

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.694 del 14 al 27 de febrero de 2017



MASERATI LEVANTE DIÉSEL

A FONDO



A FONDO



TOYOTA C-HR

NUEVO SEAT IBIZA LAS CLAVES QUE LE HARÁN TRIUNFAR

ALA VENTA
EN JUNIO



Probamos las últimas novedades

Utilitario Kia Rio



Deportivo Honda NSX



Crossover Volvo V90 Cross Country



Berlina Skoda Octavia



Compacto Volkswagen Golf



RANGE ROVER EVOQUE

NACIDO SALVAJE. CRIADO EN LA CIUDAD.

landrover.es



ABOVE & BEYOND



3 AÑOS GARANTÍA
SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

PURE TECH EDITION DESDE 31.390 €* O LLÉVATE LA CAJA AUTOMÁTICA GRATIS EN VERSIONES 4X4**

La ciudad es el hábitat natural del Range Rover Evoque. Posee un diseño innovador y el motor diésel Ingenium totalmente de aluminio, el mejor motor que hemos fabricado con menor consumo y emisiones más eficientes. Las legendarias prestaciones de Land Rover mejoran aún más con el nuevo All-Terrain Progress Control.

RED OFICIAL DE CONCESIONARIOS DE LAND ROVER

Gama Range Rover Evoque: consumo combinado 4,2-8,6 l/100 km, emisiones de CO₂ 109-201 g/km.

*P.V.P. del Range Rover Evoque eD4 150 CV 4x2 Pure Tech Edición Limitada manual desde 31.390 € que incluye IVA o IGIC, transporte, descuento promocional e impuesto de matriculación (IEDMT). IEDMT calculado al tipo general. No obstante, el tipo aplicable puede variar en función de la comunidad autónoma de residencia. Precio promocional exclusivo para 200 unidades financiadas con FCA Capital España EFC, SAU según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 20.000 €, a un plazo mínimo de 37 meses y una permanencia mínima de 24 meses. Oferta válida para vehículos matriculados hasta el 28/02/2017 o hasta finalización de unidades (200) en península y territorio insular. **Oferta válida para unidades en stock del Range Rover Evoque 4x4 5 puertas y Coupé hasta el 28/02/2017. El modelo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Más información en landrover.es o en la línea Land Rover: 902 440 550.

EQUIPAMIENTO EXTRA

- InControl Touch Navegador con SD
- Sensor de lluvia con encendido automático de luces
- Llantas de aleación 18" - Style 506
- Espejo interior electrocromático
- Retrovisores exteriores de plegado eléctrico, térmicos y con iluminación de bordillos
- Control de distancia aparcamiento delantero y trasero con cámara trasera
- Cristales Privacy

Al detalle



EURONCAP: 20 AÑOS SALVANDO VIDAS

No tuvo su mejor comienzo EuroNCAP cuando hace 20 años publicó las primeras pruebas de choque, con malos resultados y la oposición de los fabricantes. Pero dos décadas después, todas las marcas miden su evolución en cuanto a la seguridad de sus modelos en sus test. Pruebas que han dado pie a millones de horas de trabajo y de ensayos en busca de conseguir coches más seguros. Y de la que podemos sacar datos, como las 78.000 vidas salvadas en este tiempo. Un esfuerzo que, sin duda, ha merecido la pena... aunque aún hay mucho por hacer



NO SIEMPRE EL COCHE ES EL CULPABLE

Aunque los coches son cada vez más seguros, sigue habiendo mucho por hacer para reducir la tasa de siniestralidad. Y ahí, el trabajo del nuevo equipo de la DGT, espere-mos que con un nuevo enfoque, puede ser fundamental. Aunque en ese nuevo enfoque debería tener peso la educación vial, gran asig-natura pendiente. Una medida imprescindible cuando seguimos viendo casos de conduc-tores bajo efectos del alcohol y las drogas o que circulan en sentido contrario provocando accidentes como el de Usurbil.

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

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

BOYACÁ, M-206; km 4,5 28890 Madrid

Difusión controlada por OJD

Boyacá

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

‘Cohecracia’

El programa de televisión de La Sexta trataba de colocar al coche como el gran causante de todos los males de la Humanidad... Pero la publicidad posterior era toda de marcas de automóvil.

Ustedes me perdonarán si el sentido de este editorial discurre entre la indignación y la ironía, pero hay informaciones dedicadas al automóvil que rezuman sectarismo de principio a fin. El reportaje que nos ocupa fue emitido recientemente por La Sexta y dirigido por Antonio García Ferreras y tenía como título ‘Cohecracia’. De forma telegráfica ofreció datos como que en España hay 31.333.300 vehículos, que el sector representa el 10 por ciento del PIB, supone el 18 por ciento de las exportaciones y da trabajo directo a 200.000 personas. Esto y alguna pequeña intervención de Faconauto, fue todo lo que se ofreció de la que es la segunda industria en importancia del país, después del turismo. No hacía falta más, ya que no era ese el objetivo del programa. Especialmente bajo el eslogan ‘el coche es algo que se va a acabar’, se trata de colocar al automóvil como el principal culpable de todos nuestros males. Desde cuestionar sus precios y el coste que representa para el resto de los ciudadanos, hasta acusarlo de ser el instrumento

que propicia víctimas por accidentes y enfermedades que van desde el infarto, angina de pecho, ictus o cáncer, entre otras. Por el mismo motivo y según la opinión de algunos de los participantes, los glaciares están en retroceso, aumenta el nivel del mar, las sequías son extremas, los árboles desaparecen, hay más inundaciones y 22 millones de refugiados climáticos son víctimas de

tanta política favorable al automóvil. Por eso y como de lo que se trataba era de criminalizar al coche, nada se dijo sobre que el transporte en el que se incluyen, junto al automóvil, los aviones, camiones, autobuses, trenes y todo lo que se mueva, representa solo el 23 por ciento de los gases nocivos a la atmósfera. Tampoco se mencionó que la mayor parte de la contaminación, con un 42 por ciento, proviene de la generación de electricidad y calor.

De hecho, en el último año, eléctricas, cementeras e hidrocarburos, emitieron el 28 por ciento de los gases de efecto invernadero, registrados en nuestro país. En este dossier superficial, también se echaron en falta posibles soluciones que no significaran acabar con el automóvil. Como facilitar el achatarramiento de un parque obsoleto y contaminante, infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos e híbridos, enchufables, fomentar más el coche compartido, aparcamientos disuasorios o transporte público gratuito, como en París, en días de restricción de

tráfico. La contaminación atmosférica es una realidad que necesita medidas estructurales y no puntuales, de cara a la galería mediática. Por cierto, resulta poco ético que después de un reportaje en el que tanto se cuestiona el automóvil, aparezca un bloque de publicidad donde Nissan, Mazda, Land Rover y Peugeot animan al televidente a disfrutar en libertad de la vida, a bordo de su coche



VOLVO XC60 PREMIUM EDITION POR 29.600€ TE HARÁ SENTIR

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

Descúbrelo en volvocars.es



tecvolucion.es



Volvo XC60 D3 Kinetic desde 110KW (150 CV) cambio manual. Consumo mixto (l/100km) de 4,5 a 6,7. Emisiones CO2 (g/km) de 117 a 157. PVP recomendado para Península y Baleares: 29.600€ (IVA, transporte, aportación del fabricante y la Red de Concesionarios e impuesto de matriculación incluidos). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services © (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A.U A-78650348 con un importe mínimo a financiar de 21.000€. Duración mínima 48 meses. Permanencia mínima 24 meses. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem S.A.U. Oferta válida únicamente para personas físicas y para vehículos vendidos antes del 31 de marzo de 2017. El modelo visualizado no coincide con el vehículo ofertado

SUMARIO

Nº 1.694 · 14 al 27 febrero de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER

La versión familiar del Insignia, con un aire muy deportivo.

10.- BMW SERIE 5 TOURING

Tras la presentación de la berlina, la marca muestra el familiar del Serie 5.

11.- TOYOTA YARIS

Una profunda renovación para el utilitario japonés.

11.- CITROËN C-AIRCROSS CONCEPT

Un nuevo proyecto de SUV urbano de Citroën.

14.- EN PORTADA SEAT IBIZA

La nueva generación del Seat Ibiza cuenta con argumentos para seguir siendo un éxito

20.- CUATRO RUEDAS MASERATI LEVANTE DIÉSEL

Probamos el primer SUV de la exclusiva marca del tridente.

26.- TOYOTA C-HR

Un todocamino de aire deportivo y corazón híbrido.

32.- HONDA NSX

Primer contacto con el heredero del legendario NSX, un prodigio tecnológico.

36.- KIA RIO

La marca coreana apuesta fuerte en la nueva generación de su utilitario.

38.- PEUGEOT 3008

El SUV francés demuestra sus capacidades 'off road' gracias al Grip Control.

40.- SKODA OCTAVIA

Tecnología, amplitud, calidad y precio, las claves del renovado Octavia.

42.- VOLKSWAGEN GOLF

Con su actualización y la apuesta por la tecnología, el nuevo Golf sigue siendo un valor seguro.

44.- BMW I3

Más autonomía y capacidades

8



36



42 44

40



32

para el eléctrico de la marca alemana.

46.- VOLVO V90 CROSS COUNTRY

Con 20 años de experiencia a sus espaldas, Volvo lanza su nuevo crossover premium, el V90 Cross Country. Lo hemos probado bajo las exigentes condiciones climatológicas de Suecia.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE 20 ANIVERSARIO DE EURONCAP

El programa de pruebas cumple 20 años en los que ha puesto a prueba a más de 1.800 modelos y ha salvado más de 78.000 vidas.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS TEMPORADA 2017 DE FÓRMULA 1

Una nueva edición en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con importantes

cambios de normas y técnicos para igualar a los participantes y volver a la competitividad.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

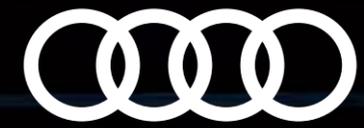
BMW	10, 44
CITROËN	11
HONDA	32
KIA	36
MASERATI	20
OPEL	8
PEUGEOT	38
SEAT	14
SKODA	40
TOYOTA	11, 26
VOLKSWAGEN	42
VOLVO	46

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



Los robots ya no sueñan con ovejas eléctricas.

Tampoco sueñan con microchips, ni con ceros y unos. La inteligencia artificial ahora sueña con cosas que emocionan. Con la deportividad y la elegancia combinadas. Con líneas que desafían al tiempo y al viento. Con formas espectaculares, una silueta atlética y un frontal inconfundible. Sueña con algo tan imposible como belleza y funcionalidad juntas. Sueña con todas esas cosas que hacen único al Nuevo Audi A5 Sportback.

La inteligencia artificial ahora sueña con cosas que emocionan. Queridas ovejas, otra vez será.



Nuevo Audi A5 Sportback Inteligencia emocional

AUDI Q5 2.0 TDI 150

La gama Q5 recibe una nueva versión de acceso, con motor diésel 2.0 TDI de 150 CV –entre 3.250 y 4.200 rpm– y tracción delantera. Anuncia un gasto medio de 4,5 l/100 km y emisiones de 117 g/km, acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos y sus precios arrancan en 40.550 euros.



LAMBORGHINI AVENTADOR S

En 2,9 segundos acelera de 0 a 100 km/h el Aventador S, dotado de dirección a las cuatro ruedas, aerodinámica rediseñada, mejoras en suspensión y electrónica, y un V12 con 740 CV. Su velocidad punta, 350 km/h.

MERCEDES-AMG E 63 4MATIC+ ESTATE

Quien busque un familiar amplio, lujoso y de altas prestaciones está de enhorabuena, pues los Mercedes-AMG E 63 y E 63 S –ambos con tracción total 4Matic+ y carrocería Estate– se ponen a la venta en abril. El motor 4.0 V8 Biturbo da 571 CV y 612 en el segundo, y comparten la caja AMG Speedshift MCT de 9 marchas. Gastan 9,1 l/100 km de media.



▶▶ El nuevo E 63, de 571 CV, pasa de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos, y en 3,5 el E 63 S, que rinde 612 CV.



Crece hasta los 4,99 metros y es más ligero

El Opel Insignia Sports Tourer llega en breve

A finales de mes Opel empieza a tomar pedidos del Insignia Sports Tourer, variante familiar de la segunda generación del coche alemán. Con una longitud de 4.896 milímetros y una distancia entre ejes de 2.829 milímetros, destaca por su amplitud, pues el área de carga –con la segunda fila 40:20:40 abatida– crece 97 milímetros respecto a su antecesor y el volumen máximo para equipajes aumenta hasta 1.640 litros. También hay

más hueco entre pasos de rueda, y el portón puede abrirse o cerrarse sin tocar el coche: basta un movimiento del pie bajo el paragolpes trasero –la silueta del coche proyectada en el suelo indica la zona correcta– para que el portón suba –podemos programar también la cota que alcanza–, y un nuevo movimiento del pie bajo el paragolpes ordenará que se cierre, aunque al detectar cualquier obstrucción se detiene. En el habitáculo, y res-

pecto a su antecesor, hay más espacio por altura, anchura y longitud, y la dotación se enriquece, de serie o en opción, con los últimos sistemas de conectividad y seguridad: IntelliLink compatible con Apple CarPlay y Android Auto, cámara 360°, información proyectada HUD, control de crucero adaptativo con frenada autónoma de urgencia, alerta de tráfico cruzado trasero... Además, debuta la nueva tracción total con reparto vectorial del par.



▶▶ Como el Insignia Grand Sport, el modelo familiar estrena los últimos sistemas IntelliLink e IntelliLux LED. En opción, asientos AGR.



◀ Al abatir la segunda fila hay 1.640 litros de capacidad, unos 100 más que antes. Y el portón se abre pasando el pie.



PARA PENSAR

400

caballos –33 más que el actual– rinde el motor 2.5 en el nuevo Audi RS 3 Sportback

Su par máximo, de 49,0 mkg, es constante entre 1.700 y 5.850 rpm, y permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos. Se aceptarán pedidos desde abril –precio en Alemania de 54.600 euros– pero llegará en agosto.

EL PUNTAZO

Lexus participará esta temporada en competiciones de la categoría GT3 en Japón y Estados Unidos con el RC F GT3, que acaba de debutar con ocasión de las 24 Horas de Daytona.



Land Rover Classic fabricará diez Reborn: un Range Rover Classic de 1978, a estrenar

Si el año pasado Jaguar nos sorprendía al presentar un XKSS recién fabricado y del que sólo se harán otras ocho unidades, la otra marca del grupo, Land Rover, pone en marcha el programa 'Range Rover Reborn' desvelando un Range Rover Classic de 1978 con carrocería de tres puertas, pero totalmente restaurado en fábrica. Y Land Rover Classic, departamento encargado del proyecto, anuncia que fabricará otras nueve unidades, que se venderán a partir de las 135.000 libras, equivalentes a 158.500 euros. Cada vehí-

culo 'Reborn' es sometido a una restauración completa de acuerdo a las especificaciones técnicas de la época –en este caso, los años 70 del pasado siglo– y empleando sólo piezas originales de Land Rover Classic, cuyos expertos se encargan también de elegir los mejores coches usados sobre los que trabajar.



▶▶ El primer Range Rover Classic de 1978 restaurado en fábrica ha sido presentado en el Rétromobile de París. Es de color Bahama Gold, equipa un 3.5 V8 de gasolina con carburador Zenith-Stromberg que rinde 132 CV y tiene caja manual de cuatro marchas.



Llega también el Octavia RS 245 Skoda amplía la gama Kodiahq: Sportline y Scout

Coincidiendo con la renovación del Octavia –ver página 40–, la firma checa ha desvelado el Octavia RS 245, que estrena el motor de gasolina 2.0 TSI de 245 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos –6,7 el Combi– y alcanza 250 km/h. Puede elegirse entre el cambio manual de 6 marchas y, por vez primera, el DSG de 7, y se beneficia de un chasis rebajado 14 milímetros, una vía trasera 38 milímetros mayor que su predecesor y llantas de 19 pulgadas, que le personalizan con ayuda de una parrilla específica,

los retrovisores y escapes trapezoidales en negro o un sonido de la mecánica más ronco. Junto al Octavia más brutal, en Ginebra veremos dos nuevas alternativas para la gama del nuevo SUV grande de Skoda. Por un lado, el acabado deportivo Sportline, con detalles frontales y traseros específicos, llantas de 19 y 20 pulgadas, y cuatro motores a elegir –entre 150 y 190 CV–, siempre con tracción total. Por otro, el Kodiahq Scout, con una personalización más campera –protección de bajos y de carrocería en frontal y za-



▶▶ Arriba, el Kodiahq Sportline, y a la derecha, el Kodiahq Scout, que pone énfasis en sus capacidades 'off road'.



▶▶ El Octavia RS 245 se ofrece con las dos carrocerías, y en opción puede equipar el chasis adaptativo DCC.



ga–, llantas de 19 pulgadas y los mismos motores para elegir: TSI de 150 y 180 CV, y TDI de 150 y 190 CV. Y siempre con tracción total.



◀▶ El i8 Protonic Frozen Black Edition estará a la venta en abril; y después llegará el i8 Protonic Frozen Yellow Edition.

EDICIONES ESPECIALES DEL BMW i8

Entre las novedades reservadas por la firma bávara de cara al Salón de Ginebra están las series especiales Protonic Frozen Black Edition y Protonic Frozen Yellow Edition del i8, que equipan una pintura individual de BMW con brillo satinado y mayor suavidad, aplicada mediante un proceso laborioso que realza las formas del coche. El interior de ambos cuenta con aplicaciones cerámicas y techo de tono antracita.

Suspensión neumática trasera La nueva Serie 5 de BMW ya tiene variante familiar Touring

Sólo han pasado unos meses desde la llegada de la nueva Serie 5 y BMW refuerza la gama con la carrocería familiar Touring, que reduce el peso frente a la generación precedente hasta en 100 kilos y aminora las emisiones y los consumos hasta un 11 por cien. En el momento del lanzamiento el cliente podrá elegir entre cuatro motores: 530i Touring –equipa un 2.0 de gasolina con 252 CV–, 540i xDrive Touring –lleva un 3.0 de 340 CV que combina con la tracción total–, 520d Touring –su diésel 2.0 rinde 190 CV– y 530d Touring –en este caso con un diésel 3.0 de 265 CV–; estando disponible también el 530d xDrive Touring, con tracción total. La firma bávara optimiza la funcionalidad, aumentando el maletero a 570 litros –1.700 al abatir el respaldo trasero, divisible en tres secciones–, dotando al habitáculo de más huecos para colocar objetos y mejorando el espacio destinado a los pasajeros. El portón, que tiene luneta independiente, cuenta con apertura automatizada, y en el equipamiento destacan elementos ya vistos en el sedán de la nueva Serie 5, como pantalla táctil con control gestual o estacionamiento por control remoto.

◀▶ El maletero anuncia 570 litros –10 más que el anterior– con las cinco plazas en uso; y abatiendo el respaldo 40:20:40 alcanza 1.700, 30 más que el actual.



Ofrece dos motores de gasolina y uno de gas Skoda renueva el Citigo

Si hace unos meses Volkswagen renovaba el Up!, ahora le toca al Skoda Citigo, que cambia ligeramente por fuera y por dentro, y mejora su dotación. En el apartado estético lo más reseñable está en el frontal –capó y parrilla–, pero también cambian los paragolpes y los faros antiniebla, que ahora pueden tener función ‘cornering’. Y en el habitáculo varía la instrumentación, hay un nuevo volante multifunción de cuero y aparecen más elementos ‘Simply Clever’, como un paraguas bajo el asiento del copiloto.

En cuanto a motores, a los 1.0 tricilíndricos de gasolina, con 60 y 75 CV, se añade la versión 1.0 G-TEC de gas natural, con 68 CV y emisiones de CO₂ de 82 g/km.

▶ Parrilla frontal, capó delantero, paragolpes y faros antiniebla han cambiado.



NUESTRO FOCUS... ESTABA EN GIJÓN

A nuestros lectores no se les escapa una; y no hablamos sólo de coches, sino también de patrimonio cultural. Visitamos tantos lugares en la prueba de fiabilidad del Ford Focus que al final nos bailó una foto. Y dijimos que era Trujillo cuando, en realidad, se trataba del Palacio de Revillagigedo, en Gijón (Asturias), un imponente edificio barroco de principios del siglo XVIII. Buena apreciación de José Miguel Arcilla. Saludos cordiales también.



Estrena un motor 1.5 de gasolina con 111 CV Más de 900 componentes nuevos para actualizar el Toyota Yaris

Una inversión de 90 millones de euros y la introducción de más de 900 componentes nuevos para mejorar el diseño, el rendimiento dinámico y la seguridad dan como

resultado un Yaris completamente actualizado. El trabajo lo firma el estudio de diseño ED2 de Toyota en Francia, y será utilizado para renovar también el Vitz, modelo hermano fabricado

en Japón. Por fuera, el Yaris cambia bastante para adoptar una imagen más dinámica y ‘tridimensional’, destacando las nuevas ópticas y el portón trasero rediseñado, así como los dos nuevos colores de carrocería: Azul Hydro y Rojo Tokio. Dentro, nuevas tapicerías, tonos y acabados, instrumentación mejorada y ergonomía más cuidada gracias a los

▲ La gama del nuevo Yaris se coronará con una versión deportiva de tres puertas inspirada en el coche del WRC. Su motor rendirá más de 210 CV.

nuevos mandos y la optimizada pantalla multimedia. Además, el Toyota Safety Sense –incluye seguridad precolisión con frenado de emergencia, control inteligente de luces de carretera, avisador de cambio involuntario de carril y reconocimiento de señales de tráfico– es de serie en toda la gama. En cuanto a mecánicas, se

sustituye el 1.33 de gasolina por un 1.5 VVT-IE de 111 CV –de 0 a 100 km/h en 11,0 segundos– capaz de alternar automáticamente entre los ciclos Otto y Atkinson, mientras que el Yaris Hybrid ve reducidos los niveles de ruido y vibraciones, y mejora el tacto de conducción y el confort con mejoras en la dirección.

▶ En el interior hay más líneas horizontales para transmitir mayor sensación de amplitud. Y el equipamiento aumenta.



CITROËN C-AIRCROSS CONCEPT

Citroën presentará en Ginebra el C-Aircross Concept, del que acaban de publicarse las primeras fotos. Es un SUV de 4,15 metros de largo, 1,74 de ancho y 1,63 de alto que sirve de avanzada al modelo de serie, que llegará en otoño –comparte plataforma con el Opel Crossland X– para rivalizar con Peugeot 2008 y compañía. Toma rasgos exteriores e interiores del C4 Cactus y del nuevo C3, y equipa el sistema Grip Control, que mejora la motricidad, o la ConnectedCAM, cámara que graba lo que ve el conductor y permite compartir imágenes en redes sociales. En cuanto a las puertas de apertura opuesta, es un guiño a la originalidad que, con seguridad, no veremos en el sucesor del C3 Picasso.

▶ Hasta octubre no llega el SUV pequeño de Citroën, pero el C-Aircross Concept da bastantes pistas.





FOTOS ESPÍA 



HYUNDAI SEDÁN: ¿UN I30 MÁS FORMAL?

Después de sorprender hace unas semanas a los técnicos de Hyundai al volante de un futuro Accent Sedán –todavía bastante camuflado–, parece más claro que el fotografiado ahora por nuestros compañeros de CarPix es un sedán del segmento inmediatamente superior. Es decir, un sucesor para el Elantra. Pero todo apunta a que la firma coreana ha tomado como base la nueva generación del i30, lanzado en España hace días con la carrocería Hatchback de cinco puertas y que tendrá una gama muy extensa: familiar, i30 N de carácter deportivo... Este futuro i30 Sedán captado en Escandinavia plantaría cara, entre otros, a Citroën C-Elysée, Fiat Tipo Sedán o Mazda3 SportSedan.

Aston Martin Vantage

Doce años después **llega el nuevo**

Si la primera generación del Vantage, exhibida como prototipo en 2003 y lanzada como coche de serie en 2005, representó un punto y aparte en la historia de Aston Martin, la próxima llegada de su sucesor debe suponer otro hito para la marca británica, que ultima en Laponia la puesta a punto invernal de su coupé más 'asequible', que verá la luz en

este 2017. Bajo el capó delantero equiparía ya un motor 4.0 V8 Biturbo desarrollado en colaboración con AMG, fruto del acuerdo de colaboración firmado por Aston Martin y la división deportiva de Daimler en 2014. Y el grupo alemán se encargaría también de poner al día al nuevo Vantage en materia de seguridad y asistentes a la conducción.



FOTOS ESPÍA 



FOTOS ESPÍA 



▲ BMW ultima el desarrollo del nuevo M4 CS, que llegará este año como serie limitada. Chasis específico, más potencia...

BMW MULTIPLICA SU ACTIVIDAD INVERNAL

La firma bávara prepara un aluvión de novedades en la parte alta de su gama, con modelos deportivos y de lujo que llegarán este año o en 2018. Ese último sería el caso de los sustitutos de la actual Serie 6 –compuesta por Coupé, Cabrio y Gran Coupé–, sorprendidos en el norte de Europa durante sus pruebas invernales. Por ahora se han dejado ver las variantes Coupé y Cabrio –conserva el techo de lona–, pero hay dudas sobre su nombre, pues se dice que BMW quiere darles mayor porte lanzándolos como Serie 8. Y también se hará esperar unos meses el Z5, roadster con techo de lona –será esa una de sus novedades– que sucederá al Z4. En cambio, la presentación del nuevo Serie 5 GT tendrá lugar en breve –su nivel de confort rivalizará con el de la Serie 7–, y pronto también veremos un nuevo M4 Competition Sport, todavía más radical.

► La nueva Serie 5 también tendrá su variante GT, o Gran Turismo. Mayor altura y portón grande en favor de una practicidad y un confort superiores.

► Aún es un secreto su nombre, porque el sucesor de la Serie 6 podría llamarse Serie 8. El coupé ya rueda por la nieve lapona.

► BMW trabaja también en dos descapotables: el Z5 –a la derecha–, un roadster que respecto al Z4 actual recuperará la capota de lona, y el Serie 6 Cabrio, o Serie 8 Cabrio –abajo–, que crece algo de tamaño.

FOTOS ESPÍA 



FOTOS ESPÍA 



FOTOS ESPÍA 



SERIE ESPECIAL
PEUGEOT 308 STYLE S

CONDUCE TUS SENSACIONES



POR **160** €/MES*

PEUGEOT EASY CREDIT

47 CUOTAS • ENTRADA: 4.039€ • TAE: 8,62% • CUOTA FINAL: 9.605,97€

CON ACABADO SPORT, LLANTAS DE ALUMINIO Y CÁMERA DE VISIÓN TRASERA.

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41
Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,5 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 82 hasta 139.

*Según PVPR en Península y Baleares de 17.340 € para un 308 5P Style S 1.2 PureTech 96 Kw con navegador (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de 3 meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (525,39 €): 13.826,39 €. TIN: 7%. Importe total adeudado: 17.125,97 €. Precio total a plazos: 21.164,97 € financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 36 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 31/03/2017. PVPR para los clientes que no financien: 18.540 € y del modelo visualizado con opciones añadidas: 19.210 €.

PSA FINANCE

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



Impacto súbito

Hay coches que son bellos, pero necesitan un tiempo para que esa belleza sea entendida y aceptada. El nuevo Ibiza, sin embargo, causa un impacto emocional súbito y conquista desde el primer momento. Su nueva arquitectura modular debe hacer el resto.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El Seat Ibiza cambia radicalmente por fuera, e incluso cambia tanto lo que no se ve, pues bajo su carrocería estrena de todo: una plataforma de generosas dimensiones y aceros de última generación, que recibe los motores y las tecnologías más recientes del Grupo Volkswagen. Un salto, en definitiva, mucho mayor del que supuso el Ibiza IV frente al Ibiza III.

La quinta generación del Seat Ibiza, que llegará a los concesionarios a finales de junio o principios de julio, crece principalmente en tamaño: 9 centímetros en distancia entre ejes, otros 9 centímetros en anchura, 6 centímetros en el ancho de vía delantero y casi 5 en el ancho de vía trasero. Unos centímetros que son un mundo en un coche de esta categoría, no sólo por lo que respecta a su habitabilidad interior sino también a sus cualidades dinámicas.

La carrocería del nuevo modelo es como el cofre de un tesoro llamado MQB-A Cero. Sus más acusadas líneas de carácter acentuarán sin duda el liderazgo en identidad lateral que ostenta Seat; las posteriores nacen de los pilotos, integrados en un esculpido portón, mientras las delanteras se estiran más hacia atrás y alargan la silueta. Los faros -Full LED- son prácticamente triangulares y la S de la parrilla se exhibe con más orgullo e importancia. Todo ello con unas formas precisas

y unos ajustes milimétricos, sinónimos de calidad de fabricación.

Interiormente, el Ibiza ofrece casi tanto espacio como un coche del segmento superior, mejorando con mucho a su predecesor. A pesar de que es algo más bajo, la altura interior de las plazas delanteras y traseras crece en 17 y 24 milímetros, respectivamente, llegando atrás a 94,5 centímetros en una medición exprés. En anchura interior, la ganancia es mayor aún: hasta 42 milímetros. Los pasajeros de atrás tienen 35 milímetros más de espacio longitudinal en la

mas de tracción a las cuatro ruedas para otros modelos del Grupo VW.

El estilo de los interiores es limpio y funcional, pero se agradecerían materiales espumados de mayor calidad percibida en el salpicadero y, sobre todo, en las vestiduras de las puertas o incluso en la tapa de la guantera. Según versiones, tanto las puertas como el salpicadero pueden recibir una moldura de diversas tonalidades, que resalta la presencia de una gran pantalla central de hasta 8



◀▶ Pantalla central de hasta 8 pulgadas, conectividad Apple CarPlay, Android Auto o MirrorLink, climatizador bizona, arranque por botón... El cambio será de 6 marchas con más de 95 CV, y de 5 para los demás. También habrá DSG de 7.



pulgadas. Los asientos causan muy buena impresión por sus formas, son más anchos y hay variedad de tapizados disponibles, deportivo en el acabado FR y

hasta Alcantara sobre el xCelleste. Este último abre una nueva filosofía en la gama Ibiza, en busca de una clientela más amplia, con detalles muy cuidados como

la combinación de color de las llantas bitono con las carcasas de los retrovisores exteriores. Por su parte, el FR destaca por su difusor posterior, el faldón



GAMA DE MOTORES

Gasolina	
-1.0 MPI	65 CV
-1.0 MPI	75 CV
-1.0 TSI	95 CV
-1.0 TSI	115 CV
-1.5 TSI EVO	150 CV
Diesel	
-1.6 TDI	80 CV
-1.6 TDI	95 CV
-1.6 TDI	115 CV
Gas natural CNG	
-1.0 TSI	90 CV

▶ Una de las novedades más importantes a nivel mecánico es el nuevo motor 1.5 TSI EVO de 150 CV.

cota de rodillas, pero no disponen de asideros de techo, y el túnel del tubo de escape es innecesariamente voluminoso tratándose de un vehículo de tracción delantera. Es evidente que la nueva arquitectura contempla siste-

▶ Misma longitud, más 'cuerpo'. Anchura y batalla crecen mucho; y el maletero, también.



DIMENSIONES

	Ibiza V	Ibiza IV
Longitud	4.059 mm	4.061 mm
Anchura	1.780 mm	1.693 mm
Altura	1.444 mm	1.445 mm
Distancia entre ejes	2.564 mm	2.469 mm
Maletero	355 l	292 l



EN SEAT ASEGURAN QUE IRÁ TAN APLOMADO COMO EL LEÓN



delantero o la suspensión deportiva regulable, con modos normal y sport. Seat anuncia que también el XCellence tendrá más adelante esta posibilidad con reglajes enfocados al confort de marcha. Los acabados básicos son los tradicionales Reference y Style.

El maletero gana en amplitud, y su umbral de carga se sitúa a sólo 73 centímetros de altura. Ahora cubica tanto como algunos modelos más grandes, 355 litros, con rueda de recambio de uso temporal o kit antipinchazos bajo el plano de carga, que puede ser simple o de doble fondo para mejorar la modularidad y facilitar una superficie plana al abatir los respaldos de los asientos posteriores.

Otro de los puntos fuertes del Ibiza está en sus equipamientos. Destaca el sistema de frenada de emergencia au-

MATTHIAS RABE, VICEPRESIDENTE DE I+D DE SEAT Cinco ventajas de la arquitectura modular MQB-A Cero

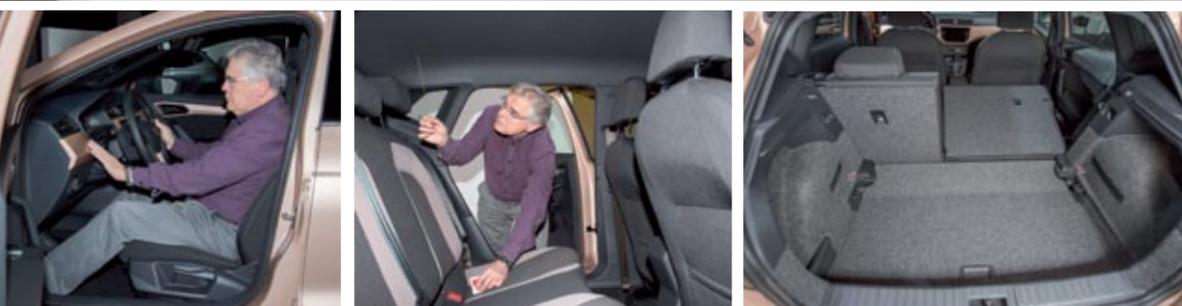
El vicepresidente de I+D de Seat, Matthias Rabe, enumeró cinco de las más importantes ventajas de la nueva arquitectura modular del Seat Ibiza, entre las que se encuentra su mayor rigidez. Y esto es posible gracias a que 900 robots y más de 4.000 puntos de soldadura garantizan la robustez del vehículo.

- 1.- «En primer lugar permite cumplir con éxito las nuevas normas de seguridad, sobre todo la de impacto lateral y la de choque frontolateral.»
- 2.- «El compartimento del motor, tan grande como el de la plataforma MQB-A del León, nos proporciona mayores posibilidades.»
- 3.- «Mucho más espacio interior, especialmente atrás. Yo mido 1,80 m y puedo sentarme tanto delante como

- detrás sin tener que cambiar la regulación del asiento.»
- 4.- «Su mayor anchura y distancia entre ejes, así como el montante A muy inclinado, permiten a los diseñadores crear un estilo más deportivo.»
- 5.- «Gracias a su mayor rigidez, cuando lo conduces, ofrece unos niveles de comportamiento muy parecidos a los del León, lo que no ocurre con el Ibiza actual.»



El nuevo Ibiza es decididamente un coche más amplio que su predecesor. Como puede apreciarse en las fotografías de una versión XCellence, el maletero, ahora con 355 litros de capacidad, resulta muy cúbico y con un umbral de carga muy accesible; su modularidad es variable, con suelo ajustable a dos niveles. Altura, anchura y espacio longitudinal de las plazas interiores han mejorado mucho respecto a la generación anterior.



tomática, de serie para todas las versiones. Podrá llevar también control de crucero adaptativo, con sistema de ayuda para conducir en atascos—en los que

acelera y frena automáticamente—; sistema de entrada y arranque sin llave; detector de fatiga; faros Full LED; cargador inalámbrico de teléfonos móviles;

conectividad Apple CarPlay, Android Auto o MirrorLink; una nueva generación de sensores de aparcamiento y cámara de visión trasera; y equipo de

SUZUKI VITARA S TODO Y MÁS



Gama
VITARA
desde **14.595€***

Se puede tener todo

Su deportividad es evidente desde el momento en el que te lo encuentras de frente. Un diseño compacto y robusto y un motor **1.4 BOOSTERJET** de inyección directa. Tecnología **4WD ALLGRIP** para un rendimiento insuperable en cualquier superficie. Una respuesta instantánea y una eficiencia en el consumo que hacen que el Suzuki Vitara S sea todo y más.

Reserva una prueba en www.suzuki.es



Suzuki recomienda

Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Más de 200 Instalaciones Suzuki www.suzuki.es

Consumo combinado: desde 4,0 hasta 5,7 l. / 100 Km. Emisiones CO₂: desde 106 hasta 131 g. / Km.

*PVP recomendado Suzuki Vitara 1.6 VVT GL 4x2 por 14.595€ (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas SZ5 y SZ6 y una permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/03/2017 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía. Precio de acceso a la gama.

EL DISEÑO JUEGA UNA BAZA DE GRAN IMPORTANCIA EN EL IBIZA



sonido Beatsaudio con procesador digital de señal, 7 altavoces y un amplificador de 8 canales con 300 vatios.

Mecánicamente, falta por desvelar en detalle las particularidades de la nueva plataforma MQB-A Cero. A nivel de chasis, incorpora eje torsional posterior, frenos de disco en las versiones altas –tambores posteriores en las menos potentes–, con llantas de hasta 18 pulgadas de diámetro y neumáticos de 215/40, aunque también hemos visto unidades equipadas con 195/55 R16 y 215/45 R17. La rigidez torsional se incrementa nada menos que en un 30 por ciento. Con un peso a partir de 1.145 kilos, el nuevo modelo no es más ligero que el anterior, pero tiene más contenidos.

EL SEGMENTO B, SEGÚN SEAT
Un SUV Arona para completar la ofensiva

Adiós a las carrocerías de tres puertas y familiar ST, que últimamente apenas representaban el 25 por ciento de las ventas de la gama Ibiza. La nueva generación se limitará a la carrocería de cinco puertas, pero a su lado competirá el futuro SUV Arona, un tipo de vehículo bien diferente, en busca de un público más amplio, con mayores necesidades tanto de uso como de espacio. Más o menos dentro de tres meses se dará a conocer el Arona, que competirá con los Renault Captur, Opel Crossland X, etc. Tendrá una estética más aventurera y, sobre todo, mayor altura, con una posición de conducción sobreelevada, superior visibilidad, más capacidad interior y un capó delantero –así como otros detalles– en la línea del Ateca: muy SUV. Con techo bicolor, ofrecerá amplias posibilidades de personalización. Mecánicamente compartirá plataforma, distancia entre ejes, motores y tecnologías del Ibiza, incluso su mismo sistema de tracción, exclusivamente a las ruedas delanteras. Eso sí, su precio deberá ser unos 2.000 euros más caro.



promete una gran elasticidad de funcionamiento, con un par motor máximo de 25,5 mkg desde 1.500 hasta 3.500 rpm. Las cajas de cambios serán de seis velocidades para potencias superiores a 95 CV, y de cinco velocidades para los demás. También estará disponible la caja automática DSG de doble embrague, con siete velocidades.



Las molduras del color de la carrocería que recorren todo el salpicadero y las puertas de esta versión XCellence realizan la presentación interior.

El Ibiza V equipará motores diésel, de gasolina y de gas natural, este último con emisiones de CO₂ inferiores a 90 g/km. Otra novedad importante es el 1.5 TSI Evo de 150 CV, recién presentado sobre el Volkswagen Golf y que



RENUEVA TU CONFIANZA

NUEVO LEXUS IS 300h HÍBRIDO
POR 35.900€

Con un diseño exterior renovado que exalta la deportividad y el Lexus Safety System +, que incluye control de crucero adaptativo y seguridad pre-colisión, el nuevo Lexus IS 300h Híbrido, renueva tu confianza.

Descubre más en www.lexusauto.es



164 kW 223 CV, 4,2 l/100km, CO₂: 97 g/km, NO_x: 0,006 g/km

Lexus IS 300h Executive MY17. PVP recomendado: 35900 € (incluye promoción de 2000 € por financiación con Lexus Privilege). Entrada: 13977,20 € TIN: 7,50%. TAE: 8,78%. 48 cuotas de 300 € / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 13.730,58 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 602,88 €. Precio total a plazos: 42107,78 €. Importe total de Crédito: 22.525,68 €. Importe Total Adeudado: 28.130,58 €. Oferta conjunta de Lexus España y Ioyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 10.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su IS 300h por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metálica y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 28/02/2017. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO₂ de la gama IS 300h: emisiones de CO₂ desde 97 a 107 g/km. Consumo combinado desde 4,3 a 4,7 l/100 km. El consumo de combustible y los valores de CO₂ se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos del Reglamento (CE) N° 715/2007. Los valores de combustibles y emisiones de CO₂ podrán diferir al variar los factores externos. Para más información consulte en su centro autorizado Lexus.



Cómplice del viento



Además de llamarse como el viento más famoso de España, el Levante coquetea de tú a tú con Eolo gracias a un coeficiente aerodinámico de 0,31, el mejor de su clase. Pero, además, el Levante es el Maserati más polifacético de la historia porque combina el carácter típico de los modelos de la marca italiana con una poderosa capacidad para subirse a cualquier loma.



▲ Pocos Levante verás en esta situación. No creemos que los propietarios de este todocamino se metan en terrenos tan delicados. Sin embargo, hemos comprobado que puede con todo.

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

Si hace solo seis años me llegan a decir que terminaría subiendo una trialera de tierra suelta al volante de un Maserati diesel de 2,2 toneladas de peso y más de cinco metros de largo, habría llamado chiflado al vidente. Y si me hubieran dicho que con ese mismo coche pasaría directamente de la trialera a un circuito para rodar a ritmo de carreras, ya habría pensado que todo era una broma pesada. Y es que aunque hace seis años el Porsche Cayenne llevaba ya nueve en el mercado haciendo de las suyas, ni en los sueños más extravagantes uno se podía imaginar a un Maserati, de larga y gloriosa herencia de elegancia, estilo, deportividad y rendimiento, en traje de faena y metido en el barro hasta la cintura. Sí, la majestuosa Maserati también ha cruzado la línea roja, como lo hicieron Audi, BMW, Mercedes, Porsche, Jaguar e, incluso, Bentley. Y aunque no todas lo han conseguido, la marca italiana sí ha logrado diseñar y desarrollar un todocamino manteniendo bastante enteros los valores propios de la firma de Módena y añadiendo otros que hasta hace poco le sonaban a chino. Hablamos de diseño pero también

de la tecnología que el Levante ha adoptado para salir con garantías del asfalto y meterse de lleno en un recorrido 'off road', sin sacrificar otros aspectos tradicionalmente más perseguidos por el cliente de la casa, como el tacto deportivo, la elegancia y el refinamiento esperados en un modelo con el escudo del tridente en la parrilla. No los sacrifica porque el Levante es estilizado y sobra espacio por dentro para que viaje toda la familia. Hay huecos portaobjetos, tomas de corriente, puertos USB, acabados rigurosos y materiales de calidad, e incluso el respaldo de los asientos traseros es reclinable, aunque abartirlo para ampliar el maletero cueste un triunfo por su elevado peso.

Se nos hace muy cuesta arriba pensar en un comprador del Levante dispuesto a mancharse los pantalones de barro en un recorrido mucho más complicado que el típico camino polvoriento. Pero no olvidemos dos cosas; por un lado, que más de un cazador se inclinará por este todocamino para compaginar aficiones, familia y actividad diaria; y, por otro, que en el concesionario el vendedor está casi obligado a dejar claro que nadie que conduzca un Levante se va a manchar los pantalones, por-



El motor turbodiesel del Levante es ruidoso y áspero en frío; sin embargo, mueve al todocamino de Maserati con brío y genio cuando el conductor programa el coche en modo deportivo.

LA CLAVE
amas@motor16.com

¿Qué te puedes esperar de un Maserati todocamino? Muchos 'tifosi' de la marca se harán esta misma pregunta convencidos de que la respuesta no va a satisfacerles. Y, sin embargo, tenemos buenas noticias: el Levante ofrece tacto deportivo sin sacrificar practicidad. Carácter aventurero sin penalizar prestaciones. Lujo interior sin descuidar la seguridad. El Levante está a la altura de sus rivales absolutamente en todo, incluido el precio. Y, sin duda, es más exclusivo.



PRECIO **84.500 €**

EMISIONES OFICIALES:
189 GR/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- + Aptitudes 'off road'. Tecnología de chasis. Relación peso-prestaciones. Espacio interior y maletero. Levas de cambio de buen tamaño y bien colocadas.

EN CONTRA

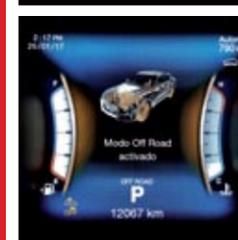
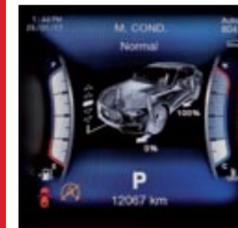
- Pocas ayudas a la conducción de serie. Poco refinamiento del motor. Algunos mandos complicados. Toma de aire con tendencia a acumular mosquitos.



▲ Los 580 litros de maletero incluyen un doble fondo y, debajo de ese espacio, otro hueco para el kit de reparación y la batería.



**CX DE 0,31
EL MASERATI
LEVANTE TIENE EL
MEJOR COEFICIENTE
AERODINÁMICO DE SU
SEGMENTO
BIEN ORGANIZADO
ERGONOMÍA Y BUEN
CRITERIO HAN TENIDO
LOS DISEÑADORES PARA
ORGANIZAR EL INTERIOR
DE UN LEVANTE QUE
REZUMA CALIDAD**



◀ En situaciones normales, la tracción total envía toda la fuerza al eje trasero, pero si hay pérdidas de motricidad alcanza un reparto 50:50. Con el modo Off-road, la altura al suelo se incrementa 40 milímetros.



▲ La suspensión neumática del Levante cuenta con seis niveles de ajuste en altura. Eso le concede una versatilidad tremenda.



▲ El portón trasero es eléctrico de serie y, a diferencia de otros sistemas, tiene los mandos de accionamiento en el lateral del maletero y no en la parte superior del portón. Los asientos de cuero también son de serie, aunque la calidad se puede mejorar aún más de manera opcional.



▲ Las levas de cambio en la columna de dirección son una opción. Son grandes y están situadas a la altura ideal, pero cerca del mando del limpia.

que va tan bien por el campo que nadie tendrá que bajar del coche si no quiere.

Las claves de ese logro tienen nombre y apellidos: tracción total Q4AWD, suspensión neumática regulable en altura, reparto de pesos ideal 50:50, diferencial autoblocante, sistema Torque Vectoring y el centro de gravedad más bajo de su categoría. Una combinación demoledora de ventajas de serie que dejarán con la boca abierta a todo aquel que se decida a sacarle el máximo partido al Levante, tanto en el campo como en el asfalto.

La tracción total, por ejemplo, está basada en un embrague multidisco bañado en aceite y de control electrónico que se sitúa en la caja de transferencia y se une al

eje delantero a través del árbol de transmisión. En situaciones normales, el sistema transmite el cien por cien de la fuerza al eje trasero, mientras que en caso de pérdidas de tracción –sobre suelo deslizante o en curva–, el sistema puede llegar a distribuir en solo 150 milisegundos, y de forma automática, la mitad del par a cada eje. Y el conductor puede monitorizar ese reparto en tiempo real a través de la pantalla de 7 pulgadas tras el volante, aunque por seguridad no siempre conviene prestar atención a este curioso 'gadget'. En modo Off-road la altura del Levante se puede aumentar hasta en 40 milímetros siempre que no se superen los 40 km/h. Nuestra unidad de pruebas va dotada de unos

neumáticos de invierno que agarran bastante y dejan hacer su trabajo a la electrónica; lástima que hayan penalizado las frenadas con distancias más largas de lo normal.

Toda ayuda es bien recibida cuando se trata de domar un 'tanque' de 2,2 toneladas con una potencia de 275 caballos diésel y un empuje contundente. Y, ahora en carretera, la dinámica del Levante agradece el diferencial autoblocante, el sistema de reparto variable de par en curva entre ruedas interiores y exteriores, el reparto de pesos ideal o el centro de gravedad más bajo de la categoría gracias a la suspensión neumática regulable, gestionada por el sistema Skyhook. En ese sentido, nos ha gustado que no mues-

tre ese tacto artificial tan habitual en este tipo de sistemas, y la rapidez con la que se activa. Son seis niveles de altura con una variación total –desde la posición más baja a la más elevada– de 85 milímetros; y esto permite desde subirse mejor al coche hasta salvar una zanja de gran tamaño, pasando por llanear con una aerodinámica magnífica o sortear la delicada salida de un garaje. Y en este despliegue técnico, pensado para entusiastas de la conducción, se pueden elegir tres modos de conducción: I.C.E., Sport y Off-road. Los tres cumplen lo que prometen; pero, en concreto, en el modo Sport si se elige además el cambio en posición M –de 'manual'–, el Levante se convierte en un deportivo de

raza que casi nos hace olvidar tres aspectos clave a la hora de hablar de comportamiento, y que en teoría suelen convertirse en un inconveniente en los SUV de este segmento: centro de gravedad, peso y longitud. Pero el Levante se viene arriba gracias a una respuesta del acelerador más sensible, a una cartografía del motor que ofrece la máxima presión de soplado del turbo y a un sistema de escape que emite un sonido parecido al que tendría 'un tanque de carreras'. Son dos actuadores de sonido situados junto a los terminales de escape que realzan los tonos más agradables del propulsor, aunque en frío el motor es de todo menos refinado.

En este modo, el conductor puede mantener la suspensión

en el nivel por defecto o bajarla a la posición Aero 1: 20 milímetros menos. Y si pulsamos dos veces el botón 'Sport' el modo seleccionado no sólo interviene sobre el motor y la transmisión, sino que también aumenta la firmeza de la suspensión, proporcionando mejor aplomo y bajando la altura para evitar balanceos.

El diésel de 275 CV del Levante es un propulsor conocido y más que fiable de origen VM Motori, una empresa de la que el grupo Fiat tiene el 50 por ciento del capital y GM el otro 50 por ciento. Lo hemos visto en otros modelos del grupo como el Jeep Grand Cherokee, pero para el Levante aumenta la potencia y el par, cuenta con un turbocompresor Honeywell diferente –con

rodamientos cerámicos para una menor fricción y menor retraso en la respuesta del turbo–, colectores de escape en acero –y no de hierro fundido– para soportar temperaturas más altas –900 grados–, sistema de inyección Bosch por raíl común Multijet II –con 2.000 bares de presión y hasta 8 inyecciones por ciclo– y sistema Stop/Start. Destacan los 70,4 mkg de par máximo; pero, sobre todo, que el 90 por ciento de esa cifra esté disponible por debajo de 2.000 rpm.

Y el cambio automático de 8 marchas, con unas levas de gran tamaño y perfectamente situadas –aunque opcionales con sobrepeso–, no es de doble embrague pero cuenta con siete programas, incluido uno denominado 'auto off

road' que permite que el cambio interactúe con el ESP reconociendo el terreno por el que se circula. Sin embargo, nos habría gustado que en modo Sport, y con la M activada, no cambiase a una marcha superior al llegar al corte, un detalle todavía más deportivo.

Con todo, el Levante es un gran todoterreno y un excelente deportivo disfrazado de SUV de lujo. Y aunque cuesta algo más caro que sus rivales y casi todas las ayudas a la conducción son opcionales –de forma individual o en pack–, lo cierto es que lleva un completo equipamiento técnico de serie y está cubierto por una garantía de tres años sin límite de kilómetros, otra razón de peso para seguir haciendo historia.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 cilindros en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.987
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo variable e intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	275 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	61,2 / 2.000-2.600
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final (km/h a 1.000 rpm)	74,4 (en 8ª)
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera	Doble triángulo con muelles neumáticos ajustables, amortiguadores con sistema Skyhook.
Trasera	Multibrazo con muelles neumáticos ajustables, amortiguadores con sistema Skyhook.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	255/60 R18 - 9,0Jx18"
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.205
Capacidad del depósito (l)	80
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,0
Número de plazas	5

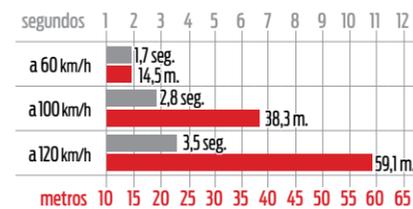
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8,4 pulgadas	▲		
Portón trasero eléctrico	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Pedales con regulación eléctrica			▶
Faros LED		▼	
Faros Bixenon	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Ajuste eléctrico del volante			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión neumática regulable	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call		▼	
Control de crucero adaptativo			▶
Asistente de salida en batería			▶
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del. / tras.	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad			▶
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz		▼	
Control descenso de pendientes	▲		
Neumáticos 'run flat'		▼	

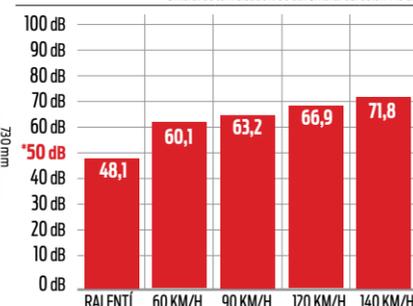
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,8
De 0 a 50 km/h	2,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,7 (6,9)
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,8
1.000 m desde 40 km/h en D	26,7
De 80 a 120 km/h en D	5,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5 %
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	9,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
Conducción dinámica	13,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,5
A 140 km/h de crucero	9,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.065
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,2
Ciclo extraurbano	6,6
Ciclo mixto	7,2

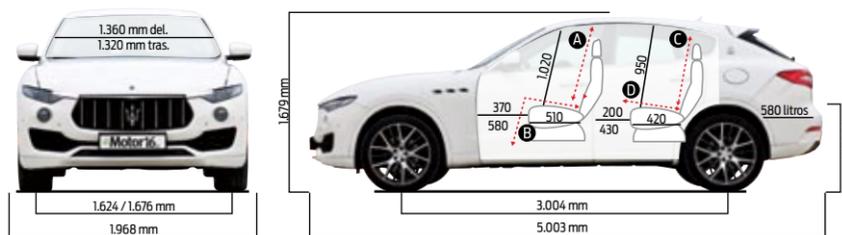
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.020 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.090 / 880 mm (C) Altura al techo detrás 950 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 850 / 620 mm

EN COMPARACIÓN CON...



	MASERATI LEVANTE DIESEL 275 CV	AUDI Q7 3.0 TDI QUATTRO TIPTRONIC 272 CV	BMW X6 XDRIVE 30D 258 CV	MERCEDES-BENZ GLE 350D 4MATIC COUPÉ 258 CV
Precio	84.500 euros	72.720 euros	75.900 euros	79.475 euros
Cilindrada	2.987	2.967	2.993	2.987
Potencia	275 CV / 4.000 rpm	272 CV / 3.250-4.250 rpm	258 CV / 4.000 rpm	258 CV / 3.400 rpm
Par máximo	61,2 mkg / 2.000-2.600 rpm	61,2 mkg / 1.500-3.000 rpm	57,1 mkg / 1.500-3.000 rpm	63,3 mkg / 1.600 rpm
Cambio	8 velocidades / automático	8 velocidades / automático	8 velocidades / automático	9 velocidades / automático
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	8,2 / 6,6 / 7,2 l/100 km	6,2 / 5,4 / 5,7 l/100 km	6,7 / 5,5 / 6,0 l/100 km	7,5 / 6,4 / 6,9 l/100 km
Emisiones	189 g/km CO ₂	149 g/km CO ₂	157 g/km CO ₂	180 g/km CO ₂
Autonomía	1.115 kilómetros	1.315 kilómetros	1.415 kilómetros	1.350 kilómetros
Vel. máxima	230 km/h	234 km/h	230 km/h	226 km/h
0 a 100 km/h	6,9 segundos	6,3 segundos	6,7 segundos	7,0 segundos
Maletero	580 litros	890 litros	580 litros	650 litros
Dimensiones	5.003 / 1.968 / 1.679 mm	5.052 / 1.968 / 1.741 mm	4.909 / 1.989 / 1.702 mm	4.900 / 2.003 / 1.731 mm
Batalla	3.004 mm	2.994 mm	2.933 mm	2.915 mm
Diámetro giro	11,7 metros	11,9 metros	11,3 metros	11,5 metros
Depósito comb.	80 litros	75 litros	85 litros	93 litros
Peso	2.205 kilos	2.070 kilos	2.140 kilos	2.250 kilos
A favor	Con la segunda mayor longitud del cuarteto, el Levante ofrece un espacio interior muy holgado. También un tacto de conducción muy deportivo y un despliegue técnico imponente que permite modificar muchos parámetros a la medida de las necesidades.	El Q7 ofrece calidad además de confort de marcha y amplitud. Y si se prescinde de la tercera fila de asientos, el maletero ofrece el mayor volumen. También es el más ligero, el que menos consume y el que mejor acelera. Tiene el precio más ajustado, aunque no está tan equipado.	Con menos potencia y par que ninguno consigue buenos datos de aceleración y consumo. El secreto radica en un motor espectacular y un peso muy ligero. Su carrocería tiene personalidad y rezuma calidad por los cuatro costados. Su precio es competitivo.	Su equipamiento de serie es magnífico, capítulo de seguridad incluido. La calidad es muy buena. Y su cambio de 9 marchas, un prodigio de la ingeniería. Puede llevar suspensión Airmatic con estabilizadoras activas. Tiene el segundo maletero más grande.
En contra	Su mayor tamaño aumenta el peso total. No se entiende que en todo un Maserati haya que pagar aparte las levas de cambio en el volante o la cámara de visión trasera. El motor empuja de lo lindo, pero en frío es ruidoso.	El Q7 es menos manejable en el entorno urbano. La plaza central del asiento trasero es algo estrecha y un poco incómoda. Los frenos son propensos a la fatiga. Hasta que llegue el próximo año el Q8, su aspecto es menos deportivo.	Su habitáculo es menos capaz, y aunque también cuenta con suspensión neumática –en este caso en el eje trasero–, fuera del asfalto no es tan eficaz como el modelo italiano. El equipamiento de serie es algo justo.	Es el más pesado del cuarteto y su precio es bastante elevado. La altura en las plazas traseras es algo justa. Aunque la rueda de repuesto de emergencia es opcional y muy asequible, de serie lleva kit reparapinchazos.



EL DETALLE

DETALLISTAS A todos los niveles

Como buen fabricante italiano, Maserati cuida hasta el más mínimo detalle en cuestión de diseño. Y esto tiene su prolongación en el programa de accesorios, o en artículos como una sillita de bebés casi tan cuidada como el propio asiento del coche. Con la marca Maserati grabada incluso en el enganche del cinturón de seguridad, esta silla, realizada en piel negra, ha sido desarrollada en colaboración con el prestigioso fabricante Peg-Pérego, y en sus pruebas se han respetado los rigurosos requisitos de los 'crash test' de EuroNCAP.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 1,10 euros/km. Coste financiero: 1,45 euros/km. Coste km total: 2,55 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: no disponible. Seguro a todo riesgo: 775,70 euros/año con franquicia de 510 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
MASERATI
Importador: Ferrari/Maserati Iberia S.A. Paseo de la Castellana, 50, 6º. 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480

RED DE POSVENTA
9 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Tres años sin límite de kilometraje
www.maserati.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
116.628 EUROS

Ecológico, pero con sensaciones



El C-HR, un crossover de imagen SUV y enfoque urbano, se beneficia de la última tecnología híbrida de Toyota, estrenada hace poco en el nuevo Prius y que aumenta el agrado de uso sin menoscabar la ecología. Además, adopta la moderna plataforma TNGA, con ventajas en seguridad, tacto de conducción, confort... Un producto interesante.



En algunos países, el C-HR estará disponible también con un motor 1.2 Turbo de 116 CV, pero a España sólo llegará la versión híbrida.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No es Toyota precisamente una de esas marcas cuyos productos apasionen. Y hablo de conducción o prestaciones. Pero, de vez en cuando, la casa japonesa sorprende con vehículos que 'hacen tilín'. Sucedió con el coupé GT86 y pasa ahora con este C-HR, que demuestra cómo un ecológico SUV también puede ser apetecible y divertido en el día a día. Nos gusta su conducción, y aunque no gasta tan poco como se anuncia, es una compra atractiva: práctico, seguro, de calidad...

PRECIO **24.990 €**

EMISIONES DE CO₂: **87 g/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento y tacto de la dirección. Postura al volante. Carrocería práctica. Gasto a ritmo suave. Modo EV. Calidad. Tecnología de seguridad disponible.

DEBE MEJORAR

- Tacto de frenada. Boca de carga alta. Consumo sensible al estilo de uso. Prestaciones con batería descargada. Cambio CVT. Sin salidas de aire traseras.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Con diferencia, Toyota es el fabricante que ha apostado con más fuerza por los híbridos. Y no sólo desde el punto de vista histórico –incluyendo a Lexus, sus ventas rondan ya los diez millones de unidades–, sino que hoy ofrece la familia más extensa de ese tipo de vehículos: Yaris, Auris y Auris Touring Sports, Prius, Prius+, Rav4... Todos con una filosofía ecológica, ahorradora y funcional muy apreciada.

Sin embargo, había mucho que hacer en el capítulo del

placer de conducción, pues los automóviles no son electrodomésticos y muchos valoran el componente pasional. Es decir, que el producto emocione por tenerlo y por utilizarlo.

Ahí es donde entra en juego el C-HR, el híbrido más 'resultón' –su originalidad es innegable– creado por la firma japonesa. No hablamos sólo del diseño exterior, que combina una mitad inferior todo-camino y una mitad superior coupé, sino también de una mayor diversión al volante, tanto si callejamos por ciudad como si atacamos curvas

enlazadas. El nuevo Prius, que también emplea la plataforma TNGA, ya nos pareció un salto adelante en esa materia, pero el formato del C-HR –más corto y alto, con vías más anchas y una batalla menor– acentúa su dinámica personalidad.

Fabricado en Turquía, el C-HR es un crossover con dimensiones que le habilitan para moverse por la urbe con libertad. Durante nuestra semana de prueba muchos han visto en él un rival del Nissan Juke, pero mientras éste mide sólo 4,14 metros de longitud y milita en el segmento SUV-B,

el Toyota se va a 4,36 metros y juega en otra 'liga'. Kia Niro o Seat Ateca son, al menos por tamaño, rivales directos, aunque el C-HR parece buscar a clientes más urbanitas y que prioricen la individualidad.

Quizás por eso no se hayan cargado las tintas en la funcionalidad. Dos ejemplos: la maneta exterior de las puertas traseras queda altísima y desde la segunda fila hay poca visión lateral por la elevada línea de cintura. Aunque, en realidad, la carrocería es más amplia de lo que un primer vistazo indica, tanto por los

377 litros del maletero –parece criticable la ausencia de rueda de repuesto o un borde de carga muy alejado del suelo– como por las razonables cotas internas: 129,5 centímetros de anchura detrás, 68,5 para las piernas en la segunda fila con un conductor de talla 'ibérica' al volante, altura al techo de 96,5 centímetros delante y 90 detrás... Puede que no sea el SUV más apropiado para cinco adultos, pero cuatro adultos y un chaval irán bastante bien, ayudados por un túnel central que apenas sobresale. Y tampoco moles-

tarán en la segunda las salidas centrales de aire; porque no hay. Lástima, pues el interior está bien diseñado y la terminación, en general, es muy buena. Aquí, de nuevo, clara evolución frente a los Toyota más veteranos a la venta.

Y es que, por ejemplo, la postura al volante es magnífica: asientos cómodos, volante ajustable y en su sitio, mandos ordenados y a mano, pantalla central táctil de gran tamaño –sobresale mucho, pero hasta eso viene bien para asirse por arriba mientras la manejamos–, visibilidad correcta en

todas direcciones... Nos gusta el diseño de la instrumentación –dos grandes esferas con un display en medio de 4,2 pulgadas–, pero echamos en falta el cuentavuelts. Lo hacemos siempre –casi ningún híbrido lo lleva–, pero en productos algo exclusivos, más.

Nos ponemos en marcha y siguen las buenas sensaciones, porque el C-HR empieza a desplazarse animado por el motor eléctrico –de 53 kW, equivalentes a 72 CV–, el 'despertar' del 1.8 de gasolina –agrega otros 98 CV como máximo– apenas se aprecia y el cambio

e-CVT de variador continuo actúa con suavidad. En total, 122 CV que pueden saber a poco si pensamos en los 136 del Auris Hybrid, de mecánica menos evolucionada y, según Toyota, no tan eficiente como la estrenada ahora por el C-HR y el nuevo Prius.

Porque la última generación del sistema híbrido usa un motor eléctrico de menor tamaño y mejor relación peso/potencia, una mecánica de gasolina de mayor eficiencia térmica y una batería –de hidruro de níquel– con similar capacidad pero un 10 por



▲ La misma mecánica que en el nuevo Prius, con un 1.8 de gasolina como motor principal.



◀ Maletero aceptable –377 litros–, pero se forma un escalón al abatir el respaldo. Debajo no hay rueda de repuesto.



▼ La maneta exterior para abrir las puertas traseras queda alta y determina una postura poco 'natural'. Dentro, correcto espacio para cinco, pero en la fila trasera no hay mucha visibilidad lateral.



▲ Neumáticos 225/50 R18 para los dos acabados superiores. El Active monta unos 215/60 R17, suficientes y más ahorradores.



▲ La guantera es amplia y tiene iluminación, y hay bastantes espacios para guardar cosas en el habitáculo. Además, materiales y acabado son realmente buenos.

◀ **DIVERTIDO Y ESTABLE
FRENA EN DISTANCIAS
MUY CORTAS, TIENE UNA
DIRECCIÓN RÁPIDA Y
PRECISA, SE AGARRA DE
CINE EN LAS CURVAS... SI
TUVIERA MÁS POTENCIA
SERÍA UN 'SUV GTI'
DOTACIÓN GENEROSA
EL ACABADO ADVANCE,
INTERMEDIO EN LA
GAMA, ES QUIZÁS EL MÁS
RECOMENDABLE**



◀ Junto al selector del cambio automático, que tiene un modo 'B' específico para fuertes descensos, va el gatillo del freno de parking. Y como en otros híbridos, no hay cuentavueltas pero sí un potencímetro o el monitor de funcionamiento de la mecánica.



ciento más pequeña y que recarga energía con un 28 por ciento más de rapidez.

De lo último damos fe, pues el C-HR pasa de la carga mínima –dos porciones en el gráfico– a la máxima –ocho porciones– en un pocos kilómetros de carretera en bajada. Y empezando con la batería a plena carga podemos recorrer unos dos kilómetros en modo eléctrico si no aceleramos con fuerza y mantenemos velocidades 'urbanas'. O si pulsamos el botón 'EV', que prescinde del motor 1.8 lo más posible.

Los 122 CV de potencia combinada sirven para moverse con cierta alegría, aunque hablamos de un conjunto de 1.455 kilos y eso da como

resultado una relación entre peso y potencia próxima a los 12 kg/CV. De ahí que las prestaciones puras no pasen de correctas: de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos –Toyota anuncia 11,0–, recuperación de 80 a 120 km/h en 8,4 segundos... Y todo eso con la batería ayudando, porque si se ha descargado –puede suceder tras un ascenso largo y pronunciado–, el C-HR tirará sólo del motor de gasolina; y ahí hablamos de 98 CV y 14,5 mkg de par, que es poco para un 1.8 atmosférico. Eso no ocurrirá casi nunca, y lo normal será disfrutar de los dos motores a la vez cuando aceleremos con ganas.

En dicha situación –aceleración fuerte–, la caja e-CVT

de variador no es el mejor aliado, pues consiente que el motor de gasolina se revolucione bastante –el ruido no es excesivo, pero sí claramente audible– sin que apreciemos el brío proporcional. La marca dice que se ha trabajado mucho en eso, y que hay más paralelismo entre la presión del acelerador y lo que el coche acelera realmente, pero nosotros seguimos viéndolo como uno de los puntos débiles en los Toyota híbridos. Kia y Hyundai, por ejemplo, usan un cambio automático de doble embrague y seis marchas con levas, todo un lujo en comparación.

Y siguiendo con la mecánica, hablaremos del consumo. Los C-HR Advance y Dynamic

Plus –ambos con neumáticos 225/50 R18, que no son precisamente baratos– homologan 3,9 l/100 km de media, mientras que el gasto de la versión Active –con unos 215/60 R17 más racionales y asequibles– es de 3,8 litros. Una décima más o menos no va a ninguna parte, y sobre todo porque el gasto real puede alejarse mucho de esos valores. Alto, con una aerodinámica sólo correcta –Cx de 0,32– y un peso elevado para su tamaño, el nuevo crossover de Toyota es sensible al tipo de uso, y en nuestro recorrido habitual, con ciudad, carreteras de todo tipo y un 50 por ciento de autovía a ritmo 'vivo' –pero legal– hemos medido 6,2 l/100 km. En



Ni es especialmente aerodinámico –Cx de 0,32– ni muy ligero –1.455 kilos–, de modo que el gasto del C-HR es muy sensible al tipo de uso. Y su cambio CVT contribuye a ello.

idéntico escenario, el Niro 1.6 HEV requirió 6,1 l/100 km, y 5,6 el Auris Hybrid, más veterano pero más bajo y ligero. ¿Significa eso que el C-HR es gastón? En realidad, no; porque en ciudad, o a ritmos tran-

quilos, será fácil rondar los 5 litros. E incluso menos. Y el depósito admite 43 litros, lo que da para rodar bastante.

Del comportamiento sólo podemos criticar el tacto del freno, pues el pedal se dosifi-

ca mal –actúa poco en su primera mitad–; e incluso no va igual con la batería cargada que con ella descargada. Pero las distancias de frenada son cortísimas –sólo 50,4 metros desde 120 km/h–, la direc-

ción es perfecta y la suspensión funciona de maravilla: el balanceo justo, precisión en la trayectoria, notable confort general... Lástima que no dispongamos de un motor más energético para disfrutar a tope de semejante equilibrio.

Alabar, para concluir, el completo equipo de serie –incluso en la versión intermedia Advance probada–, que ayuda a justificar el precio. E interesante el Pack Advance Plus opcional, con asistentes de seguridad vanguardistas. Sin olvidar, claro está, las ventajas de que disfrutarán los vehículos híbridos en las grandes ciudades los días de circulación restringida, o los descuentos al estacionar. Todo cuenta.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR DE COMBUSTIÓN	1.8 VVT-I
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4 en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	13,0 a 1
Potencia máxima / rpm	98 CV / 5.200
Par máximo / rpm	14,5 mkg / 3.600
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán
Posición	Delantera
Potencia máxima	53 kW / 72 CV
Par máximo	16,6 mkg
BATERÍA	Hidruro de níquel
Capacidad (kWh)	1,31
Tensión nominal (V)	201,6
Autonomía en modo EV (km)	Variable
Potencia máxima conjunta	122 CV / 5.200 rpm
Par máximo conjunto	N.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,76
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 298 mm / Discos 281 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora (26,5 mm).	
Trasera: Independiente de doble triángulo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora (24,2 mm).	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/50 R18 - 70Jx18"
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.455
Capacidad del depósito (l)	43
Relación peso/potencia (kg/CV)	11,92
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,32

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control velocidad adaptativo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo abatible 60:40	▲		
Faros LED			▶
Faros antiniebla	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Tapicería de cuero		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia SOS		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Sensores aparcamiento del. / tras.	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz		▼	
Alerta de tráfico trasero cruzado			▶
Asistente de salida en pendiente	▲		
Anclajes Isofix traseros	▲		

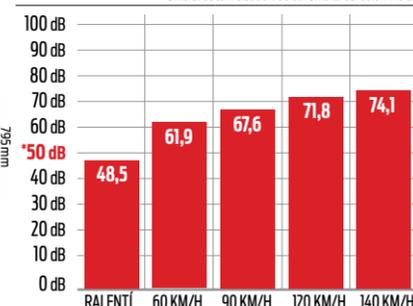
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (11,0)
Recorriendo (metros)	193
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	30,6
De 80 a 120 km/h en D	8,4
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	5,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,5
Conducción dinámica	8,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,0
A 140 km/h de crucero	7,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	693
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	3,5
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	3,9

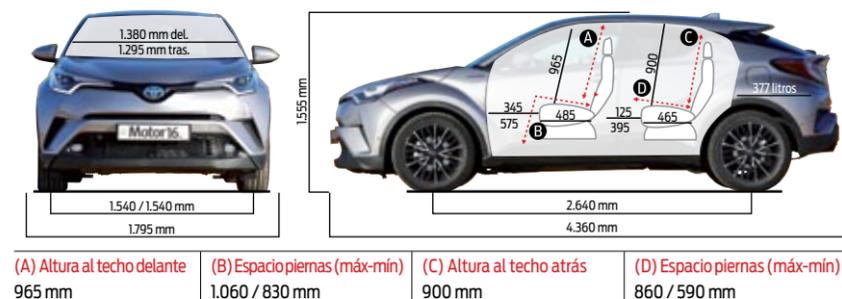
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	TOYOTA C-HR ACTIVE	KIA NIRO 1.6 HEV CONCEPT	MAZDA CX-3 2.0 120 CV AUT. 2WD STYLE	NISSAN QASHQAI 1.2 DIG-T 115 CV XTRONIC 4X2 VISIA
Precio	24.250 euros	25.400 euros	22.145 euros	23.125 euros
Cilindrada	1.798	1.580	1.998	1.999
Potencia (gas.)	98 CV / 5.200 rpm	105 CV / 5.700 rpm	120 CV / 6.000 rpm	116 CV / 4.500 rpm
Par (gasolina)	14,5 mkg / 3.600 rpm	15,0 mkg / 4.000 rpm	20,8 mkg / 2.800 rpm	16,8 mkg / 1.750 rpm
Potencia total	122 CV (gasolina+eléctrico)	141 CV (gasolina+eléctrico)	120 CV	116 CV
Cambio	Automático, de variador continuo	Automático de doble embrague, 6 vel.	Automático, 6 velocidades	Automático, de variador continuo
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	3,4 / 4,1 / 3,8 l/100 km	3,8 / 3,9 / 3,8 l/100 km	7,3 / 4,9 / 5,8 l/100 km	6,5 / 5,2 / 5,6 l/100 km
Emisiones	86 g/km CO2	88 g/km CO2	136 g/km CO2	129 g/km CO2
Autonomía	1.131 kilómetros	1.184 kilómetros	827 kilómetros	982 kilómetros
Vel. máxima	170 km/h	162 km/h	187 km/h	173 km/h
0 a 100 km/h	11,0 segundos	11,5 segundos	9,9 segundos	12,9 segundos
Maletero	377 litros	427 litros	350 litros	430 litros
Dimensiones	4.360 / 1.795 / 1.555 mm	4.355 / 1.805 / 1.535 mm	4.275 / 1.765 / 1.535 mm	4.377 / 1.806 / 1.590 mm
Diámetro giro	10,4 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,7 metros
Depósito comb.	43 litros	45 litros	48 litros	55 litros
Peso	1.455 kilos	1.500 kilos	1.270 kilos	1.425 kilos

	A favor	En contra
+	Diseño exterior juvenil y deportivo, e interior bien acabado. Además, su dotación es muy completa. El C-HR destaca también por su conducción agradable –dirección, postura, estabilidad...– y por una correcta amplitud. Tecnológicamente avanzado.	Mide como el C-HR, pero su interior está mejor aprovechado: habitáculo más amplio y maletero más grande. Es más rápido, al ser más potente y tener caja automática de doble embrague. El consumo, similar. Con descuento, ahora cuesta sólo 21.800 euros, y la garantía es de siete años.
-	El consumo real es sensible al tipo de uso, y las prestaciones no pasan de correctas debido a la relación entre peso y potencia. El tacto de los frenos es mejorable. No tiene salidas de aire en las plazas traseras y no equipa, ni ofrece, rueda de repuesto.	El uso en modo 'cero emisiones' está un poco más limitado que en el C-HR porque el motor eléctrico del Niro es menos potente. Y equipa freno de estacionamiento de pedal. Las prestaciones cuando la batería –de iones de litio– se ha agotado son justitas. Tacto de dirección y frenos.

EL DETALLE

TNGA Con la plataforma del Prius

La cuarta generación del Prius estrenaba el pasado año la plataforma TNGA, que intensifica el placer al volante, optimiza la seguridad y se diseñó para que fuera flexible y pudiera adaptarse a diversos tipos de vehículos, desde compactos a SUV. Respecto a la usada en el Prius, la del C-HR acorta 6 centímetros la distancia entre ejes y aumenta el ancho de vías: 2 centímetros delante y 1 detrás. Gracias a esa arquitectura TNGA, por ejemplo, el C-HR presume del centro de gravedad más bajo de su categoría, pese a priorizarse la posición de conducción a buena altura.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,51 euros/km. Coste km total: 0,64 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 316,95 euros/año. Seguro a todo riesgo: 448,71 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

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

RED DE POSVENTA
182 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros
www.toyota.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
28.100 EUROS



EL EXCESO DE PESO QUEDA COMPENSADO PERFECTAMENTE POR EL TRABAJO DE LOS MOTORES ELÉCTRICOS SITUADOS DELANTE

Soy leyenda

#0000
PRECISION CRAFTED BY
PERFORMANCE MANUFACTURING CENTER



▲ Formando parte del conjunto híbrido, el motor 3.0 V6 de 507 caballos situado en posición central trasera cuenta con inyección directa e indirecta, y cambios de fase en continuo en admisión y escape.



▲◀ El mando giratorio principal permite seleccionar cuatro modos de conducción: Quiet, Sport, Sport+ y Track. En cada uno de ellos los relojes del cuadro cambian de aspecto y de color. En los modos deportivos la aguja del cuentavueeltas sube hasta casi las 8.000 rpm con un sonido que cautiva.

Entonces, en el primer NSX, vimos una estética muy por delante de su tiempo y una carrocería de aluminio única que, al reducir el peso del conjunto y bajar el centro de gravedad, proporcionaba, sin tantas ayudas como ahora, un tacto de conducción deportivo y divertido como pocos. Ahora también tengo la sensación de montarme en un 'bicho raro', pero de una belleza salvaje y unas características tan especiales como exclusivas.

El NSX es un deportivo biplaza híbrido que se mueve gracias a tres motores eléctricos y a uno de gasolina de tres litros de cilindrada, con 6 cilindros en V, inyección directa

Mi encuentro con el Honda NSX tiene lugar en el Aeropuerto de Barcelona, un lugar muy diferente al circuito de Estoril donde conduje el primer NSX de la historia durante vueltas y vueltas en una especie de 'barra libre' soñada en una toma de contacto inolvidable a principios de los años 90. Pero da igual, porque, como aquella vez, ahora también me acomodo en el asiento de un deportivo biplaza especial.

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

y dos turbos. La potencia conjunta anunciada es de 581 caballos, pero parte de la clave del magnífico rendimiento de

este exclusivo biplaza se debe a los dos motores eléctricos situados en el eje delantero, con un total de 74 caballos y

que convierten al nuevo NSX en un deportivo de tracción total. Este despliegue técnico se complementa con un cambio automático de doble embrague y nueve marchas muy bien escalonadas para sacarle todo el jugo a la mecánica.

Un ingeniero japonés me resume en diez minutos lo que, reflejado en el manual del usuario, debe ocupar 500 páginas. Y antes de arrancar me mira muy serio a los ojos y con el dedo índice me señala una plaquita que hay pegada en el vano motor que dice '#0000'. Inmediatamente entiendo su significado, la unidad que voy a probar es la primera construida, tiene un valor que no

podría pagar nunca y tengo que cuidarla al máximo. Pero no me voy a pasear precisamente.

Pongo rumbo a la montaña y comienzo a experimentar las primeras sensaciones. Para

empezar, de los cuatro modos de conducción elijo el denominado 'Quiet', que prioriza la conducción eléctrica a baja velocidad –con hasta tres kilómetros de autonomía y si no se pasa de 80 km/h– y reduce

la sonoridad en el habitáculo. En este modo el cuentavueeltas no supera las 4.000 rpm y el cambio selecciona siempre marchas más altas. La circulación me obliga a ir a 90 km/h, y a ese ritmo el ordenador me marca 7,1 l/100 km. Más tarde, a 120 km/h, hemos medido 8,9 l/100 km. No hay sorpresas y aunque en modo 'Track', y abusando de marchas cortas, el consumo se dispara, el conjunto híbrido logra los primeros resultados.

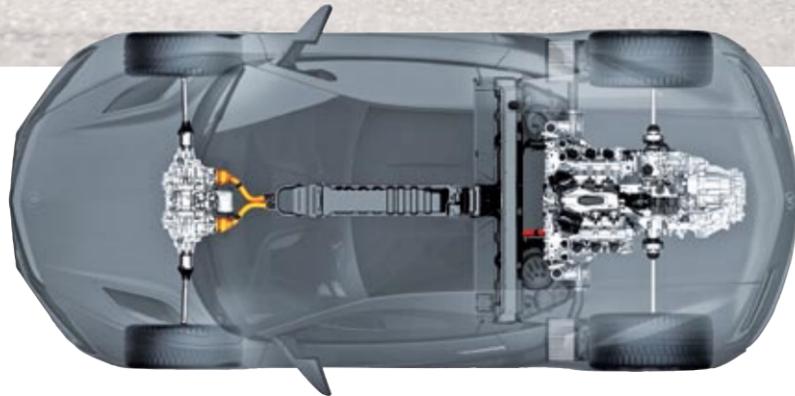
Ahora que vamos al tran-trán puedo analizar algunos aspectos que luego me será imposible, y me doy cuenta de que estoy sentado en uno de los mejores asientos deportivos

que he probado. Además, ambas rodillas se apoyan en zonas acolchadas y se respira amplitud y calidad. Los pilares A tienen menor anchura de lo normal para favorecer la visibilidad, y se obtienen a partir de un tubo de acero de muy alta resistencia tratado con un innovador proceso de plegado tridimensional y de templado. Me siento cómodo y totalmente integrado en un habitáculo presidido por un salpicadero moderno en el que destaca la ausencia de palanca de cambios y las formas casi cuadradas de un volante muy manejable. Pero cuando tengo que acelerar en un repecho, el sonido del V6 –por cierto, pe-

PRECIO APROXIMADO 200.000 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 228 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumos. Comportamiento eficaz. Tecnología híbrida. Asientos y visibilidad. Calidad total.	Peso elevado. Sonido del V6 acelerando en modo 'Quiet'. Levas de cambio ruidosas.

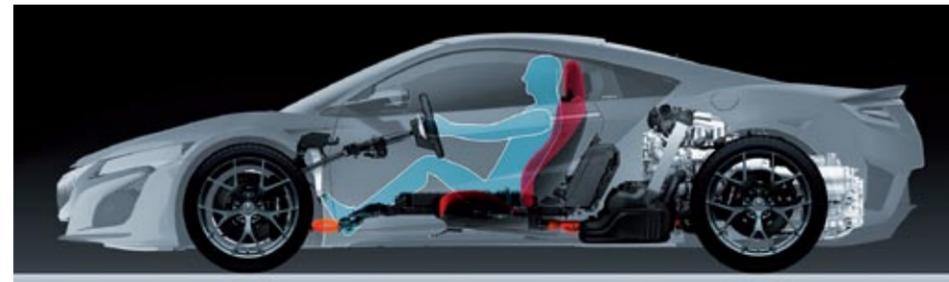


TRACCIÓN TOTAL SU CONDICIÓN DE TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS LE AYUDA A ENTRAR MÁS DEPRISA EN LAS CURVAS MÁS CERRADAS



◀ Aunque el conjunto híbrido dispara el peso, lo cierto es que el reparto 42:58 entre ejes es magnífico. La batería de iones de litio va situada tras los asientos.

da rápidamente cuando compruebas la velocidad con que se engranan las marchas. Las curvas se suceden y decido incrementar el ritmo para comprobar si sirven de algo los dos motores eléctricos que mueven las ruedas delanteras. Y vaya si sirven. La tracción que proporciona ese par eléctrico al tren delantero ayuda a meter el morro del NSX por donde uno quiere en las curvas más cerradas, y también a contrarrestar el elevado peso del conjunto, que sin esa ayuda convertiría al biplaza japonés en un deportivo excesivamente subvirador. Trabajar han trabajado a conciencia para mantener el peso a raya usando aluminio, aceros de alta resistencia y fibra de carbono; sin embargo, los motores eléctricos del eje delantero y la batería de ion litio han disparado el peso hasta los 1.814 kilogramos, 214 más que un Ferrari 488 y 184 más que el Audi R8 V10 Plus, dos de sus rivales más directos. Pero, para ser sinceros, en marcha esos



gado a mi espalda tras las baterías del conjunto híbrido—, quizás mezclado con el de los motores eléctricos, no muestra el refinamiento esperado porque ni suena bien ni suena mal: suena raro.

A medida que el tráfico se va despejando muevo la rueda 'mágica' del salpicadero y

elijo el modo 'Sport', justo el que me ha recomendado utilizar habitualmente el ingeniero nipón. Entonces el NSX empieza a ser un deportivo como dios manda, la dirección y los amortiguadores adoptan reglajes específicos más deportivos, el control de sonido activa las válvulas móviles del

escape y las marchas se mantienen más tiempo para ganar genio y respuesta. Llegan curvas y comienzo a cambiar con levas de un tamaño perfecto, a caballo entre las pequeñas de Audi y las gigantes de Maserati. Son algo ruidosas cuando se presionan, pero ese pequeño detalle se olvi-



▶ Los asientos son de lo mejorcito que hemos probado. El NSX mide 4,58 metros de largo, prácticamente lo mismo que sus rivales.



◀ En la parte delantera se sitúan radiador, batería de servicio y otros componentes menores para distribuir mejor el peso. El maletero tiene 110 litros y un pequeño abultamiento para sortear la caja de cambios. Pero su interior es tan ancho que cabe bien una bolsa de palos de golf.



kilogramos de más, repartidos en un 42 por ciento delante y un 58 por ciento detrás, apenas se notan, y la verdad es que conducir deprisa el nuevo NSX no entraña más dificultades de

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.5 V6
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	3.493
Potencia máx. (CV/rpm)	507/6.500-7.500
Par máximo (mkg/rpm)	56,1/2.000-6.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Pot. motores elec. (del.)	74 CV
Potencia eléctrico (tras.)	49 CV
Potencia máxima total	581 CV
Par máximo total	71,2 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de 9 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados
Peso (kg)	1.814
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.487/1.939/1.204
Maletero (l)	125
Capacidad depósito (l)	59
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	3,4
Velocidad máx. (km/h)	308
Dirección asistida	Asist. eléctrica
Suspensión delantera	Doble triángulo
Suspensión trasera	Multibraso
Consumo mixto (l/100km)	10,0
Emissiones CO2	228 g/km
Precios aprox. (euros)	200.000

lo que lo que supondría conducir, por ejemplo, un BMW 440i xDrive Coupé con mucha menor potencia.

El modo 'Sport+' eleva un punto más el grado de dureza de los amortiguadores magnéticos, mejora el tacto de la dirección eléctrica y da permiso a los motores eléctricos para que ofrezcan el par máximo en todo momento. El sonido deportivo aumenta y los relojes y colores del cuadro adoptan un diseño y un color específicos. Tanto en 'Sport', como en este modo 'Sport+', e incluso en el modo más radical 'Track'—en el que se puede desactivar el ESP apretando cuatro segundos el mando—, el V6 biturbo sube de vueltas en un suspiro pero de forma ordenada, con una 'patada' de los turbos suavizada por el trabajo y el par de los motores eléctricos. El



corte de inyección se realiza a 7.700 rpm—con buen criterio, sin cambiar a una marcha superior si se lleva el cambio en modo M—, y ese automatismo de doble embrague y nueve marchas permite reducciones salvajes en las que la aguja puede subir de golpe hasta las 6.000 rpm. A ese ritmo, con el poderoso sonido que generan los escapes y la

eficacia en curva que proporcionan los motores eléctricos delanteros y un aplomo casi de Fórmula 1, en la emocionante conducción del NSX no echamos de menos nada que tengan sus rivales más cercanos. Si acaso, habría estado bien igualarse un poco más a ellos en aceleración, con 3,4 segundos que emplea en el 0 a 100 km/h activando el sistema 'Launch control'. Y aunque el peso aquí sí pasa factura, en realidad estamos hablando de 2 centésimas por encima del tiempo que emplea un Audi R8 V10 Plus, que tiene 25 caballos más.

No hay otro deportivo de 200.000 euros que ofrezca una tecnología similar con ese nivel de potencia. Como en su día no había otro NSX como el que utilizaba habitualmente Ayrton Senna. Son leyenda.

Kia se refuerza en el segmento B con el nuevo Rio, un utilitario dispuesto a plantar cara a los consagrados. Y cuenta con argumentos de peso: más tamaño y amplitud, una imagen poderosa, tecnología de altura y calidad de construcción. Y un comportamiento dinámico que se codea con los mejores. Lo borda en el precio y también en la garantía.



◀ El maletero ofrece 325 litros de capacidad, con doble fondo. De serie, todos equipan rueda de emergencia.

CRECE EN TODO ES 15 MILÍMETROS MAYOR Y EL MALETERO GANA 37 LITROS. EL INTERIOR ES AMPLIO Y NO FALTA EN SU EQUIPAMIENTO LA PANTALLA TÁCTIL DE 7" DESDE EL NIVEL BÁSICO



▲▼ Un cuadro muy ordenado y limpio, con la pantalla táctil arriba y los mandos de climatización debajo. El cambio, por ahora, solo de cinco marchas.



Muy ambicioso

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El segmento B está que arde: los nuevos Citroën C3, Ford Fiesta, Seat Ibiza o Nissan Micra están llegando a un grupo de coches donde juegan consagrados como Opel Corsa, Peugeot 208, Skoda Fabia, Renault Clio, Hyundai i20, Mazda2... Y aún queda por sumarse uno de los preferidos: el nuevo Volkswagen Polo.

A ese grupo se une el Kia Rio, un clásico, aunque siempre jugando 'de mitad de tabla para abajo'. Pero ahora pretende dar batalla a todo el que se ponga por delante. En cierto modo quiere quitarse la imagen de modelo popular y barato, y dar un paso más en tecnología, calidad o refinamiento.

Para ello ofrece una línea más robusta –con un cierto aire al Polo actual en la rotundidad de sus líneas–, pero también mayor amplitud y tamaño exterior –15 milímetros más de largo–, o un aspecto más elegante. El interior ofrece un acabado de calidad a la vista y al tacto, con

buenos ajustes y unos materiales de buen aspecto. Además de un diseño funcional, con todo muy ordenado, una pantalla táctil flotante y, más abajo, simplemente los botones de la climatización. En el interior hay más espacio para el pasaje, con mayor anchura y también para equipajes, pues el maletero cuenta con 37 litros más para un total de 325 litros, que lo sitúan entre los mejores de su clase.

Y otro elemento en el que destaca es la carga tecnológica que ofrece, con avanzados sistemas de seguridad y ayuda a la conducción; algunos de ellos casi inéditos en este

grupo de coches. Con ellos, el nuevo Rio quiere lograr las cinco estrellas de EuroNCAP. Destacan, por ejemplo, el asistente a la frenada de emergencia con reconocimiento de peatones o el sistema de asistencia de mantenimiento de carril. Además de otros dispositivos como el sistema de gestión de la estabilidad del vehículo con control electrónico de estabilidad, que asegura la estabilidad en frenada y en curva.

Además, desde el nivel más básico de la gama el Rio apuesta por un alto nivel de equipamiento, pues ofrece start&stop, 8 airbag, frenos

ABS con sistema de asistencia a la frenada, control de estabilidad, sistema de audio Aux+USB y bluetooth, volante ajustable en altura y profundidad, aire acondicionado, sensor de luces, pantalla táctil de 7 pulgadas...Y en los niveles superiores se completa con elementos como navegador 1.0 con pantalla de 7 pulgadas, cámara de asistencia al estacionamiento, sistema Android Auto/Apple Car Play, conectividad TomTom, climatizador automático, sensores de lluvia y aparcamiento o los mencionados asistentes de mantenimiento de carril y de frenada de emergencia, aquí de serie y que en los dos acabados inferiores se ofrecen dentro de un pack cuyo precio oscila entre 600 y 800 euros.

Pero hay que estar a la altura de los mejores en la carretera, y en este aspecto hay mucho trabajo y bien hecho. Hemos podido comprobar, por ejemplo, el excelente trabajo en las suspensiones y en la dirección en unas pruebas en el circuito de Estoril. Un eslabón y una frenada a tope con fir-



▲ Diseño moderno y funcional, agrupado en dos líneas horizontales. La pantalla táctil es flotante y los acabados ofrecen buena calidad visual y también al tacto. Ha ganado en amplitud interior, y la anchura atrás es un dato destacable.



me mojado en los que hemos visto que la dirección mantiene el grado de dureza justo, y transmite y obedece fielmente a las exigencias del momento y del conductor. También las

suspensiones, McPherson delante y de eje torsional detrás, responden con un tacto firme, que no incómodo.

En nuestra prueba por los alrededores de Lisboa he-

mos dispuesto del excelente 1.0 T-GDI, un tricilíndrico de 100 caballos con un andar muy ligero y suave. Es refinado y elástico, muy silencioso y agradable de conducir. La caja de cambios, de cinco velocidades, es agradable de tacto y tiene unos recorridos adecuados, pero una transmisión de seis marchas le iría de perlas a esta versión.

También conducimos el 1.4 CRDI de 90 CV, uno de los clásicos de la marca, con buen empuje, buenas recuperaciones... pero un punto más tosco que el de gasolina. Y es que el 1.0 T-GDI está tan conseguido que la sonoridad y las vibraciones del diésel ya no nos gustan tras haber probado el tricilíndrico. Sin embargo, es un motor con mucha chicha, con poder y muy adecuado para los conductores más ro-

adores. La dirección en ambos es magnífica, muy suave y ligera en circulación normal, pero si exigimos y 'apretamos' se endurecerá hasta ofrecer un tacto bastante deportivo, como ya hemos visto antes.

Hay otras dos variantes de cuatro cilindros más básicas: de 84 CV en gasolina y un diésel, también 1.4, con 77 CV. Y para más adelante nos anunciaron el tricilíndrico 1.0 T-GDI con 120 CV; y, ya sí, cambio de 6 marchas y, tal vez, incluso automático.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 CVVT	1.0 T-GDI	1.4 CRDI 77	1.4 CRDI 90
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.248	998	1.396	1.248
Potencia máxima (CV/rpm)	84 / 6.000	100 / 4.500	77 / 4.000	90 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	12,4 / 4.000	17,5 / 1.500-4.000	24,5 / 1.500-2.000	24,5 / 1.500-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15-205/45 R17	185/65 R15	185/65 R15-205/45 R17
Peso (kg)	1.110	1.155	1.230	1.235
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.065/1.725/1.450	4.065/1.725/1.450	4.065/1.725/1.450	4.065/1.725/1.450
Volumen maletero (l)	325 / 980	325 / 980	325 / 980	325 / 980
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	12,9	10,7	14	12,0
Velocidad máx. (km/h)	170	188	165	175
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,3 (Tech: 4,5)	3,5	3,7 (Tech: 3,8)
Emissiones CO2 (g/km)	109	99 (Tech: 102)	92	87 (Tech: 89)
Precios desde... (euros)	10.909	12.484	13.284	13.784

PRECIO DESDE 10.909 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 87 A 109 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud. Comportamiento dinámico. Precio y equipamiento. Tecnología.	Solo cambio de cinco velocidades. Detalles de acabado. Motor diésel más tosco.

EL PEUGEOT 3008 DOTADO DEL SISTEMA GRIP CONTROL Y DE NEUMÁTICOS DE INVIERNO SUBE Y BAJA POR LA NIEVE CON TODA SEGURIDAD



◀ El 3008 se desenvuelve con soltura en terrenos de muy baja adherencia con el Pack Motricidad, que incluye Advanced Grip Control y neumáticos M+S. Su precio, entre 300 y 700 euros según acabados. Las pendientes nevadas más pronunciadas se superan con seguridad gracias al trabajo del control de descenso asociado al Grip Control.

Garras en la nieve

Con su sistema Advanced Grip Control, el nuevo Peugeot 3008 se convierte en un sorprendente escalador cuando el terreno está nevado. Y en los descensos más deslizantes, su tecnología Hill Assist Descent ejerce un control absoluto.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

A veces, bajar una pendiente nevada es más complicado que subirla. Con sólo dos ruedas motrices, pero dotado del sistema Advanced Grip Control y neumáticos de invierno, el Peugeot 3008 supera ambos ejercicios con sorprendente eficacia, como hemos podido comprobar en una prueba ex-

trema realizada por carreteras de los Alpes.

Peugeot lleva años utilizando su sistema Grip Control de ayuda a la tracción, que permite a modelos de dos ruedas motrices superar terrenos de baja adherencia dosificando el par motor transmitido a las ruedas. Es, en definitiva, un sofisticado control de tracción, que trabaja en función de las cir-

cunstancias y con cinco modos de uso: Normal, Nieve, Todo-terreno, Arena y ESP desconectado. El nuevo 3008 asocia al Grip Control su denominado Hill Descent Assist, o control de descenso, que amplía sus posibilidades de uso hasta el punto de permitirle bajar con total seguridad pendientes nevadas con desniveles superiores al 8 por ciento.

El sistema Grip Control se asocia a neumáticos de contacto ContiCrossContact de medida 225/55, sobre llantas de 18 pulgadas de diámetro, y tiene un precio de 300 euros para los acabados Allure y GT, y de 700 euros para el acabado Active. Nuestro coche de prueba, un 3008 1.6 BlueHDi 120 CV de cambio automático, lleva delante unos Nokian WR

SUV3 de invierno debido a la gran cantidad de nieve sobre las carreteras alpinas durante esos días. En tales circunstancias, y con el Grip Control en modo Nieve –activo hasta 50 km/h–, el comportamiento es seguro y progresivo, con muy buena direccionalidad en giros en los que algunos modelos tenderían a seguir recto. El 3008 también tracciona con facilidad en las arrancadas pese a la casi nula adherencia, y lo hace con soltura en función de cómo pisemos el acelerador, ya que el reglaje del sistema no corta la subida de revoluciones del motor, como es habitual en otros controles de tracción.

La prueba de fuego llega

en el pronunciado descenso de una revirada carretera forestal, impracticable para un turismo convencional. Ahí activamos el pulsador del sistema Hill Assist Descent, que entra en funcionamiento sólo a velocidades inferiores a 30 km/h. Pero la pendiente es tan pronunciada que en muchos puntos hay que circular al paso de una persona. El sistema trabaja precisamente en función de la inclinación del terreno.

Entre un 5 y un 8 por ciento de desnivel, el Hill Assist Descent mantiene la velocidad en torno a 17 km/h; con desniveles superiores al 8 por ciento, se regula entre 3 y 17 km/h. Sin embargo, la velo-

cidad de paso la elegimos nosotros mismos: si pisamos el freno a 16 km/h y lo soltamos, el sistema mantiene esos 16 km/h frenando selectivamente cada una de las ruedas, sin permitir que el coche se embale o pierda la trayectoria. Si lo hacemos a 13 km/h, baja a esa velocidad y la mantiene igualmente. La conducción se vuelve así extremadamente segura. A menos de 12 km/h, para situaciones extremas, es preferible poner el cambio en punto muerto –tanto si es automático como si es manual– y el sistema te deja caer muy despacio; el 3008 avanza lentamente, como si fuéramos caminando, pero siempre en la dirección que le marcamos,

superando con precisión bajadas impensables.

Pero todo esto no sería posible con cualquier coche, aunque llevara el mismo sistema. La clave del 3008 son sus 22 centímetros de altura libre al suelo –hay 18 en un Qashqai, un Tiguan o un Ateca–, que le permiten avanzar sin empanzarse cuando la nieve llega a espesores tan gruesos.

Peugeot ha logrado con el 3008 uno de esos coches que apetece utilizar, un vehículo aspiracional no sólo por conducción, sino sobre todo por su exquisito ambiente interior, fruto de un diseño y unos materiales de gran calidad percibida. Y el sistema Advanced Grip Control está a su altura.



LA VÍA TRASERA ES ENTRE 20 Y 30 MM MÁS ANCHA EN FUNCIÓN DE LOS MOTORES, Y LA LONGITUD TAMBIÉN HA CRECIDO LIGERAMENTE

La base del éxito



El Octavia es el corazón y el alma de Skoda, y siempre ha destacado por contar con el mayor espacio de la categoría. Ahora también va a ser una berlina dotada de los mejores sistemas de conectividad, infoentretenimiento y ayuda a la conducción. Independientemente de recibir un sutil, pero interesante, lavado de cara.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Cuanto más conduces un Octavia, más convencido quedas de que la berlina checa debería estar en todas las quinielas de un conductor que busque calidad, tecnología y espacio a buen precio. Ahora, el noveno modelo más vendido en Europa, el tercero en flotas, el primero en versión Combi, el más vendido en Alemania entre los considerados 'no alemanes' y el más fiable del mercado –según una consultora independiente– se renueva. Y recibe una estética que le proporciona más personalidad, un ancho de vía trasera algo más generoso, cinco nuevos asistentes a la conducción y un despliegue de conectividad que lo iguala al Kodiaq y a las berlinas más preparadas.

Skoda ha querido acercar el Octavia al Superb mante-

niendo un precio más competitivo que el de sus rivales. Una estrategia que debería posicionar a la berlina checa aún mejor y ganar terreno por ejemplo en España, donde inexplicablemente le cuesta estar entre los elegidos.

Las novedades del nuevo Octavia en cuanto a asistentes a la conducción se refiere, son el sistema 'Front Assist', el detector de ángulo muerto,

la alerta de tráfico posterior, el asistente de remolque y el asistente de marcha atrás.

Y como no podía ser de otra forma, la renovada berlina checa se pone al día en todo lo referente a conectividad e infoentretenimiento con sistemas como el 'Skoda Connect'. En este sentido, los ingenieros de la casa han tenido que utilizar ocho kilómetros de cable en cada coche y recurrir a im-

portantes sistemas de seguridad que prevengan errores.

Hay cuatro opciones de componentes de hardware: los sistemas de sonido Swing y Bolero; y los de infoentretenimiento Amundsen y Columbus. Las pantallas táctiles capacitivas, en un diseño cristalino muy llamativo para los sistemas Bolero, Amundsen y Columbus, van de las 6,5 a las 9,2 pulgadas, en función del acabado. Otras características de conectividad son la plataforma SmartLink+, que integra apps de smartphone y cuenta con Apple CarPlay, Android Auto y MirrorLink, al igual que SmartGate.

Los servicios móviles online Skoda Connect también suponen un buen plus. Se dividen en dos categorías: los que ofrecen información y entretenimiento y el Care Connect, que proporciona asistencia



▶▶ El nuevo Octavia se acerca más al Superb por acabado y presentación interior. La pantalla de 9,2 pulgadas es imponente, aunque es opcional con sobreprecio. Entre los detalles 'Simply Clever' se encuentra la carga del móvil por inducción.



SKODA OCTAVIA RS Ahora, hasta 245 caballos

El próximo mes de mayo la gama del Octavia se ampliará con la llegada de las versiones Scout y RS, estas últimas tanto con la carrocería berlina como en versión Combi. Y además de heredar los cambios estéticos y de equipamiento que estrenará el Octavia dos meses antes, las versiones RS mejoran a nivel mecánico con el aumento de potencia del motor de gasolina 2.0 TSI, que pasa de 220 a 230 caballos, tanto con cambio manual como con el automático DSG de 6 marchas. En diésel se mantiene el motor anterior de 184 caballos. Además, en gasolina habrá otra versión aún más potente denominada Octavia RS 245, con 245 caballos y un cambio automático DSG de 7 marchas, frente a las 6 de la versión de 230 caballos. Como en la anterior generación, el Octavia RS con motor 2.0 TDI está disponible con tracción delantera –con cambio manual o DSG– o con tracción total y caja de cambios DSG de 6 marchas.



al conductor y acceso remoto al vehículo. La información se transfiere a través de una tarjeta SIM e incluye Llamada de Emergencia Automática, 'Breakdown Call' –que, entre otras funciones, puede utilizarse para solicitar asistencia en caso de avería– y el Servicio Proactivo, que se utiliza

para pedir una cita de mantenimiento.

Con la llegada del nuevo Octavia, Skoda inicia una gran ofensiva que pretende relanzar sus versiones de gas natural comprimido GNC. Las decisiones de ayuntamientos como el de Madrid o Barcelona por contaminación han

animado a la marca a llamar la atención de un modelo con etiqueta ECO –y ventajas como acceder a las grandes ciudades, tenga matrícula par o impar– con cero emisiones de partículas, una emisión de NOx un 80 por ciento inferior, cero emisiones de NO2 y una reducción del consumo del 50 por ciento frente a un gasolina TSI equivalente. Además, aunque el GNC tiene inconvenientes como la eliminación de la rueda de repuesto, la re-

ducción del volumen del maletero en 150 litros, el mayor peso del conjunto o la pobre infraestructura de gasineras de nuestro país, Skoda venderá su Octavia G-TEC al mismo precio que el de gasolina hasta que haya ayudas del gobierno, un ahorro de 2.500 euros que permite ofrecer esta versión por 16.800 euros, aplicando todas las campañas.

Pero hay otras ventajas, ya que el Octavia G-TEC tiene eje trasero multibrazo, una autonomía de 1.300 kilómetros y su gasto le permite hacer un Madrid-Barcelona por solo 20 euros. Y aunque este motor de 110 CV va suave y responde bien para una utilización normal, Skoda pondrá a la venta en septiembre un Octavia G-TEC con motor 1.5 de 140 CV, con mejoras notables en prestaciones, y consumo y autonomía dignas de un diésel.



▶▶ El maletero es amplísimo y los detalles 'Simply Clever' abundan, como el paraguas, la linterna extraíble o la llave personalizable.





DESDE MARZO EN EL MERCADO. MÁS ADELANTE, EL GOLF SUMA RÁ LA VERSIÓN GTE HÍBRIDA 'PLUG-IN' Y TAMBIÉN EL ELÉCTRICO E-GOLF



▲ Los cambios en la familia del Golf se ofrecen en las versiones de tres y cinco puertas, y en el Variant.

DSG ahora con 7 velocidades, frente a las 6 del anterior, aunque el GTI mantiene el DSG de 6 marchas como alternativa a la caja manual.

En Mallorca hemos puesto

a prueba ambas novedades. El 1.5 TSI ofrece una gran elasticidad, con un empuje muy progresivo y una gran suavidad. Con el cambio manual –perfecto por sus adecuadas

relaciones y una palanca de manejo muy preciso– se puede dosificar a la perfección la potencia y el empuje. El comportamiento es como se espera de un Golf; aplomado y cómodo,

con unas suspensiones firmes pero en absoluto incómodas. La dirección es precisa y los frenos nos han parecido excesivamente directos, lo que está bien, pero hay que acostumbrarse, pues, sobre todo circulando a baja velocidad, dejan el coche literalmente clavado si no dosificas la fuerza del pie derecho.

Después cae en nuestras manos el GTI de 230 caballos con cambio manual y todo el espíritu GTI. Más duro de suspensiones –para recordar que es un deportivo–, el empuje de su motor resulta inacabable. En el paso por curva parece una tabla, y obedece sin rechistar a su conductor, pues va exactamente por donde queremos que vaya. Lo mismo que ocurre con el GTD, nuestro tercer modelo probado, que responde igual en empuje y comportamiento, aunque con un sonido que, tras probar los dos Golf de gasolina, no cautiva en absoluto.



◀ El Golf GTI sube de potencia. Lo que no cambia es la clásica tapicería, de cuadros de tartán.

Apuesta segura

El Volkswagen Golf se renueva, aunque deja los cambios para el interior. Más contenido tecnológico, renovadas ayudas a la conducción y nuevos motores son los ingredientes de este nuevo Golf, que sigue siendo un valor seguro.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde hace siete generaciones y más de 40 años, Volkswagen ha convertido el Golf en el valor más seguro de la industria del automóvil. Un producto sin fluctuaciones, con una trayectoria sólida y en la marca alemana han roto una de sus costumbres: la de no renovar una generación del Golf a mitad de su vida.

Aunque ahora, esta séptima entrega del Golf recibe un 'restyling' que en lo estético es mínimo, pero que en lo tecnológico y en los motores tiene más fundamento. Por hablar de diseño, decir que este actualizado Golf incorpora nuevos faros LED, que sustituyen a los de xenón y se ofrecen de serie en toda la gama. Se retocan los

paragolpes y aparece una nueva gama de llantas y colores como todo cambio exterior.

Dentro tampoco hay cambios, salvo las pantallas. Porque el nuevo Golf apuesta por la digitalización, sobre todo en los sistemas de comunicación. Y por ello, nuevas pantallas toman protagonismo en el interior. El nuevo Golf es el pri-

mer compacto que incorpora control gestual en su equipamiento, un sistema que permite manejar la pantalla táctil del sistema de radio y navegación Discover Pro –de 9,2 pulgadas– sin llegar a tocarla, tan solo pasando la mano por delante, en un gesto de funcionamiento un tanto errático –unas veces funciona, otras

no–, donde la postura de la mano no es muy natural, lejos de los gestos ya tan habituales al manejar tablets o móviles. Y, además, ofrece el Volkswagen Digital Cockpit, que convierte el cuadro de instrumentos en una pantalla de 12,3 pulgadas configurable.

Pero además de digitalización, en Volkswagen no han olvidado que hacen coches movidos por todo tipo de motores. Y aquí hay dos grandes primicias. Por un lado, un nuevo propulsor 1.5 TSI de 150 caballos con gestión activa de cilindros. Por otro, el icónico Golf GTI eleva su potencia hasta los 230 caballos en la versión normal, y hasta los 245 en la variante Performance; reduciendo de paso consumo y emisiones. Otro cambio es la utilización de un nuevo cambio



◀ 1.- El sistema de conducción en atascos ofrece una conducción semiautónoma hasta 60 km/h. 2.- El Emergency Assist toma el control del coche, y lo detiene, si percibe que el conductor no reacciona. 3.- El Front Assist cuenta con nuevo sistema de detección de peatones y frenada de emergencia. 4.- El Park Assist permite estacionar el vehículo de forma semiautónoma y alerta del tráfico cruzado trasero. 5.- Con el control gestual se maneja la pantalla sin tocarla. 6.- En el cuadro, pantalla de 12,3 pulgadas con Volkswagen Digital Cockpit.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI	1.4 TSI	1.5 TSI EVO	2.0 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea					
Cilindrada (c.c.)	999	1.395	1.498	1.984	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 5.000-5.500	125 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	230 / 4.700-6.200	115 / 3.250-4.000	150 / 3.500-4.000	184 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.500	20,4 / 1.400-4.000	25,5 / 1.500-3.500	35,7 / 1.500-4.600	25,5 / 1.500-3.200	34,6 / 1.750-3.000	38,7 / 1.750-3.250
Tracción	Delantera						
Caja de cambios	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Man. 6 v. (Aut. 6 v.)	Man. 5 v. (Aut. 7 v.)	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)
Peso (kg)	1.216	1.246 (Aut: 1.270)	1.294	1.364	1.301 (Aut: 1.321)	1.366	1.395 (Aut: 1.416)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492	4.258/1.790/1.492
Volumen maletero (l)	380-1.270	380-1.270	380-1.270	380-1.270	380-1.270	380-1.270	380-1.270
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	9,1	8,3	6,4	10,2 (Aut: 10,5)	8,6	7,4 (Aut: 7,5)
Velocidad máx. (km/h)	196	204	216	250	198	216	230 (Aut: 231)
Consumo mixto (l/100 km)	4,8 (Aut: 4,9)	5,0 (Aut: 5,3)	5,0 (Aut: 5,2)	6,3 (Aut: 6,4)	3,9 (Aut: 4,2)	4,2 (Aut: 4,3)	4,4 (Aut: 4,9)
Emisiones CO ₂ (g/km)	109 (Aut: 112)	116 (Aut: 122)	114 (Aut: 118)	145 (Aut: 148)	102 (Aut: 109)	109 (Aut: 111)	116 (Aut: 129)
Precios desde... (euros)	20.150	22.320	N.D.	33.850	22.280	26.090	33.330



TIEMPO DE RECARGA VARIABLE SEGÚN EL TIPO DE TOMA. EN CARGADOR RÁPIDO, 39 MINUTOS; EN UN ENCHUFE NORMAL, CASI 10 HORAS



▲ Para acelerar la recarga de la nueva batería, BMW ofrece ahora un Wallbox de carga trifásica de 11 kW: en menos de tres horas, listo.

Placer más duradero

La nueva batería de 33 kWh aumenta el alcance máximo del i3 de 190 a 312 kilómetros. Y el eléctrico de BMW también se ofrece en versión REX de autonomía extendida, aún más racional. Acabamos de conducirlo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Los BMW i son vehículos sorprendentes. Lo es el i8, un deportivo de mecánica 'plug-in hybrid' con 362 CV, y lo es el i3, un utilitario polivalente de cuatro plazas y cuatro metros dotado de un motor eléctrico de 170 CV que le convierte 'casi' en deportivo. Y es que alcanzar 100 km/h en 7,3 segundos o recuperar de 80 a 120 km/h en 5,1 segundos no está al alcance de cualquier coche. Sorprende también por su ligera y rígida carrocería de fibra CFRP, por su interior que prescinde de plásticos y por el proceso de producción más ecológico del mundo: el cien por cien de la energía necesaria para su fabricación –que es un 50 por ciento de la habitual– procede de fuentes renovables, se emplea un 70 por ciento menos de agua, el 80 por ciento de su aluminio proviene del reciclaje...

Pero, con ser bueno, era mejorable; y BMW le dota ahora de una batería de 33 kWh que aumenta en más del 50 por ciento la autonomía máxima homologada. Ahora son 312 kilómetros –300 con las llantas opcionales de 20 pulgadas–, equivalentes a unos 200 en condiciones adversas de uso: climatización y faros activados, meteorología adversa... Como el motor no cambia, las prestaciones son prácticamente idénticas a las del i3 60 Ah anterior –con batería de 22 kWh–, pues las diferencias se reducen a un software del motor reprogramado y a los 27 kilos extra de la batería: 260 en vez de 233.

▼ Junto al i3 dotado de una batería más capaz, BMW reunía en Madrid varias de sus últimas novedades: coches deportivos como el M2 o el M140i, modelos híbridos enchufables, el Serie 7 iPerformance, la nueva Serie 5...



mover al i3 si se agota la batería. De ahí que el peso sea 120 kilos mayor, que la autonomía eléctrica caiga a 240 kilómetros –231 con llanta 20– o que pierda cierto 'punch' –de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos y de 80 a 120 en 5,7–, pero no tanto como para restar disfrute, ayudado por un acelerador modulable –acabaremos 'olvidando' el pedal de freno– y por un chasis 'made in BMW': tracción trasera, suspensión y dirección precisas... Ecología libre de aburrimiento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	i3 REX 94 Ah
Nº de cilindros	2, en línea
Cilindrada (cc)	647
Potencia máx. (CV/rpm)	38 / 5.000
Par máx. (mkg/rpm)	5,7 / 4.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	125 kW (170 CV)
Par	25,5 mkg
Potencia máximo total	170 CV
Par máximo total	25,5 mkg
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automát. 1 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vel./Disc. vel.
Peso orden de marcha (kg)	1.440
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999/1.775/1.578
Maletero (l)	260 / 1.100
Capacidad depósito (l)	9
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad batería total	33,2 kWh
Capacidad batería efectiva	27,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	150
Consumo mixto (l/100 km)	0,6
Emissiones CO2	12 g/km
Alcance eléctrico (km)	240
Tiempo de recarga	0 h 39' - 9 h 30'
Precios desde... (euros)	41.200

BMW X4 M40i

El todocamino que sueña con circuitos



La familia M Performance sirve de puente entre los BMW 'normales' y los radicales BMW M, cuya oferta es ahora más extensa que nunca: M2 de 370 CV, M3 y M4 de 431 CV, M5 y M6 de 560 CV, X5 M y X6 M con 575 CV... Y en algunos casos, con varias carrocerías para elegir. Pero los M Performance no se quedan tan atrás en deportividad, ya hablemos del 'básico'

pre. Y aunque es un SUV –BMW prefiere el término SAC, de 'sports activity coupé'– de 4,67 metros y 1.915 kilos, corre que se las pela: 4,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Porque los 360 CV se canalizan mediante la excelente caja automática Steptronic de 8 marchas –con levas– y una tracción total xDrive personalizada, que da prioridad al eje posterior para inyectar dinamismo al com-

ble tiene ajuste M Performance específico –usan Nürburgring para la puesta a punto– y los frenos son más potentes. De serie ya monta suficiente goma –245/45 R19 delante y 275/40 R19 detrás–, pero BMW ofrece en opción unos Michelin Pilot Super Sport –245/40 R20 delante y 275/35 R20 detrás– que prometen aún más eficacia.

► Interior de mucha calidad y con personalidad deportiva: volante y palanca M, instrumentación específica... Y el maletero, como en los otros X4: 500 litros.



M140i –44.750 euros y 340 CV de potencia– o de un X5 M50d –104.250 euros–, con su diésel 3.0 'cuatriturbo' de 381 CV. Y en medio hallamos agradables sorpresas como este X4 M40i al que acabamos de echar el guante. No han sido muchos kilómetros, pero sí suficientes para 'hacernos muy amigos' y para ver quizás prescindible un hipotético X4 M. Porque el X4 M40i equipa un seis cilindros 3.0 M Performance TwinPower Turbo que rinde 360 CV y, casi mejor aún, 47,4 mkg de par máximo entre 1.350 y 5.250 vueltas; que es tanto como decir que empuja siem-

portamiento –nos habría gustado rodar en circuito para buscar los límites sin temer por nuestro carné– y se beneficia del sistema Performance Control, que regula continuamente el reparto de par entre las dos ruedas traseras. Como la postura al volante es muy buena, hay mucha potencia –sin sensación nunca de 'excesiva'– y el sonido es deportivo –su escape cuenta con reglaje inteligente de las mariposas–, el X4 M40i invita a avivar el ritmo cuando salimos de la ciudad. El chasis responde, pues hay más caída en el eje delantero, el control de la amortiguación ha sido adaptado, la dirección deportiva varia-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 TWINPOWER
Disposición	Delantero longitud.
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.979
Potencia máx. (CV/rpm)	360/5.800-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	47,4/1.350-5.250
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automát. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	245/45 - 275/40 R19
Peso orden de marcha (kg)	1.915
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.671/1.901/1.624
Volumen maletero (l)	500 / 1.400
Capacidad depósito (l)	67
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,6
Emissiones CO2 (g/km)	199
Precios desde... (euros)	73.500



EL CUARTO DE LA FAMILIA EL V90 CROSS COUNTRY USA LA  MISMA PLATAFORMA QUE XC90, S90 Y V90... SERÁ EL SEGUNDO MÁS VENDIDO

De los inventores del crossover...



◀▶ El interior del Volvo V90 Cross Country es funcional, amplio y de gran calidad. La pantalla táctil central, que es el 'centro de mando' del coche es de serie. Contará con cuatro motorizaciones, todas ellas con tracción total y con cambio automático de doble embrague y 8 velocidades. Y el T5 también puede ser manual.

LLEGA EN MARZO
Y con cuatro versiones

El Volvo V90 CC ya está a la venta en España, y las primeras unidades se entregarán el mes de marzo. El V90 CC está disponible con dos niveles de acabado –Cross Country y Cross Country Pro– y cuatro motorizaciones. En gasolina la versión de acceso es el T5 de 254 CV. Y por arriba, el T6 de 320 CV. Y en diésel se ofrece el D4 de 190 CV y el D5 de 235 CV. Los cuatro motores citados se asocian a un cambio automático de 8 marchas, aunque para la versión D4 está disponible una caja manual, de seis marchas.

Mucho antes de que los SUV fueran legión, exactamente 10 años antes del Nissan Qashqai, que ha significado el boom comercial de los todocamino, Volvo puso en el mercado un modelo versátil, funcional y con grandes capacidades para los usuarios con un tipo de vida activo. Aquel modelo, el Volvo V70 XC inventó el crossover premium. Y puso a la marca sueca en vanguardia y marcando el paso ante otros fabricantes que, después, se apuntaron a la moda.

Ahora Volvo acaba de presentar el heredero de la dinastía, el V90 Cross Country que vuelve a la batalla en un segmento en el que ahora hay rivales de cuidado –Audi A6 Allroad, Mercedes E All Terrain...– pero en el que Volvo dijo la primera palabra. Y eso tiene un valor.

El V90 CC es la variante todocamino del V90 y el cuarto modelo realizado sobre la nueva plataforma del fabri-

... Llega el nuevo Volvo V90 Cross Country, heredero de aquel V70 XC que hace 20 años inventó una categoría de automóviles, los crossover premium, que ahora triunfan. Un familiar capaz de todo, que hemos probado por primera vez 'en su salsa', en las heladas carreteras de Suecia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

cante sueco. Tras el XC90, el S90 y el V90 este Cross Country será, según las previsiones, el segundo modelo más

vendido de la gama 90, tras el XC90. Con una longitud de 4,94 metros de longitud, ofrece un interior de gran ampli-

tud y un maletero en el que cabe todo. Y envuelto en un ambiente de refinamiento, calidad y funcionalidad ya clásicos en la marca. Respecto a sus hermanos, ofrece una altura al suelo de 21 cm, que unidos a las protecciones en los bajos de la carrocería y a unos mejorados ángulos de salida y ataque, permiten una notable capacidad fuera de carretera.

Y, respecto al XC90, su menor altura lo hace más fácil de conducir, menos aparatoso, pero sin que se resientan ninguna de las virtudes que ofrece el XC90. Porque la habitabilidad es similar y lo único que este V90 ofrece menos que el XC90 son las 7 plazas. Y posiblemente, si salimos fuera de carretera, haya alguna ventaja del XC90, pero habrá que salir mucho para que pueda ser relevante.

Porque, como hemos podido comprobar en Suecia, donde hemos tenido el primer contacto dinámico con

el nuevo modelo, en carretera, el V90 CC ofrece más satisfacciones que el XC90. Y si salimos fuera de la misma, seremos capaces de todo gracias a la tracción total de serie y a los cuatro modos de conducción que ofrece, incluyendo

una variante 'off road' que eleva aún más la carrocería para salvar todo tipo de obstáculos. Ideal para recorridos por pistas o ir a esquiar.

Y en carretera es mucho más ágil, con menos inercias debido al mayor peso y vo-

lumen del XC90. Comportamiento de gran berlina, con un aplomo sobresaliente, similar al de sus hermanos. Las suspensiones se han trabajado expresamente con unos mayores recorridos que en el V90 normal, lo que garantiza máximo

confort. Lo hemos comprobado en un recorrido por carretera en el norte de Suecia, donde hemos viajado para el clásico 'Winter Test' de la marca sueca. Han sido las condiciones idóneas para conocer el porqué del éxito de los modelos AWD de Volvo. Porque es en estas durísimas condiciones climatológicas donde realmente tiene todo el sentido la tracción total.

Sobre unas carreteras cu-

20 AÑOS DE AWD

Dos décadas después del lanzamiento del V70 XC, la tracción total se ha convertido en seña de identidad de la marca sueca, que a nivel mundial vende un 50 por ciento de los modelos de la gama 90 con sistema AWD. Mientras que el total de ventas de AWD es del 40 por ciento si tomamos como base toda la gama de modelos Volvo.

El primer Volvo V70 XC, que ya recibió la denominación Cross

Country, estuvo a la venta hasta el año 2000 y fue un enorme éxito comercial en Estados Unidos, que se convirtió en su principal mercado. Ese año 2000 llegó la segunda generación que ofrecía una mayor altura libre al suelo. En 2002 fue rebautizado como XC70 y estrenó un nuevo sistema de tracción total más eficiente, como el utilizado por el primer XC90.

En 2007, se lanza la segunda

generación del XC70, aprovechando la renovación de la gama del V70. Un modelo del que más de la mitad de las unidades producidas han sido vendidas en Estados Unidos y que se ha mantenido en el mercado hasta comienzos de 2016, cuando la marca ya anunció que para sustituirlo llegaría este V90 CC.

Pero la aventura de la tracción total de Volvo no se ha centrado solo en este segmento. El sistema

AWD ha sido y es santo y seña del XC90, en sus dos generaciones y también del XC60, el modelo más vendido del fabricante sueco. Y también se utiliza en las variantes más camperas de la familia 60, el V60 Cross CC de la gama 40, con el V40 CC... Y esto no para, pues este año, llegará el nuevo XC60 y también el XC40, primera incursión de Volvo en el segmento SUV compacto, uno de los de mayor éxito del mercado.



EN MARZO LLEGAN LAS PRIMERAS UNIDADES, TODOS CON TRACCIÓN TOTAL DE SERIE Y CAMBIO AUTOMÁTICO DE 8 MARCHAS



PRUEBAS EN UN LAGO HELADO Un ballet sobre hielo

Si en carretera abierta ni pudimos ni quisimos poner a prueba el V90 CC, sobre un lago helado, sin ningún tipo de problema de seguridad, la marca sueca nos dio la oportunidad de experimentar en primera persona lo que el V90 CC es capaz de hacer. Y además, compararlo con otros modelos AWD de Volvo. Un recorrido con todo tipo de curvas, de diferentes radios y longitudes y dos 'paellas' que nos permitían ir 'de lado' permanentemente, nos dieron la medida de la seguridad y el control que ofrecen todos los tracción total de Volvo.

Con tres coches a nuestra disposición: XC90 T8, V90 CC D5 y V40 CC D4, las primeras vueltas al trazado son las realizamos con el V90 CC con los sistemas de control y estabilidad activados. Como por arte de magia, el coche va corrigiendo cualquier pequeño desliz del conductor, evitando que el coche se desmande y manteniéndolo en la trazada perfecta. Al volante notas cómo el sistema va frenando ahora las ruedas interiores, ahora las exteriores... según necesidades. Sensación de seguridad absoluta y de estar en las mejores manos.

Un par de vueltas así y llega el momento de comprobar cómo se mueve el V90 CC sin ayudas. Desconectamos el ESC, pone-

mos modo Sport... Y a deslizar. Descubrimos entonces que llevamos un coche muy manejable, que si somos capaces (en unas curvas nos sale mejor y en otras peor) de jugar con el reparto de pesos y hacerlo girar en el momento oportuno solo jugando con el volante y el acelerador, el V90 CC se muestra manejable y 'grácil' a pesar de sus casi cinco metros de longitud. Damos 10 vueltas así al circuito y tras ellas nos bajamos del coche con una sonrisa de oreja a oreja.

Sonrisa que se multiplica con nuestro siguiente protagonista, pues nos ponemos a los mandos del V40 CC. Primero con las ayudas y después sin nada, con el modo Sport, el V40 nos traslada a un 'parque de atracciones sobre hielo'. Sus compactas medidas, su peso ligero, y la capacidad de reacción de su motor T4. El V40 no necesita que manoteemos el volante. Sin necesidad de separar las manos, basta media vuelta a derecha o izquierda para que el coche vaya exactamente por donde queremos. Y hacerle deslizar en las 'paellas' es mucho más fácil y mucho más divertido. 10 vueltas después, la sonrisa no nos cabe en la boca.

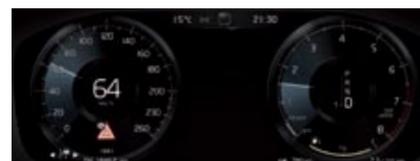
Pero aún nos queda una última prueba, ahora, con el más grande de la familia. El Volvo XC90 está condicionado por su volu-

men y sus dimensiones. Pero en las primeras vueltas con el modo AWD, funcionando el motor de combustión en el eje delantero y el eléctrico en el trasero, todo está bajo control. El coche corrige trayectorias y no toma riesgos, dándole al conductor un plus de seguridad. Y además, como también hacía el V90 CC, si detecta que el conductor no puede controlar el coche, tensa los cinturones de seguridad para minimizar los daños ante un posible accidente. Llega la hora de quitar el ESC y 'conducir a pelo'. Tras el V90 y sobre todo el V40, parece que el XC90 será ingobernable... Pero nada más lejos de la realidad. Es verdad que no puedes mantener el ritmo que llevabas con el V40 y que las inercias son más acusadas. Pero también es cierto que el coche es absolutamente noble, que si tienes en la cabeza las dimensiones, el volumen y el peso de lo que llevas entre manos, no te llevarás ningún susto. Y aunque no es tan divertido como el V40, disfrutarás al volante. Las últimas 10 vueltas así nos lo demostraron.

Resumen; tras más de dos horas sobre un circuito helado, Volvo demuestra que la tracción total de sus modelos, en todos los tamaños y circunstancias, funciona.



▲ Un lago helado es el escenario ideal para poner a prueba las capacidades de los modelos de tracción total de Volvo. Todos han cumplido con nota, aunque las características de tamaño y volumen del XC90 no son las más apropiadas, frente al compacto V40 CC.



▲ Los nuevos sistemas de seguridad del Volvo V90 Cross Country envían la información a la 'nube', que luego avisa al resto de conductores de un Volvo, que reciben un mensaje en el cuadro de instrumentos.



EL MÁS SEGURO DEL MUNDO, **TODAVÍA MÁS SEGURO**

En una carrera que parece no tener fin, Volvo sigue poniendo toda la carne en el asador en materia de seguridad. Porque a la marca sueca no parece bastarle con el último galardón de EuroNCAP conseguido, este que atestigua que el S90/V90 es el coche más seguro que jamás haya pasado por unas pruebas de choque de las que realiza el consorcio europeo. No contentos con ello, el V90 CC, que hereda esa puntuación al estar realizado sobre la misma base y ofrecer los mismos sistemas de seguridad y ayuda a la conducción, va un paso más allá todavía. El crossover de Volvo estrena dos nuevos dispositivos que son una

primicia mundial. Por un lado el Slippery Road Alert y el Hazard Light Alert.

El primero es un dispositivo instalado en el V90 CC que detecta si la calzada está resbaladiza y si es así envía una señal a la 'nube' con la localización de ese punto resbaladizo. Señal que reciben todos los modelos de Volvo que van a circular por esa carretera. Entonces se activa una señal en el cuadro de instrumentos para que el conductor esté prevenido.

El Hazard Light Alert envía a la 'nube' la información en caso de que el conductor del V90 CC active las luces de emergencia. En ese momento, todos los modelos que circulen o

vayan a circular en el trayecto donde está el coche con las luces de emergencia reciben un aviso -antes de ver el coche con el problema- con la posición del coche y la alerta para circular con precaución por esa zona.

Ambos sistemas están ya en funcionamiento en Suecia y Noruega, y su uso se irá extendiendo paulatinamente. Además, este desarrollo de Volvo, en colaboración con Ericsson, está abierto a la participación de otros fabricantes de coches, para que las señales emitidas por estos dispositivos puedan ser recibidas por todos los usuarios de la vía, sea cual sea, la marca del coche que conduzcan.

biertas de nieve y hielo, el V90 Cross Country ha sacado a la luz todas sus virtudes. Se puede rodar rápido con él con absoluta sensación de seguridad y pleno agarre al suelo, garantizado por unos neumáticos de invierno, con clavos, que sin embargo no transmitían al in-

terior en ningún momento, ni retemblor, ni vibraciones ni ningún soniquete molesto.

Con el motor diésel D5 de 235 caballos y el cambio automático de 8 velocidades que se ofrece de serie ofrece empuje y potencia casi instantáneos, pues el par máximo es a par-



▲ El V90 CC equipaba ruedas con clavos, seguras, pero nada incómodas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5	T6	D4	D5
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	254/5.500	320/5.700	190/4.250	235/4.000
Par máximo/rpm	35,7/1.500-4.800	40,8/2.200-5.400	40,8/1.750-2.500	48,9/1.750-2.500
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Man 6 vel/Aut 8 vel	Aut 8 vel	Man 6 vel/Aut 8 vel	Aut 8 vel
Frenos del/tras.	Disc vent/discos	Disc vent/discos	Disc vent/discos	Disc vent/discos
Neumáticos	235/55 R18	235/55 R18	235/55 R18	235/55 R18
Peso (kg)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939/1.879/1.543	4.939/1.879/1.543	4.939/1.879/1.543	4.939/1.879/1.543
Volumen maletero (l)	560/1.526	560/1.526	560/1.526	560/1.526
Capacidad depósito (l)	60	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	7,4	6,3	8,8	7,5
Velocidad máx. (km/h)	230	230	210	230
Consumo mixto (l/100 km)	7,4	7,7	5,1/5,2	5,3
Emissiones CO2 (g/km)	169	176	134/138	139
Precios desde... (euros)	60.967	72.711	56.873	64.336

tir de solo 1.750 vueltas. Además, las levas del cambio en el volante permiten manejar con total facilidad la transmisión, dándolo al V90 CC un manejo más deportivo, que, por ejemplo se acentúa al seleccionar el modo Sport, que estira un poco más los cambios de marcha. Los frenos, perfectos, por mordiente y progresividad y la dirección con un gran tacto y la dureza justa, redondea un conjunto de alto nivel y ofrece la información precisa de lo que pasa bajo las ruedas.

Y cuando no hay esa información, ese 'ángel de la guarda' llamado ESP, mueve los hilos de forma precisa para volver a poner todo en su sitio. Es cierto que en el recorrido en carretera abierta, bajo esas severas condiciones de la climatología y la calzada no hemos podido someter a muchos retos al nuevo Volvo V90 Cross Country, pero en este primer contacto, la nota ha sido muy alta... A la altura de lo que se exige a sí misma la marca que inventó los crossover.

la frase

Jaume Roura. Presidente de la asociación de concesionarios Faconauto.



«La distribución de coches se seguirá basando en el modelo actual y será dominante la participación de los concesionarios, que sufrirán una evolución, pero no una revolución».

en breve

► **ALIANZA EN MOTORES.** - Honda e Hitachi desarrollarán motores para coches eléctricos a través de una nueva compañía, que deberá iniciar su actividad en julio.

► **BRUSELAS PIDE COMPENSACIONES.** - La comisaría de Justicia y Consumidores ha pedido al presidente de Volkswagen una compensación para los clientes europeos afectados por la manipulación de emisiones.

► **FABRICACIÓN CONJUNTA.** - General Motors y Honda establecerán la primera 'joint venture' de la industria del automóvil para producir de forma masiva un sistema avanzado de pila de combustible de hidrógeno, que usarán futuros modelos de ambas compañías.

► **CIE AUTOMOTIVE COMPRA NEWCOR.** - El fabricante español comprará por 100 millones de euros la compañía estadounidense especializada en componentes y subconjuntos mecanizados de alta precisión.

la puesta en funcionamiento de 200 cámaras de control del uso del cinturón y las guías sonoras longitudinales, que se han comenzado a instalar, se unen otras medidas, que el Ministerio del Interior ha comenzado a implementar. Como el refuerzo de la seguridad en las zonas de adelantamiento que concentran mayor número de siniestros; 1.000 kilómetros de vías secundarias, que se llevarán 800.000 euros del presupuesto. También

la metodología para determinar y mejorar los tramos identificados como puntos negros, y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil priorizará las actuaciones sobre los factores de riesgo con más influencia en la accidentalidad, con especial atención a los colectivos vulnerables —peatones, ciclistas...— y vehículos específicos —furgonetas y tránsito transfronterizo, entre otros—. La lista se com-



▲ El ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, se encargó de presentar las nuevas medidas en el Congreso.

se trabajará en convertir 45 cruces en 'inteligentes', con una inversión de 2,4 millones de euros en sistemas de señalización dinámica destinada a subsanar el peligro que encierran, y habrá otro millón de euros para paneles indicativos de los excesos de velocidad en 250 puntos considerados críticos. Además, habrá avisadores de velocidad mostrando la matrícula en 15 tramos de vías de alta capacidad. Asimismo, se renovará

pleta con el refuerzo de la señalización en los tramos INVIVE —binomio exceso de velocidad/siniestralidad—, la guía de buenas prácticas en travesías y vías urbanas, la señalización de nuevas rutas ciclistas seguras, la concienciación del peligro que entrañan las distracciones, la divulgación de testimonios de víctimas de accidentes de tráfico y un Plan Estatal de Educación Vial.

16 MEDIDAS PARA REDUCIR ACCIDENTES

Contraataque al aumento de la siniestralidad

Especialmente sensibilizado con la siniestralidad vial y convencido de que es una lucha en la que todos debemos implicar, el ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, presentó a la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados un plan de medidas urgentes para reducir el repunte de las muertes en carretera del año que acaba de terminar.

A la espera de una revisión profunda de la estrategia de Seguridad Vial, se potencian algunas de las actuaciones puestas en marcha por el anterior equipo, que comandaba Jorge Fernández Díaz, para frenar la accidentalidad en las carreteras convencionales y en los usuarios de motocicletas y furgonetas. Siete acciones de ejecución inmediata, con un presupuesto de 7,2 millones de euros destinado a la instalación de bandas sonoras en el eje y los arcones de la calzada en tra-

mos identificados como especialmente peligrosos, limitar los adelantamientos en determinadas carreteras convencionales, mejora de las intersecciones peligrosas, potenciación de la señalización en las zonas frecuentadas por peatones, vigilancia de los grandes excesos de velocidad nocturnos en rutas frecuentadas por furgonetas de reparto y zonas fronterizas, control de la velocidad y la distancia de seguridad en vías rápidas e intensificación de controles en los recorridos con alto índice de siniestralidad de motos.

Un abanico de actuaciones que se abre con la llegada de Zoido al Ministerio, con un gasto extraordinario de 11,7 millones de euros para completar la batería de 16 medidas de «actuación urgente» destinadas a recuperar la tendencia a la baja de víctimas mortales iniciada hace 13 años y rota en 2016. Una subida marcada, según el ministro,

por el alza del 5 % de los desplazamientos de larga distancia y un parque de vehículos que supera los 10 años de media.

Con las carreteras secundarias como principal escenario en el que trabajar —contabilizan el 75 % de las víctimas mortales de 2016— y con la premisa de cambiar lo que haya que cambiar si el resultado no es el esperado, la estrategia diseñada por el equipo que dirige Zoido cuenta, en principio, con el apoyo de la oposición y el beneplácito de asociaciones de víctimas y clubes de automovilistas. El plan a corto plazo para luchar contra la siniestralidad incluye actuaciones que empezaron a aplicarse a finales del año pasado, demostrando su efectividad con la reducción de la siniestralidad mortal.

A los nuevos y más realistas criterios para la ubicación y gestión de radares, la colocación de 60 nuevos cinemómetros fijos,

el puntazo

Pese al escándalo de las emisiones, Volkswagen se corona líder mundial de ventas en 2016, destronando a Toyota, titular del primer puesto los durante los últimos cuatro años.

10,31 millones de vehículos comercializados en 2016, frente a los 10,17 millones de Toyota Motor, colocan al grupo alemán liderando las ventas a nivel mundial por primera vez en su historia. Las doce marcas que integran VW vendieron un 3,8 más que en 2015 apoyadas, especialmente, por el gran crecimiento en China (+12,2 %). Por contra, el crecimiento de Toyota, Lexus, Daihatsu, Scion e Hino, que integran el grupo nipón, se quedó en el 0,2 %, por la desaceleración en EEUU, su principal mercado.

la cifra

9.961.347

vehículos vendió la Alianza Renault Nissan en 2015. Representa 1 de cada 9 vehículos comercializados en el mundo, y confirma su liderazgo en 'cero emisiones', con 424.797 unidades comercializadas desde que el Nissan Leaf llegó al mercado en 2010. Las cifras incluyen ya la aportación de Mitsubishi Motors, miembro de la Alianza desde el pasado otoño.



España

Año positivo para Volkswagen

El Grupo Volkswagen en España, que está listo para reparar a lo largo del año los vehículos diésel afectados por el software manipulado, ha cerrado 2016 con el nivel de ventas más alto desde hace nueve años y una subida del 8,5 % sobre el ejercicio anterior. Evolución positiva para todas las marcas que integran Volkswagen Group España Distribución, que superó las 180.000 matriculaciones, de las que 89.012 corresponden a Volkswagen (+0,8 %), y con Audi, de nuevo, liderando el mercado premium, con 51.655 matriculaciones y un +17,2 % sobre 2015. Con más del 6 % de crecimiento cerraba 2016 Skoda (24.278 unidades), y muy por encima del 40 % lo hacía Volkswagen Vehículos Comerciales, al sumar 15.191 matriculaciones en el mercado español. Resultado positivo también para la red comercial, con una rentabilidad en torno al 2 %.

Fiscalidad

Hacienda sale al paso

Las declaraciones del ministro Montoro sobre una posible revisión de los tra-

mos de emisiones, traducidas como una subida encubierta del impuesto de matriculación, han merecido el desmentido del Ministerio de Hacienda sobre el endurecimiento del

Los 10 finalistas

A por la corona mundial

Seis SUV, una gran berlina, un pequeño deportivo, un monovolumen familiar y un compacto son los candidatos que han sobrevivido a la primera evaluación para optar a 'Coche del Año en el Mundo 2017'. El ganador se conocerá en el Salón de Nueva York, el próximo 13 de abril, junto a los elegidos como el mejor de cada una de las cinco categorías en juego: Lujo, Prestaciones, Ecológico, Urbano y Diseño. La elección la realiza el jurado formado por 73 periodistas especializados de 23 países, con representación de los cinco continentes, y la lista de los finalistas a 'World Car of the Year 2017' es esta:

Audi A5 / S5 Coupé

Audi Q2

Audi Q5

Fiat/Abarth 124 Spider

Honda Civic

Jaguar F-Pace

Mazda CX-9

Skoda Kodiaq

Toyota C-HR

Volkswagen Tiguan



impuesto. En esa aclaración se asegura que, tal y como afirmó el ministro, «lo que se está planteando es la necesidad de mejorar la fiscalidad del automóvil para favorecer que sean más innovadores, más seguros y menos contaminantes».

Internet

Toyota, la marca más buscada

Como la marca más buscada a través de Google en España a lo largo de 2016 aparece Volkswagen, y Toyota es la que encabeza el interés en mayor número (74) de los 193 países analizados y suma, junto a BMW y Hyundai, el 73 % de las búsquedas. Es un estudio realizado por el distribuidor de componentes de vehículos Quikco, que advierte que Google no es el motor de búsqueda más utilizado en grandes economías como China, Rusia o Corea del Sur. Con esa salvedad, resaltan algunas curiosidades, como que Níger «ama» a Bugatti, que Mercedes «domina» en Sudáfrica o que Mini lo

el mercado español, cargo en el que sustituye a Miguel Carsi, trasladado a la matriz europea de la marca. Nombramientos también en las áreas de Marketing y Comunicación del Grupo PSA y sus marcas en la Península Ibérica. En esos cambios, Vincent Lehoucq asume la Dirección de Marketing de Peugeot, mientras que Ángel Abelló se pone al frente de Marketing y Comunicación de DS Automobiles, departamento al que se incorpora Ana Velloso como responsable de prensa, eventos y redes sociales. Por su parte, Pilar Mur y María Picapeo llegan a la Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales del Grupo PSA como responsables, respectivamente, de Comunicación Corporativa e Interna, y Relaciones Institucionales. Se añade la designación de Cristina Pérez, hasta ahora directora de Marketing y Comunicación de DS Automobiles, como responsable de Medios, Publicidad, Digital y Social Media de Peugeot España.



▲ Leonardo Carluccio



▲ Vincent Lehoucq



▲ Ángel Abelló



▲ Ana Velloso



▲ Pilar Mur



▲ María Picapeo



▲ Cristina Pérez Ruiz

Nombramientos Cambios en España

Leonardo Carluccio, que comenzó su trayectoria en el grupo Toyota hace más de 12 años, ocupa la dirección de Lexus en



pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facililitSati, egit vivatiam nostrum terio, audem ut et aurs con Etrem, consimi s

Dos décadas entre la muerte y la vida



Rover 100 de 1997, con lesiones que amenazan la vida, y Honda Jazz de 2017, con simples moretones para sus ocupantes, son el escaparate perfecto de las mejoras en seguridad de los últimos veinte años. Avance propiciado por el revulsivo que para los fabricantes suponen EuroNCAP y sus estrellas.

Nació con polémica, con mucha polémica, porque los fabricantes no estaban dispuestos a soportar que un organismo independiente pusiera en duda la seguridad de sus automóviles con requisitos que consideraban inalcanzables. Y es que por primera vez se testaban en un simulacro de accidente real las consecuencias en los ocupantes de un choque y el nivel de seguridad ofrecido a los peatones. Los protagonistas fueron siete de los coches más vendidos en 1997, y el resultado fue decepcionante, porque ninguno llegaba a las

cuatro estrellas –el máximo entonces–, siendo especialmente alarmante en el caso de los peatones, al no lograr ninguno pasar de las dos.

Pero la indignación que suscitaban unas pruebas «centradas en normas de seguridad no realistas, con las que ningún vehículo sería capaz de alcanzar las cuatro estrellas» se tornó en apoyo incondicional a partir de que, sólo cinco meses más tarde de las primeras evaluaciones, el Volvo S40 lograra la máxima puntuación en la protección de pasajeros. Un apoyo que ha ido creciendo, hasta el punto de que no son pocas las marcas que piensan en los requisitos de EuroNCAP cuando inician el diseño de un nuevo modelo.

Se calcula que el programa ha ayudado a salvar más de 78.000 vidas gracias a los más de 1.800 coches estrellados, los 160 millones de euros

QUÉ SIGNIFICAN LAS ESTRELLAS

- ★★★★★ **CINCO.** Buen rendimiento general en la protección ante impactos y buen equipamiento en tecnología de prevención de accidentes.
- ★★★★☆ **CUATRO.** Buen rendimiento general en la protección ante impactos y algunos sistemas de prevención de accidentes.
- ★★★☆☆ **TRES.** Buen promedio en protección de ocupantes y sin tecnología de prevención de accidentes.
- ★★☆☆☆ **DOS.** Protección correcta, pero sin tecnologías de prevención de accidentes.
- ★☆☆☆☆ **UNA.** Marginal protección ante impactos.

«Estamos muy orgullosos de que el programa de pruebas de seguridad de EuroNCAP haya conseguido mejoras importantes para salvar vidas y, además, haya ayudado a Europa a alcanzar la menor tasa de mortalidad en carretera de todo el mundo».



Michiel van Ratingen, secretario general de EuroNCAP

«Veinte años después del inicio de un programa considerado controvertido y rechazado por los fabricantes, EuroNCAP ha tenido un auténtico impacto global, un legado de seguridad en la carretera que ha salvado incontables vidas».



Max Mosley, primer presidente de EuroNCAP y actual presidente de Global NCAP

invertidos, las más de 630 valoraciones publicadas, los ensayos cada vez más exigentes, la comprobación de la eficacia de las tecnologías de prevención de accidentes que se van desarrollando y los esfuerzos por estandarizar como equipamiento de serie los sistemas de seguridad pasiva y activa más efectivos.

Veinte años de esfuerzo para impulsar la mejora de la seguridad de ocupantes y usuarios más vulnerables, que recompensa las grandes diferencias en seguridad que separan el Rover 100 de 1997, el peor de los siete primeros modelos evaluados, del Hon-

da Jazz de 2017, el mejor de su clase en 2015 y el modelo de referencia de EuroNCAP en su segmento.

Testados con los protocolos actuales, los resultados son muy indicativos: mientras los ocupantes del Rover 100 resultarían muertos o gravemente heridos, el conductor y los pasajeros del Jazz saldrían el mismo accidente con algunos moratones.

Los resultados hablan por sí solos: EuroNCAP ha sido la fuerza impulsora de las mejoras constantes en los sistemas de seguridad de los vehículos europeos durante las dos últimas décadas.



◀ Fabricados con veinte años de diferencia, Rover 100 y Honda Jazz demuestran los grandes avances conseguidos; tanto por las tecnologías que entonces no existían como por la obligatoriedad y la inclusión en el equipamiento de serie de elementos determinantes en la seguridad.

SABÍAS QUE... Organización sin ánimo de lucro

Los doce miembros de distintos países europeos que integran EuroNCAP pagan con una cuota anual los costes de las pruebas, que se realizan en laboratorios de Francia (UTAC), Alemania (ADAC y BAST), Holanda (TNO), España (IDIADA), Italia (CSI) y Reino Unido (Thatcham y Mira) con unidades compradas de forma anónima de los modelos que van llegando al mercado. Existe la posibilidad de que los fabricantes patrocinen las pruebas de alguno de sus coches, pero siempre se realizan bajo el protocolo establecido, que se va endureciendo al compás del avance de las tecnologías e innovaciones disponibles. Las exigencias de EuroNCAP superan los mínimos legales requeridos en seguridad por la legislación europea, mínimos que no alcanzarían ni una estrella. Ocupantes adultos y niños, peatones y asistentes de seguridad son los cuatro apartados que se puntúan en la evaluación global, introducida en 2009 cuando también la máxima calificación pasó de cuatro a cinco estrellas.

LOS PRIMEROS DE LA HISTORIA UN ESTRENO CARGADO DE POLÉMICA

Las primeras pruebas desvelaron deficiencias de seguridad preocupantes en los protagonistas del 'estreno'. Los siete utilitarios, elegidos por ser los más vendidos entonces en Europa, se enfrentaron a los exigentes impactos frontal (64 km/h) y lateral (50 km/h), y a las pruebas de seguridad para peatones.



FIAT PUNTO. ★★☆☆☆ El fallo de la soldadura por puntos en el pilar de la puerta delantera hizo el habitáculo inestable.



FORD FIESTA. ★★★★★ «Problemas para las extremidades inferiores» y «débil» protección de pies y tobillos en un buen resultado.



VW POLO. ★★★★★ No se libró de una «excesiva» intrusión de los pedales y una «pobre» protección de las costillas.



NISSAN MICRA. ★★★★★ Principales defectos: intrusión excesiva de los pedales y protección del abdomen por debajo de los mínimos.



OPEL CORSA. ★★★★★ Los 'crash test' desvelaron excesiva intrusión de los pedales y «débil» protección del abdomen.



RENAULT CLIO. ★★★★★ Marginal protección de la cabeza y «débil» –frontal– y «pobre» –lateral– del pecho fueron los principales fallos.



ROVER 100. ★☆☆☆☆ Larga lista: excesiva intrusión del habitáculo, «mala» protección lateral, alarmante inseguridad de peatones...

CITROËN

CITROËN YOU

10 MILLONES EN FACEBOOK

Citroën celebra sus 10 millones de seguidores en la red social Facebook con una felicitación personal a cada uno de ellos, un corazón latiendo que se puede descargar desde el enlace que figura a la izquierda de esta información.

La marca cuenta con 79 páginas de Facebook en todo el mundo y sus fans más activos proceden de Brasil, Italia y Francia. En total, Citroën tiene 13 millones de fans en redes sociales a nivel mundial.

+ en www.facebook.com/citroen.es/posts/1249153041817790

ATENTOS A...

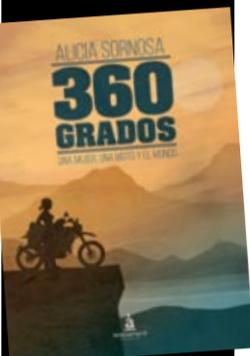
DEL 15 AL 18/3

Ifema Feria de Madrid organiza **Motortec Automechanika**, un evento destinado sobre todo a profesionales de la posventa de automoción. Se dan cita una veintena de expositores y se celebrarán más de 100 actividades.

motortec automechanika MADRID

PARA LEER MÁS QUE UN VIAJE EN **MOTO**

La periodista **Alicia Sornosa**, primera mujer de habla hispana en dar la vuelta al mundo en moto, acaba de publicar **'360 grados. Una mujer, una moto y**



el mundo'. El libro relata la experiencia de **Sofía (alter ego de la autora)** en su recorrido en moto por los cinco continentes, acompañada de un ornitólogo que documenta una ruta de aves migratorias en todo el planeta.

+ en www.bugatti.com

ASÍ SE FABRICA EL BUGATTI CHIRON

► Bugatti construirá este año 70 unidades del exclusivo Chiron. El modelo más lujoso y rápido del mundo cuesta 2,4 millones de euros y se fabrica de forma manual en Molsheim, al norte de Francia.



UN AUTOMÓVIL DE ALTA COSTURA

Las primeras unidades del superdeportivo más exclusivo, rápido y lujoso del mundo (2,4 millones de euros) llegarán en breve a manos de sus propietarios. Y Bugatti ha aprovechado el momento para abrir las puertas de su 'Atelier' (taller) para que todos podamos disfrutar del paso a paso en la construcción del Chiron. Un espacio en el que no hay robots, ni cintas transportadoras, tan solo 20 operarios que ensamblan de forma to-

talmente artesanal un modelo único, que tarda seis meses en producirse.

Primero, un diseñador de la marca se reúne con cada cliente para ayudarle a personalizar su coche. Podrá elegir entre 31 colores de cuero, 30 para las costuras, 18 para las alfombrillas... Incluso pedir, por ejemplo, que el modelo haga juego con el tono de su marca de ropa preferida. Después, comienza la fabricación. Cada Chiron está formado

por 1.800 piezas, que se unen a mano en un total de doce estaciones de montaje. El motor, un 8.0 W16 de 1.500 CV y 628 kilos, es lo único que llega previamente montado.

Se comprueba cada una de las partes mecánicas y después cada unidad se testa en el exterior. Nada se deja al azar y cada detalle es supervisado por distintos técnicos. El Chiron no abandonará las instalaciones hasta que todo sea perfecto.

+ en www.audiquattrocup.es

AUDI NUEVE AÑOS CON EL ESQUÍ

La nueva edición de la Audi quattro Cup 2017, el circuito de esquí alpino para niños de entre 9 y 12 años federados en categoría alevín, arrancó hace unos días en la estación de La Molina. Esta competición, del calendario de la Real Federación

Española de Deportes de Invierno, cuenta con el patrocinio de la marca alemana desde hace nueve años y en la misma participarán unos 300 menores por carrera.



+ en www.skoda.es

SOLIDARIDAD

Skoda colabora un año más con el Premio Destino Infantil-Apelles Mestres y distribuirá 14.000 ejemplares del libro 'Vivir con Hilda (y sus inconvenientes)' entre los niños hospitalizados el próximo 23 de abril.

+ en www.toyota.es

TOYOTA C-HR ROMPIENDO MOLDES

El Toyota C-HR es uno de los modelos más rompedores del momento. Sus líneas no dejan indiferente a nadie; y la marca quiere aprovechar esta capacidad de sorprender a todos los niveles. Así, el Toyota C-HR ha sido el primer coche en participar en una experiencia de auto-teatro inmersivo, en un evento presentado por la actriz y

modelo Milla Jovovich. La obra reunió a 100 invitados en cinco ciudades europeas (Berlín, Milán, París, Barcelona y Londres), que protagonizaron una historia ficticia, en la que descubrieron los ángulos y secretos del C-HR transportándose (a través de imágenes) a lugares como las pasarelas de la moda, en Milán, o un casino, en París.



La modelo y actriz Milla Jovovich fue la presentadora de un evento con el C-HR como protagonista.

+ en www.fiat.es

VUELTA AL MUNDO EN UN MODELO DE SERIE 41.000 KM EN 133 DÍAS EN UN FIAT TIPO

Un Fiat Tipo de serie ha recorrido 41.000 kilómetros, el equivalente a dar la vuelta al mundo, en 133 días, pasando por 22 países.

El periodista Okan Altan ha sometido al Fiat Tipo al test de fiabilidad más exigente, al recorrer 41.000 kilómetros (el equivalente a dar la vuelta al mundo) en un modelo de serie. Y, lo mejor de todo, es que en los 133 días que ha durado el viaje, el coche solo ha sido sometido a las revisiones habituales y al cambio de

dos neumáticos. El periplo se inició en agosto pasado en la fábrica Tofaş, en Turquía. Después de varias paradas en Europa, Altan siguió la ruta del Transiberiano y continuó hasta Japón, donde tomó un barco a México. Regresó a Europa, completando 400 horas al volante y recorriendo en total 22 países y 122 ciudades.



► En los 133 días que duró el recorrido, el Fiat Tipo solo necesitó cambiar dos neumáticos y someterse a las revisiones habituales.

+ en www.nissan.es

EMBAJADOR DE SU GAMA ELÉCTRICA NISSAN FICHA A INIESTA

Nissan ha escogido al jugador de fútbol Andrés Iniesta como embajador de su gama de vehículos 100% eléctricos. La marca justifica esta elección en el hecho de que el centrocampista sabe jugar limpio, ya que no ha visto una tarjeta roja en más de 650 partidos.



+ en www.peugeot.es

DEPORTE

Fernando Verdasco se ha unido al equipo de tenis de **Peugeot**, en el que figuran deportistas de la talla de David Ferrer o Tommy Robredo. Verdasco será embajador mundial del nuevo 3008.

+ en www.premioseducacionvial.com

RACE Y GOODYEAR LOS 'CORTOS' TIENEN PREMIO

El RACE (Real Automóvil Club de España) y Goodyear organizan una nueva edición de los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial, que pretenden mejorar la se-

guridad de los niños en el tráfico. El concurso está destinado a los alumnos de Educación Primaria y los premios se destinarán a actividades de promoción de la educación y la seguridad vial.





LOS SIMULADORES INDICAN AUMENTOS DE 30 Y 40 KM/H EN LAS CURVAS RÁPIDAS. EN ALGUNOS CIRCUITOS, CINCO SEGUNDOS POR GIRO

Regreso al futuro

Volver al pasado para mirar al futuro. “Es un momento histórico, la primera vez en décadas que el reglamento está pensado para hacer los coches más rápidos”. Pedro Martínez de la Rosa resume el espíritu de la nueva etapa que comienza en la Fórmula 1 en 2017. Monoplazas de diferente estética y prestaciones, de exigencia física desconocida en la última década que, quizás, ayuden a revolver el orden competitivo de estos últimos años.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

La nueva Fórmula 1 no solo representa un desafío para los pilotos, sino también para los ingenieros, porque se abre un nuevo horizonte de oportunidades e innovaciones como no ocurría desde 2009. “Es un cambio enorme”, explica Jame Key, director técnico de Toro Rosso, “desde el punto de vista de la carrocería, de las suspensiones y del neumático. Es el cambio más grande que he experimentado en mis casi 19 años en Fórmula 1”.

Las dos últimas grandes revoluciones técnicas tuvieron

lugar en 2009 y 2014, pero la de 2017 supera a las anteriores. En la primera, los monoplazas sufrieron importantes restricciones aerodinámicas y se eliminaron los neumáticos acanalados. 2014 se centró en la nueva tecnología híbrida, aunque eliminándose los escapes de soplado y reduciéndose la altura frontal del chasis y la anchura de los alerones delanteros.

En 2017, por el contrario, los monoplazas ganan cuerpo —de 1,8 metros a 2 exactos como máximo de anchura—, y un mayor grip mecánico y aerodinámico. Los alerones son ahora mayores, con el trasero 200

milímetros más ancho y 150 más bajo, mientras que la anchura del delantero crece 150 milímetros. El difusor trasero también se amplía de modo espectacular. Estéticamente serán similares a los monoplazas de los noventa y décadas anteriores, porque también se amplía la anchura de los neumáticos con medidas que no se veían desde 1992. Por todo ello, el peso mínimo sin combustible sube hasta los 722 kilogramos.

El objetivo es ganar carga aerodinámica y un paso más veloz por curva. Quienes han tenido la oportunidad de ver los nuevos monoplazas co-

inciden en que la estética será uno de sus puntos fuertes. Por ejemplo, Toto Wolff apuntaba que el Mercedes “se verá realmente espectacular”, y en la misma línea se están pronunciando otros protagonistas. Hasta sus respectivas presentaciones y debut en Montmeló no se podrá apreciar el alcance de los cambios, tanto en estética como en prestaciones.

De momento, los datos obtenidos por los equipos en las simulaciones arrojan incrementos de velocidad de entre 30 y 40 km/h en las curvas más rápidas. Aunque la mayor superficie frontal y los neumáticos más anchos reducirán la



◀▶ La evolución de los monoplazas de F1 salta a la vista con este quinteto de Renault, todos ganadores en su época. Hamilton —arriba— tiene muchas dudas en torno a los nuevos coches. Todo lo contrario que Sainz —abajo—, que prefiere esperar a los test.



velocidad máxima en las rectas, el incremento de prestaciones será verdaderamente espectacular: se ganarán entre tres y cinco segundos por vuelta respecto a la pasada temporada.

Según Carlos Sainz “los coches van a ser más rápidos, seguro”. La experiencia inicial con el simulador está dando pistas a los pilotos. En el caso del español, “me transmite que es un coche más divertido de llevar. Las curvas de Barcelona las haces mucho más rápido y, por lo menos, impresionante más. Como piloto te gustan los coches más rápidos, es lo menos que le puedes pedir

a la Fórmula 1. Este año van a tener ese punto extra de ‘chicha’ que quizás le faltaba en años anteriores”.

Con semejante paso por curva, los pilotos y su condición física serán las primeras víctimas de los nuevos monoplazas. El incremento de velocidad se traducirá un ‘g’ adicional de fuerza lateral. Si la cabeza de un piloto puede pesar unos 7 kilos de media, cada curva implicaría el mismo incremento sobre el cuello del piloto. “Un ‘g’ más es una barbaridad”, explica De la Rosa, “sobre todo si es sostenida en toda la curva y en todas las curvas, como va a ocurrir aho-

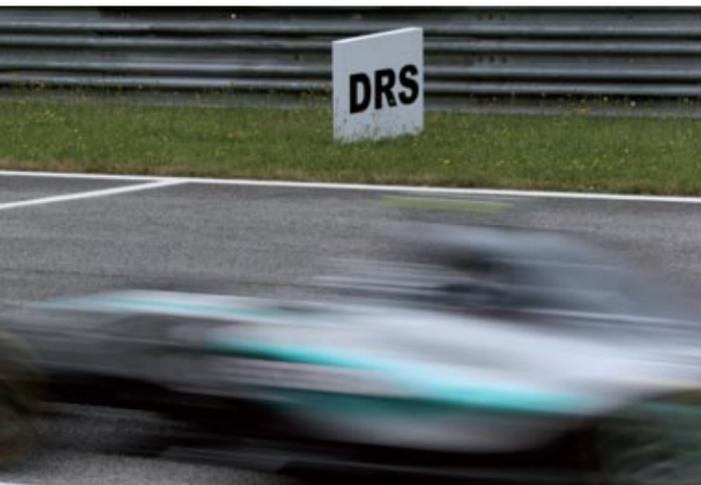
ra. Es como si hubiera, no una, sino dos personas empujando tu cabeza al exterior de la curva mientras pasas por ella. Los coches van a ser durísimos para el piloto”.

El director técnico de McLaren, Tim Goss, explicaba al respecto que “habrá muchas curvas que ya no serán clasificadas como tales. Si el coche está dentro de una y el piloto pisa a fondo el acelerador, la clasificamos como una recta”. “Algunas curvas rápidas ahora son simples curvas en la recta”, confirma Adrian Newey, señalando como ejemplo el caso de Eau Rouge, en Spa. En Montmeló, “la primera cur-

va puede ser en quinta, y luego todo a fondo, la 2, la 3...”, explica De la Rosa. Con estas nuevas condiciones será interesante comprobar la capacidad de respuesta de los pilotos ante los mensajes por radio y las numerosas modificaciones a realizar en el volante que exige un monoplaza actual. Mentalmente, los pilotos tendrán que ser incluso más ágiles en las más exigentes condiciones físicas.

Sin embargo, también se han suscitado dudas sobre la capacidad para adelantar ante la mayor dificultad para seguir la estela de otros, las menores distancias de frenado y el me-

DESDE MCLAREN SE ADVERTÍA QUE ESTE AÑO TAMPOCO GANARÁN LAS CARRERAS. PERO ALONSO PARECE MÁS OPTIMISTA QUE SUS JEFES



▲▲▲ Tanto el funcionamiento del DRS como el de los nuevos neumáticos Pirelli son todavía una incógnita. Arriba, el Mercedes de 2014, último año en el que se introdujeron novedades técnicas de calado.

◀◀ A la izquierda, Mansell –que acabaría llevándose el título– persiguiendo a Senna en 1992, última temporada con neumáticos de gran anchura. Arriba, el revolucionario Brawn con el que Button ganó el título en 2009, otro año con muchas novedades técnicas.



nor diferencial de rendimiento entre coches con los nuevos neumáticos de 2017. “La velocidad aumentará, pero eso no significa que las carreras vayan a ser más espectaculares. De hecho, puede que sea más difícil adelantar”, explicaba Sergio Pérez. Lewis Hamilton, por su parte también ha sido uno de los más críticos al respecto. “El piloto de delante tiene el cien por cien de efectividad del potencial aerodinámico de su coche, mientras que para quien rueda detrás cae cuanto más cerca está del coche al que sigue”.

Carlos Sainz, sin embargo, invita a esperar. “Que si los

coches corren más y va a ser más difícil adelantar... ¿Cómo lo sabes? A mí, tanta gente negativa estos últimos meses no me ha gustado, y no veo el porqué sin haber probado los coches todavía. Es muy pronto. Tenemos la oportunidad de una nueva F1 que llega ahora, vamos a ver qué tal va, pero decir ya antes de probar que va a ser más difícil adelantar...” Por ejemplo, se desconocen los efectos del DRS con la nueva configuración aerodinámica.

Otro elemento crucial en el nuevo reglamento serán los nuevos neumáticos de Pirelli y su respuesta a bordo de

monoplazas más pesados, de mayor carga aerodinámica y motores cercanos a los 1.000 CV. Un desafío también en materia de seguridad, ya que los neumáticos tendrán que soportar un ritmo cuatro o cinco segundos por vuelta más rápido que los actuales, sin haberse podido desarrollar con los monoplazas de 2017.

De momento, la mayor anchura será otro factor que también contribuirá al mayor paso por curva. “Si, como se piensa, se trata de tres a seis segundos menos por vuelta, los pilotos lo van a notar de forma dramática”, explicaba

Paul Hembery, responsable del fabricante italiano. “Sería una sensación tan fuerte que les va a parecer que van sobre raíles. No lo sabremos hasta que se llegue a los límites de los coches en la pista para entender dónde están esos límites. Con semejante mejora, va a ser como subir a otra categoría, como ascender desde GP2...”

El comportamiento de los nuevos compuestos será crucial en carrera. Hasta ahora, el fabricante italiano ofrecía un neumático cuyas propiedades eran irreversibles superada una determinada temperatura, por lo que el pi-

loto debía rodar por debajo de un determinado ritmo. Frente a esta degradación térmica tan criticada se han buscado compuestos de desgaste más progresivo. “Aunque lleves a cabo simulaciones, solamente puedes ver el funcionamiento del compuesto en la pista, y que solo vamos a ver condiciones representativas transcurridas las carreras de Australia, China y Bahrein”, explica Hembery respecto a las incertidumbres que plantea este elemento clave.

Mayor presencia estética y prestaciones más elevadas, pero... ¿contribuirá esta nueva técnica a revolver la je-

rarquía de los últimos años? “Cuando tienes un cambio de reglamento algunos lo leerán mejor que otros” explica Adrian Newey, en un tema para el debate antes de que los nuevos monoplazas rueden en Montmeló. «Los más fuertes tienen más capacidad de investigación, así que pueden hacer un mejor trabajo que los equipos pequeños, aunque no siempre es el caso», quizás recordando los precedentes de la última gran modificación técnica de 2009 y el caso de Brawn con los dobles difusores.

¿Quién encontrará en 2017 alguna laguna legal que pro-

porcione una gran ventaja competitiva, como el campeón del aquel año? O soluciones técnicas singulares que marquen grandes diferencias... “Espero que se revuelvan un poco las cosas, pero no creo que tengamos un cambio total en el orden de la parrilla”, explica Rob Smedley, uno de los responsables de Williams, “en Fórmula 1 nadie ha ganado sin un presupuesto considerable. El dinero cuenta, al menos en esta era de la Fórmula 1”. Sin embargo, Smedley considera que “es posible que haya más gente en el grupo de arriba”.

“Si alguien piensa en estas

reglas como la forma de apretar la parrilla, es que tiene piedras en la cabeza”, explicaba recientemente el antiguo director técnico de Williams, el veterano Patrick Head, “cada vez que haces cambios significativos, los avances mayores serán siempre de los equipos más grandes porque tienen más recursos y capacidad para hacer desarrollos paralelos entre su coche actual y el diseño del nuevo monoplaza”. Siempre queda la esperanza de recordar la temporada 2009. En Montmeló, a finales de febrero, comenzaremos a tener las primeras respuestas.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

EL MERCADO MANTIENE EL RITMO EN ENERO

Con 84.515 matriculaciones de turismos y todoterreno se cerraba enero, lo que supone un 10,7 % más que ese mes de 2016. Pese a la subida, fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto), vendedores (Ganvam) e importadores (Aniacam) destacan un comportamiento por debajo de lo esperado, al contar con dos días laborables más. Sin esa circunstancia, la subida sería mucho menor y las compras de particulares quedarían en un crecimiento nulo o ligeramente negativo, lo que

corroboraría la ralentización que sufre este canal desde que se acabaron los fondos del Pive. Situación que, alerta el sector, puede generar un descenso de ventas y dificultar el rejuvenecimiento del parque si la tendencia negativa se mantiene durante los próximos meses. También la falta de incentivos ralentiza la venta de eléctricos, que junto a los híbridos se anotan 4.664 matriculaciones, considerando todas las categorías; estas dos tecnologías se anotan una cuota de mercado del 4,5 %.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Enero	
	7.297
	6.625
	6.523
	5.749
	5.648
	5.090
	4.341
	4.275
	4.175
	4.070

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Enero	
	2.455
	2.329
	2.292
	2.153
	1.960
	1.923
	1.736
	1.723
	1.569
	1.557

EUROPA Interés por los coches 'verdes'

Las 609.629 matriculaciones de turismos 'verdes' que se realizaron en 2016 en los 28 países de la UE suponen un +4,1 % sobre el año anterior, aumento debido principalmente al interés por los híbridos, que subieron un 27,3 %. Por contra, la proporción de los combustibles alternativos (gas natural, GLP, etanol...) retrocedió un 19,7 % sobre 2015, según los fabricantes europeos (ACEA). En el conjunto de la Unión, los turismos 'verdes' representaron el 4,2 % del total de los turismos vendidos en 2016, porcentaje que sube al 4,6 % al incluir los países de la EFTA, dado el alto interés de

noruegos y suizos por los eléctricos, híbridos e híbridos enchufables; energías alternativas con especial 'tirón' en Noruega, donde en 2016 se vendieron 62.171 unidades con estas tecnologías. Es un +39,6 % sobre 2015, gracias al incremento del 159,9 % en las compras de híbridos enchufables (20.653 coches), en detrimento de los eléctricos puros, que bajaron un 6 %, aunque siguen dominando ese mercado con 24.222 operaciones. En el 'top ten' europeo, Polonia desplaza a Finlandia y Portugal por el número de híbridos y vehículos de combustible alternativo comercializados.

MATRICULACIONES POR PAÍSES

	Total	Eléctricos	Híbridos y 'plug-in'	Otras alternativas
Italia	185.416	1.375	38.445	145.461
Reino Unido	88.919	10.264	76.716	0
Francia	81.638	21.751	58.390	1.488
Alemania	65.706	11.410	35.616	6.247
España	32.200	2.005	32.381	1.676
Holanda	35.612	4.147	29.952	1.471
Suecia	31.494	2.945	24.016	4.514
Bélgica	20.775	2.054	16.430	2.290
Polonia	16.917	114	10.241	6.512
Austria	9.028	3.826	4.711	486

*NGV, LGP y Etanol † Incluye biofuel



VOLKSWAGEN NAVARRA El Polo, el modelo más producido en España

Con las 296.800 unidades salidas de la factoría de Volkswagen Navarra en 2016, el Polo repite como el modelo más fabricado en España y, consecuentemente, también como el más exportado. No en vano, cerraba el año como el tercer coche más vendido en el mercado europeo (398.561 entregas según la consultora Jato, que suponen un +1,9 %) y el séptimo en el ranking español, con 25.424 unidades (+1,2 %) sobre 2015, cifra que supone el 8,5 % del total producido en la planta española. El volumen alcanzado en Landaben, la factoría navarra de Volkswagen, es muy similar al de 2015 (-0,5%), con tres de cada cuatro de los coches que de ella han salido equipados con motores de gasolina y un 21 % dotado del cambio automático secuencial DSG. El 91,5 % de la producción se distribuyó en 50 países, con Alemania como principal destino, al recibir el 19,5 % de los Polo fabricados. Por detrás se colocan Italia, a donde se mandó el 13,6 % de la producción, y Francia, para donde salió el 13,3 %. El resto se exportó, principalmente, a Turquía (9,2 %), Reino Unido (5,5 %), Holanda (2,7 %), Bélgica (2,5 %) y Austria (2,3 %).



Disponible desde 15.124,91 € con promoción y sin Iva

VW

En marzo llegan las 36 primeras versiones del nuevo Golf

A partir de marzo se podrá disfrutar del compacto de VW, el modelo preferido por los compradores europeos, que lo mantienen líder del mercado desde hace años. En la renovación de su séptima generación, el Golf mantiene la esencia, que lo ha convertido en el modelo más vendido de la marca a lo largo del tiempo, añadiendo a una gama de motores vanguardistas, asistentes de conducción inteligentes, una nueva generación de sistemas de infoentretenimiento y un equipamiento mejorado, con elementos como los nuevos grupos ópticos traseros LED.

Además, en la apuesta de la casa alemana por democratizar la alta tecnología, el Golf se convierte en el primer compacto con control gestual, sistema que permite manejar la pantalla táctil del equipo

de radio y navegación Discover Pro sin tener que tocarla. Nuevo también en el segmento es el asistente de emergencia, que se une al asistente de frenada de emergencia en ciudad con sistema de detección de peatones (Front Assist) y a la asistencia en atasco, que permite la conducción semiautónoma hasta 60 km/h.

PRECIOS

	HATCHBACK	ARIANT	HATCHBACK	ARIANT
1.0 TSI 110 CV Edition	20.150 €	21.680 €	1.6 TDI 115 CV DSG7 Sport	29.460 € 30.980 €
1.0 TSI 110 CV Advance	21.860 €	23.250 €	2.0 TDI 150 CV Advance	26.380 € 27.740 €
1.0 TSI 110 CV DSG7 Advance	23.700 €	25.090 €	2.0 TDI 150 CV DSG7 Advance	28.050 € 29.580 €
1.4 TSI 125 CV Advance	22.570 €	25.070 €	2.0 TDI 150 CV Sport	29.200 € 30.640 €
1.4 TSI 125 CV DSG7 Advance	24.430 €		2.0 TDI 150 CV DSG7 Sport	30.960 € 32.470 €
GTI 2.0 TSI 230 CV	34.220 €		GTD 2.0 TDI 184 CV	33.330 € 36.340 €
GTI 2.0 TSI 230 CV DSG6	36.130 €		GTD 2.0 TDI 184 CV DSG7	38.250 €
1.6 TDI 115 CV Edition	23.040 €	24.580 €	GTE 204 CV DSG6	40.250 €
1.6 TDI 115 CV Advance	24.760 €	26.140 €	Alltrack 4Motion 1.8 TSI 180 CV DSG6	36.420 €
1.6 TDI 115 CV DSG7 Advance	26.610 €	28.100 €	Alltrack 4Motion 2.0 TDI 150 CV	35.010 €
1.6 TDI 115 CV Sport	27.650 €	29.040 €	Alltrack 4Motion 2.0 TDI 184 CV DSG7	38.610 €

DS

Edición limitada para el DS 4 Crossback

Con dos motores para elegir llega al mercado la edición especial del DS 4 Crossback denominada Moondust, que destaca por el exclusivo gris platino mate de su carrocería, convirtiéndose en el único vehículo de su segmento que ofrece una pintura de este tipo. Elementos distintivos son también las llantas de aleación de 18 pulgadas en negro brillante, los embellecedores de los pasos de ruedas y las barras de techo. Cuenta con faros LED Visión direccionales y un interior que aumenta la exclusividad con el cuero nappa en negro basalto, que recubre salpicadero y paneles de puertas. Disponible con el BlueHDi de 180 caballos y el THP de 165, ambos con función S&S, la dotación del DS 4 Crossback Moondust incluye vigilancia de ángulo muerto, sensor de aparcamiento delantero y cámara de visión trasera. La conectividad la asegura el Apple CarPlay y, como opción, se ofrece cuero granulado negro basalto por 1.200 euros.

MOONDUST THP 165 S&S EAT6: 35.439 € BlueHDi 180 S&S EAT6: 38.330 €



MERCEDES-BENZ

Mercedes Clase E Coupé, con tres opciones a elegir

El coupé deportivo de la marca de la estrella llega al mercado español con un precio que arranca en 53.700 euros y un equipamiento de serie que lo convierte en referente del segmento. Empezando por las molduras de fresno negro de poros abiertos y las llantas de aleación de 18 pulgadas, en la dotación del Clase E Coupé también destacan la ayuda al aparcamiento con cámara marcha atrás y Parktronic, los Faros LED High Performance, el servofreno de emergencia activo y los servicios de conectividad que permiten, por ejemplo, la apertura y cierre del coche desde el smartphone o saber su localización en todo momento vía GPS. Las tres versiones disponibles equipan el cambio 9G-TRONIC y ofrecen opciones como los avanzados asistentes que hacen posible una conducción semiautónoma

PRECIOS

220 d	53.700 €
300	58.500 €
400 4MATIC	74.900 €

CITROËN

LA E-CITA TIENE PREMIO

La red de servicios oficiales Citroën ha puesto en marcha un sistema de cita online que permite contactar con el taller a través del smartphone o el ordenador. Además de planificar la visita, el e-Cita ofrece la posibilidad de consultar los precios de las operaciones más habituales de mantenimiento o la sustitución de elementos, como pastillas de freno o baterías. La intención de la marca es evitar esperas y proporcionar una atención más rápida y precisa utilizando la página www.citroen.es. Como premio, los primeros 5.000 usuarios del e-Cita que realicen operaciones por un importe mínimo de 100 euros recibirán un cheque regalo de 15 euros en combustible.

PEUGEOT

COMERCIALES 'A LA CARTA'

El líder del mercado español en vehículos comerciales en 2016 amplía la oferta con una extensa gama de transformaciones, que permitirá a los profesionales disponer exactamente de la herramienta que requiere su actividad. El acuerdo con los carroceros más representativos a escala nacional permite a la Red Comercial de Peugeot cubrir las necesidades de empresas y autónomos, agilizando además los plazos de entrega.



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





coaches ejecutivos, expertos en técnicas de ventas, análisis de mercado y en inteligencia social. Y, por supuesto, vendedores de automóviles. Todos nosotros formamos un equipo para desarrollar proyectos de nuevos lanzamientos de productos, restyling de nuevos modelos con el objetivo de dar a los vendedores de la red de con-



DB16: THE PRODUCT LAUNCH EXPERIENCE

Formar con sensaciones

dealerbest y Motor16 se unen para ofrecer un nuevo concepto de formación a concesionarios. Más que cursos, experiencias. Y más que aprender, sentir qué es un coche.

El mundo del automóvil está en un proceso de evolución permanente, con grandes retos y oportunidades al alcance de la mano: conducción autónoma, electrificación, tecnologías de comunicación y entretenimiento, ayudas a la conducción... Oportunidades y retos que asumen los fabricantes y las marcas, y de los que se benefician los consumidores.

Pero para que estos sepan sacar el máximo provecho a lo que compran, es necesario que los vendedores sean capaces de mostrarles cada detalle del nuevo modelo. Y eso no es fácil en una época en la que los clientes son, en muchos casos, verdaderos expertos, con grandes dosis de conocimiento del producto del que buscan información en el concesionario. Clientes que en muchas ocasiones

'saben más' que el vendedor. Por eso, la formación a los vendedores debe ser una pieza clave en la estrategia comercial de una marca. Porque el vendedor tiene por delante el reto de conquistar al cliente.

Por eso, para eso, nace 'DB16 The Product Launch Experience'. Una iniciativa de dealerbest y Motor16 que ofrece a las marcas un nuevo concepto de curso de formación de producto. Una experiencia en la que intervienen los cinco sentidos y la pasión por el automóvil para crear una presentación de producto novedosa, cargada de emoción y entusiasmo.

Porque 'DB16 The Product Launch Experience' está formado por apasionados del automóvil y contamos con líderes en comunicación y periodismo del automóvil,

concesionarios argumentos para que el proceso de venta colme las expectativas del profesional y del cliente.

Queremos dar respuesta a la demanda del mercado creando un nuevo esquema de interacción entre los concesionarios, sus vendedores y los clientes. Una experiencia en la que, además, ofrecemos todos los servicios: rutas para pruebas dinámicas, espacios para formación, logística de vehículos, traslado de asistentes, catering...

El objetivo es que el vendedor no solo conozca las características del coche de manera teórica, sino que las experimente y las viva en primera persona. Así, el reto de conquistar al cliente será un poco más fácil.

KIA VIÑARÁS MOTORS

EXCELENCIA EN EL VEHÍCULO DE OCASIÓN

El pasado 18 de enero, Viñarás Motors, en Talavera de la Reina, ha sido galardonado y reconocido como el mejor centro Kia Ocasión en la ceremonia '2017 Kia National Conventions Awards'. Con este reconocimiento, Viñarás Motors ingresa en el club de los 'champions' de la marca en nuestro país, por su excelente gestión durante 2016.

A este premio se le suma el reconocimiento recibido en 2016 como centro Kia 5 estrellas, un programa cuyo objetivo es trabajar en todos los posibles puntos de contacto del cliente con la instalación y la marca, ya sea en la venta de vehículos nuevos y de ocasión, en el servicio a empresas, la imagen ofrecida; el servicio posventa,



la atención al cliente, la comunicación online o en persona y la publicidad. El programa pretende superar las expectativas de los clientes en cada momento de la experiencia en la instalación, impulsando de esta forma tanto la satisfacción de los usuarios como la imagen de la instalación y de la marca. Y todo ello en tan sólo un año y medio de vida. El premio lo recibió Carlos Viñarás, gerente del grupo Viñarás Toledo, un referente del sector de la automoción en esa provincia y en España. Con más de 30 años de experiencia en el sector de la automoción con marcas como Peugeot, Polaris y recientemente Kia, el grupo Viñarás Toledo se posiciona en el mercado como gran especialista en la venta de vehículos nuevos y de ocasión.



CITROËN

Renovación para el señorial C5

Acorde con su personalidad de berlina de alto nivel, la renovación del C5 profundiza en el equipa-

miento y las altas prestaciones del modelo francés, que desde ahora se ofrece sólo con dos mecánicas, mucho equipamiento y las últimas tecnologías, como la suspensión Hidroactiva III+, que lo coloca como referencia en confort y comportamiento en carretera. C5 y C5 Tourer XTR –que tiene una estética más crossover– integran la

gama con dos motores disponibles, los BlueHDi de 150 y 180 caballos; con cambio manual de seis velocidades el menos potente y transmisión automática EAT6 de seis relaciones el más energético. Y en el apartado del equipamiento, pantalla táctil de siete pulgadas con Mirror Screen; y las llantas de aluminio de 17 pulgadas en la berlina y de 18 en el familiar XTR no faltan de serie. Clase y distinción reflejadas por los nacarados Negro Perla, Gris Haría y Blanco que integran la paleta de colores, a los que se suman el Azul Borrasca Metalizada y el Blanco Banquise.

PRECIOS	
BlueHDi 150 S&S 6v Feel Edition	21.900 €
BlueHDi 150 S&S 6v Feel Edition Tourer XTR	25.700 €
BlueHDi 180 S&S 6v Feel Edition	25.200 €
BlueHDi 180 S&S 6v Shine	27.500 €

HONDA



PRECIOS	
1.0 Comfort	22.140 €
1.0 Comfort Navi	22.700 €
1.0 Elegance	24.040 €
1.0 Elegance Navi	24.600 €
1.0 Executive Navi	27.340 €
1.0 Executive Premium Pack Navi	28.240 €
1.5 Sport Navi	26.880 €
1.5 Sport Plus Navi	28.880 €
1.5 Prestige Navi	29.820 €

El Civic 5 puertas, en marzo

Nueve versiones integran la oferta inicial de la décima generación del Civic, y todas estarán disponibles con cambio el automático CVT añadiendo 1.300 euros (1.260 € en el 1.0 Comfort) al precio del co-

che con transmisión manual, salvo en la versión 1.0 Elegance, que no cuenta con esa opción. Destaca en la gama el equipamiento muy completo ya desde la versión básica, pues todos llevan de serie el

Honda Sensing, que integra una larga lista de sistemas de ayuda a la conducción –prevención y mitigación de impactos, avisador de colisión frontal, alerta de cambio involuntario de carril...– y convierte al Civic en uno de los modelos más seguros de su clase.

KIA

El nuevo Rio llega en el segundo trimestre

Tecnología, calidad y refinamiento no están reñidos con un utilitario popular y de precio muy ajustado. Lo demuestra Kia con el nuevo Rio, que cuenta con los siete años de garantía que la marca coreana ha convertido en una de sus señas de identidad, y que desde el nivel más básico incluye de serie elementos como Intelligent Stop & Go, 6 airbag, ABS... Además, el Rio cuenta con sistemas de seguridad y ayuda a la conducción poco habituales en su segmento, como la asistencia a la frenada de emergencia con reconoci-

miento de peatones que, junto a la asistencia de mantenimiento de carril, integra un pack para los dos acabados inferiores –únicos que no lo llevan de serie–, por un precio que oscila entre 600 y 800 euros.

PRECIOS	
1.2 CVT Concept 84 CV	14.600 €
1.2 CVT Drive 84 CV	16.500 €
1.2 CVT Tech 84 CV	17.600 €
1.0 T-GDi Concept 100 CV	16.175 €
1.0 T-GDi Drive 100 CV	17.500 €
1.0 T-GDi Tech 100 CV	18.600 €
1.4 CRDi WGT Concept 70 CV	16.975 €
1.4 CRDi WGT Drive 70 CV	18.300 €
1.4 CRDi WGT Concept 90 CV	17.475 €
1.4 CRDi WGT Drive 90 CV	18.800 €
1.4 CRDi WGT Tech 90 CV	19.900 €



Hasta 3.691 € de descuento

DAS WELTAUTO

44.000 USADOS COMERCIALIZADOS EN 2016

La marca del Grupo Volkswagen dedicada al vehículo de ocasión comercializó 43.992 unidades en España durante 2016, lo que supone un incremento del 19 por ciento sobre 2015, muy por encima del aumento del 12,3% experimentado por el mercado del usado que, según Ganvam (asociación de vendedores de vehículos), cerró el año con 1,94 millones de operaciones. Con 250 puntos de venta, Das WeltAuto cuenta con la mayor red de concesionarios del país, con una facturación de 659 millones de euros (+19% sobre 2015). Junto a la consolidación de la red comercial y la plataforma web, el responsable de la marca en VW Group España Distribución, Antonio García, destaca en 2016 el avance de las ventas de vehículos de menos de 3 años y la subida de las operaciones con intervención de profesionales, aunque las transacciones entre particulares siguen siendo mayoritarias.

ALD AUTOMOTIVE

FIORINO CARGO BASE, OFERTA EN FEBRERO

La compañía de renting y gestión de flotas de Societé Générale convierte al comercial de Fiat en el protagonista de su oferta del mes, al ofrecerlo por una cuota mensual de 229 euros (más IVA y una aportación inicial de 1.000 euros) con un contrato de 48 meses y un total de 80.000 kilómetros. Además, la oferta incluye servicio de mantenimiento y reparación, seguro a todo riesgo, cambio de neumáticos, asistencia en carretera 24 horas y vehículo de reemplazo tipo C.



Vendedor VN Madrid

En dealerBest estamos buscando vendedores de vehículos nuevos proactivos, empáticos, ambiciosos, enérgicos, responsables y en contacto con las nuevas tecnologías.

¿Quieres formar parte del equipo de los mejores concesionarios de Madrid?

Si te apasiona el mundo del motor y nuestra descripción de perfil encaja contigo, no dudes en mandarnos tu video CV a nuestro correo seleccion@dealerbest.com.



Asistente de Flotas

Buscamos un asistente de flotas con aptitudes comerciales para un importante grupo de concesionarios en Madrid.

Esperamos a gente que ponga en su trabajo mucha ilusión, con un gran enfoque al cliente, y una clara vocación de servicio.

No dudes ponerte en contacto con nosotros y participar en nuestro proceso de selección via nuestro correo seleccion@dealerbest.com.



IVECO DAILY 4X4, EL
'UNIMOG' ITALIANO

Jesús Socuéllamos

¿Me pueden dar información relativa al nuevo Iveco Daily 4x4? Creo que tiene unas características todoterreno sobresalientes, hasta el punto de que hay quien lo compara con el Unimog de Mercedes, un icono en este sentido. No sé si lo han probado o tienen intención de hacerlo, pero me gustaría que me dieran sus principales datos técnicos por simple curiosidad. Muchas gracias.

RESPUESTA

Vamos a comenzar por el final. No lo hemos probado y, al menos a corto plazo, no parece que lo hagamos. Es un vehículo entre curioso y espectacular, pero enfocado al mercado laboral y profesional; por lo tanto se nos escapa un tanto de nuestra línea de trabajo, pero no lo descartamos, como en su día hicimos con un Volkswagen Crafter 4x4. Dicho esto, el Iveco Daily 4x4 es un auténtico todoterreno que, efectivamente, tendría como rival al mítico Mercedes Unimog, aunque este último ofrece un abanico mayor de variantes y posibilidades de uso. En cualquier caso, el modelo italiano es una maravilla, y con él se puede ir hasta el fin del mundo.

Presenta una amplia gama de carrozados, un chasis-cabina y una cabina doble con hasta 5,5 toneladas de carga máxima admisible, y monta un motor diésel de tres litros que ofrece una potencia de 180 CV. El cambio es manual de seis relaciones con cuatro desmultiplicaciones, lo que hace un total de 24 velocidades.

Lo mejor, sin duda, es su capacidad off road.

CARTA
DE LA SEMANALA IMPORTANCIA DE LA AERODINÁMICA EN EL
CONSUMO Y LAS EMISIONES CONTAMINANTES

Juan Martínez

Creo que en 2020 la normativa europea se endurece drásticamente en materia de emisiones. Por eso los fabricantes hacen más eficientes sus motores. Sin embargo, me parece que la aerodinámica influye más directamente en apartados como el consumo, y pienso que no se le da tanta importancia. ¿No creen ustedes que es así?

RESPUESTA

No entendemos exactamente lo que nos quieres transmitir, pero es cierto que en 2020 habrá una auténtica prueba de fuego para los fabricantes que comercialicen coches en Europa; y también estamos de acuerdo en que la aerodinámica influye, y de qué manera, en el consumo de un vehículo. De hecho, este último aspecto varía drásticamente pero, para situarnos, digamos que circulando a 90 km/h prácticamente un 30 por ciento del consumo se debe a la aerodinámica, un porcentaje muy superior al provocado por los rozamientos de rodadura (19%), las fricciones internas del motor (15%) o las pérdidas de calor (alrededor de un 13%). También influyen las pérdidas de llenado, la alimentación y encendido, así

como los rozamientos provocados por la transmisión. Y esto a 90 km/h, porque si elevamos la velocidad hasta los 120 km/h, la aerodinámica incrementa su proporción en el consumo hasta alcanzar el 55 por ciento. Está claro que la aerodinámica es determinante... en marcha. Lo que pasa es que las homologaciones de consumos y emisiones, de momento, se hacen sobre bancos de rodillos, y tanto la aerodinámica como la masa se simulan con un sistema eléctrico que aumenta la resistencia. En cualquier caso, los 95 g/km de CO₂ de media en la gama que venda un fabricante en Europa serán una dura prueba. Por eso habrá más híbridos y eléctricos en el mercado, porque no queda otra que 'compensar'...

En este sentido presenta tres bloqueos del diferencial, puede superar pendientes de 45 grados y ángulos de inclinación lateral de 48,9 grados. Sus generosos ángulos de ataque (50 grados), salida (33 grados) y de rampa (155

grados), así como su capacidad para superar vadeos de hasta 66 centímetros de profundidad, convierten a este modelo en un auténtico todoterreno capaz de cumplir con cualquier exigencia profesional.

▶ 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.

CONSULTAS RÁPIDAS

MERCEDES AMG A45
CON DIFERENCIAL
AUTOBLOCANTE

Ignacio Cadenas

El Mercedes AMG A45 ofrece una potencia de 381 caballos, monta tracción total 4Matic y sí puede llevar un diferencial autoblocante en el tren delantero, aunque no es de serie. Se ofrece como opción junto al tren de rodaje AMG Ride Control y al programa de conducción Race, entre otros elementos, a un precio de 3.190 euros.

OPEL CAMPO
SPORTSCAB

Agustín Pertierra

Pues se trata de un auténtico superviviente. Básicamente era un Isuzu Faster, que en Europa se comercializó con el nombre de Opel Campo. Este pick-up estuvo a la venta entre 1991 y 2001, pero no tenemos constancia de que estuviera disponible en España. La versión de la imagen que has capturado en la provincia de Ciudad Real es la Sportscab, que se situaba a medio camino entre



la de Cabina Sencilla y la Doble Cabina. Presentaba cuatro plazas en el interior, siendo los asientos traseros de tipo auxiliar, y tenía una amplia 'bañera' para la carga. Esta variante se asociaba a un sistema de tracción total y contaba con una caja reductora. Bajo el capó, el motor diésel 3.1 TD de 109 CV era el más potente.

TIENEN QUE ESTAR
HOMOLOGADOS
Y ASEGURAR UNA
PERFECTA VISIBILIDAD

¿Puedo llevar los cristales tintados?

RESPUESTA

Varias son las consideraciones que se deben hacer al respecto. En primer lugar, señalar que está prohibido la colocación de vidrios tintados o coloreados que no estén homologados. Por tanto, si se desea colocar cristales tintados tienen que estar perfectamente homologados.

En segundo lugar, hay que recordar que, en cualquier caso, la superficie acristalada del vehículo deberá permitir la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, especialmente hacia delante, a la derecha y a la izquierda, sin interferencias de láminas o adhesivos. Por tanto, sin ninguna duda, no se podrán llevar tintados, ni con láminas, en la luna delantera o los cristales de las ventanillas delanteras del conductor y del copiloto.

Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores, y para ello, es necesario que el vehículo equipar dos espejos retrovisores exteriores.

El incumplimiento de estas obligaciones sería constitutivo de una infracción catalogada de grave, cuya multa podría ser de 200 euros, siendo el responsable de este tipo de infracciones el titular o el propietario del vehículo, y no el conductor del mismo.

Excepcionalmente se podrá autorizar la colocación de filtros de rayos ultravioletas en los cristales de las ventanas delanteras y en el parabrisas delantero, cuando sean vehículos destinados a ser conducidos por personas diagnosticadas de lupus. Para ello será necesario que el titular del vehículo, una vez instalados, solicite la realización de los ensayos correspondientes a un laboratorio autorizado a tal efecto por el Ministerio de Industria, presentando la siguiente documentación: el permiso de circulación del vehículo, el certificado médico expedido por el galeno especialista

BUENA PREGUNTA

LA LEY EXIGE LLEVAR ELEMENTOS QUE
GARANTICEN LA MOVILIDAD DEL VEHÍCULO¿Me pueden multar por no llevar
rueda de repuesto?

RESPUESTA

Efectivamente, entre los accesorios, repuestos y herramientas que se exigen obligatoriamente en todo tipo de vehículo se encuentra una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo.

Por tanto, la legislación aplicable ofrece dos alternativas: o bien se lleva una rueda de repuesto, que puede ser idéntica a las habituales del vehículo o puede ser distinta para un uso temporal, o bien es obligatorio llevar un sistema alternativo, como podrían ser los kits de reparación de pinchazos.

No obstante, hay que tener en cuenta que la propia normativa también exige que, en cualquier caso, se ofrezcan garantías suficientes para la movilidad del vehículo, por lo que en el caso del reventón de una rueda, el kit reparapinchazos podría no garantizar la movilidad del vehículo, y ello podría suponer la posibilidad de ser multado por ello.

En consecuencia, y según se ha señalado anteriormente, el incumplimiento de esta obligación, es decir, si se circula no llevando rueda de repuesto o el sistema alternativo, o, incluso, sin las herramientas para el cambio de ruedas, no garantizando la movilidad del vehículo, se estaría cometiendo una infracción, que al ser considerada leve podría ser sancionada con multa de hasta 100 euros.



visado por los servicios sanitarios que la autoridad sanitaria determine en cada comunidad autónoma y, en caso de no ser la persona diagnosticada de lupus, el titular del vehículo deberá acreditar

el grado de parentesco entre el titular del vehículo y la persona diagnosticada de lupus; debiendo llevar siempre en el vehículo la documentación acreditativa de tales circunstancias.

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.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

8 utilitarios diésel frente a frente

En busca del coche más ahorrador del mercado, comparábamos 8 utilitarios diésel. Citroën AX, Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 205, Renault Clio, Seat Ibiza y Volkswagen Polo eran los protagonistas.

Hace 25 años, BMW comenzaba a introducir en su gama, un novedoso sistema para 'aparcar de oído'. Gracias a unos sensores en los paragolpes, el coche te iba indi-

cando la distancia a la que estabas de los coches estacionados.

Novedades de la semana eran la berlina de lujo de Renault que sustituía al 25 -aho-

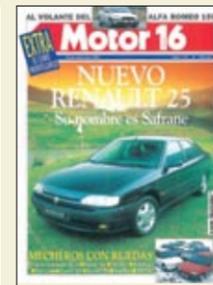


ra llamado Safrane- y los nuevos Alfa 155, los primeros modelos nacidos con la marca ya en el Grupo Fiat.

Dos comparativas compartían protagonismo. Por un lado los utilitarios diésel. Citroën AX, Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 205, Renault Clio, Seat Ibiza y VW Polo se ponían en liza. El AX era el más ahorrador con 5 l/100 km y el Ibiza el más gastón, con 7,2 l/100 km.

Otra comparativa de tres 'berlinas de montaña', lujosos TT para el campo. Land Rover Discovery (el aventurero), Mitsubishi Montero (el dandy) y Toyota Land Cruiser (el equilibrado) eran los protagonistas.

La prueba, un familiar de Volvo, el más carismático de la marca. El 940 SW (4,2 millones) destacaba por su capacidad y seguridad, mientras era mejorable la suspensión trasera.



LA PORTADA

Nº 431

FECHA

25-1-1992

HABLAMOS DE

El Renault Safrane, la nueva berlina de lujo de la marca francesa, sucesor del 25 era la gran apuesta de nuestra portada. Además, la primera toma de contacto con el nuevo Alfa 155 y la comparativa de 8 'mecheros con ruedas', en la que enfrentábamos a los utilitarios diésel.

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

Primera prueba del nuevo Audi 80

La nueva generación del Audi 80, era el gran paso de la marca alemana hacia el futuro. El 80, sustituía a los 80/90 y era el precursor del A4, una berlina que ha hecho historia.

Empezaba el mes de febrero de aquel año 92 con un aluvión de novedades en un mercado del automóvil de actividad incesante. Por ejemplo, llegaba a España la marca

americana Chrysler con su icónico Voyager como punta de lanza, además de los más exóticos LeBaron y Saratoga.

Otro que llegaba a Europa... y dispuesto



a hacer historia, era el Nissan Micra, que en su segunda generación sería el primer japonés elegido Coche del Año en Europa.

Y en la gama Volkswagen, la berlina media derivada del Golf cambiaba de aspecto y de nombre. El Jetta se convertía en Vento.

En las pruebas de la semana, dos protagonistas. Por un lado el Audi 80 2.0E, que por 2,7 millones ofre-

cía amplitud y un gran comportamiento, aunque debía mejorar su consumo.

Otra prueba, la del Suzuki Vitara Wagon nos mostraba un modelo de buen comportamiento y calidad, aunque de precio algo elevado (2,7 millones).

Y la comparativa enfrentaba dos pequeños 4x4. Citroën AX y Fiat Panda Trekking ofrecían una agilidad pasmosa incluso en las peores condiciones.



LA PORTADA

Nº 432

FECHA

1-2-1992

HABLAMOS DE

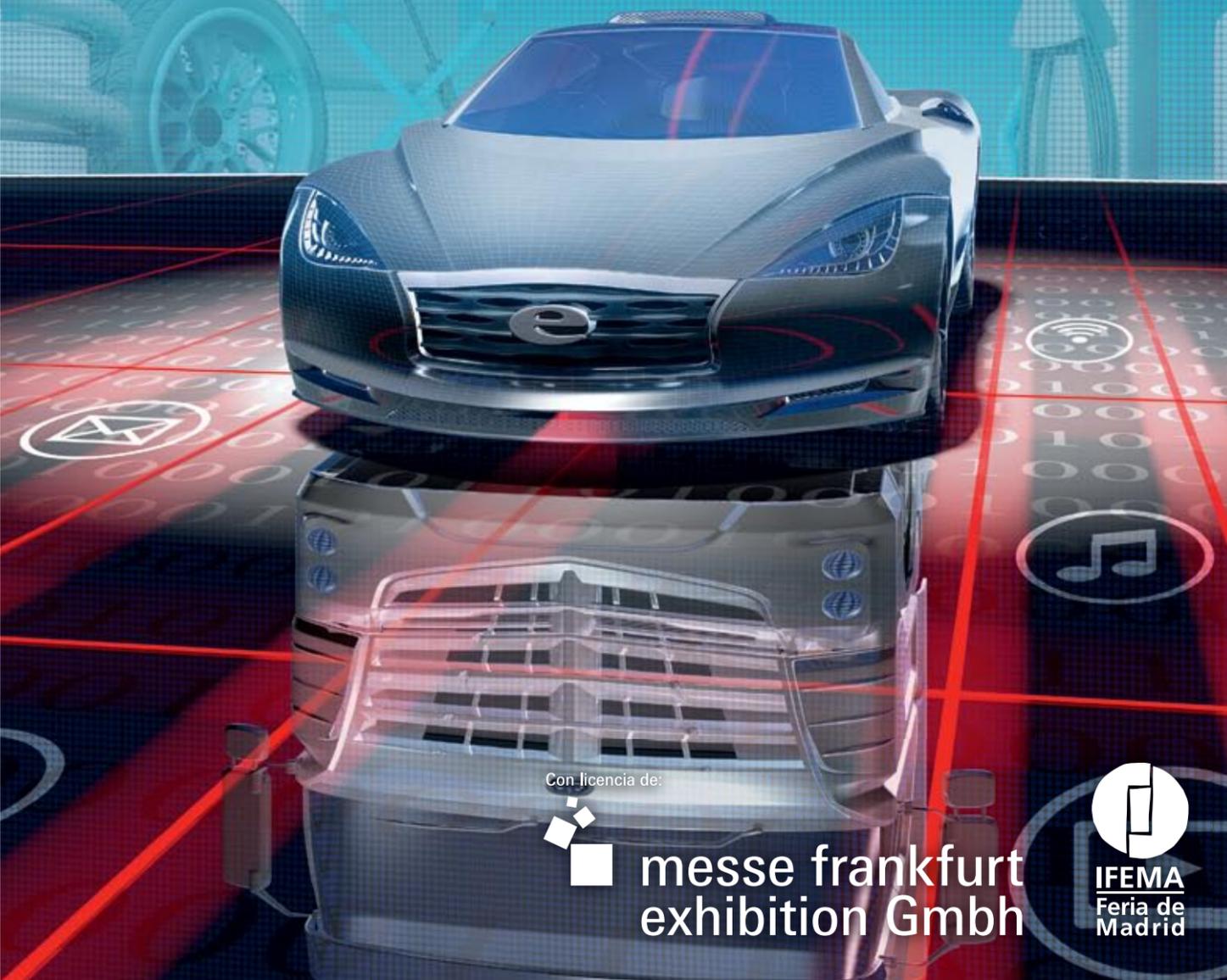
7 novedades compartían protagonismo en nuestra portada. La prueba del Audi 80 como tema destacado, flanqueado por el Suzuki Vitara, Nissan Micra, Volkswagen Vento, la comparativa entre Citroën AX y Fiat Panda Trekking 4x4, además del Ferrari Barchetta y el Rush Zanini.

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



IFEMA
Feria de
Madrid

Siempre quedarán copilotos fieles.



Deja de ser copiloto.

Ahora tienes un Volkswagen Polo totalmente equipado por 140 €* al mes.

En 47 cuotas. Entrada 1.703,86 €. Cuota final 4.898,43 €. TAE: 9,52%.



Volkswagen

Volkswagen A-Polo 1.0 BMT 55 kW (75 CV): consumo medio (l/100 km) de 4,8; emisión de CO₂ (g/km) de 108.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 10.900 € para un Volkswagen A-Polo 1.0 BMT 55 kW (75 CV) 3p (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 8.200 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Com. de Apertura: 3,00 % (275,88 €). TIN: 7,99 %. Importe total del crédito: 9.196,14 €. 47 cuotas de 140 € y si lo deseas, al cabo de 4 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 4.898,43 €. Importe total adeudado: 11.754,31 €. Precio total a plazos: 13.458,17 €. Oferta válida hasta el 28.02.2017. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.