTO AWD V6 3.0 S/C 380 cv	107.600 €	115.550 €
400 Sport AUTO RWD V6 3.0 S/C 400 cv	114.000 €	122.000 €
400 Sport AUTO AWD V6 3.0 S/C 400 cv	120.700 €	128.650 €
R AUTO AWD V8 5.0 S/C 550 cv	133.200 €	141.200 €
SVR AUTO AWD V8 5.0 S/C 575 cv	159.650 €	167.650 €

gama de sistemas de asistencia al conductor se complementa con una función de estacionamiento semiautomatizado, diseñado para que resulte más fácil y rápido aparcar en batería, incluso en los espacios más estrechos, pudiendo también guiar al vehículo para salir.



62.000 euros

ALFA ROMEO Cuenta atrás del Stelvio First Edition

La marca italiana abre los pedidos de su primer SUV, que debuta con el First Edition, asociado a un motor de gasolina de 280 CV, cambio automático de ocho relaciones y tracción total Q4. Con un precio de 62.000 euros, esta versión de lanzamiento ofrece detalles de estilo únicos, que la ubican en lo más alto de los SUV compactos premium: cuadro de mandos con pantalla de TFT en color de siete pulgadas, asientos tapizados en piel con regulación eléctrica y calefactados...

Se unen grandes prestaciones y atractivo consumo, pues es capaz de alcanzar los 230 km/h, pasar de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y firmar 7 litros de consumo medio homologado. De serie no le faltan frenada autónoma de emergencia, aviso de colisión frontal, alerta de cambio involuntario de carril, luces de carretera inteligentes, cámara de visión trasera, sensores de aparcamiento delanteros y traseros o portón de apertura y cierre eléctricos.

Hasta el 28 de febrero



La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



MERCEDES Nuevo GLA, equipado para el mercado español

No tardará demasiado en llegar a los concesionarios españoles el actualizado modelo crossover compacto de la marca de la estrella, que se puede conseguir desde 31.050 euros. Seis mecá-

nicas, con potencias de 122 a 381 caballos, integran una gama a la que se unirá el nuevo Mercedes GLA 220 4Matic, que se posiciona entre los actuales GLA 200 y GLA 250.

LEXUS El IS 300h llega a los concesionarios

El fabricante japonés ha iniciado la venta en Europa de su actualizada berlina, que al mercado español sólo llega con la mecánica híbrida. Hay siete acabados para elegir en un coche que desde el acabado Executive ofrece el sistema de seguridad Lexus Safety System+, que incluye en el equipamiento de serie elementos como el sistema Pre-Colisión, el control de crucero adaptativo, advertencia de cambio de carril o reconocimiento de las señales de tráfico, a los que se puede añadir sensores de ángulo muerto y alerta de tráfico trasero. También son de serie a partir de ese acabado los faros delanteros con tecnología Multi LED, que mejoran un 10 por ciento la intensidad de luz respecto a los

PRECIOS	
ECO	35.900 €
Business	39.000 €
Executive	42.600 €
Executive Parking	43.600 €
F-Sport	49.200 €
F-Sport Cuero	56.600 €
Luxury	56.600 €

anteriores de xenón, ofreciendo un campo de iluminación más ancho y profundo. Detalle premium son las nuevas molduras de madera grabadas con láser y desarrolladas por los especialistas de Yamaha Fine Technologies, que el Lexus IS incorpora por primera vez. También Lexus ha mejorado sus sistemas de sonido, que están firmados por Pioneer y Mark Levinson, y añade a los programas Eco, Normal y Sport el denominado 'Personalizado', que permite gestionar la entrega de energía del motor, la suspensión o el funcionamiento del aire acondicionado 'a la carta'.



En España, sólo híbrido

PRECIOS	
Diesel	
GLA 200 d 136 CV	33.650 €
GLA 220 d 177 CV*	38.925 €
GLA 220 d 4M 177 CV*	41.250 €
Gasolina	
GLA 180 122 CV	31.050 €
GLA 200 156 CV	37.300 €
GLA 250 4M 211 CV*	47.450 €
Mercedes-AMG GLA 45 4M 381 CV*	71.000 €

* Cambio automático 7G-DCT de serie.

En materia de equipamiento destaca la ampliación de la dotación de serie en las unidades destinadas al mercado español, con elementos como los faros delanteros Full LED y los pilotos traseros LED, el sistema de luces que conmuta cruce y carretera automáticamente, el climatizador bizona Thermotronic, las llantas de aleación ligera de 18 pulgadas o los servicios de conectividad

que permiten abrir y cerrar el coche desde nuestro smartphone o conocer su localización por GPS. Además, se incorpora la Línea Urbana, con elementos cromados exteriores e interiores, y tapizado mixto que combina tela y símil de cuero. También en España, los nuevos tapizados con símil de cuero Ártico y tela Maringá de los Urban se ofrecen en gris cristal o negro.



Motor 1.6 MJet de 120 CV

JEEP Un Renegade, puente hasta la entrega del Compass

Para los que piensan en comprar un nuevo Compass, pero dudan si esperar más de ocho meses sin coche, Jeep lo pone fácil proporcionando un Renegade en versión equivalente hasta la llegada y entrega del Compass adquirido. Se trata de una oferta que durante el primer trimestre de 2017 permite adquirir un Compass 1.6 MJet de 120 caballos con cambio manual de seis marchas, acabado Longitude y tracción 4x2, pagando 295 euros al mes a través del Easy Plan de Fiat Chrysler Automobiles. Oferta que, mientras el nuevo modelo está disponible, contempla

disfrutar por la misma cuota de un Renegade Longitude impulsado por el motor 1.6 MJet de 120 caballos asociado al cambio manual de seis marchas y con tracción 4x2. Además, una vez llegado el esperado Compass, el Renegade se puede mantener hasta un máximo de 13 meses, con entre 6 meses y un año de tiempo para devolverlo sin penalización.



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS



DEALERBEST

¿Quién le vende un coche a un Millennial?

Todos los profesionales les nombramos, deseamos, investigamos. Son los jóvenes que nacieron con el cambio de siglo, es decir, en el año 2000. ¿Pero por qué tanta estrategia específica y tantas líneas sobre ellos?

Porque no saben lo que es ir a una oficina bancaria; no entienden la vida sin tecnología; en algunos países, como Alemania, prefieren sin duda la bici al coche; o porque comparten productos y servicios (economía colaborativa) con más naturalidad que otras generaciones más mayores. De hecho, son las empresas de 'carsharing' las que los tienen en el centro de su diana comercial.

Ellos han impulsado e introducido cambios generales en los hábitos de compra y, en consecuencia, de venta.

1.- Existe un **replanteamiento** genérico en la población española sobre **su manera de consumir**, incluso en personas que no están afectadas por la crisis.

2.- **Hábitos cambiantes** y la necesaria adap-

tación y el adecuado conocimiento de nuestros clientes para fidelizarlos y atraer otros nuevos de la competencia.

3.- Establecimientos que **sepan entender las nuevas motivaciones y valores de los consumidores** y que hayan adaptado eficazmente, no sólo sus productos y servicios, sino toda la estructura corporativa a la nueva situación del mercado.

4.- Cualquier crisis modifica los hábitos de consumo y las motivaciones de los consumidores, pero además, no sólo las modifica en el periodo que dura la crisis, sino que **define también los hábitos y motivaciones del futuro.**

5.- **Consumo ético y responsable** con valor en alza. El rechazo a la opulencia favorece el canal Internet y las redes online de compra en el punto de producción. Más obvio aún es que en la actual coyuntura la decisión de compra es mucho más sensible a la variable precio.

6.- La **fragmentación** que el gran consumo viene experimentando se agudizará en los próxi-

mos años. En consecuencia, cada tipología de consumidor se identificará con un canal diferente o 'picará' de varios (hiper, supermercado, supermercado de proximidad, tiendas de descuento duro, tiendas de conveniencia, comercio especializado, Internet...).

¿Cómo aplicamos todos estos elementos a la industria de la automoción? ¿Y en concreto a la compra de un automóvil?

En **dealerBest** pensamos que dando respuesta directa a su forma no de consumir, de vivir:

Usando su mismo lenguaje. Posiblemente no querían acudir a un concesionario, igual que mencionábamos que no se les ocurre pasar por un banco. ¿Quizás una videollamada? ¿Conversaciones en Medios Sociales? Ojo, conversaciones, no venta agresiva en LinkedIn. Recordemos que ya hace tiempo que los consumidores se hicieron con el poder de la información (cultura 2.0 y 3.0).

Dándole peso a la información sostenible del vehículo. Ellos se preocupan en gran medida por el medio ambiente. Puede ser que les convenza más lo ecológico que su futuro coche, o la marca que lo fabrica que la potencia que tiene. En este sentido, veremos qué ocurre con los vehículos eléctricos e híbridos, pero parece que se sienten más cercanos a ellos que los consumidores actuales. Entre otras razones porque si en este momento un gran número de ciudadanos argumenta que un coche eléctrico es caro, un Millennial quizás lo compre para usarlo directamente entre varios colegas de su start-up. ¡Seguro que se saldrán de los modelos establecidos de uso!

Empatía. Vayamos pensando que es posible, sobre esto no podemos asegurar nada, que un Millennial solo se entienda con otro cuando quiera comprar un coche o una moto. Pero si no somos uno de ellos, tendremos, más que nunca, que aportar el valor que ellos buscan en una compra. Síguelos y aprende de ellos.

El gasto tiene que estar muy bien argumentado. Quizás no en la manera tradicional. ¿Y si probamos con una infografía?

Inmediatez en la compra. Lo más rápido posible y con la menor burocracia posible. Sus compras habituales son digitales en las que emplean cinco minutos.

No hablamos de ciencia ficción. Nos consta que algunas marcas buscan ya perfiles concretos de vendedores que sean capaces de buscar a un posible comprador en los medios sociales, conversar con ellos y cerrar la venta, dejando la compra solo como mero trámite, comenta Paco Díaz, director de dealerBest.

No nos asustemos. Cuando nació la diligencia hubo una revolución entre los que llevaban cartas a caballo y les suplantaron en su trabajo. Lo mismo cuando nació internet, que no se sabía hacía dónde nos llevaría. El cambio es constante, solo hay que prepararse para dar siempre la mejor respuesta de valor a los clientes.



HYUNDAI i30 5 puertas, llega con descuento

Hasta -6.200 € contempla la campaña de lanzamiento

A partir del segundo trimestre del año, 34 versiones integrarán la oferta en el mercado español del compacto coreano, cuya tercera generación es cien por cien europea al haber sido diseñada en el Centro Técnico que Hyundai tiene en Rüsselsheim (Alemania), fabricada en Nosovice (República Checa) y probada en el exigente circuito alemán de Nürburgring. El nuevo i30 cuenta con los más

avanzados sistemas de seguridad y ayuda a la conducción integrados en el HASP (Hyundai Active Safe Parck). Un conjunto que lo convierte en el único modelo del mercado que ofrece, desde la variante más básica, frenada autónoma de emergencia (AEB), sistema activo de cambio involuntario de carril (LKAS), control de crucero con limitación de velocidad, detector de fatiga del conduc-



CITROËN

De 11.100 a 15.639 euros, si se incluye la promoción

Se admiten pedidos del renovado C-Elysée

El modelo base del triple Campeón del Mundial de Turismos, que se fabrica en Vigo, llega actualizado al mercado con una campaña de promoción que permite conseguirlo desde 11.100 euros. Dos motores de gasolina y una alternativa de GLP combinan con cambio automático y dos acabados para formar una gama integrada por siete versiones, que desde la más básica ya ofrece un equipamiento notable incluyendo de serie elementos como Radio MP3 n toma USB, bluetooth y 4 altavoces, ABS con Ayuda a la Frenada de Emergencia, ESP, airbags delanteros y laterales para conductor y pasajero, limitador y regulador de velocidad, sistema de ayuda al estacionamiento trasero, sensor de presión de

neumáticos, aire acondicionado, fijaciones Isofix o luces diurnas LED delanteras... Además hay dos nuevos colores de carrocería y el habitáculo también se ha renovado mejorando confort y conectividad, con un nuevo salpicadero y cuadro de instrumentos, asientos con nueva tapicería -tejido y cuero como opción- y tres reposacabezas detrás.

PRECIOS

PureTech 82 Feel	11.100 €
PureTech 82 Shine	12.000 €
VTI 115 Feel	12.300 €
VTI 115 Shine	13.200 €
VTI 115 EAT6 Feel	13.600 €
VTI 115 EAT6 Shine	14.500 €
VTI 115 GLP Feel	14.739 €
VTI 115 GLP Shine	15.639 €

PRECIOS

Gasolina	
TGDI 1.0 120 CV KLASS*	20.500 €
TGDI 1.0 120 CV KLASS MAX*	21.675 €
TGDI 1.0 120 CV KLASS LE	22.270 €
TGDI 1.0 120 CV TECNO	23.225 €
TGDI 1.0 120 CV TECNO TECH	24.175 €
TGDI 1.4 140 CV TECNO	24.025 €
TGDI 1.4 140 CV DT TECNO	25.700 €
TGDI 1.4 140 CV TECNO TECH	24.975 €
TGDI 1.4 140 CV DT TECNO TECH	26.650 €
TGDI 1.4 140 CV STYLE	25.975 €
TGDI 1.4 140 CV DT STYLE	27.650 €
TGDI 1.4 140 CV STYLE SKY	26.975 €
TGDI 1.4 140 CV DT STYLE SKY	28.650 €
TGDI 1.4 140 CV DT STYLE LUX	30.490 €
TGDI 1.4 140 CV DT STYLE LUX BLUE	30.490 €

Diésel	
CRDI 1.6 95 CV KLASS*	21.550 €
CRDI 1.6 95 CV KLASS MAX*	22.725 €
CRDI 1.6 110 CV KLASS*	22.150 €
CRDI 1.6 110 CV KLASS MAX*	23.325 €
CRDI 1.6 110 CV KLASS LE	23.920 €
CRDI 1.6 110 CV TECNO	24.875 €
CRDI 1.6 110 CV DT TECNO	26.550 €
CRDI 1.6 110 CV TECNO TECH	25.825 €
CRDI 1.6 110 CV DT TECNO TECH	27.500 €
CRDI 1.6 136 CV TECNO TECH	26.625 €
CRDI 1.6 136 CV DT TECNO TECH	28.300 €
CRDI 1.6 136 CV STYLE	27.625 €
CRDI 1.6 136 CV DT STYLE	29.300 €
CRDI 1.6 136 CV STYLE SKY	28.625 €
CRDI 1.6 136 CV DT STYLE SKY	30.300 €
CRDI 1.6 136 CV STYLE LUX	30.465 €
CRDI 1.6 136 CV DT STYLE LUX	32.140 €
CRDI 1.6 136 CV STYLE LUX BLUE	30.465 €
CRDI 1.6 136 CV DT STYLE LUX BLUE	32.140 €

* Versiones disponibles en el segundo trimestre.

tor, sensores de luces o sistema activo de cambio de luces. Con la campaña de lanzamiento prevista, los precios parten de los 14.900 euros en que se puede quedar el 1.0 TGDI de 120 CV en acabado Klass, que llegará en abril, aplicados los 3.400 euros

SEAT Los León Cupra en el mercado español

Con la publicación de los precios, Seat abre la lista de pedidos de la versión más deportiva y potente del León, que cuenta con 300 caballos y se ofrece también con tracción a las cuatro ruedas 4Drive para la carrocería familiar, y cambio manual o automático DSG, ambos de 6 relaciones. En el coche más potente de la historia de Seat, la velocidad máxima está limitada a 250 kilómetros por hora y las presiones no están reñidas con la eficacia, puesto que, según versiones, emite entre 153 y 164 gramos de CO₂ por kilómetro y firma un consumo medio de entre

de descuento previsto para los motores de gasolina, los 1.500 € por financiación y los 700 € de fidelización. En las mecánicas diésel, el descuento promocional sube a 4.000 euros, salvo en la de 95 caballos, que se queda en los 3.400 € de los gasolina.

PRECIOS

Cupra SC	34.050 €
Cupra SC DSG6	36.130 €
Cupra	34.050 €
Cupra DSG6	36.130 €
Cupra ST DSG6	37.130 €
Cupra ST DSG6 4Drive	38.690 €

6,7l/100km, en el 5 puertas, y 7,2 l/100 km en el ST DSG 4Drive. Conserva la dirección de asistencia progresiva como equipamiento de serie e incorpora lo último en tecnología y funcionalidad, sin olvidar los más avanzados sistemas de asistencia a la conducción, como el asistente de frenada en ciudad con protección de peatones o el asistente de emergencia, junto a una mayor precisión en el reconocimiento de señales de tráfico o el asistente de atasco en las versiones con cambio DSG.



También con tracción total



FRENADA AUTÓNOMA DE EMERGENCIA

Javier de las Cuevas

En ocasiones leo en sus pruebas que los sistemas de frenada de emergencia forman parte del equipamiento de serie, pero me gustaría saber cómo funcionan y si son tan seguros. ¿La fuerza de frenado es la misma, independientemente de la velocidad que se lleve? He visto vídeos en YouTube en los que fallan.

RESPUESTA

La frenada de emergencia automática es un sistema que, dependiendo del fabricante, utiliza cámaras, radares y rayos láser frontales con el fin de detectar automóviles, ciclistas o peatones y evitar una colisión frontal o un atropello. No en todos los casos funcionan del mismo modo. Al principio estaban programados para funcionar hasta unos 30 km/h, más tarde algunos se ampliaron hasta los 50 km/h y ya son muchos los modelos que contemplan velocidades superiores. En todos los casos alertan al conductor cuando se produce un riesgo de colisión. Primero con avisos sonoros y visuales y, si no se produce una reacción, actúan sobre los frenos.

Como es lógico, la fuerza que se aplica al frenar no es la misma a baja que a alta velocidad porque en este último caso, y sin que el conductor se lo espere, sería peor el remedio que la enfermedad. No tenemos muchos datos técnicos al respecto. El nuevo Opel Crossland X señala que su sistema



¿NEUMÁTICOS DE INVIERNO O LOS ALL-SEASONS?

Antonio Hernández

Vivo en Madrid y tengo un Volkswagen Golf. Estoy pensando en cambiar mis neumáticos por unos de invierno porque los vehículos que se quedaron atrapados los días de fuertes nevadas en el país me han hecho recapacitar. En el taller me aconsejan que monte unos all-seasons, pero dudo, no sea que luego no vayan bien ni en verano ni en invierno. ¿Qué me aconsejan?

RESPUESTA

Vemos que todavía hay cierto desconocimiento en este sentido. En países del centro y el norte de Europa los neumáticos de invierno son obligatorios cuando llega el frío, pero en España no es el caso. Lo primero que hay que saber es que los neumáticos de invierno no tienen un uso exclusivo en nieve o hielo. Su compuesto específico en las gomas los hacen más eficientes de cara a la adherencia cuando la temperatura es inferior a los 7 grados centígrados. Por lo tanto, ya son un plus en seguridad sin necesidad de que aparezca la nieve o el hielo.

Cuando las condiciones ya son extremas los neumáticos de invierno deben llevar las siglas M+S y un pictograma con el dibujo de una montaña de tres picos (3PMSF). Con ellos no

necesitarás las incómodas cadenas y podrás afrontar tramos nevados de manera segura e, incluso, a mayor velocidad. Con el buen tiempo pierden gran parte de su eficacia y se desgastan antes, así que deberás realizar el oportuno cambio por los de verano.

Dicho esto, en Madrid parece más adecuado que apuestes por los all-seasons o 'todo-tiempo' que te recomiendan en el taller. Estos neumáticos son eficaces cuando aparece la nieve o el hielo –tampoco necesitarás cadenas–, y ofrecen un perfecto equilibrio tanto en verano como en invierno. Sin duda, son la mejor opción para tus necesidades, además del ahorro económico y de espacio que significan, ya que no tendrás que tener dos juegos de ruedas.

está activo entre 5 y 85 km/h. De 5 a 30 km/h la deceleración que se produce es de 0,9 g. Y de 30 a 85 km/h el sistema actúa reduciendo la velocidad, como máximo, en 22 km/h; dejando la fase final de frenada al conductor. En cualquier caso,

la acción del conductor siempre tiene preferencia. Si nos acercamos al vehículo de delante pisando el acelerador por encima de 30 km/h, el coche no frenará. Quizás eso es lo que has visto en los mencionados vídeos.

CONSULTAS RÁPIDAS

CONCEPTO DE 'OVER DRIVE'

Ignacio Fuentes

A tu curiosidad, comentarte que hace años lo habitual es que una caja de cambios tuviera tres y, más adelante, cuatro relaciones. En aquellos automóviles, la relación de la última velocidad era relativamente corta y obligaba a mantener un elevado giro del motor, con la consiguiente sonoridad, unos consumos más elevados y un mayor desgaste

de la mecánica. Para paliar ese efecto se incorporó el 'over drive', que era un conjunto con dos relaciones adicionales acopladas después de la caja de cambios. Al conectar el 'over drive' se seleccionaba la marcha más larga en las relaciones finales. Digamos que era el efecto contrario al de una reductora en un todoterreno. Al ir apareciendo cajas de cambio con más número de relaciones, el llamado 'over drive' dejó de tener sentido y acabó desapareciendo.

EJE TRASERO DIRECCIONAL

Luis Mendoza

Nada que ver con la dirección a las cuatro ruedas, un sistema mucho más sofisticado y efectivo. El eje trasero direccional es una solución que permite pequeños giros en curva para guiar la trayectoria, con el fin de mejorar la estabilidad. El efecto de giro se consigue al inclinarse la carrocería, lo que induce a pequeñas variaciones geométricas en la suspensión.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS



AL NO ESTAR TRABAJANDO ¿ME CORRESPONDE INDEMNIZACIÓN POR LAS LESIONES SUFRIDAS EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN EL QUE VIAJABA COMO ACOMPAÑANTE?

En los supuestos en los que vayamos como ocupantes en un vehículo y tengamos un accidente de tráfico en el que resultemos con lesiones, siempre vamos a tener derecho a indemnización, y ello con independencia de que nos encontremos o no trabajando. El hecho de estar o no en horario de trabajo influye en el tratamiento del mismo a efectos laborales, pero no en lo que atañe a la indemnización. Si el vehículo en el que vamos como ocupantes es el responsable de ese siniestro será su aseguradora quien nos tenga que indemnizar, y si es otro tercer vehículo el responsable, será la compañía de éste quien deba correr con dicha indemnización.

BUENA PREGUNTA

NO SE PUEDE COBRAR DOS VECES POR LO MISMO, PERO SÍ RECLAMAR POR NUEVAS LESIONES

Cobré la indemnización por un accidente sufrido hace un año y ahora vuelvo a tener problemas debido al golpe. ¿Puedo volver a reclamar a la compañía de seguros?

RESPUESTA
Cuando yo cobro una indemnización por un accidente de tráfico es habitual renunciar a acciones judiciales al haber sido indemnizado; no puedo cobrar dos veces por lo mismo.

Ocurre, sin embargo, que en ocasiones hay lesiones que no acontecen en el momento de ser indemnizado, sino que se descubren con posterioridad. Sólo en este caso podría volver a reclamar por estas lesiones; pero, reitero, no por volver a tener problemas debidos al golpe, sino porque hay lesiones nuevas que no pudieron ser indemnizadas porque no eran previsibles en el momento de la indemnización.



EL PRINCIPIO DE INDIVISIBILIDAD DE LA PRIMA OBLIGA A PAGAR TODO

Si doy de baja mi vehículo ¿debe la compañía aseguradora devolverme los meses que faltaban hasta el siguiente pago anual?

RESPUESTA

La respuesta en este caso debe ser negativa. En nuestro ordenamiento jurídico rige el principio de indivisibilidad de la prima, es decir, yo cuando contrato una póliza de seguro lo hago, como regla general, de forma anual y generalmente prorrogable por otra anualidad hasta que por alguna de las partes se manifieste lo contrario.

Con esa contratación anual yo pago un precio a

cambio de que la aseguradora se comprometa a asumir un siniestro en el caso de que esto ocurra, y ello con independencia de que el pago sea anual, mensual, trimestral...

Ello quiere decir que si yo pago la prima de forma anual y antes de su vencimiento doy de baja la misma, la compañía no tiene obligación de devolverme la parte de prima no consumida, y ello sin perjuicio de que algunas entidades de forma voluntaria lo hacen o nos dejan esas cantidades reservadas por si dentro de un tiempo contratamos otra póliza.

De igual forma, si el pago es trimestral no puedo dejar de pagar hasta el vencimiento del año, aunque cancele la póliza y me reste algún trimestre por pagar; de no hacerlo la compañía podría exigírmelo judicialmente.

HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

BMW 325 o BMW 525: ¿cuál elegir?

La llegada de la nueva Serie 3 de BMW hacía plantear dudas a sus posibles compradores respecto a un Serie 5. Por eso comparábamos los dos modelos, con el mismo motor, para aclarar dudas.

La industria americana parecía haberse hartado del empuje de las marcas japonesas o europeas a la hora de crear deportivos. Y su particular reacción era este Chrysler Viper, un superdeportivo imponente desde todos los puntos de vista y que explicaba, sin palabras, aquello del poderío americano.



La comparativa enfrentaba a dos berlinas con el mismo origen y el mismo motor. ¿Era más recomendable el BMW 325 o el 525? El primero -4,3 millones- destacaba por comportamiento y confort. El segundo -5,1 millones- brillaba por funcionamiento y acabado. Y con cualquiera de los dos se acertaba.

Las pruebas de la semana tenían protagonistas muy diferentes. Por un lado el exclusivo

Renault Clio Baccara, la versión más lujosa del compacto francés, con un equipamiento y calidad de alto nivel.

La otra prueba era de un 'trabajador', el Ford Courier, disponible con motor diésel y de gasolina, que en cualquiera de sus variantes era un trabajador incansable.

Y en el deporte, el Raid París-El Cabo, una prueba de aventura durísima en la que Mitsubishi y Citroën se disputaban la victoria.



LA PORTADA

Nº 429

FECHA

11-1-1992

HABLAMOS DE

La comparativa de los BMW 325 y 525 era la principal imagen de nuestra portada.

Aunque si nos fijamos, posiblemente lo más llamativo sea el tremendo Chrysler Viper, un superdeportivo que ante el refinamiento europeo o japonés lo que ofrecía era pura emoción y un poderío brutal.



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

El Opel Astra, a los 15.000 kilómetros

El Opel Astra había llegado al mercado con muchas ambiciones en el segmento de los compactos. Para valorar sus virtudes, lo estábamos sometiendo a una prueba de larga duración que ahora llegaba a su ecuador.

Esta semana, repasábamos todas las novedades del Salón de Detroit, una muestra que se encontraba en pleno apogeo y donde el poderío de las mar-

cas americanas parecía no tener fin.

También descubrimos la nueva generación del Opel Omega, que adoptaba las líneas maestras del Ca-

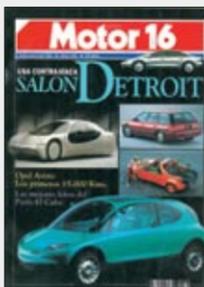


libra y con el que la marca alemana quería competir con las berlinas premium clásicas: BMW Serie 5, Audi 100 o Mercedes Clase E.

Otro modelo de Opel, el Astra, también era protagonista esta semana, pues en nuestra prueba de larga duración llegábamos a los 15.000 kilómetros con el compacto de Opel. El coche seguía su camino 'como un reloj' y continuábamos recorriendo camino de los 30.000

kilómetros, tras los cuales iba a ser desmontado para analizar su calidad pieza a pieza.

Otros dos compactos, italianos y de aire deportivo, se enfrentaban en nuestra comparativa. Alfa 33 y Lancia Delta en sus versiones básicas -1.3 con 88 CV el Alfa y 1.5 con 82 CV el Lancia- El primero destacaba por su motor y su comportamiento deportivo y el segundo por la dirección precisa y su comportamiento.



LA PORTADA

Nº 430

FECHA

18-1-1992

HABLAMOS DE

Los coches más destacados del Salón de Detroit eran la imagen principal de la portada de esta semana. En ella también veíamos, como temas importantes, aunque sin reflejo gráfico, los primeros 15.000 kilómetros con el Opel Astra o las mejores imágenes del Rally París El Cabo.

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





VUELVEN LAS **48 HORAS** PEUGEOT
OFERTAS
 EXCLUSIVAS Y LIMITADAS
 EN LA RED PEUGEOT

DEL **9** AL **11** DE FEBRERO



VEHÍCULOS NUEVOS

HASTA
7.000€⁽¹⁾
 DE VENTAJA CLIENTE

VEHÍCULOS OCASIÓN

1.000⁽²⁾
 SEMINUEVOS
 CON CONDICIONES IRREPETIBLES

POSVENTA

EN EL SEGUNDO NEUMÁTICO
70%⁽³⁾
 DE VENTAJA CLIENTE

INSCRÍBETE EN **PEUGEOT.ES** - SOLO ASÍ TE PODRÁS BENEFICIAR DE LAS 48 HORAS PEUGEOT

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

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100Km): desde 3,0 hasta 5,4. Emisiones de CO₂ (g/Km): desde 79 hasta 125. Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100Km): desde 3,7 hasta 4,9. Emisiones de CO₂ (g/Km): desde 95 hasta 114. Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100Km): desde 3,1 hasta 5,6. Emisiones de CO₂ (g/Km): desde 82 hasta 130.

(1) 1.000 vehículos nuevos en stock con hasta 7.000 € de descuento sobre PVP. (2) 1.000 seminuevos con hasta 1.300 € adicionales de descuento al financiar tu compra con PSA Financial Services Spain, E.F.C., S.A., financiando un capital mínimo de 7.000 € con una permanencia mínima de 48 meses. Promoción no acumulable y aplicable a determinadas unidades, para clientes particulares que compren un automóvil seminuevo Peugeot 208 y Peugeot 308 (Modelo 308 año lanzamiento 2013 o superior) en la Red de Concesionarios Peugeot adheridos a esta promoción. (3) El 70% de descuento está condicionado a la compra mínima de dos unidades. Valido para todas las marcas de neumáticos comercializadas por Peugeot España. Puede consultar las marcas de neumáticos en los puntos de la red Peugeot adheridos a la acción y en www.peugeot.es. No acumulable a otras ofertas ni canjeable por dinero. Promociones aplicables a particulares inscritos en la promoción a través del formulario 48 Hs Peugeot y efectúen su pedido entre los días 09 y 11 de Febrero de 2017. Consulta condiciones y operadores adheridos en peugeot.es

PSA FINANCE

