1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.695 del 28 de febrero al 13 de marzo de 2017

8 480002 030168 01695

Al volante

STELVIO, EL PRIMER SUV DE ALFA ROMEO

PROBAMOS 5 GASOLINAS MUY RECOMENDABLES

Hyundai i30
1.4 T-GDi 140 CV

A fondo

A fondo

Opel Mokka X
1.4 Turbo 4x4 152 CV

Audi Q2
1.4 TFSI 150 CV

A fondo

Seat Ateca
1.0 TSI 115 CV

A fondo

Bajo la lupa

25.000 km con el Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 CV

Y conducimos las últimas novedades

Citroën C-Elysée

Infiniti Q60

Lexus LC 500

Peugeot 5008

Seat León Cupra

Smart eléctricos

NUEVO FORD KUGA

7 AÑOS DE GARANTÍA

Potente, elegante y con carácter propio. Con su gama de motores eficientes, su estilo audaz y su sofisticado sistema de conectividad SYNC3 con pantalla táctil, el nuevo Ford Kuga realmente lo tiene todo.
Pruébalo ahora en tu concesionario Ford más cercano.

DESDE
190€/mes
ENTRADA 7.270€ / CUOTA FINAL 10.895€ / 49 MESES / TAE 8,84%
HASTA 28/02/17 / FINANCIANDO CON FCE BANK

Ford
Go Further

La potencia indicada en caballos de vapor (cv) no está expresada de acuerdo con lo establecido en el Sistema Legal de Unidades de Medida. Se proporciona el dato en cv únicamente a nivel informativo y de forma transitoria debido a la costumbre. Gama Ford Nuevo Kuga MCA consumo combustible combinado de 4,6 a 7,4 l/100km: medición de consumo realizada en laboratorios, conforme a la normativa vigente; el consumo depende de la conducción que se haga del vehículo. Emisiones de CO2 de 120 a 171 g/km: emisiones medidas conforme la normativa vigente. Las emisiones, en condiciones reales, pueden variar.
Kuga Business 1.5 TDCi 88kW (120cv) con Garantía de 7 años o 100.000km, Llantas de aleación de 17", Navegador, Sistema de Conectividad SYNC 3, Climatizador Automático Bizona, Sensores de Parking Traseros, Retrovisores plegables eléctricamente, Cristales Privacidad, Freno de Mano Eléctrico y Barras de Techo cromadas. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 12.000€ y permanencia mín. 25 meses. Precio Final 23.228,65€. Entrada de 7.270€. Importe total del Crédito 15.958,65€. 48 cuotas de 190€/mes. Cuota Final 10.895€. Com. Apert. 542,59€. TIN 7,35%. TAE 8,84%. Importe Total adeudado 20.557,59€. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 28/02/2017. No compatible con otros dtos. **ford.es**

Al detalle

YA SUENAN LOS F-1

Con la presentación de todos los equipos y coches de F-1 y los primeros entrenamientos en Montmeló, arranca una nueva temporada del mundial. Un año marcado por la nueva reglamentación y que desde el punto de vista de los aficionados plantea interrogantes como saber si alguien podrá, por fin, plantar cara a Mercedes, si McLaren abandonará el papel de comparsa, si Carlos Sainz podrá tener un coche a la altura de su talento, si Ferrari volverá a fracasar... Muchas preguntas que empezarán a contestarse en Australia el día 26 de marzo.

LA PRODUCCIÓN SIGUE CRECIENDO

Un 1,8 por ciento de incremento registró la producción de automóviles en España durante el pasado mes de enero respecto al enero de 2016. Y las exportaciones aumentaron un 5,5 por ciento el pasado mes. Todo esto tras un año 2016, con 2,88 millones de vehículos fabricados en las plantas españolas y un peso de la industria del automóvil en las exportaciones cada vez mayor, que ya es el 17,7 por ciento de todo lo que exporta España.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - *acarchenilla@motor16.com*
Director general: Alfonso J. Nieto - *ajnieto@motor16.com*

DIRECTOR: Javier Montoya - *jmontoya@motor16.com*
Subdirectores: Andrés Mas - *amas@motor16.com*
Pedro Martín - *pmartin@motor16.com*
Redactora jefe: María Jesús Beneit - *mjbeneit@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/ Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónica: *motor16@motor16.com*
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.:
Difusión controlada por OJD

Boyacá

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983

© 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

Un campeón del **automóvil en Europa**

La posible compra de Opel por parte del Grupo PSA puede convertirse en la noticia del año. Para Carlos Tavares fusionar a dos constructores europeos significaría una conquista histórica.

Esto puede hacerse realidad en primavera. Así, después de consolidadas colaboraciones y numerosas horas de negociación, la más que posible compra de Opel a General Motors, por parte del Grupo PSA, puede convertirse en el acontecimiento de año. De hecho, ha quedado patente en la reciente presentación de resultados del consorcio francés, que, para su presidente, Carlos Tavares, el hecho de fusionar por primera vez a dos constructores europeos del automóvil, significa una conquista histórica. Logro del que es capaz si tenemos en cuenta su trayectoria de éxitos antes y después de su llegada en 2014 a PSA. Entonces el grupo compuesto por las marcas Peugeot, Citröen y DS, tenía unas pérdidas de 5.000 millones de euros y gracias a un consecuente Gobierno galo, que entró en el capital, evitando la quiebra y el nuevo rumbo que impuso Tavares, en 2015, consiguió ganar 1.202 millones de euros. Un resultado que se ha visto superado con creces en 2016, con un 79 por ciento más y un beneficio neto de 2.149 millones de euros.

Por el contrario, Opel y Vauxhall (Gran Bretaña), ha tenido un resultado negativo de 242 millones de euros en 2016, con una meritoria reducción de 500 millones frente a los números rojos del año anterior. Esto significa unas pérdidas acumuladas de 15.000 millones de euros desde el año 2000. De ahí que todo apunta a la más que posible unión de estas marcas y representa una oportunidad que beneficiaría a las dos partes. Además, según estudios realizados por el fabricante galo, existen mercados que son claramente alemanes y viceversa, lo cual les convierte en complementarios. Sumen a esto las economías de escala, la inevitable reducción de costos y los innumerables intercambios tecnológicos en unos tiempos en los que Opel, en plena ofensiva, prepara el lanzamiento de siete nuevos modelos. De ahí que Tavares quiera crear, según sus propias palabras, «un campeón de Europa compuesto por marcas alemanas y francesas».

> El Grupo PSA, bajo la gestión de Carlos Tavares, ha pasado de perder 5.000 millones en 2014 a ganar 2.149 en 2016. Y Opel ha reducido 500 millones sus pérdidas. Ambos se ven como complementarios, y su unión representa una oportunidad de la que los dos se beneficiarían.

Además, ha hecho los deberes como corresponde y ya se ha entrevistado con la canciller Ángela Merkel y en el Reino Unido con Theresa May y los sindicatos, tanto de Opel como los de Vauxhall, para dejarles patente su firme voluntad de respetar los acuerdos existentes. En este punto, también ha anunciado su deseo de entrevistarse con el presidente del Gobierno español y los sindicatos correspondientes. Cuestión importante y urgente, si tenemos en cuenta las dos fábricas de PSA y una de Opel, instaladas en nuestro país.

SEAT

AUTOBEST 2017 · ABC MEJOR COCHE del Año 2017 · COCHE DEL AÑO DE LOS LECTORES XV EDICIÓN 2017 · LA VANGUARDIA PRENSA IBÉRICA

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

NUEVO SEAT ATECA. MEJOR COCHE DEL AÑO 2017.

Muchas veces los premios llegan al final de una carrera o como recompensa a los méritos de una larga trayectoria. Sin embargo, con menos de un año de vida, el SEAT Ateca ha recibido el premio ABC Mejor Coche del Año, el Coche del Año de Los Lectores y el premio "Best Buy Car in Europe" por AUTOBEST. Sin duda un reconocimiento a los que apuestan por cuestionarlo todo y aportan un nuevo punto de vista.

Disfruta del mejor coche del año por 17.900 €.

YouTube .COM/TUSEAT · .COM/SEAT · .COM/TUSEAT · SEAT.ES

Consumo medio combinado de 4,3 a 6,3 l/100 km. Emisiones de CO_2 de 113 a 144 g/km.

PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT ATECA 1.0 TSI 85 kW (115 cv) Reference por 17.900 €. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/03/2017 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 4 años de mantenimiento SEAT Service o 60.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 80.000 Km (lo que antes suceda) y 4 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado ATECA Xcellence con opcionales.

SUMARIO

Nº 1.695 • 28 febrero al 13 marzo 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA
FERRARI 812 SUPERFAST
Con motor V12 de 800 caballos, es el Ferrari de calle más rápido de la historia.

8.- DACIA LOGAN MCV STEPWAY
El cuarto aventurero de la gama.

9.- KIA PICANTO
El utilitario coreano gana en calidad y contenido tecnológico.

10.- SKODA SPACEBACK Y RAPID
La marca checa actualiza sus modelos compactos.

12.- CITROËN C AIRCROSS
El nuevo SUV urbano apuesta por un estilo desenfadado.

14.- EN PORTADA
HYUNDAI I 30 1.4 T-GDI 140 CV
Probamos a fondo la nueva generación del i30, listo para triunfar.

22.- CUATRO RUEDAS
AUDI Q2 TFSI 190
El Q2 con tracción delantera y motor 1.4 TFSI de gasolina es puro equilibrio.

24.- OPEL MOKKA X 1.4 TURBO 4X4
Una alternativa muy interesante si no recorremos muchos miles de kilómetros al año.

26.- SEAT ATECA 1.0 TSI
El Seat Ateca con motor tricilíndrico 1.0 TSI sorprende por su rendimiento.

28.- BAJO LA LUPA EL FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST A LOS 25.000 KILÓMETROS.
Hemos recorrido 25.000 kilómetros con un viajero empedernido como el Ford Focus 1.0 EcoBoost 125... pero habríamos hecho 200.000 kilómetros sin despeinarnos.

36.- ALFA ROMEO STELVIO
El primer SUV de la marca italiana, un coche al nivel de lo que se se espera de un Alfa.

39.- CITROËN C-ELYSÉE
El C-Elysée de Citroën se pone al día en estética y conectividad, conservando el resto de atributos.

40.- INFINITI Q60
El nuevo Q60 irrumpe con una imagen muy deportiva y motores de 211 y 405 CV.

42.- LEXUS LC500
Con el LC 500, Lexus pretende transmitir una imagen visionaria y excitante.

44.- PEUGEOT 5008
Peugeot utiliza la misma fórmula que en el 3008, imagen SUV, interior de monovolumen comportamiento de turismo y mucha tecnología.

46.- SEAT LEÓN CUPRA
300 caballos para el León Cupra, el modelo de serie más potente en la historia de la marca española.

48.- GAMA SMART ED
La gama Smart eléctrica llega al Fortwo, Forfour y Cabrio.

50.- LA SEMANA

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS
ARRANCA LA FÓRMULA 1
La presentación de todas las escuderías y los primeros entrenamientos de la temporada en el circuito de Montmeló dan el banderazo de salida a la nueva temporada de la Fórmula 1.

58.- 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

ALFA ROMEO	36
AUDI	22
CITROËN	12, 39
DACIA	8
FERRARI	6
FORD	28
HYUNDAI	14
INFINITI	40
KIA	9
LEXUS	42
OPEL	24
PEUGEOT	44
SEAT	26, 46
SKODA	10
SMART	48

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

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

AUDI A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI 150

La nueva versión de acceso del A4 Allroad tiene tracción Quattro, cambio manual de 6 marchas y un diésel de 150 CV. Gasta 4,9 litros, acelera de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos y parte de 43.050 euros.

PEUGEOT PARTNER TEPEE ELECTRIC

En septiembre se inicia la comercialización del Partner Tepee Electric, un polivalente de cinco plazas –la segunda fila es extraíble para habilitar un volumen de 3.000 litros– con motor eléctrico de 67 CV, baterías de iones de litio y 170 kilómetros de autonomía.

SSANGYONG XAVL CONCEPT

La firma coreana desvelará en Ginebra el XAVL (eXciting Authentic Vehicle Long), adelanto de un futuro SUV de tamaño medio con interior de siete plazas y novedades en el capítulo de la seguridad.

EL ARTEON DESVELA ALGÚN DETALLE

Volkswagen presentará en Ginebra el Arteon, un 'fastback' –berlina de cinco puertas y perfil coupé– situado por encima del Passat y que ahora deja ver parte de su zaga y su frontal, en los que la casa alemana estrena una nueva identidad con las luces led.

Motor V12 6.5 de 800 caballos

Ferrari desvela su brutal berlinetta **812 Superfast**

Sin duda, una de las estrellas del Salón de Ginebra será el 812 Superfast, la nueva berlinetta V12 de Ferrari y, según el fabricante de Maranello, el coche de serie más potente jamás construído. Y es que su nuevo propulsor V12 de 6,5 litros entrega 800 CV a 8.500 rpm, lo que determina una potencia unitaria soberbia: 123 CV por litro. Situado en la parte delantera, también presume de par máximo: 73,3 mkg a 7.000 rpm, y el 80 por ciento de ese valor ya está disponible a 3.500 vueltas. Para lograr semejante rendimiento se ha recurrido a un nuevo sistema de inyección directa, con 350 bares de presión máxima, y a los conductos de aspiración de geometría variable derivados de la Fórmula 1. Además, el cambio de doble embrague reduce sus tiempos de actuación al subir o bajar de marcha. Si unimos eso a la ligereza conseguida –pesa 1.525 kilos– no extrañan las prestaciones anunciadas, como una velocidad punta superior a 340 km/h o una aceleración de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos.

El 812 Superfast es también el primer Ferrari con dirección asistida eléctrica, y aquí trabaja en colaboración con la versión 5.0 del Ferrari Side Slip Control SSC, que optimiza el control en curva. En cuanto a la aerodinámica, destaca la presencia de sendos 'by-pass' sobre los pasos de rueda traseros: redirigen aire y aumentan la carga a alta velocidad.

▲Dentro, Ferrari estrena novedades: climatización, volante, instrumentación, sistema multifunción...

◀▼El 812 Superfast mide 4,66 metros de largo por 1,97 de ancho y 1,28 de alto. Su peso 'en seco', de 1.525 kilos, está muy bien distribuido: 47 por ciento sobre el eje delantero y 53 sobre el eje trasero.

PARA **PENSAR**

520

kilómetros de autonomía ha homologado finalmente el Opel Ampera-e en Europa.

De acuerdo con el ciclo NEDC (New European Driving Cycle) ese es el alcance medio del nuevo polivalente eléctrico de Opel, que gracias a sus 204 CV de potencia puede acelerar de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos.

EL **PUNTAZO**

El Huayra Roadster es lo último de Pagani. Pesa 1.280 kilos 'en seco' –80 menos que el Coupé–, equipa un V12 de Mercedes-AMG con 764 CV y tiene dos tipos de techo: duro y blando, ambos de carbono.

SpaceTourer 4X4 Ë Concept

Ideas de Citroën sobre un **todoterreno inteligente**

Citroën consolida su ofensiva SUV con el SpaceTourer 4X4 Ë Concept, que veremos en Ginebra. Deriva del SpaceTourer XS, con sus 4,60 metros de longitud –es el más corto de los tres que forman la gama–, para crear un modelo polivalente como pocos gracias a los 60 milímetros extra de altura al suelo y a la adopción de un sistema de tracción total conectable, preparación de la que se ha encargado Automobiles Dangel y que se podrá solicitar en el SpaceTourer de serie a través de los concesionarios de Citroën. Equipa el diésel BlueHDi 150 S&S unido a la caja de cambios manual de seis marchas, y dispone de una función todoterreno que asegura la mejor motricidad en situaciones de baja adherencia. Además, su bloqueo del puente trasero, controlado mediante un botón giratorio en el salpicadero, permitiría salir de las peores 'trampas'.

Dentro, cinco plazas –el XS de serie ofrece hasta nueve–, huecos para objetos que suman 74 litros y un maletero de acceso óptimo, pues el portón dispone de luneta de apertura independiente. Y como equipamiento, el 'concept' francés monta de todo: Head-up Display, cámara de visión trasera 180º, vigilancia de ángulo muerto, faros inteligentes, alerta de riesgo de colisión...

▶▼Este 'concept' toma como base la carrocería XS –la más corta– del SpaceTourer de Citroën.

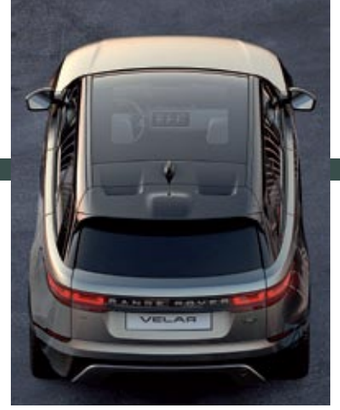
Tiene un maletero de 602 litros

Hyundai extiende su gama con el **i30 Wagon**

La gama de la nueva generación del i30 sigue creciendo, y tras el modelo de cinco puertas llega el i30 Wagon, de carrocería familiar. Su longitud es de 4.585 milímetros, frente a los 4.340 del i30 normal, y la altura aumenta a 1.465 milímetros. En cambio, conserva la anchura y la distancia entre ejes: 1.795 y 2.650 milímetros, respectivamente. Dentro, destaca su capacidad de carga, con un maletero de 602 litros ampliable a 1.650 litros si abatimos los respaldos traseros, y un espacio de almacenamiento adicional bajo el suelo, y con varios compartimentos.

Diseñado, desarrollado y fabricado en Europa como su hermano, el i30 Wagon permitirá elegir entre tres motores diésel 1.6 –95, 110 y 136 CV– y dos mecánicas de gasolina T-GDI: 1.0 de tres cilindros con 120 CV y 1.4 de cuatro cilindros con 140 CV. Y en su equipamiento encontraremos los últimos asistentes de conducción, como frenada autónoma de emergencia AEB, detector de fatiga DAA, asistencia de luz de carretera HBA, asistencia de mantenimiento de carril LKAS, función de información de límite de velocidad SLIF, alerta de tráfico trasero RCTA o control de crucero inteligente ASCC.

▶▼El i30 Wagon mide 24,5 centímetros más de longitud que el i30 de cinco puertas.



RANGE ROVER VELAR
Entre el Evoque y el Range Rover Sport se situará el Velar, cuarto modelo en la división 'premium' de la firma británica, que el 1 de marzo ofrecerá más detalles sobre un vehículo que rescata el nombre del prototipo que, en 1969, avanzó el primer Range Rover. Entre sus novedades destaca el uso de materiales sostenibles.

LEXUS LS 500H: CON 'MULTISTAGE HYBRID'
La versión híbrida del Lexus LS estrena la tecnología Multistage, que eleva el rendimiento y el placer de uso. Asocia un V6 3.5 a dos motores eléctricos y a una revolucionaria caja de cuatro marchas. En modo eléctrico, hasta 140 km/h.

También llegan los Stepway Trotamundos
Dacia **Logan MCV Stepway:** un familiar todocamino 'low cost'

El éxito de las versiones Stepway, presentes en las gamas Sandero, Lodgy y Dokker, ha animado a Dacia a extender la fórmula al Logan MCV, modelo de carrocería familiar cuya altura libre al suelo se incrementa nada menos que 50 milímetros e integra protectores inferiores de frontal y zaga, calandra inspirada en la del Duster, bajos más guarnecidos, pasos de rueda con protección y un interior específico que mantiene su proverbial amplitud: cinco buenas plazas y maletero de 573 litros.
Pero, además, la firma rumana de la Alianza Renault Nissan acude al Salón de Ginebra con su nueva serie limitada Trotamundos, disponible en los cuatro modelos Stepway –Sandero, Lodgy, Dokker y Logan MCV– y en el Duster, y que se distingue por sus llantas de diseño especial, los detalles interiores en tono naranja cobrizo –embellecedor de consola, aireadores y pespuntes de tapicería y alfombrillas– y dos colores de carrocería exclusivos: Gris Islandia, disponible en todas las variantes Stepway, y Naranja Cobrizo, ofrecido únicamente para el Sandero Stepway.

▶▼La serie limitada Trotamundos se ofrecerá en todos los Stepway de Dacia. Arriba, el Sandero; abajo, el Lodgy.

▶▼El Logan MCV Stepway es el cuarto miembro de la familia Stepway, y ofrece dos motores de 90 CV: el 0.9 TCe y el diésel 1.5 dCi.

NanoFlowcell Quant 48Volt Concept
Posiblemente, **el eléctrico más asombroso**

Asombroso por aspecto y, sobre todo, por tecnología. Si el modelo anterior de nanoFlowcell Holdings, el Quant FE, usaba un sistema eléctrico de 700 voltios –en la mayoría de los coches eléctricos normales se usan sistemas de 400V, y la industria investiga ahora los de 800V–, el Quant 48 Volt que mostrarán en Ginebra usa baterías de bajo voltaje –sólo 48V–, mucho más seguras. Y gracias a la tecnología 'flow cell' –puede traducirse como 'batería de flujo'–, sus seis baterías podrían permitir una autonomía en torno a 1.000 kilómetros, lo que supone un 25 por ciento más que su antecesor, dotado de baterías de alto voltaje. El Quant 48Volt Concept también estrena motores eléctricos de bajo voltaje. En concreto, equipa cuatro, y cada uno con 140 kW de potencia, lo que totaliza 560 kW, o 762 CV. Por eso acelera de 0 a 100 km/h en 2,4 segundos y alcanza los 300 km/h de velocidad punta.

▲▶Interior de 2+2 plazas en un coupé con puertas 'ala de gaviota' que acelera de 0 a 100 km/h en 2,4 segundos.

Kia Picanto
Más calidad, **tecnología** y hasta **100 CV** de potencia

Su presentación oficial será en el Salón de Ginebra, pero en Motor16 hemos tenido ocasión de conocerlo antes, y nos ha convencido. No hay cambios radicales en su diseño, aunque son evidentes. Los faros incorporan luz día e intermitentes con tecnología led, además de contemplar el llamativo acabado GT-Line que le brinda una imagen más deportiva.
Sigue midiendo 3,60 metros de longitud, pero nace desde una nueva plataforma que provoca un incremento de 15 milímetros en su distancia entre ejes. Además, se montan barras estabilizadoras más rígidas, se modifica el diseño del eje torsional trasero –ahora es más ligero– y la dirección es un 13 por ciento más rápida en su actuación, además de resultar más directa.
Bajo el capó mantiene los motores de gasolina 1.0 y 1.2 atmosféricos, con 67 y 84 CV respectivamente, y que ahora son algo más eficientes. Eso sí, la guinda es un nuevo tricilíndrico 1.0 T-GDI con 100 CV que se convertirá en uno de los 'gallitos' del segmento,s al firmar 180 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos. El cambio en todos los casos es manual de cinco relaciones, aunque el 1.2 también contempla una transmisión automática de cuatro velocidades.
Por su parte, el interior está mejor insonorizado, el salpicadero incorpora una nueva pantalla táctil flotante y el conjunto resulta más habitable en las cinco plazas que ofrece de serie. Mención especial al maletero, que incrementa su volumen en 55 litros con respecto al modelo anterior, firmando ahora 255 litros. El kit reparapinchazos se ofrece de serie.
Dinámicamente incorpora un nuevo sistema de vectorización del par que optimiza la tracción en curva, mientras que la seguridad se incrementa con la llegada de elementos como una frenada autónoma de emergencia en ciudad.
El nuevo Picanto sólo está disponible en carrocería cinco puertas y llegará al mercado en mayo. La versión 1.0 T-GDI lo hará en septiembre.

▶▼Sólo está disponible con carrocería de cinco puertas. El maletero aumenta 55 litros, y ahora cubica 255.

◀▲Los cambios estéticos, sin ser radicales, son evidentes, y ya se contempla el atractivo acabado GT-Line. La plataforma es nueva y el interior se ha rediseñado totalmente, pues ahora está rematado con mayor calidad y resulta más habitable.

PERSONALIZACIONES 'Q BY ASTON MARTIN COLLECTION'

Aprovechando la cita de Ginebra, la firma británica presenta su renovado programa de personalización 'Q by Aston Martin Collection', disponible ya para el DB11 y que incluye colores de carrocería exclusivos y acabados específicos, como tapicerías a juego con las llantas o materiales lujosos: piel, madera... Además, Aston Martin exhibirá el Vanquish S y, por primera vez en Europa, el AM-RB 001, creado junto a Red Bull.

Adoptan los motores 1.0 TSI de 95 y 110 CV

Novedades de todo tipo en los **Skoda Spaceback y Rapid**

Comenzando por lo que no se ve, tanto el Rapid como el Spaceback siguen ofreciendo los motores diésel 1.4 TDI y 1.6 TDI, de 90 y 116 CV respectivamente, así como el 1.4 TSI de gasolina, de 125 CV; todos ellos con función 'stop-start' y recuperación de energía en frenada. Y Skoda suma ahora en ambas gamas el tricilíndrico 1.0 TSI, disponible en dos versiones: 95 CV –aceleración de 0 a 100 km/h en 11,0 segundos y gasto medio de 4,4 l/100 km– y 110 CV –9,8 segundos para alcanzar 100 km/h y consumo de 4,5 litros–.

En el plano estético, Rapid y Spaceback introducen modificaciones en frontal y zaga, y en el diseño de las llantas, de 15, 16 y 17 pulgadas. Además, ofrecen faros bixenón y luces diurnas led, sensor de oscuridad y asistente de luces largas. Y las modificaciones afectan también al interior de ambos modelos, pues se añaden inserciones decorativas en las cuatro puertas y se han rediseñado las salidas de aire, la instrumentación y los mandos del aire acondicionado. También es novedad el punto de acceso WLAN, que permite estar siempre conectados y da acceso a los servicios Skoda Connect, que incluyen el Infoentrenimiento Online –informa del tráfico en tiempo real, sugiere rutas alternativas, actualiza los precios del combustible...– y los servicios Care Connect, con funciones como la llamada automática de emergencia. Por último, crece el número de asistentes de conducción, como alerta de fatiga o Front Assist con frenada de emergencia.

◀El Spaceback monta ahora una luna trasera más grande.

▲En el Rapid, las ópticas traseras también se contornean en negro, y en opción pueden equipar luces led. Pero lo que más cambia es el frontal: molduras, faros antiniebla...

Sólo se fabricarán 99 unidades

Mercedes-Maybach **G 650 Landaulet:** indescriptible

Desde que en 2015 se creó la submarca Mercedes-Maybach, Daimler ha producido más de 15.000 coches, principalmente de la Clase S. La exclusiva gama recibe ahora el impresionante G 650 Landaulet, del que sólo se harán 99 unidades y cuyas entregas comenzarán en otoño. Se trata de un todoterreno de 5,35 metros de longitud y 2,24 de alto, con una altura libre al suelo de casi medio metro. Además, la distancia entre ejes se ha alargado 57,8 centímetros para aumentar el espacio en la segunda fila y permitir, por ejemplo, que los asientos, dotados de función masaje, puedan reclinarse por completo. Y si el cliente así lo desea, puede equipar una mampara acristalada que nos separa del conductor, quien a su vez podrá disfrutar de un V12 Biturbo con 630 CV y 102 mkg de par máximo.

▲▶El G 650 Landaulet calza neumáticos 325/55 R22. Magna Steyr lo fabricará en Graz (Austria).

Nuevo Hyundai i30. Move on.

Evolución. Superación. Emoción.

¿Conformarse? No es tu estilo, ni el nuestro. ¿Evolucionar? Siempre. De esta filosofía surge el Nuevo Hyundai i30. Con él nos volvemos a superar y superamos al resto. Porque el Nuevo i30, además de sorprender con su diseño y sistemas de conectividad, es el único que viene con Hyundai Active Safety Pack. Un sistema total de seguridad activa que le hace único en su categoría: frenada autónoma en ciudad y carretera, sistema de aviso de pre-colisión, control de crucero y limitador de velocidad, sistema activo de cambio involuntario de carril, detector de fatiga del conductor y sensor de encendido automático de luces de carretera.

Y para que además, te sientas también tranquilo fuera del coche, como siempre tienes:
- **5 años de garantía sin límite de km.**
- **5 años de asistencia en carretera.**
- Y financiándolo, **5 años de mantenimiento.**

Acércate a tu concesionario Hyundai y encuentra la financiación a tu medida.

¿A qué esperas? Move on.

Nuevo Hyundai i30 desde 14.900€.

HYUNDAI

Gama Nuevo Hyundai i30: Emisiones CO_2 (gr/km): 99-125. Consumo mixto (l/100km): 3,8-5,5.

PVP recomendado en Península y Baleares para i30 PD 1.0 TGDI 88,3 kW/ 120cv KLASS (14.900€) Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Descuento Renueva tu Hyundai aplicable a la entrega de un vehículo Hyundai en la compra del nuevo. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Cinking Solución Flexible a través de Santander Consumer EFC S.A un importe mínimo de 11.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 31/03/2017. Modelo visualizado: nuevo i30 Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. *La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos nuevos vendidos por la red oficial de Hyundai según los términos y condiciones del pasaporte de servicios. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

ESPAÑOL EN CIERNES ESTE CONCEPT DARÁ PASO A UN SUV UR BANO QUE SE FABRICARÁ EN ZARAGOZA JUNTO AL OPEL CROSSLAND X

Aventura **urbana**

Será una de las estrellas en el Salón de Ginebra, pero en Motor 16 hemos tenido ocasión de verlo antes de su estreno oficial y conocer todos sus secretos. A finales de año llegará el modelo definitivo de calle, el primer SUV urbano de Citroën.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

No cabe duda de que el C-Aircross Concept es la visión de Citroën de un SUV urbano del que carece en estos momentos en su gama. No sabemos si el coche de calle definitivo derivará en un C3 Picasso todocamino o en una especie de SUV del C4 Cactus, pero lo que es evidente es que heredará la línea de diseño que comenzó con el citado Cactus y siguió con el nuevo C3.

Este concept mide 4,15 metros de longitud, 1,74 de ancho, 1,63 de alto y presume de un físico poderoso, musculoso, pero a la vez equilibrado. Christophe Bouchet, el responsable de un proyecto que ha necesitado año y medio para gestarse, nos avanza que el trabajo realizado sobre la aerodinámica ha sido intenso. «Es el principal problema a la hora de diseñar un SUV, por su corpulencia y altura», señala. Por eso incorpora unas rejillas activas en las tomas de aire frontales, se fijan pequeñas cámaras en lugar de los retrovisores exteriores, las barras de techo parecen lanzas por lo afiladas que son, y en los laterales traseros se montan una especie de persianas aerodinámicas que canalizan el aire hacia la zaga con mayor limpieza. También se ha evitado que el aire entre en conflicto con las ruedas mediante estudiadas canalizaciones de aire, mientras que los bajos están carenados.

«Este concept hereda rasgos ya conocidos en el C3 y C4 Cactus, pero adaptados al diseño de un SUV. Por eso hay una reinterpretación de los conocidos Airbump; esas protecciones se ubican en un plano más bajo», señala Bouchet.

La responsable del interior, Céline Manetta, nos explica sus características, pero esta vez sobre dibujos debido a que el habitáculo de nuestro protagonista todavía no está completo. En cualquier caso recuerda al del C4 Cactus, con un salpicadero rectilíneo para dar sensación de anchura, y flotante, para liberar una inmensa bandeja por debajo que va de 'costa a costa' para depositar objetos.

La información se registra en un generoso Head-up Display de forma curva y en una pantalla táctil de 12 pulgadas que preside el salpicadero. Esta última goza de varias configuraciones para que tanto el conductor como el acompañante puedan consultar la información de manera individual.

Los asientos, tipo sofá, serán cómodos y prácticos, ya que presentan huecos con tapa en los laterales, así como altavoces integrados en los reposacabezas para facilitar la comunicación de los ocupantes. Por cierto, ni hablar de plásticos porque se apuesta por materiales como la napa y la tapicería de Alcántara.

En definitiva, un ejercicio de diseño que dará paso al primer SUV urbano de Citroën.

▲▶ Las puertas de apertura inversa no estarán en el modelo de serie. Y a pesar de su apariencia, tampoco tendrá tracción total, aunque sí el práctico sistema Grip Control. El interior huye del plástico y se remata en piel y Alcántara. Los ocupantes están conectados entre sí vía wifi.

▲▶ La aerodinámica ha sido el gran desafío de este concept car. Por eso incorpora estudiadas canalizaciones de aire que evitan las ruedas, se apuesta por cámaras en lugar de retrovisores y añade unas persianas laterales traseras que provocan una salida más limpia del aire en la zaga.

▼ Su poderoso diseño y el denso color azul con el que se remata otorgan una gran presencia a su carrocería.

Hyundai ya tiene su Golf

Pocos fabricantes ocultan que toman de referencia al Volkswagen Golf cuando tratan de desarrollar un compacto competitivo. El modelo alemán ha conseguido convertirse en un icono; pero la competencia es cada vez mayor y muchos rivales se acercan ya peligrosamente al mito. Lo hizo Opel con el Astra el año pasado y ahora lo consigue el nuevo Hyundai i30 con una calidad general y una tecnología dignas de elogio.

▲ El motor 1.4 Turbo GDi ofrece un funcionamiento magnífico.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Hyundai tiene el arte de revolucionar el mercado regularmente con el lanzamiento de modelos que ponen contra las cuerdas a sus rivales en muchos aspectos, y valga como ejemplo el Tucson. Pero en el caso del nuevo i30 los ingenieros de la marca coreana han decidido que era la hora de ir todavía más lejos. Y han diseñado y puesto a punto su 'antiGolf', un compacto que se pone a la altura del mito alemán con una calidad y unas características de libro. Ojito con él.

PRECIO	24.250 €
EMISIONES DE CO_2:	125 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

\+ Calidad al mejor nivel. Combinación motor-cambio agradable y eficaz. Insonorización. Equipo de serie y dotación de seguridad. Frenos potentes.

DEBE MEJORAR

\- Consumo muy sensible al tipo de utilización. Depósito de combustible más pequeño que en el i30 anterior. Error de velocímetro y cuentakilómetros.

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★☆
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★☆
CONFORT	★★★★☆
SEGURIDAD	★★★★☆
CONSUMO	★★★☆☆
PRECIO	★★★★☆

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

No está muy claro que el comprador de un compacto se decida por un determinado modelo en base únicamente a su calidad. No en este segmento, pero sí en el segmento 'premium', donde este aspecto pasa a ser determinante. Sin embargo, la gente que estos días ha visto el nuevo i30 y se ha subido en él se ha deshecho en piropos, sorprendida por su presentación o por la calidad general que desprende cada poro de su interior. Y es que si un coche se eligiera por la primera impresión que transmite, el i30 recién llegado estaría siempre entre los tres primeros de la lista de elegidos que un comprador lleva en el bolsillo hasta que se decide. No hace falta coger la lupa para darse cuenta de que el objetivo prioritario de Hyundai era competir en calidad con lo más granado del segmento. Ya por el simple hecho de acercarse al coche con la llave metida en el bolsillo: el sistema de reconocimiento detecta nuestra presencia, se despliegan los retrovisores y se enciende la luz de bienvenida. Al cerrar la puerta se nota que el sonido es de coche bueno, robusto; pero, además, todos los mandos tienen la precisión, tacto y aspecto de los utilizados por las mejores marcas 'premium', el material mullido de la parte superior del salpicadero aporta clase y valor percibido, y cuando se presiona el botón de arranque de este i30 con el nuevo motor de gasolina 1.4 Turbo GDi, la mecánica apenas se siente dentro del coche. En este sentido, el sonómetro ha medido al ralentí una de las cifras más bajas de nuestro historial de pruebas, con 37,6 decibelios, y a 120 km/h la cifra registrada de 70,4 decibelios es menor, incluso, que el ruido que genera a esa velocidad algún modelo 'premium' de renombre.

Según nos confiesa un ingeniero de la marca, donde más ha investigado Hyundai en cuanto a insonorización se refiere es en la rigidez de la carrocería, sobre todo en las zonas de anclaje de los elementos de la suspensión. Con esto se consigue que al trabajar la suspensión se eviten pequeñas deformaciones elásticas, que amplifican y transmiten ruidos al interior del habitáculo. Esto también mejora el comportamiento, y hace posible un gran confort sin afectar al paso por curva. Se ha utilizado una gran cantidad de aceros de ultra alta resistencia con estampación en caliente –producido por Hyundai Steel–, por ejemplo en los pilares A y B y en su unión –marcos de puerta–, además de refuerzos en la unión del panel del salpicadero con el suelo de la carrocería. También se ha incrementado el material insonorizante, sobre todo en los pasos de rueda. Se han ocultado los limpiaparabrisas para reducir el ruido aerodinámico, principalmente a alta velocidad. Las gomas de contorno de puerta se han optimizado para contener el ruido del aire. Los soportes de motor alineados son de fundición de aluminio, y precargados para evitar golpes. Y se ha recurrido a un resonador de alta capacidad en la admisión. Un gran despliegue que ha cosechado sus frutos con una calidad de rodadura que complementa a la perfección el mimo y cuidado que se ha tenido en el interior del coche.

Pero en el caso de la unidad probada hay que seguir añadiendo ventajas que incrementan esa sensación de modelo 'casi premium'. Hablamos, en concreto, de ese motor de gasolina con turbo asociado a un cambio automático de doble embrague y siete marchas, una combinación muy recomendable por agrado y eficacia. El motor parte de un bloque Kappa ya conocido, pero al que se ha añadido distribución y admisión variable, y modificaciones que han permitido reducir su peso en 14 kilogramos, además de mejorar su fiabilidad con una cilindrada algo menor. Y el mejor complemento para este moderno propulsor es, sin duda, el cambio automático DCT de doble embrague y siete marchas de Hyundai, con un funcionamiento que nos ha sorprendido por su facilidad para adaptarse a cada tipo de conducción. En concreto, en modo Sport, y cambiando con las levas, esta caja nos ha permitido realizar reducciones en las que la aguja del cuentavueltas ha subido hasta 6.000 rpm, y en aceleración el cambio a una marcha superior se ha realizado a 6.500 rpm, un funcionamiento incluso menos conservador que lo mostrado por muchos deportivos de raza, y que se agradece cuando practicamos una conducción más dinámica. En este sentido,

▲ El maletero del i30 es de los más competentes de su clase. Y el doble fondo está cuidado a la perfección.

NOBLE Y AGRADABLE

EL ELABORADO ESQUEMA DE SUSPENSIONES DEL i30 Y LA DUREZA EQUILIBRADA DE SUS MUELLES Y AMORTIGUADORES APORTAN UNA ESTABILIDAD NOTABLE

CALIDAD CON MAYÚSCULAS

EL SALPICADERO DEL NUEVO COMPACTO OFRECE UN DISEÑO COHERENTE Y MUY ESTUDIADO. HAY CALIDAD Y MUCHAS ZONAS BLANDAS

◀▲ La conectividad del nuevo i30 está a la altura de los nuevos tiempos. Y la pantalla táctil de serie tiene 8 pulgadas.

▲ Todos los rincones del i30 esconden magníficos detalles de acabado, materiales de calidad y equipamientos –algunos opocionales– de un modelo alto de gama. Como por ejemplo el cuero, los asientos calefactables y ventilados, los modos de conducción o el volante calefactable.

▲ El cambio automático de doble embrague y siete marchas tiene carril para uso manual y levas de cambio en el volante.

parece ser que los ingenieros coreanos son cada vez más conscientes de la importancia de adaptar el producto a cada uno de los mercados locales, y eso pasa por unos patrones de funcionamiento más agresivos que los utilizados hasta ahora, incluidas las reducciones.

En la evolución de este cambio ha tenido mucho que ver el equipo español de ingenieros, que asegura haber conseguido en este i30 todo lo que buscaban en un cambio automático de última generación. Y además de ese patrón con una buena porción de genio para el modo más deportivo, se han centrado sobre todo en la agilidad de arranque desde parado, los golpes de gas en reducción para igualar vueltas y la suavidad cuando se quiere ir a ritmo de paseo. Incluso han elegido los desarrollos de cambio con muy buen criterio, y los saltos entre marchas son adecuados y lógicos.

Pero a estas alturas muchos ya se estarán preguntando si el i30 con motor de gasolina y cambio automático gasta mucho. Y la respuesta es sencilla: se podría decir que gasta lo que uno quiere que gaste. Hyundai ha homologado 5,5 l/100 km de media, tan solo una décima más que la versión manual. Y si nos trasladamos al mundo real, las cifras, a diferencia de lo que ocurre en un diésel, aumentan de forma muy sensible al tipo de utilización. A veces hemos logrado medias de 5,9 l/100 km en una combinación de ciudad y autovía a 120 km/h, pero cuidando mucho la presión sobre el acelerador y siendo muy progresivo en las maniobras. Mientras que otras veces, sin tantos miramientos, el gasto medio se nos ha disparado hasta los 8 l/100 km, aunque perfectamente podrían haber sido 10 en condiciones más radicales. Al final, la media real lograda se ha quedado en 7,6 l/100 km, una cifra que supera en dos litros la homologada por la marca pero que se corresponde perfectamente con la potencia y características del modelo. Y la conclusión sobre el cambio automático de doble embrague es que los 1.675 euros de incremento respecto al mismo motor con cambio manual serán los mejor invertidos en el nuevo i30.

El compacto de Hyundai también ha mejorado notablemente en lo que a chasis se refiere, porque su esquema multibrazo trasero se ha optimizado con un brazo inferior más que asegura un mejor guiado y control de la rueda. Además, la dirección es un 10 por ciento más directa y se rige por un software que elimina esa sensación de vacío habitual circulando en recta que se experimenta en muchos modelos con asistencia eléctrica. En marcha, el i30, con unos buenos neumáticos de medida 225/45 en llanta 17, se mueve sobre el asfalto con una agilidad notable, magnífica

En nuestras pruebas de aceleración hemos conseguido rebajar el tiempo '0-100' oficial en tres décimas.

sensación de solidez y precisión, y un eficaz paso por curva. Los baches inesperados, juntas de dilatación o las carreteras de asfalto rizado son alteraciones ante las que muelles y amortiguadores, más bien firmes, responden quizás con excesiva rigidez puntual; sin embargo, no se puede hablar de una suspensión incómoda y sí bastante equilibrada, que compensa esas ligeras molestias con un comportamiento eficaz, facilón y muy noble. Y perfectos los tres modos de conducción: ECO, Normal y Sport. El primero permite reducir el consumo, pues antes de alcanzar los 60 km/h saliendo desde parado ya ha dado orden de insertar sexta, y cuando engrana séptima le permite relajar la mecánica y consumir lo mínimo llaneando. En modo Sport desestima la séptima yendo en D, aunque la podemos engranar con las levas, además de reducir el recorrido del acelerador y mejorar el tacto de la dirección.

Por dentro, el i30 ofrece un espacio similar al del modelo anterior, aunque la capacidad del maletero disminuye ligeramente. Con todo, sigue estando entre los más capaces del segmento y, en general, se respira amplitud y saltan a la vista muchas soluciones de almacenaje muy prácticas. Y al final, la marca remata la faena con una garantía de cinco años y el Compromiso de Garantía de Devolución para los que no estén satisfechos con su coche: podrán devolver su i30 si no han pasado más de 30 días, y hasta 2.000 kilómetros desde su matriculación.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.353
Alimentación	Inyección directa. Turbocompresor e Intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	140 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	24,7 / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	DCT de 7 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	50,7
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera:
Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera:
Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Michelín
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.240
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,4
Número de plazas	5

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP con tecnología ACTIVE

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Llave inteligente	▲		
Techo solar panorámico			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Tapicería de tela/cuero	▲		
Faros LED	▲		
Volante calefactado			▶
Aparcamiento asistido		▼	
Caragador inalámbrico de móvil	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador aut. bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call		▼	
Cierre de puertas en movimiento	▲		
Asistente de salida en batería	▲		
Airbag rodilla			▶
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Asistente al arranque en pendiente	▲		
Control de tracción	▲		
Sensor de aparcamiento trasero	▲		
Aviso de colisión frontal	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

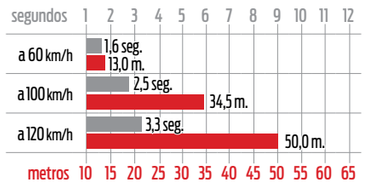
Paquete Style Lux (asiento del conductor con ajuste eléctrico, airbag de rodilla del conductor, volante calefactado, reconocimiento de señales de tráfico, asiento del conductor con memoria de posición, tapicería de cuero, techo solar panorámico practicable, control de crucero inteligente avanzado): 2.840. Techo solar panorámico practicable: 1.000. Pintura metalizada: 450.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,2)
Recorriendo (metros)	145
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	14,1
1.000 m desde 50 km/h en D	27,6
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Error de velocímetro a 100 km/h	96

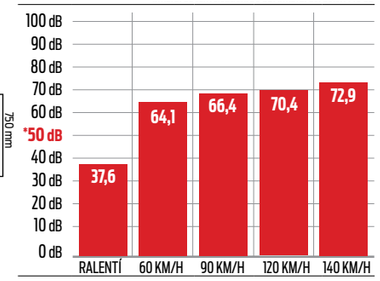
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,5
Conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,7
A 140 km/h de crucero	8,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	660
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	5,0
Ciclo mixto	5,5

FRENOS

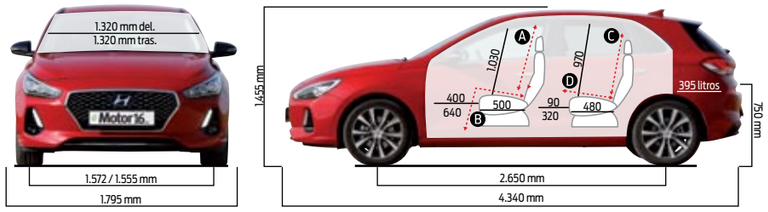


SONORIDAD

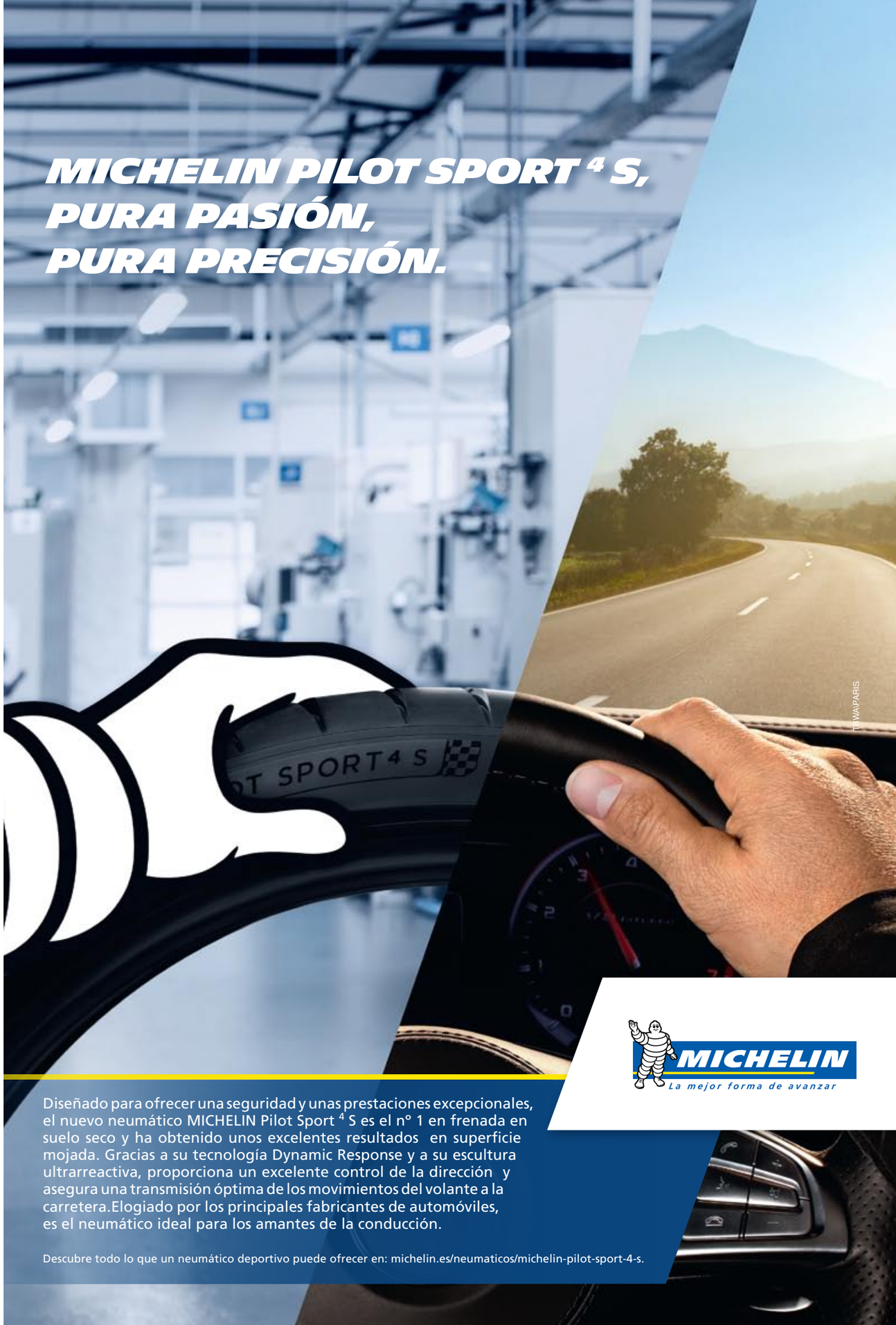
* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.030 mm	1.140 / 900 mm	970 mm	800 / 570 mm



EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

	HYUNDAI i30 5P 1.4 T-GDI 140 CV STYLE 7DCT	OPEL ASTRA 1.4 TURBO 150 CV AUTOMÁTICO	PEUGEOT 308 5P LINE 1.2 PURETECH 130 EAT6	VOLKSWAGEN GOLF ADVANCE 1.4 TSI 125 CV DSG7
Precio	24.250 euros	20.927 euros	23.200 euros	25.080 euros
Cilindrada	1.353	1.399	1.199	1.395
Potencia	140 CV / 6.000 rpm	150 CV / 5.000-5.600 rpm	130 CV / 5.500 rpm	125 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	24,7 mkg / 1.500 rpm	23,5 mkg / 2.000-4.000 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,4 mkg / 1.400-4.000 rpm
Cambio	7 velocidades / Aut. doble embrague	6 velocidades / Aut. convertidor de par	6 velocidades / Aut. convertidor de par	7 velocidades / Aut. doble embrague
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,4 / 5,0 / 5,5 l/100 km	7,2 / 4,5 / 5,5 l/100 km	5,9 / 4,3 / 4,9 l/100 km	6,1 / 4,3 / 5,0 l/100 km
Emisiones	125 g/km CO_2	127 g/km CO_2	112 g/km CO_2	116 g/km CO_2
Autonomía	900 kilómetros	875 kilómetros	1.080 kilómetros	1.020 kilómetros
Vel. máxima	205 km/h	210 km/h	206 km/h	204 km/h
0 a 100 km/h	9,2 segundos	8,9 segundos	9,1 segundos	9,1 segundos
Maletero	395 litros	370 litros	398 litros	380 litros
Dimensiones	4.340 / 1.795 / 1.455 mm	4.370 / 1.809 / 1.485 mm	4.253 / 1.804 / 1.457 mm	4.258 / 1.790 / 1.492 mm
Batalla	2.650 mm	2.662 mm	2.620 mm	2.620 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,8 metros	10,4 metros	10,9 metros
Depósito comb.	50 litros	48 litros	53 litros	50 litros
Peso	1.240 kilos	1.308 kilos	1.225 kilos	1.270 kilos
A favor +	La calidad del nuevo i30 está al nivel del mejor. Y el interior no puede estar mejor diseñado por ergonomía y calidad. El agrado de conducción es una constante ayudado por una insonorización muy conseguida que mejora los datos de alguna berlina de lujo.	El precio del Opel Astra es el más competitivo del grupo, aunque lo cierto es que si igualamos el equipamiento, por ejemplo con el del i30 que nos ocupa, el precio final queda prácticamente igualado. Es el más potente y consigue mejores prestaciones.	El 308 está en el grupo de los compactos de mejor calidad con una muy buena relación entre precio y equipamiento de serie. Tiene el maletero más grande de los cuatro y ha homologado el gasto medio más bajo del grupo: unos excelentes 4,9 l/100 km.	Es el menos potente del grupo y, sin embargo, su motor TSI de 125 caballos le permite estar a la altura de sus rivales de mayor potencia por prestaciones. Lleva, como el Hyundai, un cambio automático de doble embrague muy eficaz. Calidad y muy buen valor residual.
En contra −	En el Hyundai, el consumo es muy sensible al tipo de utilización y a lo 'alegre' que se sea con el pedal del acelerador. El nuevo i30 tiene un excesivo error de velocímetro y también de cuentakilómetros.	Su maletero es el más pequeño del cuarteto, y aunque es el de mayor longitud no consigue superar en espacio a todos sus rivales. Su cambio es de 6 marchas y con convertidor de par, un sistema menos rápido que el de su rival.	Su cambio automático es de 6 marchas y con convertidor de par, un sistema más suave pero no tan rápido como el del i30. Tiene homologado el consumo medio más bajo del grupo, pero como en el i30, este es muy sensible al uso.	Es el más caro con diferencia, e incluso puede serlo más si igualamos equipamiento con el i30. Junto con el Opel, tiene el maletero más modesto: 380 litros. Y a nivel de seguridad no está tan equipado de serie como el Hyundai.

EL DETALLE

SEGURIDAD La mejor dotación

El i30 de nuestra prueba iba equipado de serie con una larga lista de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción, pues además del ABS y del control de estabilidad ESP se incluían, entre otros, alerta de tráfico cruzado trasero, asistencia a la frenada de emergencia, asistencia al arranque en pendiente, sistema de mantenimiento en el carril, aviso de colisión frontal, cámara de aparcamiento posterior, control de presión de los neumáticos, detector de fatiga del conductor, detector de vehículos en ángulos muertos o frenada autónoma de emergencia con detección de peatones. Opcionalmente, además, el nuevo compacto de Hyundai puede llevar reconocimiento de señales de tráfico, airbag de rodilla para el conductor y control de crucero inteligente avanzado. Pocos modelos de este segmento están tan equipados y cuidan tanto la seguridad de sus ocupantes como el nuevo i30.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste km total: 1,66 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 312,10 euros/año. Seguro a todo riesgo: 459,50 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR

HYUNDAI

Importador: Hyundai España Distribución Automóviles S.A. C/ Quintanapalla, 2. 28050 Madrid.

RED DE POSVENTA

190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje

www.hyundai.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **27.090 EUROS**

CÁMBIALO POR UN FIAT

NUEVO FIAT TIPO 5 PUERTAS

NO NECESITAS MUCHO PARA TENERLO TODO

DESDE 11.600€

CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

EXTENSAMENTE
Sistema Uconnect con Radio Táctil • Climatizador manual • Pantalla TFT de 3,5"
Maletero de 440L • Llantas de aleación • ESC con Hill Holder • Faros delanteros DRL tipo LED

SIMPLIFICADO 11.600€

FIAT

fiat.es

Emisiones de CO_2 gama Fiat Tipo 5 puertas de 89 a 135 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 8,3 l/100km.

PVP Recomendado Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Easy 1.4 16v 95 CV. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 7.990 € con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/03/2017. La versión visionada corresponde con el vehículo: Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Lounge 1.4 16v 95 CV con opcionales (PVP recomendado: 16.950€).

FCA CAPITAL España

El equilibrio deseable

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

Probábamos hace poco el Q2 con motor diésel 2.0 TDI de 190 CV y tracción Quattro. Nos gustó bastante, aunque para un usuario medio vemos mucho más razonable al protagonista de estas páginas, con tracción delantera y motor 1.4 TFSI de gasolina. Puro equilibrio, máximo agrado y 150 CV que se llevan de cine con la caja S tronic.

A igualdad de equipamiento y cambio –la caja S tronic de doble embrague con 7 marchas–, entre un Q2 con motor diésel 2.0 TDI 190 y el 1.4 TFSI 150 de gasolina que nos ocupa hay 'dinerito' de diferencia: 5.970 euros. De acuerdo, el primero de ellos es el único de la gama asociado –por ahora– a la tracción Quattro, mientras que el segundo se conforma con tracción delantera; pero no es menos cierto que muchos usuarios sacarán poco o ningún partido a la tracción total, ya sea porque viven donde jamás nieva, porque no usan el coche si intuyen la caída de un copo o porque sólo ven las estaciones de esquí en el telediario. A ellos se dirige nuestro consejo: gasolina. Porque los 150 CV del 1.4 TFSI COD –son las iniciales de 'Cylinder on Demand', sistema que en ocasiones desactiva automáticamente dos de los cuatro cilindros para ahorrar– dan mucho de sí, hasta el punto de igualar las prestaciones de la variante diésel con 40 CV más, penalizada por sus 200 kilos extra. Al Q2 de gasolina con 150 CV le hemos medido 8,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –justo lo anunciado– y 5,8 para recuperar de 80 a 120 km/h, cuando el Q2 diésel de 190 requirió, respectivamente, 8,4 y 6,3 segundos.

Y ojo, porque el 1.4 TFSI no sólo empuja de maravilla gracias a su par máximo constante entre 1.500 y 3.500 vueltas, a la mayor ligereza del conjunto y al trabajo del cambio S tronic –seguimos pensando que va incluso mejor con los TFSI que con los TDI–, sino que es mucho más silencioso en frío, no vibra absolutamente nada y tiene un funcionamiento muy suave, incluso al pasar de dos a cuatro cilindros y viceversa, una operación imperceptible. Y como la transmisión cambia de marchas también con total suavidad, este Q2 va como la seda. O para decirlo con más claridad: no hay otro utilitario todocamino –las marcas prefieren hablar de SUV B– que vaya tan rematadamente bien sea cual sea el escenario: ciudad, autovía, carretera de montaña... Nada que objetar a un chasis que calificaríamos como perfecto, y donde brillan una precisa dirección con poco más de dos vueltas de volante, unos frenos potentes –51,6 metros para detenernos desde 120 km/h– y una suspensión con equilibrio entre eficacia y confort. De hecho, podemos atacar tramos tortuosos a ritmo 'alegre' sin echar de menos la superior motricidad del sistema Quattro. Y los 215/50 R18 de nuestra unidad –de serie en el nivel Design Edition– le amarran al suelo.

En cuanto al consumo, se anuncian 5,4 l/100 km y hemos medido 7,8 litros reales, bien para su talla y potencia, aunque el promedio final dependerá bastante del estilo de conducción. Y siempre esperamos más del sistema COD –en el resto del grupo Volkswagen recibe el nombre ACT–, cuyo beneficio real parece relativo.

El Q2, por lo demás, es un modelo muy satisfactorio, con amplitud para cuatro adultos –o dos adultos y tres niños–, un maletero amplio y aprovechable, y una calidad general excelente. En el lado negativo, un precio alto y lagunas en el equipo de serie, como la rueda de repuesto, las levas del volante o los espejos térmicos. Aunque a base de dinero extra podremos pedir las más variadas y tecnológicas opciones.

PRECIO	31.190 €
EMISIONES DE CO_2: 123 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tecnología y calidad general. Confort y agrado de uso. Motor enérgico. Cambio eficaz. Comportamiento.	Precio muy superior al de sus rivales. Ciertas ausencias en equipo de serie. Gasto sensible al estilo de conducción.

▲ Nuestro Q2 montaba el cuadro Audi Virtual Cockpit y el selector Audi Drive Select: 565 y 245 euros, respectivamente.

◀▲▶ Dentro, la habitual calidad de Audi: buenos materiales, acabado perfecto, estupendo tacto de mandos... La amplitud es muy satisfactoria; el confort, también. El cambio S tronic eleva la factura 2.240 euros.

▲ Maletero de 405 litros –se amplía a 1.050– y respaldo abatible 60:40 de serie.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Q2 es la nueva referencia en el segmento de los SUV más compactos: por calidad, tecnología, agrado de conducción... Y ahora que los motores de gasolina recuperan protagonismo comercial, la versión probada aparece como una de las más recomendables si pensamos en usos urbanos y turísticos sin un gran kilometraje anual.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.4 TFSI COD 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.395
Alimentación	Iny. directa y turbo. Sistema de desconexión selectiva de cilindros
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Electromecánica, asistida variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,05
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazos triangulares transversales, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, de eje torsional, con muelles y amortiguadores separados

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R18 - 7,0Jx18''
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.191 / 1.794 / 1.508
Capacidad del maletero (l)	405 / 1.050
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	212 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,5 (8,5)
Recorriendo (metros)	133
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,5
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	164
Error de velocímetro a 100 km/h	+1 %

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,4
En conducción dinámica	10,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,1
A 140 km/h de crucero	8,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	641
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	4,8
Ciclo mixto	5,4

▶SUS RIVALES

FIAT 500X 1.4 MULTIAIR 140 CV 4X2 POP STAR DDCT

El actual descuento de casi 3.000 euros le pone muy a tiro: 19.770 euros. Y está disponible como 500X Cross, con aire más aventurero. El interior no es tan amplio como el del Q2.

Precio	22.750 €
Maletero	350 l.
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg.

HONDA HR-V 1.5 i-VTEC 130 CV ELEGANCE CVT

Aunque no es tan barato como el Fiat, si tiene un precio más razonable quye el Audi. Y el HR-V brilla por amplitud, maletero o consumo. Por prestaciones o cambio, peor que el Q2.

Precio	24.800 €
Maletero	470 l.
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	11,2 seg.

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP con tecnología ACTIVE

Nunca lo descartes

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com
Fotografía: Bryan Jiménez ||

La versión probada no será la más demandada del crossover compacto de Opel pero, sin duda, es una alternativa muy interesante si no recorremos muchos miles de kilómetros al año. Presume de agrado mecánico, equipamiento, confort...

Algunos de los que piensen adquirir un crossover compacto, segmento donde se sitúa el Opel Mokka X con sus 4,27 metros de longitud, puede que tengan en mente una versión con motor de gasolina. No son mayoría, pero la tendencia vuelve a cambiar en lo que a combustible se refiere. Ahora bien, seguro que la combinación de nuestro protagonista no será la elegida por la multitud, porque además combina la tracción total con un cambio automático de seis velocidades.

La versión analizada es la única que recibe la actualización mecánica para el 1.4 Turbo, que ha pasado de 140 a 152 CV de potencia, y de 20,4 a 25,0 mkg de par máximo. Las primeras cifras –140 CV y 20,4 mkg– perviven en las versiones de tracción delantera y en las de cambio automático, opciones que el Mokka X ofrece también de forma independiente.

Gracias al plus de energía, sus prestaciones mejoran, porque este Mokka X supera los 190 km/h, acelera con energía y recupera con celeridad, facilitando las cosas cuando viajamos por carreteras de doble sentido. Y eso que nuetra unidad de pruebas equipaba neumáticos 225/45 R19, que incrementan aún más su aplomo, pues el comportamiento dinámico es muy bueno. Sólo mejoraríamos el tacto de la dirección, demasiado suave.

Su tracción total se convierte en un gran aliado si el firme está húmedo o si hay nieve. Precisamente para estas situaciones está pensado este sistema inteligente, que cuenta con un embrague central que envía potencia el eje posterior en caso de ser necesario. Las zonas off-road se le atragantan por unos neumáticos que no acompañan, una altura libre al suelo de sólo 158 milímetros y por no equipar bloqueo 50:50; y como único detalle 'campero' suma el control de descensos.

Esta versión recurre a un cambio automático con convertidor de par. Es muy agradable y ahora añade función Start/Stop para arañar algunas décimas a su consumo en ciudad. Combina a la perfección con el 1.4 Turbo, pero no tiene levas en el volante para su manejo secuencial. En su lugar han colocado un botón sobre el pomo, que brilla... por su nula ergonomía.

No habría estado de más un selector de modos, algo habitual entre sus rivales y más con este acabado Excellence, que presume de un completo equipamiento de serie. Como opción se ofrecen los faros AFL Plus LED.

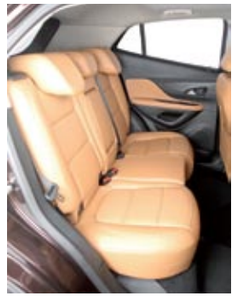
Su consumo real es correcto, en línea con lo esperado en un vehículo de este tipo con motor de gasolina. Pero es muy sensible al tipo de conducción, y si recorremos muchos kilómetros al año no van a salirnos las cuentas por muchos 3.376 euros que nos descuenten. En ese caso, mejor optar por 1.6 CDTI de 136 CV, aunque no ofrece esta combinación de cambio y tracción.

PRECIO	28.598 €
EMISIONES DE CO_2: 150 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Agrado mecánico. Calidad de acabado. Comportamiento. Equipo de serie. 3.376 euros de descuento.	Consumo sensible al tipo de uso. Botones para manejo del cambio. Anchura trasera. Rueda de repuesto opcional.



◀▲ La calidad interior es muy buena, así como su espacio. Lo peor es la anchura detrás. Esta pantalla táctil es mucho más intuitiva que los botones usados antes.

◀▲ Tiene 158 milímetros de altura libre al suelo, poco para uso off-road. La tracción total es inteligente, y cuenta además con control de descensos. El botón para el modo secuencial no es muy ergonómico.s

▲ 356 litros es la capacidad de su maletero, que tiene respaldo abatible 60:40. La rueda de emergencia cuesta 50 euros.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Si no haces muchos kilómetros al año y huyes de los motores diésel, este Mokka X es una alternativa que no debes descartar. Es muy agradable y su cambio cumple con nota, a pesar de su mando secuencial. El plus de potencia le viene genial y su consumo entra dentro de lo normal, pues también equipa tracción total.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.4 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.399
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	152 CV / 5.600
Par máximo/rpm	25,0 mkg / 2.200-4.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R18 - 7,0J x 18"
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.481
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.275 / 1.781 / 1.658
Capacidad del maletero (l)	356 / 1.372
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (9,7)
Recorriendo (metros)	178
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,7
De 80 a 120 km/h en D	7,6
Recorriendo (metros)	218
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3 %

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,8
En conducción dinámica	17,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,4
A 140 km/h de crucero	11,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	638
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,9
Ciclo extraurbano	5,7
Ciclo mixto	6,5

SUS RIVALES

MAZDA CX-3 2.0 SKYACTIV-G 150 CV AUT. AWD LUXURY

Su diseño condiciona el espacio interior, más pequeño. El motor atmosférico es solvente y gasta lo justo. Tiene un comportamiento eficaz, pero un precio elevado.

Precio	28.080 €
Maletero	350 litros
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	9,6 seg.

SKODA YETI 1.4 TSI 150 CV DSG6 4X4 STYLE

Es el todocamino de su clase con el interior mejor aprovechado, y eso que mide sólo 4,22 metros de largo. Esta combinación es sensacional, y algo más eficiente que el Mokka X.

Precio	25.450 €
Maletero	405 litros
Consumo	6,4 l/100 km
0 a 100 km/h	8,9 seg.

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP con tecnología ACTIVE

A mucha honra

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

El último fenómeno tecnológico tiene como protagonistas a los pequeños motores tricilíndricos de gasolina, y Seat no es ajena a esa corriente. Su Ateca 1.0 TSI sorprende por rendimiento, convirtiéndose en una 'compra maestra' dentro de la gama del SUV español.

¿Para que usan muchos automovilistas los SUV? Pues para lo mismo que un turismo convencional... pero viviéndolo desde 15 centímetros más arriba. Mucha ciudad y autovía, cero excursiones 'off road', algunos viajes en familia, infinitas tareas diarias... Ese colectivo no necesita tracción total, pues se conforma con un vehículo que, llegado el caso, sea capaz de rodar por buenas pistas; y tampoco demanda motores de alta potencia, pues los límites legales son los que son y la red viaria ya permite desplazamientos rápidos a ritmos tranquilos.

De ahí que modelos como el Ateca 1.0 TSI se ajusten a tantos potenciales clientes. Y encima, de gasolina, lo que para algunos empieza a ser una ventaja. En concreto, el fabricante español emplea en su Ateca Ecomotive TSI –también lo hay diésel, con el 1.6 TDI de similar potencia– el moderno tricilíndrico de 999 centímetros cúbicos, que con el turbo y la inyección directa genera 115 CV y, casi mejor aún, un par máximo constante de 20,4 mkg entre 2.000 y 3.500 vueltas. Por debajo de 1.800 revoluciones no hay mucho que 'rascar', pero entre ese punto y las 5.500 rpm la energía aparece con relativa claridad. Y como esta versión del Ateca es ligera –motorcito, tracción delantera, cambio manual...–, las prestaciones son más que correctas. E incluso mejores de lo anunciado, como esos 10,8 segundos reales invertidos en alcanzar 100 km/h o los 8,6 necesarios para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta. Sin ir más lejos, el Mokka X que probamos en las páginas 24 y 25 –automático, 152 CV y tracción total– dedica a esas maniobras, respectivamente, 10,4 y 7,6 segundos.

El Ateca 1.0 TSI no es un cohete pero anda más de lo esperado, ayudado por una caja de seis marchas de manejo rápido y con desarrollos adecuados. Además, la mecánica no suena a 'tres cilindros', salvo un poco al acelerar con fuerza desde bajo régimen, de forma que puede hablarse de agrado general. Y su gasto es ajustado, pues rondaremos los 6 litros reales si mimamos el acelerador y los 7,3 l/100 km medidos en nuestro recorrido mixto están bien. No obstante, si queremos un Ateca aún más ahorrador, mejor diésel: 6,7 l/100 km reales le medimos en su día a la versión 2.0 TDI 4Drive de 150 CV y cambio manual, que sorprendentemente no anda mucho más.

Y el buen rendimiento general del 1.0 TSI se asocia a otras virtudes, como un chasis muy equilibrado: dirección precisa, paso por curva ágil y con poco balanceo, frenos potentes... Puestos a mejorar, estaría bien eliminar el patinado inicial al acelerar con fuerza desde parado, corto pero suficiente para llamar la atención. Y pediríamos también –sobre todo en la segunda fila– plásticos de mayor calidad, único inconveniente de una carrocería que, sin ser aparatosa, resulta amplia y muy funcional, y ofrece un gran maletero.

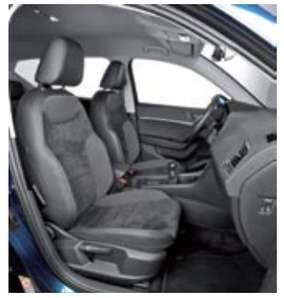
PRECIO	23.930 €
EMISIONES DE CO_2: 119 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Rendimiento general. Motor eficaz. Consumo. Comportamiento. Confort y amplitud. Desde 18.390 euros.	Pérdidas de motricidad en arrancadas bruscas. Calidad de algunos plásticos. Sólo con cambio manual.

▲▶ Buen puesto de conducción, con asiento cómodo y los mandos a mano y ordenados. De serie equipa pantalla táctil a color de 5 pulgadas, pero la de 8 –en las fotos– cuesta 420 euros.

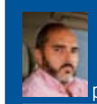


▲▶ No se puede pedir cambio automático con el 1.0 TSI, pero la caja manual, de 6 marchas, va muy bien: manejo, desarrollos... Se echan de menos mejores materiales en un interior de gran amplitud.

◀▼ Maletero de 510 litros –generoso para la talla del Ateca– y respaldo abatible 60:40. En opción podemos pedir portón eléctrico, suelo del maletero a dos niveles, gancho de remolque, cámara trasera...

◀ De serie trae kit de reparación, y la rueda de repuesto 'minimizada' es opcional: cuesta 100 euros.

LA CLAVE



pmartin@motor16.com

Habíamos probado el eficiente motor 1.0 TSI de 115 CV bajo el capó de modelos del grupo como el Skoda Octavia o el Volkswagen Golf. Y las conclusiones fueron siempre positivas. Ahora ocurre lo mismo con el Seat Ateca, que dotado de este tricilíndrico de gasolina pasa a ser uno de los SUV más racionales del momento.

▶SUS RIVALES

NISSAN QASHQAI VISIA 1.2 DIG-T 116 CV 4X2

Hay dos acabados: el básico Visia y el más completo Acenta, que sube a 23.050 euros. Y por 1.700 euros extra montan caja XTronic. Maletero más pequeño, consumo similar.

Precio	21.550 €
Maletero	430 l.
Consumo	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	10,6 seg.

SUZUKI S-CROSS GL 1.0 VVT 111 CV 2WD

Mayor que el Vitara, el S-Cross es muy asequible: aplicando descuentos, el GL con el 1.0 Boosterjet de 111 CV se queda en 16.935 euros. Y el GLE sube 1.900 euros. Maletero algo justo.

Precio	19.235 €
Maletero	430 l.
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	43,5 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, por eje semi-rígido, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R17 - 7,0Jx17''
Marca	Falken
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363 / 1.841 / 1.601
Capacidad del maletero (l)	510
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,0)
Recorriendo (metros)	181
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,4

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	7,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,8
A 140 km/h de crucero	8,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	684
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,2

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP con tecnología ACTIVE

Hemos alcanzado nuestro objetivo antes de lo previsto. Han sido 25.000 kilómetros en un suspiro, y rodeados de interesantes sorpresas de un modelo que se ha reafirmado como un viajero empedernido y un buen compañero de fatigas en el casco urbano de las grandes ciudades. Hemos recorrido 25.000, pero habríamos hecho 200.000 kilómetros sin despeinarnos.

Llegamos a los 25.000 kilómetros... Y haríamos 200.000

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

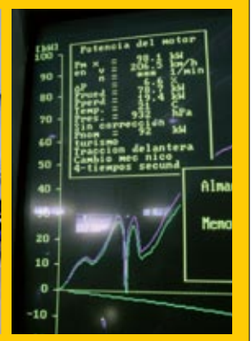
Recorrer 25.000 kilómetros en dos meses con este Ford Focus 1.0 Ecoboost de 125 caballos era el reto que nos propusimos para averiguar algunos aspectos de uno de los compactos más interesantes del panorama actual. Por un lado se trataba de saber si este motor de tres cilindros en línea y con tan baja cilindrada iba a estar a la altura de las circunstancias, no ya en ciudad y moviéndose a baja velocidad, sino en carretera y con carga. Por otro, tratamos de averiguar si el consumo iba a suponer un problema al comprador de esta versión, pues en algunos modelos de estas características habíamos detectado un gasto muy sensible a la velocidad y a la presión sobre el acelerador. Por supuesto, el objetivo de este test de larga duración era, finalmente, conocer la respuesta a nivel general de un modelo que, a nuestro jucio, no tiene el éxito que merece por fiabilidad, precio, comportamiento, agrado de uso y tecnología.

Los primeros compases con el Focus van despejando dudas sobre los aspectos que nos preocupaban. El motor Ecoboost, ganador varios años seguidos del prestigioso galardón internacional 'Engine of the Year' en el apartado de motores con menos de un litro de cilindrada, ofrece desde el minuto uno una suavidad, refinamiento y silencio de marcha encomiables. Y los consumos medios registrados en los primeros kilómetros sorprenden porque oscilan entre los 5,8 y los 6,3 l/100 km en una utilización mixta ciudad-carretera-autovía-autopista, con un solo ocupante. Quedaba mucha prueba por delante, pero los primeros datos nos gusta-

▶En la época medieval, la muralla de Ávila se amplía con piedra y con tumbas que los romanos llamaban 'cistas'. Por su parte, la Sierra de Os Ancares está considerada como una de las grandes reservas verdes de Galicia.

PRUEBA EN EL BANCO DE POTENCIA DE BOSCH
Tres cilindros y 133 caballos de potencia

Cuando recogimos el Ford Focus 1.0 Ecoboost de 125 caballos, y tras realizar por seguridad un periodo de rodaje de 2.000 kilómetros, lo primero que hicimos fue llevarlo a las instalaciones de Bosch en Madrid y meterlo en su sofisticado banco de potencia, donde nos llevamos una grata sorpresa al comprobar que nuestro protagonista, con solo 2.393 kilómetros, ya rendía algo más de 133,3 caballos, 8 más que la cifra anunciada por el fabricante. Un motor excepcional que ha ganado varios años seguidos el galardón al 'Mejor Motor del Año' con menos de 1 litro de cilindrada. Con 24.900 kilómetros volvimos a realizar la prueba en idénticas condiciones, y el Ecoboost erogó 97,3 kilowatios o, lo que es lo mismo, 132,2 caballos, una cifra casi idéntica a la del primer test y que confirma el gran rendimiento de esta gran obra de la ingeniería.



▲▶ El Focus de la prueba de fiabilidad pasó por el banco de potencia de Bosch en su central de Madrid. La primera vez, el motor rindió una potencia de 133 caballos; y la segunda, prácticamente la misma cifra. Sorprendente en un motor de tres cilindros.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.0 ECOBOOST 125
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Iny. dir. por raíl común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	125 CV / 6.000
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 1.400-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	215/50 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.327
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.358 / 1.823 / 1.484
Capacidad del maletero (l)	363 / 1.148
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

KILÓMETROS	2.179	11.350	24.820
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,5	17,3	17,1
1.000 m salida parada	31,9	31,0	29,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,0)	10,7 (11,0)	10,5 (11,0)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0	18,3	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,9	19,8	19,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5	19,1	18,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,9	33,6	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,2	36,6	36,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,4	37,1	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,1	9,9	10,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,8	12,6	12,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,9	15,2	14,1

CONSUMOS

KILÓMETROS	2.179	11.350	24.280
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	7,5	7,2	7,3
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	5,5	5,3	5,4
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	6,7	6,5	6,6
A 140 km/h de crucero	7,2	7,0	7,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	6,7	6,5	6,7
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	820	850	820
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	5,7 / 4,1 / 4,7	5,7 / 4,1 / 4,7	5,7 / 4,1 / 4,7

Por su calidad y su fórmula exclusiva
Carburantes BP con tecnología ACTIVE

CON EL SYNC2, Y SIN SOLTAR LAS MANOS DEL VOLANTE, SE PUEDEN MODIFICAR MUCHOS PARÁMETROS MEDIANTE ÓRDENES DE VOZ

El acueducto de Plasencia, que conserva 55 arcos, la mayoría de ellos en San Antón, no es de origen romano sino medieval, y se mandó construir en el Siglo XVI.

En 1889, el arquitecto modernista Antoni Gaudí comenzó las obras del Palacio Episcopal de Astorga. Pero por desavenencias con el Cabildo, no lo terminaría él.

EL BAJO GASTO DEL FOCUS 1.0 ECOBOOST HA SIDO UNO DE LOS ASPECTOS MÁS COMENTADOS DE LA PRUEBA DE FIABILIDAD. LA RELACIÓN PRESTACIONES-CONSUMO QUE HEMOS LOGRADO EN TODOS LOS VIAJES HA SIDO EXCELENTE

ban mucho y ponían de manifiesto el buen trabajo de los ingenieros de Ford.

Y llega el primer viaje de los que de verdad simulan una utilización real por una familia, solo que en este caso el coche va ocupado por cuatro adultos y su equipaje de fin de semana, es decir, el equivalente a dos adultos, dos chavales y el equipaje completo de unas vacaciones. Tras 1.000 kilómetros de viaje, contando la ida y la vuelta, teniendo en cuenta que el coche ha subido varios puertos de montaña, que ha circulado por ciudad y que en autovía ha rodado a una velocidad media de 125 km/h, el Focus Ecoboost mostraba un consumo real de 7,3 l/100 km, una cifra más que razonable que, incluso, se irá reduciendo poco a poco con el paso de los kilómetros.

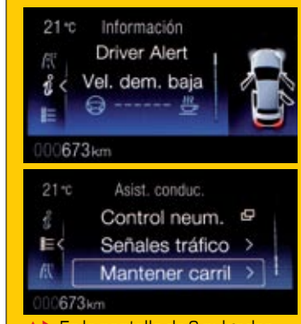
A nuestro protagonista no le dejamos parar ni un segundo, y los probadores se van turnando para poder cumplir los plazos. Jesús, nuestro compañero especialista en recorrer kilómetros sin descanso, viaja normalmente solo y mide consumos muy bajos a lo largo de la prueba. En concreto, viajando por autovía hacia Cáceres y Trujillo consigue recorrer más de 200 kilómetros llaneando con una media de consumo de 5,8 l/100 km. Pero aunque es un valor real, no va a ser el habitual. La cifra más vista, respetando siempre los límites de velocidad y realizando una conducción normal, es de 6,5 l/100 km en el ordenador, que pasan a ser 6,8 reales si rellenamos el depósito con cuidado y paciencia para comprobar la cantidad exacta que entra. Si nos ceñimos a una utilización en la que predomine el entorno urbano, comenzamos midiendo un consumo de 7,5 litros cada 100 kilómetros y terminamos el kilometraje reduciendo esa cifra a 7,2 l/100 km, es decir, un consumo con el que tendríamos una autonomía en ciudad de 765 kilómetros. El capítulo del consumo termina con datos reales concretos y una cosa clara: el gasto medio de 6,7 l/100 km queda, como es habitual, lejos del dato homologado por la marca, fijado en 4,7 l/100 km; pero hay que aplaudirlo en cualquier caso, porque en la otra cara de la moneda encontramos unas prestaciones que se corresponden, casi más, con las de un motor de dos litros de cilindrada con 140 caballos.

Y ya que tocamos las prestaciones, hablemos también de potencia, ya que el Focus 1.0 Ecoboost nos ha dado otra lección y otra sorpresa. Y es que con 2.393 kilómetros nuestro protagonista ya daba 133 caballos, es decir, 8 caballos más de lo homologado por la marca. La prueba la realizamos, como es habitual, en el banco

SISTEMA SYNC2
Habla con el coche y déjate guiar

En los meses que hemos estado utilizando el Ford Focus nos ha dado tiempo a probar con detenimiento el sistema por control de voz SYNC2. Y la verdad es que su uso fue de lo más sencillo. Con un simple toque en el botón del volante el sistema comienza a funcionar. Un leve tono te hace consciente de su actividad y te aconseja, a través de su pantalla y de los altavoces, de los ítems con los que te puede ayudar, así como las directrices que puedes decirle para que te guíe con total comodidad. Y hay que reconocer que funciona a las mil maravillas, captando cualquier instrucción a la primera. El sistema puede usarse para casi todo, desde programar el GPS y recomendarte restaurantes para comer –gracias a la guía Michelín incluida en su software– hasta controlar la climatización o la conectividad de los dispositivos móviles. Además, la introducción tanto de direcciones como de instrucciones para controlar el sistema se realiza de una manera muy simplificada e intuitiva. Por ejemplo, con solo decir la dirección a la que quieres ir, el SYNC2 te dará las indicaciones sin tener que repetir la dirección en varios pasos, incluso utilizando vista en 3D de los principales puntos de interés y cruces. Y cuando se trata de puntos de interés, ni siquiera se necesita una dirección, tan solo habría que decir «Museo Picasso» o «Torre Eiffel», y Sync2 se encargará de todo. Eso mientras continúas conduciendo sin distracciones.

Por si esto fuera poco, de manera automática cuando enlazas tu dispositivo móvil, SYNC2 también ofrece el Sistema de Asistencia en casos de Emergencia de Ford, que conecta a los ocupantes del vehículo con los operadores de los servicios locales de emergencia en caso de accidente.



▲▶ En la pantalla de 8 pulgadas, de serie, se puede ver toda la información y actuar sobre muchos sistemas de ayudas a la conducción. El sistema Sync2 también es de serie.

Junto al Quijote Arena de Ciudad Real, un pabellón con capacidad para más de 5.200 espectadores, inaugurado en 2003 y bien conocido pos los aficionados al balonmano.

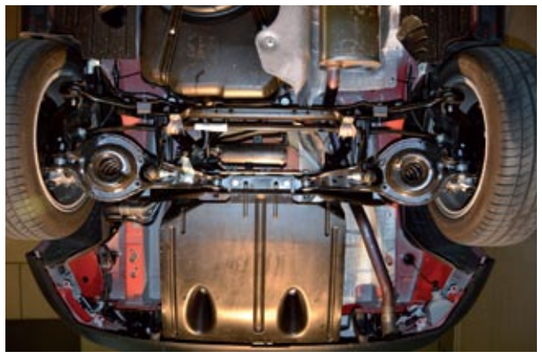
La isla Coelleira –en castellano, Conejera– debe su nombre a los numerosos conejos que antaño poblaban la isla. En el siglo IX tuvo un monasterio, pero ahora solo hay un faro.

SORPRESA EN EL BANCO DE POTENCIA DE LAS INSTALACIONES DE BOSCH: EL FOCUS 1.0 ECOBOOST RENDÍA ALGO MÁS DE 133 CABALLOS

TECNOLOGÍA DE PRECISIÓN EL FOCUS RECIBE UN SOBRESALIENTE

▲▼A los 20.000 kilómetros el Focus pasó por el concesionario Autoferbar, donde se sometió a un reconocimiento completo y al cambio de aceite. Una revisión completa cuyo coste fue de 172,74 euros. Una vez cubiertos los 25.000 kilómetros, nuestro mecánico de cabecera se encargó de analizar el coche a fondo.

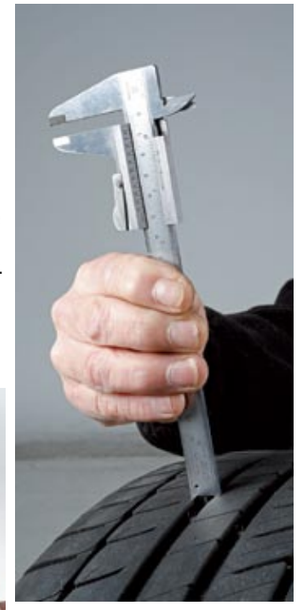
Aunque hacía pocos días que acababa de superar sin pegas la revisión de los 20.000 kilómetros en un taller de la marca, al llegar a los 25.000, y ciñéndonos al guión establecido, el Focus entró en nuestro taller y no salió de él hasta que analizamos los desgastes sufridos en las piezas más propensas a envejecer con el paso de los kilómetros. Nuestro colaborador Jose María Moreno, el mecánico de cabecera de Motor 16, se puso manos a la obra procediendo a desmontar ruedas, amortiguadores, discos de freno, pastillas... y a realizar comprobaciones rutinarias sobre los desgastes y la facilidad de mantenimiento del coche. Una vez realizado este proceso comprobamos que en las piezas analizadas apenas se observaba desgaste, y que los 25.000 kilómetros recorridos han sido poco más que un aperitivo para un compacto que está construído para durar. Por ejemplo, a los amortiguadores traseros les quedaba una eficacia del 92 por ciento, y a los delanteros, que trabajan más debido al mayor peso que soportan por el motor, mantenían una eficacia del 88 por ciento, por lo que les quedaba vida útil suficiente para recorrer más de 100.000 kilómetros sin cambiarse, y con eficacia razonable.



▼▶Los amortiguadores traseros terminaron la prueba al 92 por ciento de su vida útil. Y eso que el coche realizó bastantes viajes cargado a tope.

▲▲En estas dos fotos se aprecia a la perfección el buen trabajo realizado en el carenado de los bajos y en la distribución de los elementos. El esquema de suspensión es muy eficaz.

◀▼Los 25.000 kilómetros realizados casi sin parar por nuestro equipo han supuesto una prueba de fuego para el Focus. Los discos delanteros no se desgastaron ni un milímetro, mientras que las pastillas redujeron su espesor 3 milímetros. Los discos traseros sí se desgastaron un poco más.



pues las ruedas delanteras pasaron de un dibujo original de 6,3 milímetros a tener 3,1, lejos del mínimo legal exigido –1,6 mm–, y con los indicadores de desgaste sin tocar.

mejorado progresivamente, y para detenerse desde 120 km/h ha pasado de 54 metros con 2.179 km a 51 en la misma prueba con 24.820 kilómetros. Los neumáticos, unos Michelin Primacy HP 215/50 R17, sufrieron un desgaste normal,

de potencia –ver recuadro– de la central de Bosch en Madrid. Ni que decir tiene que con esa potencia, y un par máximo de 17,3 mkg disponible entre 1.400 y 4.500 rpm, el Focus de nuestra prueba de fiabilidad se ha mostrado ágil, solvente e incluso divertido, con prestaciones que hacen que nos olvidemos de que bajo el capó se esconde un motorcito de tres cilindros y 999 centímetros cúbicos de capacidad. Este motor es, además, una delicia por refinamiento, ya que en contadas ocasiones se aprecia el típico sonido 'a tricilíndrico' o una vibración que desentone y altere el funcionamiento redondo del conjunto.

▲El motor Ecoboost de tres cilindros ha ganado numerosos premios y mueve al Focus con un brío más que notable.

A ello hay que sumarle unos desarrollos de cambio con un escalonamiento muy adecuado y un turbo de nueva generación que sopla muy pronto, que juntos permiten que este Focus Ecoboost circule en marchas largas a baja velocidad sin inmutarse, lo que también ayuda a reducir el consumo. Y otra grata sorpresa llega de la mano de las prestaciones, que medimos con nuestro inseparable 'Correvit'. Y es que mejoramos los datos de aceleración oficiales en las tres pruebas realizadas con 2.179, 11.350 y 24.820 kilómetros. En concreto, hemos dejado el paso de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos, cinco

EN BUITRAGO DE LOZOYA, EL ÚNICO PUEBLO DE LA COMUNIDAD DE MADRID QUE CONSERVA ÍNTEGRO SU ANTIGUO RECINTO AMURALLADO

Nuestra unidad iba provista del Paquete Travel Titanium, que incluye, entre otros elementos, faros bixenon, navegador, aparcamiento asistido, nueve altavoces Sony, cámara de visión trasera, Guía Michelín... Cuesta 1.950 euros, pero tiene de todo.

En Ponferrada, junto a la antigua central eléctrica de MSP, ahora Museo Nacional de la Energía. Se la conoce como 'la fábrica de la luz' y es una antigua central térmica de carbón.

décimas por debajo de lo homologado por la marca.

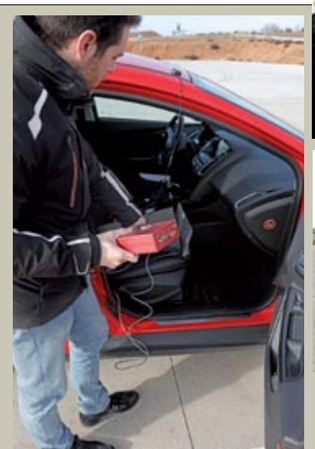
El Focus 1.0 Ecoboost con acabado Titanium ha dado en este tiempo muy pocos problemas, por no decir ninguno. Con 6.704 kilómetros empezó a sonar un ligero ruido en la puerta del conductor que terminamos eliminando en la redacción a base de aceite multiusos. También nos dimos cuenta de que es fácil que entren y se acumulen hojas secas bajo el capó, hojas que habrá que retirar de forma regular si se suele aparcar en zonas arboladas y si no se quieren tener problemas con el sistema de climatización. Los asientos del Focus son más bien de mullido firme, un detalle que no gusta al principio pero que se agradece con el paso de los kilómetros, ya que el cuerpo soporta mejor los largos viajes sin acusar las horas al volante. Además, el sistema de control automático de las luces de carretera, englobado en el Paquete Active Vision, se ha mostrado algo lento a veces a la hora de desconectar las luces largas cuando circula un coche por delante o se acerca otro en sentido contrario. Por lo demás, el Focus ha ido como la seda en todo momento, con desgastes normales –ver recuadro– e incluso inferiores a los habituales.

Entre los probadores ha gustado mucho el paquete de seguridad incluído en este modelo y, sobre todo, su precio como opción. Se trata de un pack que incluye monitor de conducción segura, reconocimiento de señales de tráfico, control automático de luces de carretera, frenada de emergencia en ciudad y avisador con asistente de cambio de carril. Todo esto tiene un sobreprecio de 400 euros. Pero también han sorprendido los equipamientos que lleva, o puede llevar, un modelo dotado de un motor tan modesto en teoría. Hablamos del aparcamiento asistido, de los faros bixenon, de la pantalla de 8 pulgadas con SYNC2 –ver recuadro– o de la llave de contacto configurable, entre otros elementos. Hemos recorrido 25.000 kilómetros en 60 días, pero tras comprobar su excelente funcionamiento, su agrado de uso y su magnífico consumo, y también en previsión de las 'nubes' que se ciernen sobre los diésel en las grandes ciudades, no nos habría importado recorrer con este Focus de gasolina 200.000 kilómetros en un año y medio. Todo se andará.

EL 'ALGODÓN' NO ENGAÑA

El Focus se ha sometido a tres 'Correvit'

No nos fiamos de los datos oficiales que las marcas aportan con la homologación de sus vehículos. Está claro que cumplen su misión, que es la de permitir comparar, pues todas las prestaciones y consumos homologados por un fabricante para un vehículo concreto están realizados en laboratorio y bajo las mismas condiciones. Pero en tráfico real y con el uso diario las cosas son casi siempre muy diferentes. Por ello, Motor 16 es de las pocas revistas en España que recurre al denominado 'Correvit', que mediante una antena GPS y un software específico es capaz de medir con precisión aceleraciones, recuperaciones y distancias de frenado, entre otras cosas. Además, con nuestro eficaz sonómetro podemos comprobar y comparar la rumorosidad de cada modelo y respaldar nuestra percepción con datos. En el caso del Focus de gasolina y su motor de tres cilindros, nos ha sorprendido gratamente con unas prestaciones imponentes: con una cifra de 10,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, ha mejorado en 5 décimas el tiempo homologado por la marca para este modelo.



El Focus 1.0 Ecoboost, preparado para someterse al 'Correvit' y al sonómetro.

CRASH TEST DE EURONCAP

Cinco estrellas

En esta prueba, realizada en 2012 nada más lanzarse el nuevo modelo, el habitáculo del Focus se mantuvo estable en el choque frontal, aportando buena protección a los pasajeros delanteros. Ford demostró que en caso de accidente se lograría un nivel similar de protección en las rodillas de los ocupantes aunque tuviesen diferentes tallas y fueran sentados en diversas posturas. La protección de la pelvis fue adecuada en el test de impacto lateral. En total, el Focus logró cinco estrellas , con muy buenas valoraciones también para la seguridad de los niños a bordo y de los peatones.

MÁS NIVEL. CON STELVIO Y GIULIA, ALFA ROMEO EMPIEZA A TENER UNA GAMA MÁS CERCANA POR AMPLITUD A LO QUE DEMANDA EL MERCADO PREMIUM

No solo mitos

Con el tiempo, las historias pueden convertirse en mitos. Hoy, sin embargo, en el caso de Alfa Romeo las añoranzas de antaño han devenido en auténticas máquinas al nivel más refinado, dispuestas a dar vida a una nueva generación de 'alfistas' incondicionales de la marca.

Dinámicamente, el Stelvio es un coche muy rápido y también cómodo.

Alberto Mallo || amallo@motor16.com

En su época de oro, Alfa Romeo mostraba el camino a seguir a los demás fabricantes de automóviles. En 2017 la historia empieza de nuevo. Recién lanzado el Giulia, paradigma de berlina media para disfrutar conduciendo, llega el Stelvio, enfocado al corazón del Segmento SUV premium para competir con modelos como el Audi Q5 o el BMW X3. A su disposición, la Plataforma Giorgio del Giulia con la tecnología más depurada: propulsión posterior o integral Q4, árbol de transmisión en fibra de carbono, profusión de materiales ligeros, suspensión Alfalink o sistema electromecánico de frenos IBS (Integrated Brake System), que no prescinde de frenada autónoma de emergencia de 65 km/h y detección de peatones.

El nuevo Alfa Romeo Stelvio es un coche de categoría, pero no sólo por diseño exterior. Esta es la primera vez que nos subimos a él, y no podemos dejar de mostrar nuestra admiración. Ergonomía y calidad destacan en su interior. Quien busque un ambiente especial encontrará cantidad de detalles de buen gusto y deportividad. Habrá que esperar a nuestro banco de pruebas para emitir un juicio definitivo, pero esta primera impresión es altamente positiva. Además, parece como si el puesto de conducción elevado –120 milímetros respecto al del Giulia– nos permitiera apreciar mejor los detalles de acabado, como los tapizados en cuero 'pieno fiore', las inserciones de madera satinada, las levas del cambio en aluminio o la pantalla central de 8,8 pulgadas. En contrapartida, el acceso a las plazas posteriores resulta demasiado alto. Tampoco es óptima la visibilidad del conductor hacia atrás.

Nos encontramos a las puertas de la fábrica de Cassino, a medio camino entre Roma y Nápoles, para realizar una primera toma de contacto reservada a unos pocos medios. A nuestra disposición, un Stelvio Super con el motor de gasolina de cuatro cilindros y dos litros con 280 CV, turbo, inyección directa y distribución electrohidráulica MultiAir. Desde el primer par de kilómetros recorridos, aflora su personalidad. Tiene un tacto particular, especialmente la dirección, la más directa de su categoría con una desmultiplicación de 12 a 1. Obedece a los giros con una rapidez y una precisión únicas.

La distancia entre ejes es la misma de la berlina Giulia: 2,82 metros. Pero es un coche más alto –23 centímetros– y voluminoso, e incluso el ancho de vía delantero es 54 milímetros mayor y arroja en báscula 150 kilos más de peso. Motores, aletas, puertas, capó delantero y portón posterior están realizados en aluminio, igual que los brazos de suspensión. Dobles triángulos delante y multibrazo atrás proporcionan una pisada sólida y una trayectoria impecable para hacer honor al nombre elegido: la subida al Stelvio, la carretera más alta de Italia, con más de 74 paellas en 20 kilómetros.

También tiene mucha historia la subida al Monte Cassino, una parte de nuestro recorrido bajo la lluvia, con un trazado donde el nuevo SUV se desenvuelve literalmente como pez en el agua. El sonido del motor de gasolina es extre-

PRECIO DESDE (estimado)	46.000 €
EMISIONES DE CO_2: DESDE 127 A 161 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tacto de conducción. Dinamismo. Motores. Cambio automático. Acabados.	Acceso a las plazas traseras, demasiado altas. Visibilidad posterior.

▲En la imagen, la llanta de 20 pulgadas de la unidad probada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 GASOLINA 280 CV AT8 Q4	2.2 DIESEL 210 CV AT8 Q4
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	2.143
Potencia máxima (CV/rpm)	280 / 5.250	210 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	41,0 / 2.250	48,0 / 1.750
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	255/45 R20	255/45 R20
Peso (kg)	Desde 1.660	Desde 1.659
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.687 / 1.903 / 1.671	4.687 / 1.903 / 1.671
Volumen maletero (l)	525	525
Capacidad depósito (l)	64	64 / 58
De 0 a 100 km/h (s)	5,7	6,6
Velocidad máx. (km/h)	230	215
Consumo mixto (l/100 km)	7,0	4,8
Emisiones CO2 (g/km)	161	127
Precios desde.... (euros)	62.000 EUROS (FIRST EDITION)	46.000 EUROS (ESTIMADO)

TRES ACABADOS DISPONIBLES

Stelvio, Stelvio Super y Stelvio Business

Desde el primer nivel, el nuevo modelo ofrece, entre otros, los siguientes equipamientos: sistema Connect con pantalla central de 6,5 pulgadas, pantalla TFT de 3,5 pulgadas en el cuadro de instrumentos, sistema de audio con 8 altavoces, selector DNA con el nuevo modo Eficiencia Avanzada, volante forrado en piel, tapicería en paño, portón trasero eléctrico, llantas de 17 pulgadas, control de crucero, sensores de aparcamiento, alerta de cambio de carril, etc.

Adicionalmente, el Stelvio Super incorpora llantas de 18 pulgadas y tapizados interiores en paño y piel con tres posibles combinaciones de colores. Puede complementarse con el Pack Luxury, que incluye volante calefactable, asientos eléctricos y calefactables con tapizados específicos, e inserciones en madera. También ofrece un Pack Sport con tapizados y volante específicos, e inserciones y pedales en aluminio. Por último, el Stelvio Business es una versión enfocada a las empresas, y solamente disponible con motor diésel.

El Stelvio tiene 13 colores de carrocería y 13 llantas a elegir.

DISEÑO MODERNO Y ACABADOS ESMERADOS DEFINEN SU INTERIOR

▲Interior de diseño moderno y esmero en la calidad de acabado. Botón de arranque en el volante. Hasta 14 altavoces Harman Kardon. Y barra de refuerzo entre las torretas de las suspensiones delanteras.

▲El nuevo todocamino de Alfa Romeo mide 4,68 metros de longitud, y su maletero cubica 525 litros con las cinco plazas en uso.

madamente sugerente, pisamos a fondo y a cada cambio de marcha sentimos una patada en la espalda, más intensa cuando seleccionamos el modo de conducción Dynamic del sistema DNA. Acelera una barbaridad, tiene una amplia gama de utilización y hace bastante creíbles los 5,7 segundos declarados para pasar de 0 a 100 km/h. Tampoco están nada mal los 6,6 segundos que anuncia con el 2.2 diésel 210 CV. No hemos podido conducirlo, pero su variante de 180 CV nos convenció por su elevado rendimiento sobre el Giulia; veremos cómo se ha filtrado su sonoridad a bajo régimen en el Stelvio.

La caja automática ZF de 8 velocidades es otro de los placeres de este coche tanto en uso automático como en manual. El modo de tracción es a las ruedas posteriores en condiciones normales, pero en función de la adherencia el reparto de par varía automáticamente entre los dos ejes hasta una proporción 50/50. Opcionalmente se ofrecerá también diferencial posterior autoblocante.

La gama se completará con las versiones Q4 2.0 Turbo de gasolina con 200 CV y 2.2 diésel de 180 CV; y esta última también estará disponible con solo dos ruedas motrices y un precio más contenido. El Stelvio Quadrifoglio V6 510 CV será el tope de gama. De momento solamente se ha comunicado el precio del 2.0 280 CV serie limitada First Edition: 62.000 euros.

FÁBRICA DE CASSINO
Vuelve el 'virus alfa'

«Es la mejor fábrica del mundo», dice de la planta de Cassino el ingeniero Alfredo Altavilla, máximo responsable de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) en Europa. Y le creo. Altavilla es viejo conocido de su etapa al frente de Fiat Powertrain.

Una buena parte de los 1.500 millones de euros invertidos por FCA en sus fábricas italianas en 2015 han sido para hacer el Giulia y el Stelvio en Cassino. Los recién llegados ocupan una línea flexible –en otra se hace el Giulietta, sobre la Plataforma Compact–, capaz de fabricar cuatro modelos diferentes. Para incorporar las suspensiones al chasis se utiliza una tecnología aerospacial. Incluso el Giulia Quadrifoglio se hace en la misma cadena, de la que sale únicamente para incorporar el techo y el capó de fibra de carbono. Se respira calidad en procesos como la soldadura láser del techo y de las puertas de aluminio. Y al finalizar el proceso, un nutrido equipo de probadores realiza 140 kilómetros con cada coche para comprobar que todo es perfecto y responde al lema de la fábrica: cero tolerancias, cero defectos.

«Es una auténtica máquina», afirma del Stelvio otro entrevistado habitual de Motor 16. Es el ingeniero Roberto Fedelli, que lleva un año como director técnico de Alfa Romeo y Maserati. Fedelli está en Cassino y sabe de lo que habla, no en vano ha sido el padre de toda la generación actual de Ferrari, donde desempeñó la misma función. Ellos son los responsables de este nuevo 'virus alfa', tan intenso al menos como el original.

▶ La línea de pintura, con más de 100 robots, es la joya de la corona en la planta de Cassino. Según alguno de los responsables de Fiat, es la mejor fábrica del mundo. Cassino se ha llevado buena parte de los 1.500 millones de euros que FCA ha invertido en las factorías italianas en 2015.

PRECIO desde **11.100** €

EMISIONES OFICIALES: DE **98** A **157** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

\+ Precio muy competitivo. Habitabilidad y maletero. Fiabilidad. Relación entre tamaño, equipamiento y precio.

DEBE MEJORAR

– Volante solo regulable en altura. Ausencia de superficies blandas en el salpicadero. Poca variedad diésel.

El listo de la clase

El C-Elysée de Citroën se pone al día en estética y en el apartado conectividad, conservando el resto de atributos. Es el listo de su clase.

Andrés Mas || amas@motor16.com

El C-Elysée de Citroën, fabricado en España, es el líder del segmento B+C de carrocería sedán en nuestro país, y el tercer vehículo de Citroën más vendido a particulares en el mundo. Desde que se lanzó al mercado, sus puntos fuertes han sido su generoso habitáculo, su gran maletero de 506 litros, la eficiencia de sus motores, su confort y su fiabilidad. Y ahora se pone al día sobre todo en conectividad.

El nuevo C-Elysée adopta un frontal rediseñado con nueva calandra, grupos ópticos más grandes y nuevo paragolpes, rematado todo ello con una nueva identidad luminosa con tecnología led.

En la parte trasera, el sedán construido en Vigo incorpora unos pilotos con efecto 3D. También son nuevas las llantas de aleación de 16 pulgadas y los dos nuevos tonos de pintura: Azul Lazuli y Gris Acier.

En el interior, el salpicadero se reinventa para integrar una pantalla táctil de 7 pulgadas. Además, el panel digital cuenta con nuevos gráficos, y aunque se añade al salpicadero el nuevo color 'Sunsilver', seguimos echando de menos algunas partes rematadas con zonas blandas ahora que el coche sube de nivel.

A través de la citada pantalla de 7 pulgadas capacitiva –de serie en el acabado Shine– se controlan las principales funciones de confort del vehículo, y reagrupa la telefonía a través de la tecnología bluetooth y multimedia, con la posibilidad de escuchar la música almacenada en el smartphone. Además, permite replicar las aplicaciones del teléfono a través de Mirror Screen –Android Auto y Apple Carplay–. Todo ello se puede manejar con el sistema de órdenes de voz, que permite interactuar con la telefonía y las funciones multimedia. Y con el Citroën Connect Nav desarrollado con TomTom, el conductor puede planificar trayectos.

La gama de motores permanece invariable, con dos de gasolina, de 82 y 115 CV, y un diésel de 100 CV, en lo que se nos antoja una oferta mecánica algo limitada, aunque incluso se pueda solicitar una versión VTi de 115 CV con GLP.

Con la promoción de lanzamiento se puede comprar un C-Elysée desde 11.100 euros con 82 CV y acabado Feel. Y si se financia con la marca, se quedaría en 9.800.

◀▲ La pantalla de 7 pulgadas es de serie en el acabado Shine. Las nuevas luces led encima de los faros antiniebla le dan un toque muy moderno al actualizado C-Elysée.

El nuevo Q60 irrumpe con una imagen muy deportiva que tiene su reflejo en la parte mecánica: motores de 211 y 405 CV, dos tipos de tracción, chasis con soluciones muy sofisticadas... Y como guindas, un completo equipo de serie y un precio de lanzamiento a partir de 43.990 euros.

▲▶ Interior de diseño deportivo y ergonómico, con mandos a mano y buena visibilidad en todas direcciones. Los materiales son buenos, pero el acabado debería optimizarse.

◀ La luneta trasera, muy tendida, limita bastante la altura en la segunda fila. Y los resposacabezas quedan muy bajos.

Coupé de carácter

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Nacida como marca de lujo de Nissan, Infiniti erigió su gama sobre tres pilares: berlinas 'premium', vehículos SUV de atrevido diseño y exclusivos deportivos como el G37 Coupé, nacido en 2008 y del que derivó un G37 Cabriolet. En los últimos meses la firma japonesa ha extendido hacia abajo su gama con los Q30 y QX30, fabricados en Inglaterra y que comparten infinidad de elementos con el Mercedes GLA, pero no piensa descuidar los segmentos que le han dado carácter, como el de los coupés deportivos.

Por eso lanza el nuevo Q60 –decimos 'nuevo' porque la denominación se había usado ya para rebautizar al G37–, que planta cara a los coupés alemanes de prestigio y al Lexus RC. Mide 4,69 metros de longitud, tiene una generosa distancia entre ejes de 2,85 metros –2,84 el Mercedes Clase C Coupé, 2,81 el Audi A5 y el BMW Serie 4, y sólo 2,73 el Lexus– y anuncia un maletero de 342 litros que podemos ampliar abatiendo el respaldo trasero, que es de una pieza: si viajan tres, imposible agrandar la zona de equipajes. Y en las dos plazas traseras no sobra espacio, sobre todo por altura, pues los ocupantes de más de 1,70 tocarán con la luneta. Y en verano, al sol...

Delante, el panorama es mucho mejor. La postura al volante es muy buena, con los mandos principales y la pantalla táctil de 8 pulgadas a mano, un salpicadero que te envuelve, correcta visibilidad en todas direcciones –los reposacabezas traseros no estorban, pues quedan bajísimos– y butacas cómodas. Pero con el acabado Premium –es el básico, y sólo se ofrece con el motor 2.0 T– se echan de menos las levas en el volante, y la terminación general no nos ha enamorado. Lo explicamos: hay buenos materiales y se respira exclusividad, pero falta la 'súper precisión' en los ajustes que sí vemos, por ejemplo, en un Audi o un BMW.

La nota sube en cuestión de equipamiento, pues todos los Q60 están bien dotados de serie: ocho airbag, ayuda al arranque en cuesta, capó activo para protección de peatones, sensor de lluvia, Care Pack –incluye control de crucero, asistencia a la frenada y sistema frenada automática de emergencia con detección de peatones, alerta de colisión frontal, aviso de cambio involuntario de carril–, llantas de 19 pulgadas, ópticas LED delante y detrás, climatizador bizona, cámara trasera o asientos delanteros de ajuste eléctrico, entre otros elementos. Y el acabado Sport, que será el más solicitado, refuerza este capítulo a todos los niveles: imagen con detalles específicos, chasis más deportivo, interior más lujoso, mayor cantidad de asistentes... Además, para el Sport con motor 3.0 V6 Biturbo –66.700 euros– se reservan equipamientos especiales como salidas de escape perforadas, pinzas de freno rojas y, más relevantes aún, la amortiguación dinámica digital –en los modos Sport y Sport+ va ajustándose continuamente– o la tracción total inteligente, que varía automáticamente entre la propulsión trasera o un reparto 50:50 si percibe una baja adherencia.

▲ El motor V6 tiene doble turbo e inyección directa. Rinde 405 CV y se asocia sólo a la tracción total.

A falta de una unidad de prueba del Q60 3.0 T, que rinde 405 CV y promete fuertes sensaciones, nuestro primer contacto se centró en la versión de acceso 2.0 T Premium: 48.400 euros, que ahora se quedan en 43.990 euros. Los 211 CV de su motor de cuatro cilindros –con turbo e inyección directa– ya le mueven con alegría –alcanza 100 km/h en 7,3 segundos–, y aunque no presume de un sonido melódico, permite practicar una conducción deportiva y responde bien desde bajo régimen. De hecho, genera su par máximo entre 1.250 y 3.500 vueltas. El Q60 frena bien –imaginamos que con los discos 'gordos' del acabado Sport lo hará incluso mejor– y pasa por las curvas de manera noble y eficaz. Buen trabajo de la suspensión, que recurre a un eje multibrazo trasero del que acabas olvidándote. Y la caja automática de siete relaciones funciona bien, pues adapta los cambios a las condiciones de la carretera y de la conducción, y estira más las marchas en modo Sport.

Algo menos nos ha gustado la dirección, demasiado suave a alta velocidad pese a la asistencia variable. Y ese es un motivo extra para optar por el 2.0 T Sport –50.800 euros–, que equipa, como el Q60 de 405 CV, la avanzada dirección Direct Adaptive Steering.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 T	3.0 T
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.997
Potencia máxima (CV/rpm)	211 / 5.500	405 / 6.400
Par máximo (mkg/rpm)	35,7 / 1.250-3.500	48,5 / 1.600-5.200
Tracción	Trasera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	245/40 R19 - 255/40 R19	245/40 R19
Peso en vacío (kg)	1.722 (Sport: 1.749)	1.860
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.690/1850/1.390	4.690/1850/1.390
Volumen maletero (l)	342	342
Capacidad depósito (l)	80	80
De 0 a 100 km/h (s)	7,3	5,0
Velocidad máx. (km/h)	235	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,8	9,4
Emisiones CO_2 (g/km)	156	210
Precios desde... (euros)	48.400	66.700

PRECIO DESDE **48.400 €**

EMISIONES DE CO_2: DE **156** A **210** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Exclusividad. Motores enérgicos. Deportividad: tracción, suspensión, frenos... Equipo de serie.

DEBE MEJORAR

Altura al techo detrás y 'cabezas al sol'. Respaldo trasero de una pieza. Sin levas (Premium).

EL MOTOR 3.0 APAREJA LA SUSPENSIÓN DINÁMICA DIGITAL Y UNA IMA GEN MÁS RADICAL: PINZAS DE FRENO ROJAS, ESCAPE PERFORADO...

HABRÁ VERSIONES DEL LC CON 359 Y 477 CV. Y SU PRECIO PART IRÁ DE LOS 120.000 EUROS. PUEDE LLEVAR EJE TRASERO DIRECCIONAL

Con el LC 500, Lexus comienza una nueva etapa en la que pretende transmitir una imagen visionaria y excitante, convertirse en la marca 'premium' favorita del público y aportar experiencias asombrosas. Con este espectacular modelo, dar ese paso va a ser mucho más fácil.

Concept de calle

Andrés Mas || amas@motor16.com

Los primeros veinte propietarios del LC han comprado el coche a ciegas, sin verlo físicamente ni probarlo. Han sido quince híbridos y cinco V8 de este coupé 2+2 con tracción trasera y casi 4,80 metros que inaugura una nueva etapa en la marca 'premium' de Toyota, que busca modelos más excitantes y pasionales.

Y no es de extrañar, pues el LC 500, tanto en versión V8 como el V6 Hybrid, enamora en fotos y convence al natural con una línea más cercana a un espectacular concept que a un coche de calle. Algunos rasgos del deportivo japonés recuerdan los del BMW i8, pero en Lexus se apresuran a decir que sus rivales directos son la Serie 6 de BMW y el Maserati Granturismo. Y en precio está, porque sus facturas arrancan en 120.000 euros.

Habrá dos versiones del LC: el LC 500, con un motor 5.0 V8 y 477 CV asociados a un cambio de 10 velocidades de convertidor de par y bloqueo electrónico, y una segunda versión, bautizada LC 500 h, con un 3.5 V6 de 299 caballos al que se le suma la ayuda de un motor eléctrico con el equivalente a 179 caballos, lo que da una potencia máxima disponible de 359 CV. En este caso el cambio es un CVT de planetarios con cuatro marchas, pero en el que de manera electrónica se han simulado diez. En el híbrido, el motor eléctrico permite anunciar prestaciones similares a las de su hermano, y un sorprendente consumo medio homologado muy cercano a los 6 l/100 km, aunque ese dato todavía no se ha homologado. Sí conocemos los de aceleración de 0 a 100 km/h y velocidad máxima: 4,7 segundos y 270 km/h para el LC 500, y 5,0 y 250 km/h para el LC 500 h.

El LC está realizado sobre la plataforma GA-L, la misma del LFA pero alargada y mejorada en rigidez. La distancia entre ejes es de 2,87 metros, el conductor va sentado 10 milímetros más bajo que en el LFA, el centro de gravedad –a 510 mm– es muy bajo y la distribución de pesos es casi perfecta: 51/49. Por eso la sensación al volante es muy similar a la que se aprecia en un monoplaza. Por ausencia de balanceo, velocidad de paso por curva y calidad en las frenadas o en los cambios, ejecutados con una rapidez y ausencia de resbalamiento que nada tiene que ver con la de los híbridos CVT al uso, el LC 500 Hybrid puede pasar en un santiamén de circular tranquilamente por una autopista –con el ambiente de lujo, refinamiento y silencio de marcha habituales de Lexus– a trazar las curvas de un circuito con el genio, la sonoridad y la eficacia del mejor deportivo. La responsabilidad de esa doble vida se encuentra, por un lado, en el sofisticado esquema de suspensión, que utiliza multibrazo de cuatro brazos delante y detrás para que el confort no se vea afectado. Y, por otro, en los diferentes modos de conducción: ECO, Normal, Confort, Custom, Sport S y Sport S+. Y de los dos acabados disponibles –Sport+ y Luxury–, el primero incluye, entre otros, un eje trasero direccional que aporta más agilidad en cualquier situación y trabaja conforme a las leyes de otros sistemas similares. Además, favorece los giros y las maniobras a baja velocidad, ayuda a realizar cambios de carril rápidos y gana agilidad a velocidad de crucero.

Por dentro, el LC presenta un despliegue de lujo y materiales nobles que abruma. Y, por supuesto, la calidad habitual de la marca, que le permite seguir llevándose de calle año tras año la encuesta de calidad realizada por JD Power en EEUU. Capó delantero, puertas y aletas son de aluminio. La utilización masiva de este material, junto con las numerosas piezas de fibra de carbono, permite hablar de un peso contenido que podría rondar los 1.830 kilos. El maletero cubica 192 litros en el LC 500 y 172 litros en el LC 500 h, un tamaño mínimo que no deja lugar para el kit de reparación, por lo que el coupé de Lexus va equipado de serie con neumáticos RunFlat.

Las primeras unidades del Lexus LC se entregarán en junio, pero el que se apunte ahora no tendrá coche hasta dentro de nueve meses. Un 'parto' que tendrá una grata recompensa.

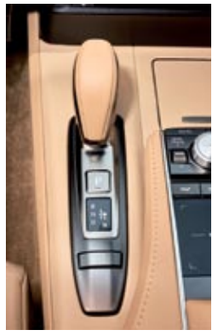
PRECIO DESDE	120.000 €
EMISIONES DE CO_2 DESDE: 150 G/KM	

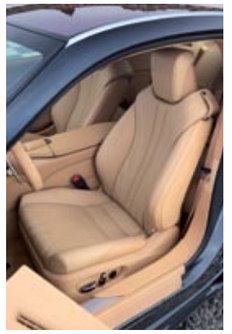
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Diseño. Calidad. Consumo en el híbrido. Sonido en ambos. Tecnología desbordante.	Maletero más pequeño en el híbrido. Plazas traseras testimoniales. Plazo de entrega elevado.

▲ En la versión Sport+ el alerón trasero se regula en función de la velocidad. También añade techo de fibra de carbono y eje trasero direccional.

▲▶ La versión híbrida del LC 500 cuenta con un motor eléctrico que rinde el equivalente a 179 caballos. Y las baterías van situadas en la parte trasera para equilibrar pesos. Por eso el maletero pasa de 192 a 172 litros.





◀ En el interior se respira lujo y tecnología a partes iguales. Los asientos son magníficos por sujeción y calidad. Y esta última virtud caracteriza a cada pieza.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	LC 500 H	LC 500
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros (y apoyo eléctrico)	6, en V+motor eléctrico	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.456	4.969
Potencia máxima (CV/rpm)	299+179: 359	477 / 7.100
Par máximo (mkg/rpm)	35,5 / 4.900	55,1 / 4.800
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut. 10 vel. Multi.stage	Aut. 10 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/45 R20-275/40 R20	245/45 R20-275/40 R20
Peso (kg)	n.d.	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.770 / 1.920 / 1.345	4.770 / 1.920 / 1.345
Volumen maletero (l)	172	192
Capacidad depósito (l)	82	82
De 0 a 100 km/h (s)	5,0	4,5
Velocidad máx. (km/h)	250	270
Consumo mixto (l/100 km)	n.d.	n.d.
Emisiones CO_2 (g/km)	150	250
Precios desde... (euros)	120.000	140.000

3008 de 7 plazas

Peugeot ha dado con la fórmula para convertir un 'aburrido' monovolumen en un atractivo SUV. Lo hizo con el 3008 y ahora repite. Estilo atractivo, espacio interior y dinámica de turismo en el 5008.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

De monovolumen a SUV... Y sin perder nada. Ese es el camino recorrido por Peugeot. Primero con el 3008. Y ahora con este 5008 mucho más atractivo pero no menos capaz que antes. Porque en la marca francesa han cuadrado el círculo con estética de todocamino –el coche de moda– dinámica de turismo, contenido tecnológico de última generación –iCockpit como abanderado– y todo ello mezclado con la capacidad y versatilidad interior de la que antes presumían los monovolumen.

Y de eso también puede presumir este 5008 con una amplitud sorprendente y además absolutamente modulable. La segunda fila, de tres asientos individuales del mismo tamaño, puede colocarse a voluntad gracias a que cada asiento tiene 5 posiciones diferentes y además se puede desplazar longitudinalmente para ampliar el espacio atrás. Y la tercera fila –con un espacio más que razonable para un adulto– se esconde bajo el piso de carga o, incluso, cada asiento se puede sacar, con lo que se libera un hueco de 40 litros de capacidad para cada asiento. En ese caso, el maletero pasa de los 780 litros con 5 plazas, a los 860 litros.

Pero lo mejor es que esa capacidad interior no hace que se pierdan características dinámicas, como ocurría con los monovolumen. El 5008 transmite la misma sensación de conducir un turismo que ya tuvimos con el 3008. A pesar de que vamos más altos, la sensación al volante es de llevar una berlina. Algo que tiene mérito cuando, además, comprobamos que es 19 centímetros más largo que el 3008.

Pero al volante, en un recorrido de más de 160 kilómetros en los alrededores de Lisboa, esa mayor distancia, peso y volumen, no se traduce en un comportamiento ni más perezoso ni más comprometido. Probamos primero el 5008 2.0 BlueHDI de 180 caballos con cambio automático EAT6 y stop&start. Ofrece un refinamiento de uso de primer orden y unas reacciones muy vivas. Y el cambio es una delicia por rapidez y cuenta con levas en el volante. La dirección es perfecta, tanto por lo que transmite, como por el tamaño o la disposición del volante, con el cuadro de instrumentos por encima. Y solo podemos criticar que en el lado izquierdo te puede confundir la disposición de los mandos tras el volante (limitador de velocidad, mando del intermitente y leva) y accionar el que no es...

Bajar de él y ponernos a los mandos del 1.2 PureTech de 130 CV, también con cambio automático EAT6 y start&stop es ir a otro mundo. Sigue pareciéndonos imposible que semejante suavidad salga de un 3 cilindros. Pero es así. Algo más lento de reacciones (los 50 caballos menos se notan) pero todavía más agradable. No es un rodador nato; pero en los tiempos que corren, es más que suficiente con estos 130 caballos para un placentero viaje.

Un viaje envuelto en el ambiente del 3008, que además puede ser disfrutado por más gente, pues las 7 plazas –de serie– convierten a este nuevo modelo de Peugeot en una alternativa más atractiva que los clásicos monovolumen, para una familia que, además de capacidad, busque estilo y carácter dinámico. Y en Peugeot han dado con la fórmula.

PRECIO	DESDE **25.400** €
EMISIONES DE CO_2: DESDE **106** G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Comportamiento dinámico. Motor PureTech. Espacio ocupantes. Maletero y modularidad	– Acceso a la tercera fila. Muchos mandos tras el volante. Asistente salida carril intrusivo

◀ El interior, con 7 plazas de serie, es amplio y muy modulable. La anchura en la fila central, con tres asientos iguales, es destacable.

◀▶ El cuadro puede configurarse a gusto del conductor. El mando del cambio automático es puro diseño, acorde con el resto del cuadro.

▲ El interior es calcado al del 3008, con el iCockpit por encima del volante, la pantalla central... Estilo moderno y muy atractivo.

CARLOS TAVARES
«Habrá alternativas eléctricas en nuestras 3 marcas en 2019»

Antes de que saltara a la palestra el anuncio de la posible adquisición de Opel por parte del grupo PSA, Carlos Tavares, máximo responsable del grupo francés mantuvo un almuerzo con 10 periodistas del motor. En él repasó temas de actualidad, pero también dio claves del futuro de PSA como empresa de movilidad más que fabricante de coches... Estas son algunas de sus reflexiones.

-«Los gobiernos han decidido que la tecnología eléctrica es la mejor; el resto sufren tasas y limitaciones. Ellos están decidiendo por ti lo que debes conducir».

-«Habrá alternativas eléctricas en nuestras 3 marcas en 2019»

-«Estamos seguros de nuestras emisiones porque llevamos mucho tiempo cumpliendo. Somos los mejores en emisiones reales y los más transparentes».

-«El coche autónomo será importante, pero hay que mantener la espontaneidad y dar la libertad al conductor de decidir por dónde va».

-«Las nuevas generaciones van a experimentar nuevas formas de movilidad. La necesidad de movilidad existe y hay que darle respuesta, por eso la industria de la movilidad seguirá creciendo».

-«Tenemos que dar oportunidad a la gente de comprar nuestros coches o de utilizarlos, como empresa de movilidad. Pero tenemos que hacer productos más potentes para que la gente pueda y quiera comprarlos».

-«Las consecuencias de la persecución al coche puede ser un futuro sin empleos, una sociedad sin ingresos económicos...»

-«Tenemos que buscar una aproximación global al problema de las emisiones, no solo por el coche. No se habla de la generación de energía, ni del reciclaje, ni de nuevos materiales...».

-«El problema ahora no son las emisiones, sino cómo se puede disfrutar de la ciudad. Y de eso no se habla. El trabajo de los urbanistas es hacer coexistir el transporte privado y el público en un nuevo modelo de ciudad».

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH 130	1.6 THP 165	1.6 BLUEHDI 100	1.6 BLUEHDI 120	1.6 BLUEHDI 150	1.6 BLUEHDI 100
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.560	1.560	1.560	1.997
Potencia máxima/rpm	130/5.500	165/6.000	100/3.750	120/3.500	150/4.000	180/3.750
Par máximo/rpm	23,4/1.750	25,4/1.400	25,9/1.750	30,6/1.750	37,7/2.000	40,8/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man 6 vel/Aut 6 vel	Aut 6 vel	Man 5 vel	Man 6 vel/Aut 6 vel	Man 6 vel	Aut 6 vel
Frenos del./tras.	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos
Neumáticos	225/55 R18	225/55 R18	225/55 R18	225/55 R18	225/55 R18	225/55 R18
Peso (kg)	1.310/1.317	1.365	1.350	1.365/1.380	1.490	1.530
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.641/1.844/1.646	4.641/1.844/1.646	4.641/1.844/1.646	4.641/1.844/1.646	4.641/1.844/1.646	4.641/1.844/1.646
Volumen maletero (l)	780/1.862	780/1.862	780/1.862	780/1.862	780/1.862	780/1.862
Capacidad depósito (l)	53	53	53	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,9/10,4	9,2	13,6	11,4/11,9	9,6	9,1
Velocidad máx. (km/h)	188	206	174	188/184	206	208
Consumo mixto (l/100 km)	4,5/4,7	5,0	4,1	3,9/4,0	4,2	4,4
Emisiones CO_2 (g/km)	117/120	133	106	108/112	118	124
Precios desde... (euros)	**25.400**	**33.050**	**25.800**	**26.900**	**33.150**	**37.800**

19 CENTÍMETROS MÁS LARGO QUE EL 3008, EL NUEVO PEUGEOT 5008 OFRECE EN TODO MOMENTO REACCIONES Y APLOMO DE TURISMO

Se ha mejorado la luminosidad de los faros Full Led, y los paragolpes y entradas de aire son específicas del León Cupra. En la imagen, con el Pack Performance.

◀▲La versión familiar ST es la única que puede montar la tracción total 4Drive. El Pack Performance añade pinzas de freno Brembo en rojo.

◀▶Disponible con caja manual o DSG, el equipamiento añade una frenada de emergencia que reconoce peatones, un asistente para atascos y un sistema de reconocimiento de señales de tráfico mejorado.

Furia española

El nuevo Seat León Cupra alcanza la barrera psicológica de los 300 caballos y se convierte en el modelo de serie más potente en la historia de la marca española. También incorpora novedades tecnológicas y estéticas. Ya está disponible, con tres carrocerías diferentes.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Más 'Cup Racing' que nunca, el acrónimo Cupra vuelve a dar que hablar. Y lo hace porque el nuevo León con esas siglas alcanza los 300 CV, un hito hasta ahora.

Este purasangre se actualiza con importantes mejoras. La principal reside bajo el capó. El motor aumenta la potencia 10 CV, hasta los señalados 300. Esto es lo que más 'vende', pero lo realmente importante es el incremento protagonizado en el par motor, que pasa de 35,7 a 38,8 mkg, y eso implica una mejor respuesta a bajo régimen.

Las prestaciones apenas varían con respecto a la generación anterior, pero hay un dato significativo: por primera vez necesita menos de cinco segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Curiosamente esa marca –4,9 segundos exactamente– recae sobre la versión 'menos deportiva', el ST, y lo consigue gracias a la eficacia de la tracción total 4Drive asociada a la caja DSG. La variante familiar es la única que dispone de un sistema 4x4 en la gama Cupra, aunque también contempla versiones con tracción delantera.

Tuvimos ocasión de probar toda la gama y en condiciones idóneas, en el circuito de velocidad de Castellolí. También lo hicimos en tramos de carretera de montaña y en autopista. Lo cierto es que no podemos decir que nos sorprendiera demasiado. Y decimos esto porque la puesta a punto del chasis es perfecta, una referencia sin duda si valoramos el equilibrio entre deportividad y un agradable uso diario. Por eso no se ha tocado nada del chasis, salvo la mencionada tracción 4Drive.

Con el modo Cupra activado –el sistema Drive Profile también contempla los modos Comfort, Sport e Individual– parece un milagro comprobar la motricidad de un 'simple' tracción delantera; el morro entra por donde apuntamos con la dirección y sube de vueltas en un suspiro, hasta alcanzar las 6.600 rpm, con un sonido que engancha al acelerar y al frenar, con un 'petardeo' constante que sale del escape y que nos revela que vamos casi de carreras.

Punto y aparte para la versión ST 4Drive, ya que incluso en zonas de baja adherencia sale airoso y no pierde la compostura. La tracción total y el autoblocante delantero trabajan para hacernos mejores de lo que somos al volante.

Y de la tormenta perfecta a una balsa de aceite, una personalidad bipolar que le hace más atractivo por su confort en el día a día. Esta familia incorpora las novedades estéticas y tecnológicas introducidas recientemente en el León.

TODOS PARA UNO Y UNO PARA TODOS

La gama Cupra es muy apreciada entre aquellos conductores que buscan la máxima deportividad, pero a diferencia de otros rivales, no descuida aspectos como la funcionalidad en el día a día. Por eso los 300 CV del León Cupra podemos disfrutarlos en tres carrocerías diferentes, algo insólito en este segmento.

FICHA TÉCNICAS

MOTOR	SC 2.0 TSI	5P 2.0 TSI	ST 2.0 TSI	ST 4DRIVE
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.)	1.984	1.984	1.984	1.984
Potencia máxima (CV)/rpm	300/5.500-6.200	300/5.500-6.200	300/5.500-6.200	300/5.500-6.200
Par máximo (mkg)/rpm	38,8/1.800-5.500	38,8/1.800-5.500	38,8/1.800-5.500	38,8/1.800-5.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Man. 6v. (DSG 6v.)	Man. 6v. (DSG 6v.)	Man. 6v. (DSG 6v.)	DSG 6 velocidades
Frenos delanteros/traseros.	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/35 R19	235/35 R19	235/35 R19	235/35 R19
Peso (kg)	1.375 (DSG: 1.395)	1.395 (DSG: 1.421)	1.440 (DSG: 1.466)	1.545
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.246/1.810/1.423	4.281/1.816/1.435	4.548/1.816/1.431	4.548/1.816/1.431
Volumen maletero (l)	380	380	587	587
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	5,7 (DSG: 5,6)	5,8 (DSG: 5,7)	6,0 (DSG: 5,9)	4,9
Velocidad máxima (km/h)	250	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,9 (DSG: 6,7)	6,9 (DSG: 6,8)	7,0 (DSG: 6,8)	7,2
Emisiones CO_2 (g/km)	158 (DSG: 153)	158 (DSG: 156)	161 (DSG: 156)	164
Precios desde.... (euros)	34.050	34.050	35.050	38.690

PRECIO DESDE **34.050 €**

EMISIONES DE CO_2: ENTRE **153** Y **164** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Prestaciones soberbias y confort en el día a día. Chasis excelente. Gama completa.

DEBE MEJORAR

− Diseño exterior e interior discreto. Tracción total sólo en el ST. Pack Performance caro.

BIPOLAR EL LEÓN CUPRA OFRECE UN EQUILIBRIO PERFECTO ENTRE DEPORTIVIDAD Y CONFORT GRACIAS A SU EXCELENTE CHASIS

FORFOUR POR VEZ PRIMERA TIENE VERSIÓN ELÉCTRICA. COMPA RTE BATERÍA Y MOTOR CON LOS FORTWO, Y SU AUTONOMÍA ES DE 155 KM

Chiiiiiispeantes!!!

◀▲ Sus nuevas pantallas y relojes nos tienen informados sobre el estado de sus baterías. El programa ECO nos ayuda a ser más eficientes al volante.

◀▶ No se pierde ni un centímetro de espacio en sus habitáculos, con cuatro plazas en los ForFour, pero con un maletero justo: 185 litros.

La nueva generación Smart también piensa en eléctrico, y ahora se lanzan estas eficientes versiones que ofrecen una autonomía de hasta 160 kilómetros. Tienen un motor más potente, y son más prestacionales y sumamente agradables para moverse por la ciudad.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Hablar de Smart es hablar de vehículo urbano. Y qué mejor sistema de propulsión que uno eléctrico para circular por la ciudad, por su respeto medioambiental o por su agrado de marcha. Por esta razón, ahora se lanza la nueva generación de Smart Electric Drive, que por primera vez desde su estreno en 2007 se ofrece con carrocería ForFour.

Ya que la actual familia Smart comparte plataforma –unos, los ForTwo, con 1.873 milímetros de batalla, y otro, el ForFour, con 2.494–, desde ahora también comparten mecánica eléctrica, compuesta por un motor situado sobre el eje trasero y un conjunto de baterías de ión-litio desarrolladas por Accumotive con 17,6 kWh de capacidad. Pesan 160 kilos, ofrecen una garantía de 8 años ó 100.000 kilómetros y necesitan 6 horas para recargar el 80 por ciento en un enchufe doméstico con 12 amperios. Si es de 20 amperios el tiempo ya se reduce a 3,5 horas, y también se ofrecerá como opción un cargador rápido trifásico de 22 kW que nos permitirá recargar suficiente energía para recorrer 128 kilómetros –el 80 por ciento de sus 160 kilómetros de autonomía– en 45 minutos.

PRECIO	N.D.
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tres carrocerías. Agrado de uso. Prestaciones. Garantía para la batería. Maniobrabilidad.	Dirección muy lenta: 3,8 vueltas. Climatización mejorable. Suspensión muy firme.

Mientras está 'enchufado' podemos programar con nuestro smartphone la climatización, cuándo queremos activar la recarga y muchas más funciones, pues la conectividad con nuestro Smart ED será total y también se podrá hacer desde un PC.

Los Smart ForTwo ED son la opción ideal para desenvolverse por la ciudad gracias a sus 2,69 metros de largo o a un diámetro de giro de 6,95 metros. Su nueva mecánica no resta centímetros dentro y sigue presentando dos cómodas plazas y un maletero coherente para su tamaño.

Como todo eléctrico, presume de suavidad y de silencio, y es más agradable que los ForTwo equipados con mecánica de gasolina. La información referente a su nuevo propulsor eléctrico siempre está presente, y en cuestión de minutos nos habituamos a él. El empuje desde cero es notable, pues su par máximo está presente desde que lo ponemos en marcha, mientras que sus 81 CV de potencia le permiten ganar velocidad con mucha soltura. Y eso que pesan unos 145 kilos más que con mecánica de combustión. Además, alcanzan los 130 km/h –su velocidad punta está limitada– con mucha facilidad.

Su mayor peso hace que da recurrir a unas suspensiones todavía más firme, lo que resta confort sobre asfalto roto o con los habituales 'guardias tumbados' tan presentes en muchas ciudades.

▲◀ Las tres nuevas versiones de Smart tienen mecánica eléctrica. Las opciones de personalización serán infinitas.

Cuenta con un modo ECO que adapta la climatización –no tiene un funcionamiento muy conseguido que digamos– y también activa la regeneración de energía en deceleraciones, pues en modo Normal no retiene cuando levantamos el pie del acelerador, haciendo su conducción equiparable a la de un Smart con motor de combustión. También ayuda un buen tacto del pedal de freno, en vez del habitual tacto 'de botón' que presentan otros eléctricos.

Nuestra unidad estaba cargada a tope y anunciaba 173 kilómetros de autonomía en modo ECO, que se reducían a 158 en Normal. Y activando la climatización bajaba hasta los 142 kilómetros. No está nada mal, pero nos recuerda que los vehículos eléctricos están supeditados al estilo de conducción o a sistemas consumidores como radio, climatizador, luces...

Es sencillo conseguir esa autonomía a poco que nos lo propongamos, pero también será fácil reducirla a la mitad si no somos cuidadosos con el acelerador.

Todo lo explicado se puede trasladar a los Smart Cabrio ED, que apuestan por una funcional capota de lona eléctrica, y a los Smart ForFour ED, que debido a su mayor peso presentan una menor autonomía. Y eso que su dinámica o su tamaño nos invitan a alejarnos de la ciudad sin miedo.

El ForFour ED ofrece cuatro cómodas plazas, pero el maletero resulta algo justo. Su mayor distancia entre ejes le proporciona más aplomo, y no va tan rígido de suspensión como los ForTwo.

Hasta el 10 de marzo no se conocerán sus precios en España, pero en Alemania arrancan en 21.940 euros, sin ningún tipo de ayuda.

FICHA TÉCNICA

VERSIÓN	FORTWO	CABRIO	FORFOUR
Disposición	Trasero	Trasero	Trasero
Tipo	Síncrono trifásico	Síncrono trifásico	Síncrono trifásico
Potencia máxima	60 kW / 81 CV	60 kW / 81 CV	60 kW / 81 CV
Par máximo	16,3 mkg	16,3 mkg	16,3 mkg
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.	Automático, 1 vel.
Batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad	17,6 kWh	17,6 kWh	17,6 kWh
Tiempo recarga 80% (a 12 A)	6 horas	6 horas	6 horas
Frenos del./tras.	Dis. vent./Tambores	Dis. vent./Tambores	Dis. vent./Tambores
Neumáticos del./tras.	165/65-185/60 R15	165/65-185/60 R15	165/65-185/60 R15
Peso (kg)	1.085	1.140	1.200
Largo/Ancho/Alto (mm)	2.695 / 1.663 / 1.555	2.695 / 1.663 / 1.555	3.495 / 1.665 / 1.554
Volumen maletero (l)	260	260	185/975
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	11,8	12,7
Velocidad máxima (km/h)	130	130	130
Autonomía (km)	160	155	155
Precios en Alemania (euros)	21.940	25.200	22.600

Mª Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

la frase

Dieter Zetsche. Presidente de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles

«La prueba de laboratorio actualizada y el test en condiciones reales para medir la contaminación son esenciales para recuperar la confianza de los clientes, pero necesitan una implementación adecuada».

en breve

▶**COTO A LA VENTA ILEGAL.-** Acea pide a Bruselas prohibir la venta y publicidad de dispositivos que alteren las emisiones en los camiones, controles aleatorios en carretera y multas si se detectan.

▶**AYUDA DE LA NASA.-** Nissan aprovecha tecnología de la agencia espacial norteamericana en los desarrollos del coche autónomo que aprende y adquiere experiencia.

▶**PRIMACÍA DEL GAS NATURAL.-** Es el combustible alternativo de automoción más utilizado en España. Lo usan 6.100 vehículos, especialmente de transporte pesado y utilización intensiva, que dejan de consumir más de 142.000 toneladas de gasóleo al año.

▶**CONTRA LOS BACHES.-** Ford estudia cómo localizar los baches y alertar al conductor en tiempo real sobre dónde se encuentran, y poner esa información al alcance de otros conductores. Los daños que causa el mal estado de las carreteras puede llegar a costar 500 € en reparaciones.

En la foto, Javier Villalba (Ordenación Normativa de la DGT), Chantal Perichon (presidenta de la Liga contra la violencia viaria en Francia), Pedro Calvo (exconcejal de movilidad del Ayuntamiento de Madrid), Antonio Riu (exsubdirector de la DGT), Pere Navarro (exdirector de la DGT y patrono de la Fundación Pons), Manel Vilaseró (moderador del encuentro) y Jordi Jane (expresidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso).

POSIBLES CAMBIOS PARA EL PERMISO POR PUNTOS

Drogas y alcohol pueden quitar el carné

Los cambios en la sociedad y la movilidad dejan obsoletas muchas medidas adoptadas hace diez años, y eso es lo que la Dirección General de Tráfico considera ha pasado con el carné por puntos, una medida de gran importancia en la reducción de la siniestralidad en España para la que ha llegado la hora de la revisión. Revisión que el equipo que dirige Gregorio Serrano aborda considerando con fuerza el endurecimiento de medidas ante la pérdida de todos los puntos por conducción temeraria relacionada con alcohol y drogas. A esos conductores se les cerraría la puerta a los cursos de recuperación del permiso, evitando que volvieran a ponerse al volante de un vehículo hasta estar curados. La media la apuntaba Javier Villalba, jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT, en la reunión de los principales impulsores del permiso por puntos organizada por Pons Seguridad Vial para revisar los cambios necesarios tras una década de aplicación.

La base de la prohibición es que, tras el consumo de alcohol y drogas, se esconde, en muchos casos, una enfermedad, que requiere un «tratamiento de rehabilitación con especialistas». Un problema social en el que la competencia de Tráfico se limita a anular la autorización para conducir mientras exista la dependencia del alcohol y/o las drogas, y queda en manos de profesionales la curación de la adicción.

Villalba también apuntó otros cambios que se barajan para acabar con el repunte de la siniestralidad vial y volver a conseguir descensos en el número de vidas que se cobra la carretera. Se centran en endurecer las sanciones en los comportamientos que causan más víctimas, como el uso del móvil al volante, o rebajarlas en las infracciones no relacionadas directamente con la seguridad vial. También se busca la fórmula de conferir mayor eficacia y utilidad a los cursos de recuperación del saldo perdido y la fórmula adecuada para detraer puntos a los europeos no residentes en el país, acorde con la Directiva de Intercambio Transfronterizo de información sobre infracciones, en vigor desde 2015.

Los planes de la DGT no olvidan a los buenos conductores, a los que se quiere premiar con algún tipo de incentivo, que no pasa por aumentar el saldo ¿para qué quieren más de los 15 acumulados?, apuntaba en su intervención Villalba.

Al repaso de los diez años del permiso por puntos y su futuro no faltó Pere Navarro. El que fue director de la DGT durante la gestación y entrada en vigor de la medida recordaba que todas las normas europeas similares han tenido, al menos, una modificación, y que son una «buena práctica» las mejoras al cabo de un tiempo. Además de señalar que el principal mérito de la norma ha sido conseguir «un cambio de hábitos y comportamientos más seguros».

Resultados PSA

Tres años de crecimiento

2016 fue bueno para PSA Peugeot Citroën al cerrar el ejercicio con un beneficio de 1.730 millones, lo que casi duplica el obtenido el año anterior (899 millones) y supone «el tercer año consecutivo de crecimiento», tanto del margen operativo de la división automovilística, como de coches vendidos (3.146.000 unidades en todo el mundo) y del flujo de caja, resaltaba el presidente del grupo, Carlos Tavares, en la presentación de los resultados.

Concesionarios

Freno al envejecimiento del parque

Un plan de achatarramiento intensivo y extendido en el tiempo, que frene el envejecimiento del parque, es clave para los concesionarios españoles, que en su congreso nacional auguraban que el 65 por ciento de los coches en circulación habrá cumplido los 10 años en 2020. Faconauto, la federación que los asocia, considera que en 2017 el crecimiento de las matriculaciones se estancará en 1,2 millones de unidades, la misma cifra de 2018. Ante esa situación piden a las marcas no subir el porcentaje de automatriculaciones a unas redes que se enfrentan a objetivos demasiado ambiciosos y alejados de la realidad de un mercado que no crecerá. Por eso, Faconauto aboga por el trabajo unido de marcas y concesionarios, lo que propiciaría un mercado interior fuerte. Del pasado ejercicio destacan los 7.342 nuevos puestos de trabajo, que colocan el empleo directo en 153.928 personas. La facturación subió un 7,5 por ciento, hasta los 30.686 millones de euros, con un incremento de la rentabilidad media del 1,5 por ciento sobre la facturación. Datos que colocan la actividad del sector en el 2,79 por ciento del PIB, con inversiones de 1.850 millones de euros en instalaciones y tecnología.

▲ Jaume Roura, presidente de Faconauto.

la cifra

327,79

millones de euros recaudó la Agencia Tributaria por el impuesto de matriculación de los 1,16 millones de vehículos matriculados en 2016. Con una media de 281 euros por unidad, 126 millones correspondieron a mecánicas de gasolina y el resto a diésel, con 898.045 unidades exentas –el 76,8 % del total–, 224.917 pagando el tipo impositivo del 4,75 %, 27.877 el 9,75 % y sólo 17.108 el 14,75 %.

el puntazo

Cursos de formación para los nuevos conductores, la iniciativa del Race y las autoescuelas para atajar la siniestralidad de ese colectivo.

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) y el Real Automóvil Club de España (Race) se han unido para mejorar la formación de los conductores noveles a través de la Driver's Academy. Cursos teóricos y prácticos ayudarán a los nuevos conductores a percibir el riego y conocer cómo reaccionar en situaciones límite. Un 'posgrado' en su formación, que se realiza en las infraestructuras que la Driver's Academy Race-Red Bull tiene en el Circuito del Jarama, y bajo la supervisión de monitores especializados. Se pretende reducir entre un 4 y un 6 % la siniestralidad de los menores de 29 años.

J.D. Power EE.UU.

Lexus, fiabilidad contrastada

Por sexto año consecutivo Lexus lidera el estudio de J.D. Power, que analiza los problemas a lo largo de 2016 de los coches vendidos en 2014 en Estados Unidos. Un ranking de fiabilidad en el que Toyota salta de la cuarta a la tercera posición general y, consecuentemente, es la primera marca generalista en esa lista. El grupo japonés redondea su éxito colocando diez modelos como los mejores de sus respectivos segmentos, con los Chevrolet de General Motors ocupando cuatro de los ocho restantes. El avance de Hyundai, que sube 13 posiciones para colocarse sexta, y las mejoras de Dodge, Ford y Land Rover también resaltan en esta edición, la número 28, realizada sobre la base de 35.186 encuestas a propietarios sobre los fallos de sus vehículos, con el 100 representando la fiabilidad total.

Lexus: 110
Porsche: 110
Toyota: 123
Buick: 126
Mercedes-Benz: 131
Hyundai: 133
BMW: 139
Chevrolet: 142
Honda: 143
Jaguar: 144

Mantenimiento de carreteras

Los conductores piden mejoras

Al deficiente mantenimiento de las carreteras achacan una gran mayoría de usuarios la siniestralidad que en ellas se produce, siendo la mejora del asfaltado la mayor prioridad para más de la mitad de los automovilistas (57%) cuando se trata de reducir accidentes. Lo refleja la encuesta diseñada por Continental y el Comisariado Europeo del Automóvil para conocer la percepción de los conductores sobre la red viaria, su señalización y trazado en relación con la seguridad vial, como forma de llamar la atención de la Administración sobre los puntos que consideran vitales para la seguridad de los que usan a diario esas vías. Usuarios que también piden mejorar trazados, intersecciones, señalización y campañas divulgativas sobre el mantenimiento de los vehículos, porque para el 93,2 por ciento no se hace el mismo esfuerzo en controlar a los conductores que en hacer desaparecer los 'puntos negros'.

Adjudicación

Seat hará el nuevo cambio de Volkswagen

La nueva transmisión manual de seis marchas del grupo VW se fabricará en la planta de Seat Componentes, ubicada en El Prat de Llobregat (Barcelona). Se trata del cambio MQ281, que se empezará a producir en 2019 para los vehículos de la plataforma MQB y el VW Passat será el que estrene el nuevo cambio. La intención es alcanzar las 450.000 unidades anuales, un ritmo de 1.800 diarias, que colocarán al máximo la capacidad del centro.

Nissan

Encrucijada para Ávila

A José Vicente de los Mozos le toca encontrar una salida a la planta que Nissan tiene en Ávila, tras la cancelación de la fabricación del camión NT 500 y la reducción en más del 40 % en la producción del NT400. Designado por Carlos Ghosn como representante de la Alianza Renault-Nissan en el conflicto, el presidente de Renault España y director de Fabricación y Logística del Grupo ha empezado por asegurar el empleo a los 489 trabajadores de la planta. Tres son las opciones para la factoría abulense: cierre, reconversión o prorrogar la fabricación del NT400 más allá del 2019 como está previsto.

Nombramientos

España como destino

Con 26 años en la marca coreana desempeñando diversos cargos de responsabilidad en diferentes países europeos, **Yangseop Gihi** llega a Kia Motors Iberia como presidente. Sustituye al frente de la filial española a Kyung-Hyeon, que comienza una nueva etapa como director de Exportaciones en la sede central de Kia Motors Corporation en Corea. Estreno también en Hankook España, donde **Yang-Hun Kim** ocupa la Dirección General desde el 1 de enero. Con una gran experiencia internacional, Kim, que ha pasado en Hankook Europa 11 de los más de 18 años que lleva en la compañía, vuelve al Viejo Continente desde la oficina central de Corea, donde se encargaba de Equipo Original a nivel global. Otro nombramiento en España es el de **Nieves Martín Martínez** al frente de la Dirección Técnica Vehículo de Renault España, con lo que asume la responsabilidad de la Ingeniería de Producción de las plantas de Valladolid y Palencia, reportando directamente al director general de Renault España y Director Industrial del Polo Iberia, José Antonio López Ramón y Cajal.

Por otra parte, en abril **Carlos Ghosn** dejará de ser consejero delegado de Nissan, pero se mantendrá como presidente, al igual que se mantendrá como presidente y CEO de la Alianza Renault-Nissan, presidente y CEO de Renault y presidente del Consejo de Administración de Mitsubishi Motors. Su sustituto como consejero director general (CEO) de Nissan será **Hiroto Saikawa**, actualmente Co-CEO de la compañía.

▲ Yangseop Gihi

▲ Yang-Hun Kim

▲ Nieves Martín Martínez

▲ Carlos Ghosn

▲ Hiroto Saikawa

Montse Turiel || mturiel@motor16.com

CITROËN

+ en www.ofertas-citroen.es/magiaparaloscorazones

67.500 AYUDAS **MÁGICAS**

La campaña solidaria de Citroën, 'Magia para los corazones', ha conseguido la implicación de 67.500 personas, lo que se traduce en 202.500 euros (3 euros por cada vehículo al que se ha realizado un control de seguridad gratuito), que ha destinado la marca a dos fundaciones, que trabajan en favor de niños hospitalizados: Menudos Corazones y Abracadabra.

BMW

+ en www.bmw.es

MOTO VOLADORA

BMW Motorrad y Lego Technic lanzaron a comienzos de año una réplica de la moto más exitosa de la marca, la BMW R 1200 GS Adventure. El kit de montaje, de 603 bloques, permite no solo construir esta moto, sino que es un '2 en 1', porque con sus piezas también se puede montar el 'Hoover Ride Design Concept', una moto voladora que, además, ha sido convertida en un prototipo real por BMW Junior Company.

ATENTOS A...

9 DE MARZO

La programación del **Hyundai Music Park** incluye la presentación del nuevo disco de la solista de Jazz Andrea Motis. La cita es en el Teatro Nuevo Apolo de Madrid.

+ en www.hyundai.es/experience/hyundai-music-park

HONDA CR-V

+ en www.honda.es

▶ El Honda CR-V de 4ª generación se lanzó en 2012 y se renovó en 2015.

▼▲▶ Más de 7 millones vendidos en el mundo y 750.000 en Europa. La rueda de repuesto en el exterior del portón trasero es característica del primer CR-V.

CUMPLE **20 AÑOS** EN EUROPA

El Honda CR-V cumple dos décadas conquistando a los conductores europeos. El primer SUV de la marca se lanzó al mercado en Japón en 1995 y solo dos años después llegaba a Europa, cargado de innovaciones tecnológicas y de soluciones inteligentes, como la rueda de repuesto en la parte exterior del portón, que liberaba espacio del maletero, o la mesa plegable integrada.

Y en estos 20 años, con cuatro generaciones comercializadas, se ha convertido en un clásico del mercado y en el SUV más vendido de la marca, con más de 750.000 unidades en Europa y más de 7 millones en el mundo, que lo han llevado a ser el modelo de su clase más vendido del mundo varios años.

El CR-V ha destacado por su espíritu innovador, y cada generación ha incorporado dispositivos y tecnologías de vanguardia. La actual, lanzada en 2012 y renovada en 2015 estrenó una transmisión automática de 9 velocidades o el avanzado sistema de seguridad Honda SENSING con el i-ACC, el primer control de crucero adaptativo inteligente del mundo, que mantiene de forma automática la distancia con el coche que nos precede, frenando o acelerando en función del tráfico.

GAMA ELÉCTRICA DE NISSAN

+ en https://youtu.be/3FaOigxNSFk

UNA **CARRERA** DE PELÍCULA

Margot Robbie ('Escuadrón suicida', 'El lobo de Wall Street') es la nueva embajadora de la gama de vehículos eléctricos de la marca Nissan. La actriz ha estrenado 'su cargo' protagonizando una carrera de película en el emblemático circuito urbano de Mónaco al volante del deportivo BladeGlider, cien por cien eléctrico.

VW COMERCIALES

+ en www.volkswagen-comerciales.es

Volkswagen Vehículos Comerciales refuerza su apuesta por el deporte de aventura con la entrega de un **California Beach** a la kitesurfista **Gisela Pulido**, diez veces campeona del mundo.

CONECTIVIDAD FORD

+ en www.ford.es

UN **COCHE** QUE TE ENTIENDE

Ford presenta esta semana en el Mobile World Congress de Barcelona sus avances en materia de movilidad y conectividad. La marca cuenta en sus coches con el sistema SYNC 3, que permite el control por voz, cuenta con Apple CarPlay y Android Auto, y (este verano) permitirá a los conductores usar Alexa, el asistente virtual de Amazon. Además, Ford colabora con una universidad alemana en un proyecto para mejorar el procesamiento del habla y que el asistente personal del vehículo pueda preguntar al conductor si necesita comprar algo o cómo se siente. En el futuro, también se espera que interprete sus gestos y expresiones faciales .

▲Ford espera que en 2022 todos los automóviles ofrezcan reconocimiento de voz e investiga para que el asistente del vehículo pueda interpretar gestos y expresiones faciales del conductor.

ANTES DE SU PRESENTACIÓN **EN GINEBRA**

+ en www.seat.es

LOS ALPINE CONQUISTAN PARÍS

Alpine, el legendario deportivo francés, vuelve a la vida con el A120, que se presenta en Ginebra. Pero antes, todavía camuflado, ya ha conquistado a los parisinos.

No han podido esperar en Alpine para mostrar su nuevo A120, un modelo heredero de aquellas legendarias berlinettas de los años 60. Y aunque aún no se ha mostrado con su aspecto real, sin camuflaje, el nuevo deportivo de la firma puesta en órbita por Renault, ya ha rodado por los lugares más emblemáticos de París, para ir atrayendo miradas de admiración. Dos prototipos de Alpine recorrieron los Campos Eliseos, la Defense, las orillas del Sena... antes de su presentación oficial en el Salón del Automóvil de Ginebra. Y antes de su llegada al mercado, a finales de este año.

◀▲ El Alpine A120 ya admite pedidos de una edición especial de lanzamiento de solo 1.955 unidades y que en Francia oscila entre 55.000 y 60.000 euros.

SEAT LEÓN CUPRA

+ en www.seat.es

COCHE OFICIAL DE **SUPERBIKE**

El Seat León Cupra, el modelo más potente de la historia de la marca española, es ya el coche oficial del Mundial de Superbike. Con sus 300 caballos de potencia, el Cupra debutó como coche de seguridad el pasado 24 de febrero en el circuito australiano de Phillip Island. El campeonato del mundo de velocidad para motos de serie cuenta con un total de 13 carreras en 11 países distintos de tres continentes. El nuevo Seat León Cupra llega a los concesionarios este mismo mes de marzo.

ANDROID AUTO

+ en www.peugeot.es

Peugeot incorpora en el **208, 2008 y 508** –ya lo ofrecía el **3008**– el sistema Android Auto, que permite acceder a las 'apps' de nuestro smartphone por medio de la pantalla táctil del vehículo.

SKODA OCTAVIA COMBI

+ en www.skoda.es

CON LAS PROMESAS **CICLISTAS**

Durante las dos próximas temporadas, el nuevo Skoda Octavia Combi acompañará a los equipos ciclistas Polartec junior y sub-23 en todos sus desplazamientos. La marca ha entregado tres unidades de este modelo a estos equipos, que pertenecen a la Fundación Alberto Contador.

PARA ALONSO, "EL MERCEDES Y EL MCLAREN SON LOS MONOP LAZAS MÁS ELABORADOS". PERO EL COCHE ALEMÁN ES MÁS 'FAVORITO'

Rampa de lanzamiento: las nuevas tendencias en la F-1

W08, MCL32, F70SFH, RB13... Toda una ristra de siglas y números identifican a esta nueva generación de monoplazas en la historia del campeonato. Un reglamento único para ganar prestaciones abre el camino a diferentes soluciones aerodinámicas y técnicas, plasmadas en máquinas que ya ruedan sobre el asfalto. Ha empezado una nueva era en la Fórmula 1.

Javier Rubio || jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Cuando en 1989 se prohibieron los motores turbo también se redujo la anchura de los neumáticos de 18 a 15 pulgadas, mientras que el ancho de los monoplazas pasó de 220 a 200 centímetros. Una tendencia que siguió en 1998 para pasar de 200 a 180 centímetros, la anchura máxima de un monoplaza hasta 2016. Ahora, las nuevas máquinas han recuperado esos dos metros por primera vez desde los años noventa. Y se nota. También los neumáticos vuelven a dimensiones de aquella época.

El primer año de este nuevo reglamento ha permitido ver nuevas soluciones en estos nuevos monoplazas. Pero también reúnen algunos rasgos en común. Así, los equipos han buscado mayor carga aerodinámica aprovechando esas nuevas dimensiones de chasis y neumáticos a través de una sofisticación aerodinámica pocas veces vista en la historia de la Fórmula 1. En general, los frontales –morros y alerones– mantienen la tendencia de la pasada temporada, con esa 'nariz' frontal que ya era característica. Sin embargo, ahora han sido tremendamente trabajados y esculpidos, pues de aquí parten los flujos de aire hacia el resto del coche. Y lo que viene por detrás también ha sorprendido.

Porque los flancos laterales son ahora zonas donde el reglamento ha permitido mayor libertad de exploración a los ingenieros, con diseños también extraordinariamente complejos. Solo hace falta ver los monoplazas de Mercedes-Benz o Ferrari. El conjunto de suspensiones, alerón posterior y difusor también ofrece gran variedad de diseños, con nuevos esquemas de suspensión para trabajar con neumáticos de mayor anchura, contacto con el suelo y diferente filosofía de degradación.

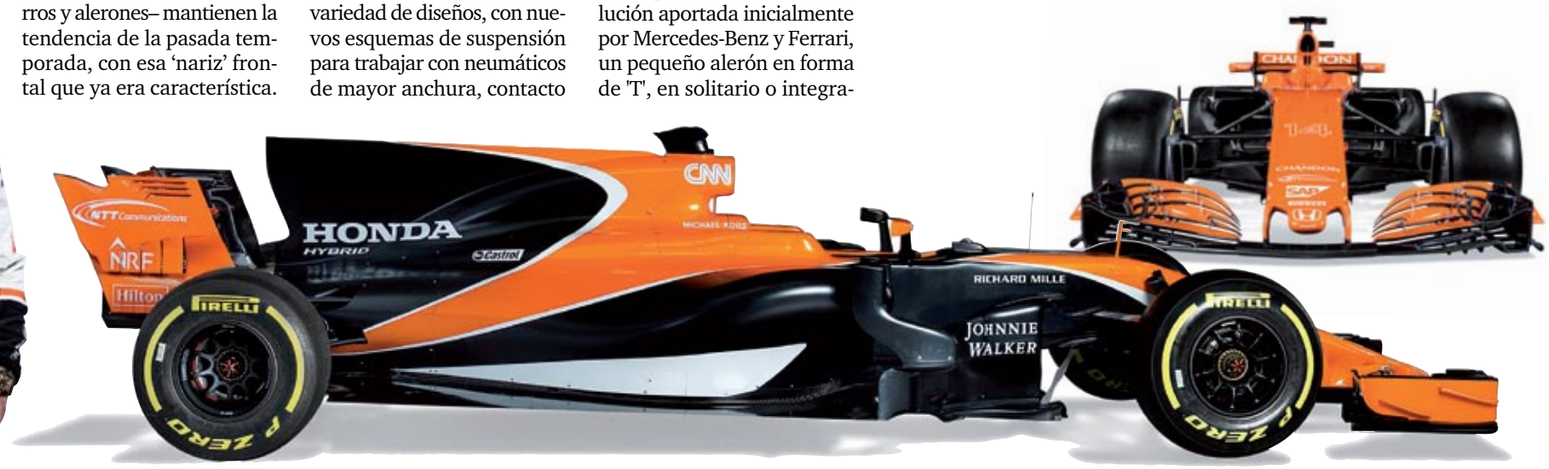
En general, las zagas son ahora más refinadas y adelgazadas, y todos los equipos incorporan las antiestéticas aletas de tiburón en el carenado del motor. Este elemento tiene varias funciones, pero fundamentalmente sirve para un mejor control del flujo de aire hacia el alerón trasero, ahora situado en posición más baja y de mayor anchura que en el pasado. Está por ver si será utilizado por todos los equipos y en todas las carreras, especialmente con la solución aportada inicialmente por Mercedes-Benz y Ferrari, un pequeño alerón en forma de 'T', en solitario o integrado en la parte final de la citada aleta.

▲▶ Sobre estas líneas, Hamilton y Bottas posan junto al Mercedes W08, que parte como favorito pese a las incógnitas que apareja el nuevo reglamento. A la derecha, Ricciardo con el RB13 de Red Bull Racing.

Sin duda, uno de los monoplazas que más expectación levantaba era el W08, y no decepcionó. "El coche que más me ha impresionado hasta ahora es el Mercedes, claramente se han dedicado una enorme cantidad de horas de trabajo en este monoplaza, este es el que más destaca", reconocía Peter Pródromo, responsable de aerodinámica de McLaren. Levantó más temores si cabe entre sus rivales, especialmente cuando desde Force India y la propia Mercedes se reconocía que en el nuevo motor alemán se había logrado "una evolución sin precedentes". Factor a considerar, ya que la potencia del motor será incluso más letal por el mayor tiempo de aceleración a fondo que permitirán los nuevos monoplazas.

"Es la máquina más elaborada de Fórmula 1 que he visto en mi vida", reconocía entusiasmado Lewis Hamilton, quien la calificaba como "una bestia" antes de acudir a Montmeló para los entrenamientos de pretemporada. El W08 mantiene un morro más convencional y elegante en la punta que sus rivales, con pequeños anclajes para el complejísimo alerón múltiple delantero y un orificio

▼ El MCL32 de Fernando Alonso y Stoffel Vandoorne recupera el color naranja de algunos monoplazas clásicos de McLaren. Usa soluciones aerodinámicas distintas a las de sus rivales, pero no es tan radical como el Ferrari. Y habrá que ver cómo se ha evolucionado el motor Honda.



EL FERRARI F70SFH ARRIESGA EN EL CAPÍTULO AERODINÁMICO Y PRESENTA UN DISEÑO MUY DIFERENTE AL RESTO DE MONOPLAZAS

Con el C36 , que combina los colores azul, blanco y dorado, Sauber celebra sus 25 años en la alta competición. Sus pilotos serán Marcus Ericsson –a la derecha– y Pascal Wehrlein.

▲◀ El Ferrari mantiene el 'dedo' central visto en el morro de 2016, pero a cada lado encontramos el alerón 'multicascada' y en la zona central del coche presenta un diseño espectacular, pues lleva muy hacia atrás el pontón lateral, con un amplio alerón cerrado delante de unas tomas de aire pequeñísimas.

lateral en el morro para la extracción de aire que recuerda un 'mini s-ducto'. Sus pontones laterales están tremendamente esculpidos, dirigiendo el flujo hacia una carrocería que ha sido extraordinariamente adelgazada en la parte trasera respecto a la temporada anterior.

Ferrari sorprendió igualmente, tanto por la sobriedad de su presentación oficial como por algunas de las soluciones vistas en su nuevo F70SFH. El monoplaza italiano mantiene el 'dedo' central en el morro de 2016, con una larga sección en el alerón hasta la zona 'multicascada'. Es en la zona central donde alcanza un diseño espectacular y diferente a los rivales, llevando muy hacia atrás el borde del pontón lateral, con un amplio alerón cerrado por delante de unas tomas de aire sorprendentemente pequeñas. La zona posterior destaca por unos flancos muy recortados en su área inferior para crear una potente zona de baja presión hacia el difusor. En definitiva, un diseño global muy diferente al resto de los monoplazas cuyo rendimiento puede dar la campanada. Desde el punto de vista aerodinámico, Ferrari ha arriesgado con su nuevo monoplaza.

▲El motor Mercedes del Force India ha experimentado, al parecer, una evolución sin precedentes. A priori, habrá que contar con el VJM10.

Fernando Alonso apuntaba después de conocerse el nuevo MCL32 que el "Mercedes y el McLaren son los monoplazas más elaborados", aunque la primera impresión generalizada era más favorable hacia el monoplaza alemán. Pero el coche británico ha llamado la atención; primero, por su decoración y el color naranja como protagonista para resaltar la nueva etapa de McLaren. Después, por algunas soluciones aerodinámicas también diferentes a las de sus rivales. El frontal del MCL2 –morro y alerones– ofrece perfiles extraordinariamente esculpidos, con unas singulares 'branquias', un frontal que parece ofrecer un amplísimo flujo de aire hacia el resto del monoplaza. El conjunto ofrece una gran personalidad técnica; pero, lógicamente, también dependerá de su eficacia final.

▶▼ El RS17 es el monoplaza de Renault para esta temporada. El equipo francés estima que ganará unos cuatro segundos por vuelta. Lo pilotarán Nico Hulkenberg y Jolyon Palmer.

▼◀El VF-17 de Haas F1 ha sido creado por el equipo americano en colaboración con Dallara. Sus pilotos serán Romain Grosjean y Kevin Magnussen.

En los laterales, el concepto desarrollado por McLaren muestra ciertas similitudes con el Ferrari, aunque no tan agresivo, y también menos complejo y elaborado que el del W08. Como la mayoría de los monoplazas, los pontones no agotan toda la anchura del fondo plano que permite el reglamento, y en el caso del monoplaza británico también se afila extraordinariamente en su camino hacia el difusor y el alerón trasero para ofrecer la menor superficie posible para el paso del aire.

Pero, sobre todo, el monoplaza británico dependerá de la evolución de Honda. Yusuke Hasegawa apuntaba que el fabricante nipón podrá igualar las cifras de potencia del motor alemán... pero del pasado año. Hasegawa y Alonso también recordaban el "gran riesgo" de Honda al introducir un motor de estructura totalmente nueva, de menor peso y centro de gravedad más bajo, que ayudará a mejorar sus prestaciones. Pero que, sin duda, tendrá que seguir evolucionando a pasos agigantados durante la temporada. La retirada del sistema de 'tokens' beneficiará a Honda por encima de otros rivales, ya que es el fabricante con más terreno por recuperar.

Toda esta nueva generación de monoplazas ofrece una mayor complejidad aerodinámica que la vista en muchos años. En su primera versión, los equipos han ofrecido diferentes lecturas del reglamento que, es de esperar, vayan convergiendo a medida que se comprueben sus resultados. Esta será, por tanto, una temporada donde los monoplazas sufrirán grandes cambios. De hecho, uno de los ejemplos de lo anterior es el nuevo Red Bull, cuya configuración básica en la presentación está siendo actualizada por el equipo sesión a sesión, fiel a la filosofía de Newey de ocultar al máximo sus posibles secretos. Inconfundible, eso sí, el morro frontal con una entrada de aire totalmente original que hizo levantar la ceja a más de uno.

"Todavía tenemos por delante una empinada curva de aprendizaje, y seguiremos así", explica Tim Goss, el responsable técnico de McLaren, sobre los posibles cambios, "hemos estado volando a ciegas hasta ahora, sin trabajo en la pista, así que cuando rodemos aprenderemos sobre cómo el coche y la aerodinámica funcionan. También, mientras empezamos a ver otros coches y otros equipos en relación al nuestro, veremos cómo lo han hecho los demás". Lo que vale para todos los equipos. Estos días, algunos estarán afrontando esta realidad positiva o negativamente.

Durante la presentación de Renault se anticipaba que serán cerca de cuatro segundos más por vuelta los ganados repentinamente en 2017. Un espectacular salto solo conocido con los 'wing car' de finales de los años setenta; pues la media entonces fue de 3,5 segundos. Pronto el cronómetro será el juez inapelable que realice la selección natural de todo lo visto inicialmente en la nueva generación de la Fórmula 1. Hasta el Gran Premio de Australia no veremos la realidad. Tras las dos semanas en Montmeló tendremos las primeras respuestas. En Australia, con la configuración de los monoplazas, las más importantes.

▶▼ El STR12 de Toro Rosso, en manos de Carlos Sainz. Pero evolucionará bastante antes de su estreno oficial en el GP de Australia.

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

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL CRECIMIENTO SE MANTIENE EN EL PRIMER MES DEL AÑO

Con un crecimiento por encima del 10 por ciento en España, Francia, Alemania e Italia –cuatro de los cinco grandes mercados– y una subida de dos dígitos en prácticamente los 28 países de la UE, el primer mes de 2017 se cerraba con 1.170.220 turismos y vehículos todoterreno comercializados; supone un +10,2 % sobre enero de 2016 –ver cuadro– y el mantenimiento de la recuperación iniciada en 2016.

Son datos de la ACEA (fabricantes europeos), con un desglose en el que el Grupo Volkswagen mantiene la primera posición (281.877 unidades y +10,3 %), bastante alejado de PSA, colocado segundo del mes con 119.985 matriculaciones, tras crecer un 6,8 % sobre 2016. La tercera plaza es para Renault, que vende 106.372 unidades (+10,4 %), por delante de FCA (82.555 unidades y +15,0 %), Ford (82.542 y +9,9 %) y Opel (74.315 y +5,1 %). Por detrás, destaca el crecimiento de Kia (+20,5 %) y Suzuki (+29,9 %), con Mazda (-9,0 %) Honda (-7,0 %) y Jaguar Land Rover (-2,4 %) presentando los únicos negativos.

El auge de enero repercute en casi todas las marcas, con crecimiento de dos dígitos bastante generalizados.

En las ventas por segmentos que aporta la consultora Jato vuelve a destacar el empuje de los SUV, que inician el año manteniendo su protagonismo con 341.300 matriculaciones; suponen el 28,5 % del mercado (25,5 % en 2016) y la subida del 22,3 % sobre el anterior enero. La novedad es el fuerte desembarco del Volkswagen Tiguan, que se coloca quinto en el ranking general y desbanca al Nissan Qashqai de su dominio como el SUV más vendido.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Enero	%17/16
VW	140.273	10,0
FORD	83.903	9,5
OPEL	75.277	5,3
RENAULT	74.041	10,0
PEUGEOT	72.653	10,3
MERCEDES	65.801	15,6
AUDI	63.717	3,1
FIAT	63.491	17,3
BMW	60.753	10,6
TOYOTA	58.500	12,9

LOS MAYORES MERCADOS

	Enero	%17/16
ALEMANIA	241.399	10,5
REINO UNIDO	174.564	2,9
ITALIA	171.556	10,1
FRANCIA	153.046	10,6
ESPAÑA	84.515	10,7
BÉLGICA	51.701	16,6
HOLANDA	51.536	27,1
IRLANDA	38.991	-1,8
POLONIA	38.076	19,8
AUSTRIA	26.352	9,7
EU28	1.170.220	10,2
EFTA	33.738	4,1
EU28 + EFTA	1.203.958	10,1

FUENTE: ACEA

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades Enero	% 16/15
GOLF	37.645	0,6
FIESTA	24.949	18,0
CLIO	24.696	16,9
POLO	23.623	-4,6
TIGUAN	21.849	97,5
ASTRA	20.654	22,1
208	20.131	3,4
CORSA	19.274	6,6
QASHQAI	19.267	6,8
OCTAVIA	18.777	7,8

*FUENTE: JATO

DRIVY

El Ibiza manda en el alquiler entre particulares

La actividad de la plataforma europea de alquiler de coches entre particulares Drivy indica el predominio del interés por las marcas del país de origen del alquilador, pese a que los usuarios que integran sus flotas son propietarios de vehículos de todas las nacionalidades. El recorrido por los vehículos más alquilados durante 2016 en los cinco mercados en los que opera Drivy resalta el interés en España por el Seat Ibiza, modelo que se impone claramente por delante de Ford Focus, Renault Clio, Ford Fiesta y Volkswagen Golf.

Además, el Ibiza es el segundo más alquilado en Austria, país en el que manda el Volkswagen Polo. Los Volkswagen Golf y Polo dominan en Alemania, acompañados por otros alemanes en los cinco primeros puestos: Opel Corsa, Ford Fiesta y Opel Astra. Tampoco carecen de patriotismo los franceses, con Renault, Peugeot y Citroën copando el listado de modelos más alquilados, que son Clio, Twingo, 206, Master y C3. También el Clio es el preferido de los belgas, el quinto mercado en el que opera esta plataforma que posibilita el alquiler entre particulares, y en el que otro Renault, el Scénic, ocupa la segunda plaza.

Drivy resalta un gran interés por los utilitarios en detrimento de los más sofisticados, que quedan en un segundo plano. También resalta que los españoles valoran muy positivamente la utilidad del vehículo y su adaptabilidad para viajar en familia. Sobre el estudio, la plataforma puntualiza que sus flotas son representativas de los países en los que está presente, al estar integradas por vehículos de todas las marcas.

INFINITI

Q30, con precio para competir

Con un precio muy atractivo, la marca premium japonesa celebra el primer año en España de su compacto. Tan agresiva oferta comercial permite conseguir un Q30 impulsado por el motor 1.5 diesel de 109 CV, con cambio manual, por 22.990 euros. Eso sí, la compra se debe realizar antes del próximo 31 de marzo, financiando un mínimo de 15.000 euros a 48 meses con Santander Consumer EFC S.A. Aunque se trata de la versión de acceso, este Q30 cuenta con una completa dotación de serie, en la que no faltan retrovisores eléctricos calefactados, faros delanteros halógenos con línea distintiva Infiniti de led y ópticas traseras combinadas de led, pantalla táctil con sistema de información y entretenimiento y bluetooth para conectividad con teléfonos móviles y reconocimiento de voz. Además, como corresponde al valorado como 'el mejor de su clase' en 2015 por EuroNCAP, su equipamiento incluye advertencia de colisión frontal, sistema electrónico de control de trayectoria, ayuda a la frenada y siete airbag.

VW VEHÍCULOS COMERCIALES

Se inicia la comercialización del nuevo Crafter

Está disponible el nuevo Crafter, que llega al mercado con un precio que parte de 24.190 euros y alcanza los 32.190 euros en el tope de gama. La combinación del 2.0 TDI de 102, 140 y 177 caballos, tres longitudes, tres alturas y tracción delantera, trasera o total 4Motion, configura 69 versiones diferentes, dotadas con cambio manual de 6 velocidades de serie, con la transmisión automática como opción.

La nueva generación del comercial de VW estrena plataforma y mejora ergonomía y seguridad, incorporando los últimos sistemas de ayuda a la conducción.

JATO DYNAMIC

El mapamundi de las ventas de automóviles

Son 84,24 millones de coches de pasajeros, vehículos pick-up y comerciales ligeros (LCV) los que se vendieron el pasado año en los 52 mercados analizados por Jato Dynamics. La cifra supone una subida del 5,6 % sobre 2015 y refleja la fortaleza del sector, pese a las incertidumbres y obstáculos a los que se enfrentó la industria del automóvil durante el pasado año. La consultora también resalta el crecimiento de dos dígitos de China y la consistente recuperación de Europa, así como la fortaleza de India, convertida en sólida fuente de ingresos para los fabricantes; resultados capaces de compensar las fuertes caídas de Japón, Rusia y Brasil.

Por fabricantes, su tirón en los mercados emergentes permitió a Toyota compensar la caída en Estados Unidos y China para mantener el liderazgo en los datos recabados por Jato, que colocan a Volkswagen en la segunda posición, gracias a sus operaciones en China, a las que no afectó el escándalo de las emisiones, causante de convertir a la firma de Wolfsburg en la marca con mayor caída de cuota de mercado en Europa.

Las ventas por modelos las encabeza el Ford F-Series, el más vendido en el mundo en 2016. La fuerte demanda de los grandes pick-up en Estados Unidos le permite adelantar a Toyota Corolla y Volkswagen Golf, dos compactos situados por delante en 2015.

En las estadísticas de Jato, los vehículos SUV destacan como los grandes impulsores del crecimiento del mercado mundial en el pasado ejercicio, en el que coparon casi el 29 % de los turismos, pick-up e industriales ligeros comercializados, con una subida del 20 % sobre 2015. La demanda está encabezada por el Nissan X-Trail, colocado quinto en el ranking general y desbancando al Honda CR-V del liderazgo que venía ocupando entre los todocamino en los últimos años, como resultado del fuerte crecimiento en Estados Unidos, China y Europa.

MODELOS QUE SUPERAN LAS 500.000 MATRICULACIONES

	Unidades 2016	Variación 16/15 %
FORD F-SERIES	986.660	+7,7
TOYOTA COROLLA	952.576	+0,9
VW GOLF/GTI	859.845	-8,2
WULING HONGGUANG	847.202	-0,3
NISSAN X-TRAIL/ROGUE	766.729	+23,4
HYUNDAI AVANTE/ELANTRA/I35	765.996	+4,3
FORD FOCUS	732.893	-11,1
HONDA HR-V/XR-V/VEZEL	724.769	+38,4
HONDA CR-V	707.890	+2,3
TOYOTA RAV4	701.756	+11,7
HONDA CIVIC	667.203	+19,9
CHEVROLET SILVERADO	633,995	-4,2
FORD ESCAPE/KUGA	620,934	-0,8
TOYOTA CAMRY/AURION	605.426	-10,2
VW POLO HB	601.096	+0,7
RAM PICKUP	594.097	+6,1
VW BORA/JETTA/SAGITAR/VENTO	588.213	+4.,8
GREAT WALL HAVAL/HOVER H6	582.008	+56,0
HYUNDAI TUCSON III	577.036	+130,8
HONDA ACCORD	519.789	-4,0
VW TIGUAN	517.156	+5,0
KIA SPORTAGE/KX5	503.306	+2,72

LAS CIFRAS DE LOS FABRICANTES

	Coches & Pick-up	16/15 %
TOYOTA	7.247.524	+2,7
VOLKSWAGEN	6.111.197	+2,8
FORD	5.856.498	+2,3
HONDA	4.659.737	+7,6
NISSAN	4.501.516	+4,0
HYUNDAI	4.156.589	+1,4
CHEVROLET	3.819.147	-2,7
KIA	2.698.718	+9,6
SUZUKI	2.411.334	+4,0
MERCEDES	2.037.373	+9,3
BMW	1.942.935	+5,5
AUDI	1.839.034	+4,2
RENAULT	1.793.908	+14,4
BUICK	1.429.679	+16,2
MAZDA	1.426.944	+1,3
JEEP	1.395.103	+13,4
PEUGEOT	1.374.656	-0,7
WULING	1.346.977	-12,4
FIAT	1.228.346	-5,0
SKODA	1.105.918	+9,8

MERCADOS SOBRE EL MILLÓN DE UNIDADES

	Coches, Pick-up y LCV	16/15 %
CHINA	25.525.730	+14.2
EEUU	17.553.448	+0.4
JAPÓN	4.897.072	-1.6
ALEMANIA	3.604.582	+4.8
INDIA	3.317.572	+8.4
REINO UNIDO	3.068.473	+2.1
FRANCIA	2.420.820	+5.5
ITALIA	2.019.887	+18.2
BRASIL	1.986.436	-19.8
CANADÁ	1.961.662	+3.1
COREA DEL SUR	1.785.512	-0.8
MÉXICO	1.607.420	+18.7
RUSIA	1.353.463	-2.8
ESPAÑA	1.316.233	+11.1
AUSTRALIA	1.144.410	+2.0

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

Decoración con neumáticos en Opendeco

...Y si creamos **otro tipo de espacio** para vender coches

Según Wikipedia, showroom es el espacio dedicado a exponer algo para que los potenciales compradores puedan observarlo, tocarlo, probarlo... Este palabro, también según esta enciclopedia libre, es un «barbarismo» del inglés, es más utilizado en el mundo de la moda y en ocasiones se emplea en ferias y exposiciones itinerantes.

En el sector del automóvil no se utiliza demasiado, es más habitual escuchar exposición que showroom y no quiere decir que sea mejor una cosa que la otra, simplemente buscamos un espejo diferente en el que mirarnos.

Existen buenos profesionales expertos en el mundo showroom que hacen recomendaciones en internet, dando relevancia a:

- La elección de los productos a exponer.
- Elección adecuada de los espacios, teniendo en cuenta aspectos como la luz, el ambiente, la disposición el tamaño de lo que se expone, el acceso de los compradores.
- Un buen plan de comunicación que atraiga a los clientes.
- Amenizar el evento.
- Manifestar una clara diferenciación de «tu marca».
- Una óptima gestión de redes sociales.

Hay más recomendaciones, pero no se trata de hablar sobre un showroom amplio, sino pensar en que **tenemos más en común en el sector del automóvil** cuando expones que **en otros sectores cuando hacen un showroom** al uso.

En **dealerBest** estamos de acuerdo en buena parte de esas recomendaciones, sobre todo porque creemos que hay que **cambiar de inmediato el formato y el contexto del espacio de encuentro con el cliente** y adecuarlo al momento actual que vivimos. Yo, el que escribe, acabo de cumplir 50 años, me considero un muchacho normal, capaz de escuchar música actual, cuando me quito la corbata me acerco a tendencias de moda en ropa y tengo mi perfil activo en buena parte de las redes sociales. Está bien que cuando visito a un concesionario vea el mismo contexto que hace 30 años cuando empecé en este mundo tan apasionante de los coches. Lo que sí me pregunto es **cómo nos ven los clientes de menos de 35 años y los que vienen**. Que sin entrar en etiquetas están más acostumbrados a la palabra showroom que a exposición.

Para empezar, diríamos que el cambio podría arrancar por **amenizar diariamente las exposiciones de los concesionarios** como si fuesen eventos de presentación novedosos y cada día uno distinto ¿qué te parece? Se trata de la compra de un bien que supone para muchos un salario anual, más o menos, y sin embargo no le amenizamos como si de un acontecimiento importante se tratara.

A partir de aquí, y si nos ponemos a volar, pensemos en el **espacio en concreto**, en si son buenas mesas y sillas de confidente, en mostradores en los que a un lado hay una silla con alguien sentado que mira, desde abajo, a aquel que pregunta. Y entre el espacio de la puerta y ese mostrador, el potencial cliente no ve el «show» en la «room» por ninguna parte.

¿Por qué creemos que el cliente debe sentarse mientras escribimos en una pantalla? ¿Qué representa el silencio en un espacio tan colorido y de tanta expectativa como es la exposición de un concesionario? Cuando hablamos de amenizar la visita, ¿en qué pensamos? ¿Qué muestra la corbata al cliente respecto a la persona que le atiende? **¿Cómo es un espacio que genera emoción, diversión, entusiasmo? ¿Lo podrías describir sin pensar en automoción?**

Bueno, tenemos que cambiar y conseguir que la exposición sea un showroom y **que en Wikipedia pongan como ejemplo**, además de la moda, **la automoción** ¿Qué te parece?

Nosotros proponemos música, y espacios amenos, y fruta, y té verde y de todos los colores, y comerciales de pie, sonido, luz, ecología, libros, y maneras de entretener enseñando y niños entretenidos con entretenedores y... ¡frescura!

¿Nos ayudas a construir el mejor espacio para vender coches? Puedes compartir tus ideas en showroom@dealerbest.com

Bienvenido al cambio.

Paco Díaz

Fundador y Director de dealerBest

Facilitamos el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción

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.

dealerBest

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 vía nuestro correo seleccion@dealerbest.com.

dealerBest

AESLEME

CONTRA LA VENTA Y USO DE LOS ANTIRRADARES ILEGALES

Son ilegales desde que se modificó la Ley de Tráfico en 2014, pero se siguen vendiendo y utilizando en España cuando el detector de radar incluye la función de avisador, que libra de la multa. Prohibida la primera, permitida la segunda, resulta prácticamente imposible demostrar el uso como detector, lo que crea un vacío legal que posibilita saltarse la prohibición. Situación que la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme) pide subsane la modificación de la Ley de Tráfico que está preparando el Gobierno. Como refrendo a esa petición, Aesleme repasa la oferta de esos detectores/avisadores, que se venden en España «con falsas promesas de legalidad, ocultando a los compradores los problemas que acarrea su adquisición y/o uso», puntualizan desde una Asociación en continua lucha por la prevención de los accidentes de tráfico.

PRECIOS

PureTech 110 S&S OneTone	18.150 €
PureTech 110 S&S EAT6 Shine	19.250 €
PureTech 110 S&S EAT6 OneTone	19.450 €
BlueHDi 100 OneTone	19.150 €

CITROËN

OneTone y cambio EAT6 para el **C4 Cactus**

La oferta del Citrtoën C4 Cactus se refuerza con la apuesta en blanco o negro de la serie especial One Tone y la llegada del nuevo cambio EAT6. Una innovadora transmisión automática de seis velocidades que se ofrece con el motor de gasolina PureTech 110 S&S en acabado Shine y One Tone.

Por lo que respecta a la serie especial, tanto el One Tone Black –carrocería en Pearlescent Perle White y airbump Dune– como el One Tone White –Metallic Obsidien Black y airbump negro– mantienen el color elegido en las llantas de aleación Cross de 17 pulgadas, coquillas de retrovisores y barras de techo. Detalles exteriores que, en ambos casos, se complementan con sensor de aparcamiento delante y detrás, climatizador automático, lunas sobretintadas, navegador en pantalla táctil, retrovisores térmicos, sistema de audio con espacialización del sonido y Citroën Connect Box. A lo que se une el regalo del Pack Park Assist, que incluye la cámara de visión trasera en la pantalla táctil y la función Park Assist, sistema que ayuda a buscar una plaza de aparcamiento y efectúa la maniobra automáticamente.

NISSAN

Versión aniversario para el **Qashqai**

Los diez años en el mercado del crossover que puso de moda ese segmento los celebra Nissan con una versión especial que tendrá 500 unidades, de las que 350 se venderán en el mercado español. Elaborado sobre la base del acabado N-Vision, que incluye escudo de seguridad, techo solar, barras del techo, asientos Premium alcántara y cámara de 360 grados, el Qashqai '10 Aniversario' añade un pack especial integrado por embellecedores y retrovisores de carbono, protectores de entrada, antena 'aleta de tiburón' y la insignia lateral que recuerda que se trata de una unidad '10th Anniversary', como también lo muestra la placa interior numerada.

Los motores de gasolina de 115 y 163 caballos, los diésel dCi 1.5 y 1.6 de 110 y 130 CV respectivamente, el cambio automático Xtronic y la tracción 4x4-i configuran una oferta con siete posibilidades para elegir.

PRECIOS

DIG-T EU6 115 CV	26.450 €
DIG-T EU6 115 CV XTRONIC	28.150 €
DIG-T EU6 163 CV	28.200 €
dCi EU6 110 CV	28.050 €
dCi EU6 130 CV	29.800 €
dCi EU6 130 CV XTRONIC	31.500 €
dCi EU6 130 CV 4x4-i	32.300 €

BP

Dos nuevos **puntos de suministro**

Una instalación del grupo Megino en San Fernando de Henares (Madrid) y otra en el municipio almeriense de Antas, propiedad de Antasgas, son las dos estaciones de servicio recientemente incorporadas a la red de BP. La petrolera cuenta con 641 puntos distribuidos en España, 199 de ellos ubicados en Andalucía y 70 en la Comunidad de Madrid, en línea con su estrategia de crecer en todo el país con estaciones de servicio enfocadas a la calidad, el ahorro y la atención al cliente. Los dos nuevos puntos de suministro abren las 24 horas y, según el director de la Red de Estaciones de Servicio de BP, Pedro Oliveira, «acercan a más usuarios nuestra oferta de productos y servicios, ratificando, además, nuestra apuesta por el desarrollo de ambas zonas».

CENTER CAR

COMPRAVENTA Y SERVICIO INTEGRAL

Center Car, el taller multimarca con más de 14 años ofreciendo servicios integrales para el automóvil –mecánica en general, neumáticos, chapa y pintura...–, también ofrece compraventa de vehículos de ocasión. Lo hace a través de Comvencar, que comercializa unidades procedentes de renting y kilómetro 0. Todos cuentan con certificación de kilometraje y un año de garantía, que ofrece el taller. La exposición y venta está en la calle Valgrande, 16, Alcobendas (Madrid). 91 355 24 75.

VALORARMICOCHE

TASACIÓN RÁPIDA Y GRATUITA

El comportamiento real del mercado es, dicen sus creadores, la base de las tasaciones de vehículos que realiza valorarmicoche.com, una herramienta online al servicio de los interesados en vender un vehículo. La web, desarrollada por profesionales estadísticos y de análisis de valores residuales de vehículos, ofrece una tasación personalizada, que puede ser gratuita o profesional. La primera proporciona el valor de mercado del coche –el precio al que se vende a un particular–, mientras en la segunda se proporciona el precio al que se vendería a un profesional de la compraventa. En ese caso, el servicio cuesta 9 euros e incluye un estudio estadístico del mercado, una búsqueda de todos los usados iguales a la venta en ese momento, un gráfico de mercado con la tendencia de precios de las unidades en venta similares, el precio promedio de venta de ese coche y el detalle de los márgenes que aplican los compraventas

MOTORTEC

IFEMA PREPARA LA GRAN FERIA DE LA POSVENTA

Se celebra del 15 al 18 de marzo y, organizada por Ifema, Motortec Automechanika Madrid volverá a ser la gran plataforma de negocio de la posventa de automoción en España. Acorde con esa filosofía, la feria contará con más de cien jornadas formativas, informativas y de networking para los profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África. Una gran oferta del mercado actual en ámbitos tan distintos como electromecánica, neumáticos, carrocería, recambio, pericia o estaciones de servicio.

Un gran escaparate que complementa la Galería de la Innovación, en la que, un año más, se anticipa cómo será la posventa del futuro a través de las novedades presentadas a unos premios que distinguen las soluciones más innovadoras.

AXA

SEGURO A LA CARTA

'Coche Seguro' es la nueva póliza para automóvil con la que el Grupo Axa simplifica la oferta, con la posibilidad de contratar las coberturas que el cliente necesita. Como nace del análisis de las demandas y necesidades de los conductores, hay servicios nuevos, como el 'eco kit' para eléctricos, que incluye los cables de carga y asistencia en carretera por falta de batería. 'Coche Seguro' también contempla la reparación tras un siniestro total o la franquicia única para pequeños golpes. Y se añaden opciones como el vehículo de sustitución, el duplicado de llaves, daños de equipaje...

JAGUAR

Novedades para XE, XF y F-Pace

Los tres modelos más modernos de Jaguar estrenan novedades, como los tres avanzados propulsores de la familia Ingenium, los nuevos colores de carrocería, la tecnología Dual View cuando el sistema de infoentretenimiento lleva pantalla de 10 pulgadas o reposacabezas delanteros rediseñados, que estrenan XF y F-Pace. También cuentan con el sistema Dynamic Adaptative y un programa Individual para configurar el comportamiento del vehículo, que permite variar de forma independiente el tacto de la dirección, la entrega de potencia o la transmisión automática.

En gasolina, los motores que llegan son el 20t de 200 caballos –no disponible en el F-Pace– y el 25t de 250 CV. La oferta se completa con el diesel 25d, que ofrece 240 caballos. Los tres están asociados a la transmisión ZF de 8 relaciones, y los dos más potentes están disponibles con la tracción total AWD como opción, que es de serie en el F-Pace. Son versiones que tardarán en llegar a los concesionarios, pero que ya se pueden reservar.

PRECIOS	
XE 20t 200 CV	Desde 39.560 €
XE 25t 250 CV	Desde 42.360 €
XF 20t 200 CV	Desde 48.760 €
XF 25t 250 CV	Desde 52.460 €
XF 25d 240 CV	Desde 53.350 €
F-Pace 25t 250 CV AWD	56.870 €
F-Pace 25d 240 CV AWD	56.510 €

SUBARU

Disponible el actualizado BRZ

Con imagen y equipamiento renovados, el deportivo japonés llega al mercado con un precio que, aplicado el descuento, parte de 29.650 euros; y en opción se ofrece la pintura metalizada por 550€, salvo en el color Pure Red. La actualización estética se nota en las ópticas delanteras y traseras full led –con intermitentes que se activan en caso de frenada de emergencia–, nuevas llantas de 17 pulgadas, paragolpes delantero rediseñado y nuevo alerón posterior de aluminio. En el interior destacan el volante multifunción –más grueso, de menor diámetro y forrado en cuero de mayor calidad– y la pantalla LCD de 4,2 pulgadas a color integrada, que incluye nuevas funciones. Las novedades también afectan a los acabados en general, con asientos de cuero/alcántara con el logo BRZ bordado y un sistema de infoentretenimiento con pantalla de 6,2 pulgadas. Asímismo, el sistema de audio es nuevo, y se puede manejar desde el volante o por medio del sistema de reconocimiento de voz. Adicionalmente, el BRZ incorpora por vez primera el Hill Start Assist, que facilita la puesta en marcha desde parado en pendientes.

PRECIOS	
2.0i 6MT Sport	30.900 €
2.0i 6MT Executive	32.400 €
2.0i 6AT Executive	33.900 €

Con descuento de 1.250 €

MERCEDES

Nuevos Clase E con tracción total

Han llegado a los concesionarios españoles las versiones con tracción integral del Clase E, los 220 d 4Matic All-Terrain y Estate, que por el momento sólo están disponibles con el motor dos litros diésel de cuatro cilindros y 194 caballos. Combinado con la transmisión automática de nueve marchas 9G-Tronic, el sistema de tracción 4Matic y el sistema de suspensión neumática –de serie–, que incrementa la distancia libre al suelo hasta los 156 milímetros.

Cuentan con todas las soluciones inteligentes para la gestión del espacio de carga de la Clase E Estate, y con las innovaciones tecnológicas disponibles en la Clase E. A nivel de equipamiento, ambas variantes incluyen de serie servicios que permiten conectarse con el vehículo a través de un smartphone, faros led High Performance o línea Avantgarde interior y exterior. Adicionalmente, la Clase E All-Terrain dispone de suspensión neumática Air Body Control, llantas de aleación de 19 pulgadas, piloto de aparcamiento con cámara de marcha atrás y Parktronic, paquete de espejos plegables eléctricamente y antideslumbrantes, navegador Garmin y asientos delanteros calefactables.

E 220 d 4M All-Terrain: 66.550 €
E 220 d 4M Estate: 61.550 €

PEUGEOT

Se inicia la venta del nuevo 5008

Las entregas comenzarán en junio, pero ya se admiten pedidos del modelo francés, que en su renovación apuesta más por la filosofía SUV, aunque sigue disponiendo de siete plazas –son de serie en el mercado español– con asientos individuales y gran modularidad.

Seis motores y cuatro acabados integran la oferta, que parte del tricilíndrico de gasolina 1.2 PureTech de 130 CV, con cambio manual o EAT6, y del 1.6 BlueHDi de 100 caballos y cambio manual de 5 velocidades, si se prefiere diesel.

El acabado de entrada a la gama es el Active, ya con un equipamiento que incluye pantalla táctil de 8 pulgadas con mandos integrados en el volante, control de estabilidad dinámico ESP y sistema electrónico antideslizamiento, airbag de cortina delante y detrás, climatizador bizona, cierre centralizado, asiento del conductor y pasajero regulables en altura, faros halógenos y antiniebla con moldura cromada y llantas de aleación de 17 pulgadas.

A partir de 25.400 euros

PRECIOS	
Active 1.2 PureTech 130 S&S Manual 6 vel*	25.400 €
Allure 1.2 PureTech 130 S&S Manual 6 vel*	27.650 €
GT Line 1.2 PureTech 130 S&S Manual 6 vel	29.850 €
Allure 1.6 THP 165 S&S EAT6	33.050 €
GT Line 1.6 THP 165 S&S EAT6	30.850 €
Active 1.6 BlueHDi 100 Manual 5 vel	25.800 €
Active 1.6 BlueHDi 120 Manual 6 vel*	26.900 €
Allure 1.6 BlueHDi 120 Manual 6 vel *	29.150 €
GT Line 1.6 BlueHDi 120 Manual 6 vel*	31.350 €
GT Line 2.0 BlueHDI 150 Manual 6 vel	33.150 €
GT 2.0 BlueHDI 180 S&S EAT6	37.800 €
***+1.800 € con EAT6**	

RENAULT

Las últimas novedades del Zoe

Con la innovadora batería de 41 Kwh, conocida como «Z.E. 40», la autonomía homologada del Zoe sube a 300 kilómetros de uso real. Pero no es la única novedad en el renovado eléctrico de Renault, que también ofrece la posibilidad de incluir la batería en la compra del vehículo, en lugar de alquilarla, y presenta retoques estéticos por dentro y por fuera. Además, la gama 2017 del modelo cien por cien eléctrico más vendido en el continente europeo enriquece la oferta con nuevos equipamientos, de serie y en opción, que culminan en la nueva versión Bose, un alto de gama extraordinariamente dotado.

PRECIOS	PVP
Batería alquilada	
Entry Flexi	22.125 €
Life 40 Flexi	24.625 €
Intense 40 Flexi	26.425 €
Bose 40 Flexi	29.225 €
Batería comprada	
Entry	29.625 €
Life 40	32.125 €
Intense 40	33.925 €
Bose 40	36.725 €

Hay 5.500 euros de descuento en todas las versiones

Aplicando los descuentos, el precio de partida baja a 16.625 euros si se alquila la batería, y a 24.125 euros si se incluye en la compra del coche. La dotación de las versiones de acceso, Entry y Life, se puede mejorar con los Pack Easy y Confort, que cuestan 247,93 y 289,26 euros, respectivamente.

TOYOTA

El renovado Avensis y el Proace Verso llegan a España

Con variantes enfocadas al cliente particular (Advance y Executive) y al mercado de flotas (Business y Business Advance) llega la renovada berlina japonesa en sus versiones sedán y familiar, destacando la inclusión de serie, desde el primer nivel de acabado, del Pack Visión: faros Full LED con ajuste dinámico, luces de circulación diurna con tecnología LED light-guide, faros antiniebla con función cornering y llantas de aleación bitono de 17 pulgadas. Además, destaca la tapicería de piel que ofrece Toyota Custom, el programa de la marca para adquirir accesorios originales.

Los Proace Verso también desembarcan en el mercado español, con dos longitudes (Compact y Medio), dos equipamientos (Shuttle y Family), dos motorizaciones diesel con potencias de 95 a 180 caballos, y cambio manual de seis velocidades o automático en la versión más potente. Concebidos para compaginar trabajo y familia, desde el nivel más básico forman parte del equipamiento elementos como las dos puertas laterales, doble airbag, asistente de arranque en pendiente, control de crucero y de estabilidad o equipo de sonido con Bluetooth. Listado que se puede completar con múltiples opciones y paquetes, tanto en los Shuttle como en los Family, llegando a faros de xenón, techo panorámico, sistema de navegación y apertura manos libres en los escalones más altos.

PRECIOS PROACE VERSO	PVP	Descuento
SHUTTLE COMPACT 1.6D 95 CV 6 PL.*	30.575€	8.450€
SHUTTLE MEDIO (L1) 1.6D 95 CV 6 PL.*	31.070€	8.450€
SHUTTLE COMPACT 1.6D 115 CV 6 PL.*	32.495€	9.000€
SHUTTLE MEDIO (L1) 1.6D 115 CV 6 PL.*	32.990€	9.000€
SHUTTLE MEDIO (L1) 2.0D 150 CV 6 PL.	35.905€	9.600€
SHUTTLE MEDIO (L1) 2.0D 150 CV 9 PL. ACTIVE PLUS	40.805€	11.350€
SHUTTLE MEDIO (L1) 2.0D 180 CV AUT 9 PL. ACTIVE PLUS	44.785€	11.350€
FAMILY COMPACT 1.6D 115 CV 5 PL. MID	36.425€	9.600€
FAMILY COMPACT 1.6D 115 CV 8 PL. ADVANCE	38.925€	11.650€
FAMILY MEDIO (L1) 1.6D 115 CV 8 PL. ADVANCE	42.025€	11.650€
FAMILY MEDIO (L1) 2.0D 150 CV 8 PL. ADVANCE	44.935€	12.500€
FAMILY MEDIO (L1) 2.0D 180 CV AUT 8 PL. HIGH	51.650€	13.400€
***Con 9 plazas el precio sube entre 950 y 1.350 euros.**		

PRECIOS AVENSIS	PVP SEDÁN	PVP TOURING SPORTS	DESCUENTO
140 Business Advance	29.950€	31.200	7.800€
140 Advance	30.950€	32.200	8.500€
140 Business Advance MultiDrive	31.450€	32.700	7.800€
140 Advance MultiDrive	32.450€	33.700	8.500€
140 Executive	35.350€	37.600	7.800€
140 Executive MultiDrive	36.850€	39.100	7.800€
115D Business	27.250€	28.500	4.900€
115D Business Advance 16"	29.150€	30.400	5.800€
150D Business Advance	30.650€	31.900	6.600€
150D Advance	31.650€	32.900	7.300€
150D Executive	37.050€	39.300	6.600€

UNA SUSPENSIÓN QUE GENERA ELECTRICIDAD

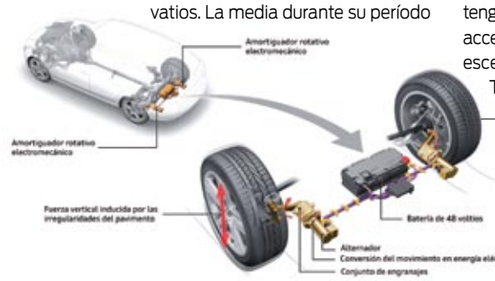
Alfredo Noguerales

Creo que Audi trabaja en un revolucionario sistema de amortiguación que podría incorporar a sus vehículos próximamente. Parece que la eficiencia se impone en todos los frentes, como ha pasado con la tracción quattro ultra que está montando ya prácticamente en todos sus modelos. ¿Me podrían dar información sobre cómo sería la nueva suspensión? Gracias por su atención.

RESPUESTA

Efectivamente el proyecto se dio a conocer hace prácticamente un año y se trata de una sofisticada tecnología destinada a ahorrar combustible y aumentar el confort. El prototipo presentado se denomina 'eROT' y se basa en sustituir los tradicionales amortiguadores hidráulicos telescópicos por unos amortiguadores rotativos electromecánicos. De esta manera se puede aprovechar la energía cinética producida en cada bache, irregularidad del asfalto o en las curvas y, en lugar de perderse en forma de calor, se podría almacenar en forma de energía eléctrica.

El constante movimiento provocado por la rueda es absorbido por un brazo que transmite la fuerza a través de unos engranajes para convertirse en energía eléctrica, que se almacena en una batería de iones de litio de 48 voltios. En Audi anuncian que la capacidad de recuperación de energía varía dependiendo del uso y estado del firme. Así, en autopista se recuperarían sólo tres vatios, mientras que en un carretera muy bacheada y a gran velocidad se podría llegar hasta los 610 vatios. La media durante su período de pruebas fue de 150 voltios, lo que se traduce en un ahorro de hasta tres gramos de CO_2 por kilómetro.



Para que todo esto sea factible es fundamental un sistema eléctrico de 48 voltios, aspecto en el que Audi se encuentra inmerso en estos momentos y del que podríamos tener noticias este mismo año.

Además de resultar más eficiente, esta innovadora suspensión ofrecería un mayor confort en marcha y permitiría ganar capacidad en el maletero al ser un esquema menos intrusivo.

¿AFECTAN LAS RESTRICCIONES EN MADRID AL GNC?

Pedro Dalmás

Las últimas restricciones al tráfico en Madrid me dan pánico porque parecen obligarnos a comprar vehículos eléctricos o híbridos. Tengo entendido que también se podría acceder con vehículos de gas. ¿Es así realmente? Lo digo porque nadie dice nada al respecto.

RESPUESTA

Últimamente recibimos muchas consultas referidas a las restricciones del tráfico en las grandes ciudades. Las medidas tomadas hace días en el Ayuntamiento de Madrid en materia anticontaminación han levantado la liebre y muchos conductores dudan sobre la próxima compra de su vehículo.

Como bien comentas hay mucho desconocimiento al respecto. En cualquier caso si las restricciones continúan, y todo apunta a que incluso se incrementarán, hay formas de acceder a la 'zona cero' de Madrid. Siempre que tengas un vehículo eléctrico o un híbrido podrás acceder al interior sin problemas, incluso en el escenario 4, el más restrictivo de todos.

También podrás hacerlo con un vehículo alimentado por gas natural GNC o gas licuado del petróleo GLP, ya que tienen el certificado ECO otorgado por la DGT en las pegatinas que han enviado a los conductores recientemente. La única diferencia con respecto a un eléctrico o a un híbrido enchufable con una autonomía eléctrica superior a los 40 kilómetros es que con los vehículos de gas podrás circular, pero no podrás aparcar en la zona SER (Servicio de Estacionamiento Regulado), algo que sí pueden hacer los vehículos con el certificado Cero Emisiones de la DGT en el escenario 4.

Por lo tanto, los vehículos de gas son otra alternativa a la electrificación y hay marcas que están potenciando esta tecnología, muy popular en otros países europeos.

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 extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

MISMO COCHE, DIFERENTE MALETERO

Carlos Dávila

Buena observación, pero tiene su explicación. El nuevo Honda Civic presenta dos capacidades de maletero diferentes, pero esa diferencia de volumen no tiene nada que ver con la rueda de repuesto o un subwoofer del equipo de sonido. La capacidad 'convencional' es de 478 litros, contando el espacio disponible en un hueco bajo el piso y que resulta perfectamente aprovechable. Sin embargo, las versiones con acabado Sport y Sport Plus reducen el volumen hasta los 420 litros debido a que no contemplan ese hueco. El motivo es que la doble salida central del escape les impide contar con ese espacio extra.

OJO CON LAS OFERTAS

Andrés Cuéllar

Antes de nada decirte que los neumáticos no tienen una fecha de caducidad concreta. Sí están obligados a registrar la fecha en la que fueron fabricados, con unos dígitos situados en el flanco que nos indican la semana y año de fabricación. A partir de esa fecha no es conveniente que pasen más de cinco años porque las propiedades de las gomas se van deteriorando con el paso del tiempo y se convierten en verdaderas 'piedras', afectando al agarre y, por lo tanto, a la seguridad. Por eso nuestro consejo ante ofertas muy agresivas es que mires la fecha de fabricación y calcules el tiempo óptimo de vida que les quedan.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿TIENE ALGUNA RESPONSABILIDAD LA EMPRESA DE SEGURIDAD SI ME ROBAN EL COCHE DENTRO DE MI GARAJE CON VIGILANCIA LAS 24 HORAS?

Para exigir responsabilidades a una empresa de seguridad en caso de robo debe, por un lado, existir objetivamente hablando, una relación de causalidad entre el suceso ocurrido y la actuación o falta de ella por parte de la empresa.

En segundo lugar se requiere que en el suceso intervenga la culpabilidad de la empresa de vigilancia, de modo que haya incurrido en dolo, negligencia o morosidad en el cumplimiento de las obligaciones que tienen contraídas; no se presumirá la existencia de culpa si la empresa acredita que la prestación de sus servicios fue de forma diligente, conforme a la normativa aplicable y al contrato.

En aquellos casos que el robo fuera imputable a la negligente actuación de la empresa de seguridad, rige el principio de la 'restitutio in íntegrum', es decir, la reparación a las víctimas del perjuicio producido, bien en especie, bien en dinero.

Las empresas de seguridad privada deben contratar un seguro de responsabilidad civil para cubrir estas contingencias.

BUENA PREGUNTA

EL CONSUMO DE ELECTRICIDAD DEBE SER ASUMIDO ÍNTEGRAMENTE POR EL INTERESADO

Un vecino carga su coche eléctrico con luz de la comunidad y asegura que seguirá haciéndolo. ¿Qué debemos hacer en la comunidad?

RESPUESTA

La comunidad no tiene porqué asumir el coste del consumo de electricidad que haga un vecino para recargar su coche eléctrico, ya que aunque la Ley de Propiedad Horizontal permite la instalación de los puntos de recarga, señala muy claramente que los consumos de electricidad serán asumidos íntegramente por el interesado.

Nuestro consejo sería que le requirieran los pagos de la electricidad consumida que entendemos que se podrá individualizar. Le pueden enviar previamente un requerimiento fehaciente en un intento de arreglar las cosas amistosamente, y si no surte efecto podrían demandarle, si así lo aprueba la junta por mayoría.

SE PUEDE INSTALAR EL PUNTO DE RECARGA, PERO SIEMPRE DENTRO DE SU PLAZA

Me he comprado un coche eléctrico. ¿Puedo poner un punto de recarga en el garaje comunitario si lo pago todo yo?

RESPUESTA

Efectivamente, ya que el Artículo 17. 5 de la Ley de Propiedad Horizontal no exige votación, ni aprobación previa de la junta de propietarios al respecto; basta con la mera comunicación previa a la comunidad. Pero no se puede instalar el punto de recarga donde se quiera, ha de hacerse necesariamente en su plaza individual de garaje y debe ser usted quien asuma el coste, tanto de la instalación como de los consumos de electricidad que se efectúen.

No obstante, para hacer las cosas bien, le recomendaríamos que presente la comunicación escrita al presidente o administrador, y que le sellen una copia que le servirá como prueba de que usted por su parte ha cumplido el requisito exigido por la ley.

Descubrimos la segunda generación del Seat Ibiza

Faltaban aún unos meses para su llegada al mercado, pero la segunda generación del Seat Ibiza ya no era un secreto para nosotros. Mostrábamos todos sus detalles.

Novedades de la semana eran la toma de contacto con la renovada gama Audi. Y también la variante coupé del nuevo Serie 3 de BMW. Un modelo que ofrecía características clásicas de los coupé: una línea afilada, 2 puertas, propulsión trasera...

Además, descubríamos, con 'pelos y señales' rodando en la carretera, la segunda generación del Seat Ibiza. Y mostrábamos, incluso su interior. Era es segundo capítulo de una historia de éxitos que aún no ha terminado.

Claro que para éxito, el que llegó después de que dos precursores –Renault Espace y Chrysler Voyager– se inventaran el concepto movolumen. Este semana probábamos a fondo el Voyager, un modelo muy bien aprovechado que por 2,5 millones de pesetas ofrecía viajes en familia para 7 ocupantes.

Y con nuestro siguiente protagonista solo podían viajar dos. Se trataba del impresionante Italdesign BMW Nazca 2, un coupé sideral que teníamos oportunidad de probar en exclusiva en el circuito de Mireval, en Francia. Un sueño de coche nacido de la pasión de Giugiaro.

LA PORTADA
Nº 433
FECHA
8-2-1992
HABLAMOS DE

El Seat Ibiza de la segunda generación, cazado mientras rodaba en pruebas, era protagonista casi absoluto de nuestra portada. En ella también reservábamos espacio para el nuevo BMW Serie 3 Coupé y la prueba a fondo del Chrysler Voyager, precursor de los monovolumen.

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

XR3, vuelve el picante a la gama Ford Escort

El compacto de la marca americana había sido renovado hacia un año y medio... pero se les había olvidado incluir una versión deportiva. Los nuevos XR3i solucionaban esa ausencia.

Un dato, para empezar, la fábrica de Ford en Almussafes, se convertía, por primera vez, en la de mayor producción de la marca en Europa.

Y otra noticia de Ford, gran novedad en la marca del óvalo, era la renovación de la gama Escort y Orion. Nos poníamos al volante de ambos por primera vez y destacábamos la vuelta de las versiones deportivas, bajo el apellido XR3.

También era novedad la llegada de una berlina japonesa, el Toyota Carina II, precursor del actual Avensis y que hizo 'mucha fortuna' en Europa.

Para la comparativa enfrentábamos las dos varientes de gasóleo del Seat Toledo. El diésel, con 66 caballos y 2,08 millones, se oponía al turbodiésel, con 75 caballos y 2,33 millones. Del primero destacaba el consumo y el motor y del segundo su comportamiento y recuperaciones.

Un familiar japonés de tracción total, el Subaru Legacy con su mecánica boxer, era protagonista de otra de nuestras pruebas, en la que destacábamos su capacidad off road.

Y para terminar, el adiós a un clásico, el Rolls Royce Phantom, que tras 77 años de producción había decidido 'abdicar'.

LA PORTADA
Nº 434
FECHA
11-2-1992
HABLAMOS DE

Los renovados Ford Escort y Orion eran el principal reclamo de la portada, con sus variantes XR3i. Junto a ellos, en la primera había espacio para la comparativa de los Seat Toledo –diésel contra turbodiésel–. Y en el interior, un reportaje sobre la historia del Rolls Royce Phantom, que llegaba a su fin tras 77 años.

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

peugeot.es

NUEVO SUV PEUGEOT 3008

NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS

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

Descubre lo lejos que ha llegado Peugeot con su nuevo SUV en Peugeot.es

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

Gama Nuevo Peugeot 3008: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,5 hasta 7,6. Emisiones de CO_2 (g/km): desde 92 hasta 174.

NUEVO SUV PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION

PEUGEOT