

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Prueba MAZDA MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 160 CV



MÁXIMA DIVERSIÓN CON CARROCERÍA TARGA

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.696 del 14 al 27 de marzo de 2017



LOS 70 SALÓN DE GINEBRA PRINCIPALES



ALPINE A110

HONDA CIVIC TYPE R



ITALDESIGN ZEROUNO



AUDI Q8 SPORT CONCEPT



DS 7 CROSSBACK

OPEL CROSSLAND X



JEEP COMPASS



NISSAN QASHQAI



VOLVO XC60



VOLKSWAGEN ARTEON



SEAT IBIZA

SKODA KODIAQ

Prueba 2.0 TDI 150 DSG 4X4

Un SUV para viajar en familia

Siete plazas



SERIE ESPECIAL PEUGEOT 308 STYLE S

CONDUCE TUS SENSACIONES



POR **160** €/MES*

PEUGEOT
EASY
CREDIT

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

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

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

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

PSA FINANCE

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Al detalle



**MOTOR16, EN EL
COCHE DEL AÑO
EN EUROPA**

Estamos de enhorabuena en Motor16. Todos los que tenemos algo que ver con esta casa, tanto los que trabajamos aquí, como nuestros lectores, nos felicitamos. Nuestro compañero Pedro Martín se ha convertido en nuevo jurado español de los premios 'Car of the Year', la organización que con el voto de 58 periodistas especializados de 22 países otorga el galardón del Coche del Año en Europa. Con la presencia de Pedro –y por extensión de Motor16– en este selecto grupo, todos nuestros lectores seguirán disfrutando de la mejor información, directamente de la fuente... Sin intermediarios.

Exactamente igual que lleva años ocurriendo gracias a Alberto Mallo, que durante los últimos 26 ha sido miembro de este jurado en el que ahora le reemplaza Pedro. De su sabiduría, conocimiento y pasión por el automóvil, todos hemos aprendido y disfrutado. Y va a seguir enseñándonos en las páginas de esta revista y en nuestra web lo más sorprendente de este maravilloso mundo del automóvil.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247983

© 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

Acelerón de la DGT contra las drogas

El consumo de alcohol y drogas preocupa mucho en la nueva normativa que prepara la DGT. El objetivo de la DGT es pasar de los 76.000 test de drogas al año, a los 750.000.

Como alguno de ustedes saben, me preocupa y mucho, todo lo relacionado con la seguridad vial. Considero que factores como el desconocimiento de la máquina que se conduce, la falta en el cumplimiento de las normas y carecer de respeto hacia el prójimo, son la base de numerosos accidentes. A esto tenemos que añadir las distracciones, en muchos casos motivadas por el uso de aparatos como el móvil, el cansancio y el sueño, la velocidad inadecuada y especialmente, el aumento del consumo del alcohol y las drogas. Estas cuestiones son, sin lugar a dudas, las que principalmente influyen en la falta de concentración que los conductores tienen que mantener cuando están al volante. De ahí que el nuevo director general de Tráfico, Gregorio Serrano, esté preocupado y quiera hacer reformas en un carné por puntos que tiene ya 10 años de vigencia. Su preocupación principal es fruto de un balance negativo de la siniestralidad en 2016, con 1.160 fallecidos y un cambio de tendencia a la baja, respecto a los últimos 13 años. Por eso, el plan de choque que está ultimando Tráfico, verá la luz en breve, en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

Así, tanto en el caso de las sanciones, como en sus cuantías y la política de radares, los cambios 'por razonables', serán mínimos. De hecho, en 2015 la partida de multas aportó 407,5 millones, un 6,1 por ciento más que el año anterior. Mucho más drástico y con razón se va a ser con los conductores que hayan perdido todos los puntos por conducción teme-

ria y por ser reincidentes por el consumo de alcohol y drogas. Según las nuevas normas, no podrán acceder a los cursos de recuperación de puntos que les permitan volver a la carretera, ya que tendrán que presentar un certificado médico que garantice que ya no tienen el hábito o que superen un curso de adicción, que demuestre que ya no están enfermos. En este punto es necesario recordar que en 2016 uno de cada tres controles de droga, dio positivo. Por eso el objetivo de la DGT es pasar de los 76.000 test de drogas al año, a los 750.000. En la actualidad las pruebas realizadas se mandan posteriormente al laboratorio para iniciar el procedimiento sancionador, mientras que, con el nuevo sistema, todo se hará en el acto y aumentará de forma notable el número de pruebas. Es evidente que el aumento del consumo y las drogas es uno de los grandes problemas de nuestro tiempo, pero si a eso le sumamos la conducción, el drama está asegurado. La última memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencia Forense, revela que, en 2015, un 43,1 por ciento de los fallecidos anali-

zados, dio positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos. Ahora solo queda esperar que estas medidas vayan acompañadas a una presencia mayor de agentes en las carreteras. Sirva como ejemplo el hecho de que sólo 126.000 de los 214.000 conductores que perdieron el carné, han hecho el curso para recuperar puntos. ¿Alguien puede creerse que, de los casi 100.000 restantes, ninguno ha vuelto a conducir?

Con las nuevas normas los conductores que hayan perdido todos los puntos por ser reincidentes en consumo de alcohol y drogas no podrán acceder a los cursos de recuperación, antes tendrán que presentar un certificado médico que garantice que ya no tienen el hábito



AUDI Q8 SPORT CONCEPT

Todo **tecnología**

Este Q8 Sport Concept mostrado en Ginebra cuenta como primicia mundial con un motor V6 3.0 TFSI con tecnología 'mild hybrid' de recuperación de energía y un compresor eléctrico. El resultado es una potencia de 476 CV, es decir, el rendimiento de un motor de ocho cilindros pero, según la marca, con el consumo de un cuatro cilindros. Porque el Q8 Sport Concept acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y anuncia una autonomía de más de 1.200 kilómetros. Audi combina el 3.0 TFSI de seis cilindros y 450 CV con un motor eléctrico —situado entre el cigüeñal y la transmisión, y que hace las veces de motor de arranque— que se encarga de recuperar energía y, si es necesario, puede funcionar también como motor adicional. Cuando

se demanda potencia el motor de combustión y el motor eléctrico pueden trabajar conjuntamente, de forma que el segundo aporta sus 20 kW de potencia y sus 17,3 mkg de par, para elevar la potencia total del conjunto hasta 476 CV.

La batería de iones de litio, con una capacidad de almacenamiento de 0,9 kWh, se ubica bajo el piso del maletero, y hace posible que se pueda seguir avanzando en situaciones de tráfico lento con el motor de combustión desactivado, además de poder maniobrar y estacionar utilizando sólo energía eléctrica. Además, el compresor eléctrico ayuda a eliminar los retrasos de respuesta típicos de los motores con turbo. Este rival de BMW X6 y Mercedes GLE Coupé llegará al mercado antes del final del año.

▶ 476 CV de potencia y tecnología destinada a consumir muy poco.



BENTLEY EXP 12 SPEED 6e

Roadster eléctrico con **450 kilómetros** de autonomía

Bentley también prepara su futuro verde, pero lo hace a su manera, con el lujo y la exclusividad por bandera. Y para enseñar el camino que ha elegido ha presentado en Ginebra este EXP 12 Speed 6e, un roadster bellísimo que destaca por la sencillez de sus líneas pero, a la vez, por la agresividad de un frontal original pero con identidad inequívoca. El EXP 12 Speed 6e es un biplaza descapotable de

naturaleza eléctrica, pero también es un deportivo en el que Bentley quiere que se combinen las prestaciones, la comodidad y el lujo.

De momento, la marca perteneciente al Grupo Volkswagen no ha comunicado ni cifras de potencia ni un solo dato que sirva para situar este roadster dentro de un segmento con muy pocos integrantes. Sin embargo, sí ha dicho que el coche podrá recorrer la distancia

que hay entre Londres y París, o entre Milan y Mónaco, con una sola carga. Es decir, que podemos estar hablando de una autonomía en torno a 450 kilómetros. El interior del EXP 12 Speed 6e destaca por su consola central, con una sólida pieza de cristal en la que se incluye un display de OLED curvado de alta definición desde el que se pueden controlar sistemas como la navegación o el climatizador.



▶ Hasta el volante se sale de lo normal. El cuero granate recorre el habitáculo de arriba a abajo, y los mandos son tan originales como el resto del coche.

◀ Aún no hay cifras de potencia o autonomía del EXP 12 Speed 6e, pero Bentley da a entender que podrá recorrer unos 450 kilómetros con una sola carga de energía.



BMW SERIE 4.- Un chasis rediseñado, una estética renovada, faros LED y pilotos traseros LED ahora de serie, nuevo menú para el control iDrive y muchos más detalles conforman la actualización del Serie 4 en sus variantes Coupé, Gran Coupé y Cabrio.



BMW SERIE 5 TOURING.- Un peso aligerado alrededor de 100 kilos es una de las mejores noticias para el familiar de la nueva Serie 5, que compartirá mecánicas con la berlina. El nuevo modelo es el más eficiente de su clase, y su portón tiene luneta de apertura independiente.



CITROËN C-AIRCROSS CONCEPT.- El sucesor del C3 Picasso ya no será un monovolumen, sino que se convertirá en un todocamino llamado Aircross, nombre que recibirán a partir de ahora los SUV de la marca francesa. Este concept lo anticipa.



CITROËN SPACETOURER 4X4 É CONCEPT.- A partir de la carrocería XS del Spacetourer —la más corta de las tres— se ha creado este prototipo con tracción total desarrollada por Dangel, un sistema que se ofrece desde ahora en los modelos de serie.



DACIA LOGAN MCV STEPWAY.- Un nuevo miembro para la saga Stepway es el Logan MCV. Dacia le separa 50 milímetros más del suelo, estará disponible con motores 0.9 TCe y 1.5 dCi —ambos de 90 CV—, tiene tracción delantera y conserva su maletero de 573 litros.



DACIA SANDERO TROTAMUNDOS.- En el Duster y las versiones Stepway de Logan, Logan MCV, Dokker y Sandero se ofrece la serie limitada Trotamundos, con imagen y dotación especiales. Y sólo en el caso del Sandero, el exclusivo color Naranja Cobrizo.





FERRARI 812 SUPERFAST

800 caballos, 2,9 segundos para pasar de 0 a 100 km/h

Ferrari quiere celebrar su 70 cumpleaños por todo lo alto, y una buena manera de hacerlo es lanzando su nuevo 812 Superfast, un superdeportivo con motor central delantero V12 de 6,5 litros de cilindrada y nada menos que 800 caballos, convirtiéndose en el Ferrari de producción más potente de la historia. Esa energía se consigue a 8.500 rpm, y el par máximo, de 73,3 mkg, se logra a 7.000 rpm; aunque ya a 3.500 vueltas se encuentra disponible el 80 por ciento de ese par. Este nivel de rendimiento es posible gracias, también, a la adopción por primera vez del sistema de inyección directa a 350 bares, junto con los conductos de aspiración de geometría variable derivados de los motores de aspiración de F1. La caja de doble embrague otor-

ga unos registros específicos que han reducido los tiempos de los cambios de marcha tanto al subir como al bajar de relación. Esto garantiza una respuesta del acelerador aún más excepcional si cabe. El 812 Superfast es el primer Ferrari que incorpora la dirección asistida eléctricamente (EPS), mientras que el Virtual Short Wheelbase 2.0 (PCV) aúna la asistencia a la dirección eléctrica en las ruedas delanteras y el concepto mecánico basado en las dimensiones de los neumáticos y la dirección en las ruedas traseras. Ello permite aumentar la agilidad y reducir los tiempos de respuesta a los movimientos del volante. El 812 Superfast acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanza una velocidad máxima superior a 340 km/h.



◀▶ El motor V12 de 6,5 litros de cilindrada rinde 800 CV de potencia y 73,3 mkg de par. Es el Ferrari de producción más energético de la historia.



▶▶ El 812 Superfast pasa de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y rebasa los 340 km/h. El consumo medio es de 14,9 l/100 km.

FIAT 124 SPIDER EUROPA.- Hace 36 años, Pininfarina exhibió un 124 Spider Europa, y el nuevo biplaza de Fiat le rinde homenaje con esta serie limitada de idéntico nombre y equipamiento exclusivo. Cambia el exterior y el interior, y monta el 1.4 MultiAir de 140 CV.



FIAT 500 SESSANTESIMO.- Para celebrar el 60 cumpleaños del primer 500 llega esta serie limitada y numerada –llegarán 60 a España–, con una exclusiva pintura bicolor blanco/marfil, llantas de 16 pulgadas, el nuevo logo '560'... Sólo descapotable, pero con motores a elegir.



FIAT FULLBACK CROSS.- Igual de práctico, pero más lúdico. La nueva versión Cross del pick-up Fullback adopta un frontal con parrilla negra, llantas de 17 pulgadas, estribos más grandes y barra antivuelco negra, y equipa el turbodiésel 2.4 de 180 CV.



Solo algunos eligen la generación a la que pertenecen.



Nuevo Audi Q5.

Se supone que el año en que has nacido define cómo actúas, cómo piensas, cuáles son tus sueños y hasta qué coche conduces. Se supone. Porque también existe una generación en que la fecha de nacimiento no es lo importante. De inconformistas, curiosos e imparables, urbanos pero con el corazón en la naturaleza. Son los que eligen el nuevo Audi Q5 por su última tecnología como la tracción quattro con tecnología ultra, la suspensión adaptativa y el Audi drive select. Aventureros y atrevidos que buscan nuevos caminos. Gente que definen con su carácter la generación a la que pertenecen. www.audi.es/q5

Bienvenido a la Generación Q.
Bienvenido al nuevo Audi Q5.

Audi A la vanguardia de la técnica

Nuevo Audi Q5 de 110 a 185 kW (150 a 252 CV). Emisión CO₂ (g/km): de 117 a 162. Consumo medio (l/100 km): de 4,5 a 7,1.



HYUNDAI i30 WAGON

Con un maletero de 602 litros



El i30 Wagon aterriza este verano en los concesionarios de toda Europa con un diseño sugerente y aerodinámico, y una versatilidad extraordinaria que llega de la mano de uno de los maleteros más grandes del segmento, con nada me-

bajo el maletero, con varios compartimentos. El i30 Wagon puede presumir de estos datos gracias a que su longitud ha aumentado respecto a la variante normal de cinco puertas nada menos que 24,5 centímetros. La oferta mecánica

que veremos en esta versión del nuevo i30 se corresponde con dos motores de gasolina y uno diésel, aunque este se ofrece con tres niveles de potencia. En gasolina hablamos del 1.0 T-GDI de tres cilindros y 120 CV, y del

1.4 T-GDI de cuatro cilindros y 140 CV. Mientras que en diésel, el motor 1.6 se ofrecerá con potencias de 95, 110 y 136 CV. Se trata, por tanto, de una gama mecánica idéntica a la disponible

en la versión compacta. Y ni que decir tiene que en el capítulo de la seguridad, ayudas o conectividad, el i30 Wagon hereda todos los sistemas ya vistos en el i30 de perfil hatchback.



▲ Con sus 602 litros, el maletero del i30 Wagon ofrece 207 más que la versión compacta del i30.

nos que 602 litros, 207 más que los ofrecidos por la versión compacta. Y esta cifra puede aumentar hasta los 1.650 litros con solo abatir los respaldos traseros. Además, la funcionalidad se ve reforzada por el espacio de almacenamiento adicional

▲▲ La silueta de la versión familiar del i30 sorprende por la caída del techo, un diseño que no condiciona la altura de las plazas traseras ni siquiera para pasajeros de elevada estatura, que no rozarán en el techo.

FIAT TIPO S-DESIGN.- La carrocería de cinco puertas adopta este nuevo acabado más deportivo. Pintura Gris Strada, parrilla frontal negra, faros bixenón, retrovisores negros, llantas de 18 pulgadas... El interior se personaliza, y hay varios motores para elegir.



FORD FIESTA ST.- La nueva generación del Fiesta estrena versión ST, con 200 CV surgidos de su tricilíndrico 1.5 EcoBoost. Rinde un par de 29,6 mkg, acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, emite 114 g/km y tiene tres modos de conducción: Normal, Deportivo y Track.



HONDA NeuV.- Estreno europeo de este original biplaza desvelado hace poco en Las Vegas. Es eléctrico, tiene un motor de 55 kW –equivalente a 75 CV–, se carga por inducción y es autónomo: puede transportar personas cuando el propietario no lo utiliza.



Innovation that excites

10
YEAR
ANNIVERSARY
NISSAN QASHQAI

10 AÑOS CONDUCIENDO LA CIUDAD

NISSAN QASHQAI con 0% TAE*

HASTA 10.000€ A 48 MESES. IMPORTE RESTANTE AL CONTADO. OFERTA DE CRÉDITO.

CON NAVEGADOR Y CÁMARA DE VISIÓN TRASERA.



Cámara de Visión Trasera

Navegador

NISSAN QASHQAI. EDICIÓN ESPECIAL 10º ANIVERSARIO.

Hoy es un día especial. No solo porque 10 años se cumplen una única vez en la vida, sino porque lo vamos a celebrar de la mejor manera posible: con una edición especial 10º aniversario. Ven a descubrir sus nuevos embellecedores delanteros y traseros, sus retrovisores con apariencia de fibra de carbono y toda su tecnología. Así entenderás por qué original, solo hay uno.

Consumo mixto: 3,8 - 6 l/100 km. Emisiones CO₂: 99 - 138 g/km.

*Oferta RCI Banque S.A. Sucursal en España de crédito aplicable a clientes particulares que adquieran un Nissan Qashqai equipado con Navegador, no aplicable a Visia, financiando con Magic Plan 3. Tipo Nominal 0%, Comisión de Apertura 0%. Importe máximo a financiar: 10.000€. Importe restante al contado. Válida hasta el 31/03/17. Incompatible con otras acciones financieras. La oferta incluye navegador y cámara de visión trasera disponible para el grado ACENTA o cámara 360º para las versiones N-CONNECTA, N-VISION, TEKNA y Black Edition.



ITALDESIGN ZEROUNO

Sólo **se fabricarán cinco** y ya están vendidos

Aunque tengas en el banco 1,5 millones de euros y no sepas qué hacer con ellos, olvídate del Zerouno, la nueva creación de Italdesign, ya que solo construirán cinco unidades y las tienen ya vendidas. Por si tienes curiosidad, los clientes de este superdeportivo basado en el Lamborghini Huracán o en el Audi R8, son de Rusia, China, Bélgica y Alemania. El Zerouno, primer fruto de una nueva línea de negocio de Italdesign, cuenta con un motor V10 de 610 caballos, aunque opcionalmente se le puede añadir un compresor volumétrico para aumentar la potencia hasta los 800 caballos. El chasis del Zerouno es una mezcla de aluminio y carbono, y el diseño de la carrocería,

realizada enteramente en fibra de carbono y con un profundo trabajo aerodinámico, ha sido obra de un diseñador que trabajó tres años en Lamborghini. El Zerouno acelera de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos y alcanza una velocidad máxima de 330 km/h. Opcionalmente, el nuevo biplaza italiano puede llevar alerón trasero sobredi-

mencionado, asientos en fibra de carbono hechos a medida o escape en titanio. Italdesign planea realizar un nuevo modelo con series reducidas cada dos años.

▶▶ El diseñador del Zerouno trabajó tres años en Lamborghini. Los asientos pueden ser de fibra de carbono.



▶▶ Un comprador belga ha sido el primero en gastar 1,5 millones de euros en el Zerouno. Y lo quiso de este color.



Nuevo Kia Niro.
Soy híbrido, soy crossover.



NIRO



The Power to Surprise

Para alcanzar la excelencia es necesario estar al más alto nivel en muchos aspectos. Este es el caso del nuevo Kia Niro, nuestro híbrido crossover que combina magistralmente la conducción más eficiente y la diversión al volante, con el confort y el diseño. Y todo ello lo hace mejorando la seguridad en carretera gracias a la tecnología DRIVE WISE. Porque en Kia creemos que lo ideal es poder tenerlo todo.

HYUNDAI FE FUEL CELL CONCEPT.- En 2018 la marca coreana comercializará un vehículo eléctrico animado por una pila de combustible de nueva tecnología, y el FE Concept lo anticipa. Cada repostaje de hidrógeno da para recorrer 800 kilómetros.



INFINITI Q50.- La berlina japonesa introduce varias mejoras, como un diseño actualizado, un V6 Biturbo 3.0 de 405 CV y equipamientos inéditos: el sistema de infoentretenimiento y conectividad InTouch y el ProPilot Assist, que aglutina todos los asistentes de conducción.



INFINITI PROJECT BLACK S.- A partir del coupé Q60, Infiniti presenta este deportivo –aún un ‘concept’– creado en colaboración con el equipo de F-1 de Renault Sport. Combina un V6 3.0 Turbo y varios motores eléctricos para lograr más de 500 CV.





FORD FIESTA

Y 17 millones de coches vendidos después...

Ford vuelve a la carga con su modelo más exitoso, el Fiesta, 40 años y 17 millones de coches vendidos después. Y lo hace por la puerta grande, con un modelo —es la octava generación— que apunta más alto que ningún otro Fiesta de la historia. Para empezar, el nuevo Fiesta se presenta como una familia de modelos con distinta personalidad, e incluso diferente estética. Así, habrá una versión Titanium que aporta calidad y diseño; una ST-Line con diseño más dinámico y elementos de aire deportivo como los pedales de aluminio o los asientos

con mayor sujeción; una variante Vignale —desconocida hasta ahora en este segmento— con asientos de cuero y equipamientos muy lujosos y exclusivos; y una versión de estilo todoterreno, denominada Active, que aporta barras de techo y protecciones en símil aluminio. El nuevo Ford Fiesta apuesta por la tecnología, pues ofrece 15 asistentes de ayuda a la conducción. Y en el apartado de los motores, la familia Fiesta contará con una gama de gasolina y diésel que

▶▶ En el interior destaca el avanzado SYNC3, que permite controlar audio, navegación y teléfonos inteligentes por voz.

cumple la normativa Euro 6 y que se beneficia de la función Auto Start Stop. En gasolina habrá potencias de 100, 125 y 140 caballos para el motor 1.0 EcoBoost de tres cilindros, y de 70 u 85 caballos para el nuevo 1.1, también de tres cilindros pero sin turbo. Y en diésel, un 1.5 TDCI con potencia a elegir: 85 o 120 caballos.

▶▶ En el nuevo Fiesta ha aumentado la rigidez torsional de la carrocería un 15 por ciento gracias al uso de acero al boro y a la fabricación con soldadura láser.



SEAT IBIZA

Estrena la plataforma MQB-A0

El nuevo Seat Ibiza cambia por completo para, por ejemplo, seguir siendo el rey de su segmento en nuestro país. El utilitario español, cuyas ventas comienzan en abril y no llegará a los concesionarios hasta el mes de junio, estrena la plataforma MQB-A0, que ayuda a ganar un 30 por ciento de rigidez y, a su vez, es más ligera y flexible. El nuevo Ibiza es algo más corto que el precedente, igual de alto pero mucho

más ancho, y tiene una distancia entre ejes 10 centímetros mayor. Esto ha permitido ofrecer una anchura interior 42 milímetros más generosa que en el modelo anterior —equivalente a la que tenía un Altea— y un maletero que pasa de 292 a 355 litros de capacidad. La plataforma MQB-A0 es más robusta, y Seat asegura que el coche aporta una pisada de calidad y un comportamiento muy similar al

de su hermano mayor, el León. Pero los responsables de la marca afirman que, a pesar de todas las mejoras, los costes del Ibiza de quinta generación son los mismos porque se han optimizado muchas soluciones. De hecho, aunque todavía no hay precio para España, la marca anuncia un precio por debajo de los 13.000 euros en Alemania para la versión de gasolina con la potencia más modesta de la gama: 65 caballos.

▼ El Ibiza cuenta con las ayudas y los sistemas de seguridad más sofisticados del momento. Incluido el control de crucero con Stop&go.



▶▶ El interior del nuevo Ibiza está construido a conciencia. Y con un diseño atractivo y muy ergonómico. El espacio interior es realmente generoso.



JEEP WRANGLER RUBICON RECON.- La capacidad 'off road' del Rubicon se optimiza en esta serie especial gracias, por ejemplo, al eje delantero reforzado y la cubierta del diferencial en fundición de alta resistencia. Y su imagen cambia: parrilla, capó, llantas...



KIA NIRO PLUG-IN HYBRID.- El Niro híbrido enchufable lleva el 1.6 GDI de gasolina, como el Niro híbrido 'normal', pero en la nueva versión se combina con una batería de alta capacidad: 8,9 kWh. Así, la autonomía eléctrica rebasará los 55 kilómetros. El maletero cubica 324 litros.



KIA PICANTO.- En el segundo trimestre empieza a venderse el nuevo Picanto, con interior más cómodo, maletero de 255 litros, nuevos sistemas de seguridad activa, una versión GT-Line de aire deportivo y, como gran novedad, el motor 1.0 T-GDI de 100 CV.



KIA STINGER.- Desvelado en Detroit, el Stinger se dejaba ver en Europa, y ya con especificaciones definitivas: en gasolina habrá un 2.0 Turbo de 255 CV y un 3.3 V6 Biturbo de 370 CV, y en diésel, un 2.2 de 200 CV. Según versiones, tracción trasera o total.



LAMBORGHINI HURACÁN PERFORMANTE.- Su carta de presentación es un registro de 6 minutos y 52 segundos en Nurburgring. Reduce el peso 40 kilos, estrena la aerodinámica activa ALA, emplea un 5.2 V10 de 640 CV y hace el '0-100' en 2,9 segundos.



RANGE ROVER VELAR.- Entre el Evoque y el Range Rover Sport se intercala el Velar, rival de Audi Q5 o Mercedes GLC, aunque es más largo: 4,80 metros. Tendrá motores diésel de 180, 240 y 300 CV, y de gasolina con 250 y 380 CV. A partir de 60.250 euros.





JEEP COMPASS

Disponible **en verano** desde 25.500 euros

A comienzos de este verano se pone a la venta en España la nueva generación del Jeep Compass, que crece en cuanto a distancia entre ejes se refiere de 2,57 a 2,63 metros. El nuevo Compass, que se venderá en nuestro país a partir de los 25.500 euros, contará con un motor de gasolina 1.4 Turbo

–con 140 y 170 caballos– y tres diésel –con 120, 140 y 170 caballos–, totalizando ocho combinaciones diferentes de motores y cambios, y cuatro acabados: Sport, Longitude, Limited y Trailhawk. En el interior, el Compass puede llevar una pantalla táctil de 5, 7 u 8,4 pulgadas para el sistema

Uconnect, del que ahora habrá disponibles tres nuevos sistemas. Como ya es tradicional, el Compass de nueva generación ofrecerá la mejor capacidad todoterreno de su clase gracias a dos avanzados e inteligentes sistemas 4x4 permanentemente activos: Jeep Active Drive y Jeep Active



▲ El interior del Compass se actualiza de modo radical. Incluye nuevos sistemas y una gran pantalla central.

Drive Low. Ambos pueden enviar el cien por cien del par disponible a cualquier rueda cuando sea necesario. Y a su vez, estos sistemas incluyen el Jeep Select Terrain, que ofrece hasta cinco modos: Auto, Snow, Sand y Mud, además del programa Rock, exclusivo del Compass

Trailhawk. Además, esta versión ofrece una mayor altura libre al suelo –2,5 centímetros extra– y muchos accesorios para la conducción off road. En cuanto a protección, esta segunda generación del Compass incluye más de 70 funciones de seguridad activa y pasiva.



MERCEDES-AMG GT CONCEPT

Con el Panamera **en el punto de mira**

Ya estaban tardando los de Mercedes-Benz en lanzar al mercado un rival del Porsche Panamera. Pero ha llegado el momento, y la marca de Stuttgart ha mostrado en Ginebra su AMG GT Concept, un deportivo de cuatro puertas y gran maletero que en poco tiempo pondrá en aprietos el dominio de Porsche en este segmento. El GT Concept de Mercedes-AMG es un híbrido que combina la fuerza de un motor V8 Biturbo con cuatro litros de cilindrada y un motor eléctrico, para rendir un total de 800 caballos. Se trata de un sistema que la marca de la estrella denomina 'EQ Power' y acaba de ser estrenado en el monoplaza de Fórmula

1. Además, será la denominación que a partir de ahora llevarán todos los híbridos de la casa. Este planteamiento mecánico, en el que se incluye una avanzada batería de iones de litio que se recargará en las frenadas, deceleraciones y con la energía restante del motor, permite al Mercedes-AMG GT Concept acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos. Y la potencia pasa al asfalto a través de un nuevo sistema de tracción total 4Matic. El deportivo alemán ha estimado la distancia entre ejes lo suficiente como para poder añadir dos puertas adicionales y un maletero que, suponemos, será muy generoso.

▶ El nuevo concept recurre a un sistema de retrovisores por medio de cámaras de video. Pero la versión definitiva llevará espejos normales.



LEXUS LS 500H.- La versión híbrida del nuevo LS puede circular en modo eléctrico hasta 140 km/h y estrena la tecnología Multistage Hybrid, con un V6 3.5 de gasolina, dos motores eléctricos y una transmisión de cuatro velocidades... que 'simula' tener diez.



MAZDA CX-5.- Aunque CX-3 y Mazda2 también evolucionan –más equipamiento–, la estrella de Mazda era la segunda generación del CX-5: cambia la carrocería, mejora el confort y la dinámica, y hay nuevas tecnologías de seguridad como el G-Vectoring Control.



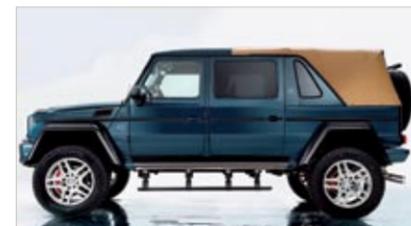
MCLAREN 720S.- La segunda generación de los McLaren Super Series, más extremos, arranca con este 720S, con un nuevo V8 Biturbo 4.0 que rinde 720 CV y 78,6 mkg, y con el que alcanza 341 km/h. De 0 a 100 km/h en 2,9 segundos, y en 7,8 de 0 a 200.



MERCEDES CLASE E CABRIO.- La versión descapotable del Clase E mide 4,83 metros y tiene una capota de lona –cuatro colores– con idéntica calidad a la del Clase S Cabrio. Se quita o se pone en 20 segundos, hasta 50 km/h, y el maletero tiene 310/385 litros.



MERCEDES-MAYBACH G 650 LANDAULET.- Se harán 99 unidades, mide 5,35 metros de longitud y 2,24 de altura, y tiene 45 centímetros de distancia al suelo. Por ello se despliegan estribos eléctricos al abrir las puertas. Usa un motor V12 Biturbo de 630 CV.



NISSAN MICRA BOSE PERSONAL EDITION.- Serie limitada –3.000 unidades para toda Europa– que parte del Micra Tekna y suma un equipo Bose con altavoces integrados en los reposacabezas y sonido personalizable. Motores 1.5 dCi y 0.9 TCe.





MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

La punta del iceberg de **la nueva Mitsubishi**

Mitsubishi quiere renovarse por completo y va a aprovechar el lanzamiento del Eclipse Cross para empezar a hacerlo, un modelo que será punta del iceberg de una gama SUV que devolverá a la marca japonesa al lugar que le corresponde por tecnología, calidad y diseño.

El Eclipse Cross, que llegará a los concesionarios a finales de este año, ofrece una estética original que transmite solidez, pero también deportividad. Mide 4.405 milímetros, con una generosa distancia entre ejes de 2.670 milímetros y una comodidad respaldada por unos asientos traseros regulables, con respaldo reclina-

ble en ocho niveles. Habrá Eclipse Cross con tracción delantera; sin embargo, la tracción total Super-All Wheel Control parece una opción muy recomendable gracias a sus tres modos de conducción: Auto, Nieve y Gravilla. La marca japonesa ofrecerá en su Eclipse Cross un motor de gasolina 1.5 de nuevo desarrollo, con inyección directa y turbo, y un motor diésel 2.2 actualizado, que incluye una importante reducción de la fricción entre partes móviles y una significa-

tiva mejora en la respuesta del sistema de inyección. En ambos casos el todocamino japonés tendrá disponible un cambio automático de ocho marchas. En el Eclipse Cross no faltará un notable despliegue de sistemas de seguridad que lo situarán entre los SUV más seguros.



▲ Interior muy ordenado y ergonómico para un modelo que estrena una nueva arquitectura del salpicadero.



NISSAN QASHQAI

Nuevos argumentos para el SUV más vendido

El actualizado Nissan Qashqai llegará a los concesionarios españoles el próximo mes de agosto con nueva estética exterior, más calidad en el habitáculo, mayor tecnología y una conducción más precisa. El objetivo es mantener su destacada posición en el mercado, un éxito que en España, y en el mes de febrero, ha aupado al Qashqai a la quinta plaza entre los modelos más vendidos. En el exterior, el todocamino de Nissan adopta un frontal totalmente renovado con paragolpes, capó y ópticas totalmente rediseñadas.

En el interior se utilizan materiales de mejor calidad, y en el acabado Tekna+ se incluyen unos nuevos asientos envolventes tapizados en piel Nappa. El sistema Nis-

sanConnect incorpora una interfaz de usuario más inteligente, y el nuevo sistema de audio premium Bose con siete altavoces se ofrece en opción en los acabados más altos. Los ingenieros de Nissan han realizado mejoras en suspensión, amortiguadores y dirección para mejorar el confort y la seguridad. Y el uso de más materiales absorbentes o el mayor grosor de la luna trasera permiten reducir el ruido en el habitáculo. Por su parte, el sistema anticollisión frontal inteligente mejora su eficacia, pues ahora incorpora detector de peatones.

▶▶ El nuevo Qashqai incluirá funciones de conducción autónoma ProPILOT, que controlará la dirección, la aceleración y la frenada en autopista.



▲ El nuevo acabado Tekna+ incluye unos cómodos asientos tapizados en piel de Nappa con bordados suaves y relieve 3D. El volante deportivo también es nuevo.



PEUGEOT INSTINCT CONCEPT.- Debutó días antes en el Mobile World Congress de Barcelona y acudió también a Ginebra con su carrocería Shooting Brake y su mecánica híbrida enchufable de 300 CV. Lleva al límite el sistema de conectividad y es autónomo.



PEUGEOT PARTNER TEPEE ELECTRIC.- Versión eléctrica de pasajeros con cinco plazas. Su motor de 67 CV se une a dos módulos de baterías de iones de litio que suman 22,5 kWh y permiten una autonomía de 170 kilómetros. La carga rápida repone un 80% en media hora.



PORSCHE 911 GTS.- Una de las primicias mundiales de Porsche era la gama 911 GTS, disponible en coupé y descapotable con tracción trasera y total, o en versión targa sólo con tracción total. Motor de 450 CV con turbo y precios desde 142.799 euros.



PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO.- Nueva carrocería en la gama Panamera, con interior de '4+' asientos y maletero de 520 litros, o 425 en la versión E-Hybrid. Potencias entre 330 y 550 CV, y precios desde 109.088 hasta 182.899 euros.



RENAULT CAPTUR.- Cambios en el SUV que Palencia fabrica en exclusiva, pues estrena los faros LED Pure Vision y adopta también unas ópticas LED traseras que lucen siempre. Parrilla rediseñada, techo de cristal en opción y nuevos asistentes, como el control de ángulo muerto.



RENAULT ZOE E-SPORT CONCEPT.- Con la experiencia acumulada en la Fórmula-E, Renault crea un Zoe 'prototipo' con dos motores eléctricos -le dan tracción total- que suman 462 CV y le permiten alcanzar 100 km/h en 3,2 segundos. Pesa 1.460 kilos.





OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER

El familiar más grande de su segmento

La versión familiar del nuevo Insignia es 10 centímetros más larga que la berlina, por lo que ronda los cinco metros y se convierte en el más largo de su segmento. También respecto a la berlina de cinco puertas, el Sports Tourer ofrece 560 litros, es decir, 70 litros más de volumen de equipaje. Y si abatimos los respaldos traseros, el volumen resultante es de 1.640 litros, 100 más que en

el anterior modelo. En esta ensalada de cifras destaca la referida a la reducción de peso, porque el nuevo Insignia Sports Tourer es hasta 200 kilos más ligero que el anterior. Y a nivel de tecnología habría que destacar la nueva generación del sistema matricial adaptativo de iluminación IntelliLux LED, que es aún más rápido y preciso que antes. Además, este modelo será el primer Opel con capó activo. La segunda generación del Insignia Sports Tourer es también más práctica, porque la anchura del maletero a la altura de

los pasos de rueda se ha incrementado, lo que facilita la colocación de objetos voluminosos. Y la longitud del área de carga aumenta 97 milímetros. Además, el portón trasero se puede abrir o cerrar con un simple movimiento del pie bajo el paragolpes trasero. Los motores de gasolina tendrán 140, 165 y 260 caballos, mientras que el único diésel —por el momento— rendirá 170 caballos.



▲ Con los respaldos traseros abatidos por completo el espacio resultante es de 1.640 litros, 100 más que en el modelo anterior. La conectividad está al mejor nivel.



VOLVO XC60

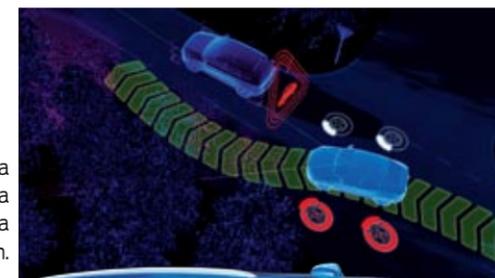
Uno de los más seguros fabricado nunca

En Volvo aseguran que el nuevo XC60 es uno de los vehículos más seguros que se han fabricado nunca. Y es que además de todos los recientes sistemas de seguridad, el nuevo todocamino sueco incluye el revolucionario sistema City Safety con una función de ayuda a la dirección. El nuevo sistema recibe el nombre de 'Atenuación de colisiones con vehículos del carril contrario'. Este dispo-

cambio de carril. El nuevo XC60 se lanzará con los motores diésel D4 de 190 caballos y D5 de 235 caballos. También habrá un propulsor de gasolina T5 de 254 caballos y un T6, equipado con turbo y compresor volumétrico y que ofrece 320 caballos y 40,8

mkg de par. En la cumbre de la oferta, el XC60 podrá equipar el híbrido enchufable T8 Twin Engine como motor más alto de gama, pues rinde nada menos que 407 caballos. Además, Volvo apuesta a fondo por la conducción autónoma, y el nuevo XC60 podrá equipar

► El mejorado sistema City Safety incluye ahora una función de ayuda a la dirección.



▲▲ La estética del nuevo XC60 hereda las líneas maestras de su hermano mayor, el XC90.



sitivo se ayuda del Sistema de información de puntos ciegos (BLIS) para actuar sobre la dirección y reducir el riesgo de colisión por



▲ El interior del nuevo Volvo XC60 es lo más parecido al de un XC90, incluidos los asientos.

opcionalmente el Pilot Assist, un avanzado sistema de ayuda al conductor mediante conducción semiautónoma —en carreteras bien señalizadas— hasta 130 km/h. El XC60 comenzará a fabricarse a mediados de abril en la planta sueca de Torslanda.



SKODA CITIGO.- Muchas primicias entre los 'peques' de Skoda, como el Fabia Monte Carlo con el 1.0 TSI en versiones de 95 y 110 CV, o el Citigo: nueva imagen que le alarga 34 milímetros, versión Monte Carlo y tres motores: 60, 75 y 68 CV, éste de gas CNG.



SKODA KODIAQ SPORTLINE.- Dos nuevos acabados llegan a la gama Kodiaq: Scout —ver página 47— y Sportline, que inyecta deportividad con llantas de 19 y 20 pulgadas, detalles frontales y traseros específicos, o más equipamiento. Hay cuatro motores para elegir.



SKODA OCTAVIA RS 245.- Recientemente renovado, el Octavia ampliaba gama en Ginebra con las versiones Laurin&Klement y el deportivo RS 245: usa un 2.0 TSI de 245 CV con el que acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos. Disponible en berlina y Combi.



SKODA SPACEBACK.- Tanto el Spaceback como el Rapid introducen cambios que afectan a la imagen exterior —paragolpes, ópticas, parrilla, llantas...— como al interior o a la gama mecánica, pues se incorpora el 1.0 TSI triclíndrico de gasolina, con 95 y 110 CV.



SSANGYONG XAVL.- Es un 'concept', pero derivará en un futuro SUV de talla media con siete plazas y dos motores: 1.5 de gasolina y 1.6 diésel, ambos con caja manual o automática. Mide 4,63 metros de largo por 1,87 de ancho, y podría contar sólo con tracción delantera.



SUBARU XV.- La versión 2018 del XV estrena una plataforma modular, común al Impreza, y mide 4,46 metros. Tiene 22 centímetros de altura al suelo y adopta un 2.0 bóxer de gasolina modificado para reducir peso y consumos, y lograr 156 CV.





VOLKSWAGEN ARTEON

Por encima del Passat y directo a los premium

El nuevo Volkswagen Arteon está construido sobre la plataforma MQB para motores transversales. Mide 4,86 metros, con una distancia entre ejes de 2.841 milímetros, lo que le permite ofrecer un interior especialmente solvente para cinco adultos. El Arteon cuenta con ventanillas laterales sin marco, capó envolvente y unas líneas dinámicas que

se ajustan perfectamente al estilo GT de un fastback de cinco puertas, que combina practicidad y deportividad. El portón trasero de la nueva berlina deportiva de Volkswagen da paso a un maletero de 563 litros de capacidad, el mejor de su clase. El Arteon se podrá elegir con tres niveles de terminación: una versión básica, el acabado R-Line y el

Elegance. La gama de motores comprende tres propulsores turbo de gasolina TSI y tres TDI diesel. Todas son mecánicas transversales de cuatro cilindros con inyección directa, y cuentan con cifras de potencia que van de los 150 a los 280 caballos. Además, el motor más potente se combina de serie con el cambio DSG de 7 marchas y la tracción



▶▶ Gracias a una distancia entre ejes muy generosa, el Arteon ofrece tres plazas traseras magníficas. Y el maletero también sorprende: 563 litros y portón grande.



4Motion. Y en cuanto a la seguridad, el Arteon estrena la última generación de sistemas de asistencia al conductor, como la nueva evolución del Emergency

Assist y el Control de Crucero Adaptativo, que controla la velocidad del coche teniendo en cuenta la información de la ruta y los límites de velocidad.



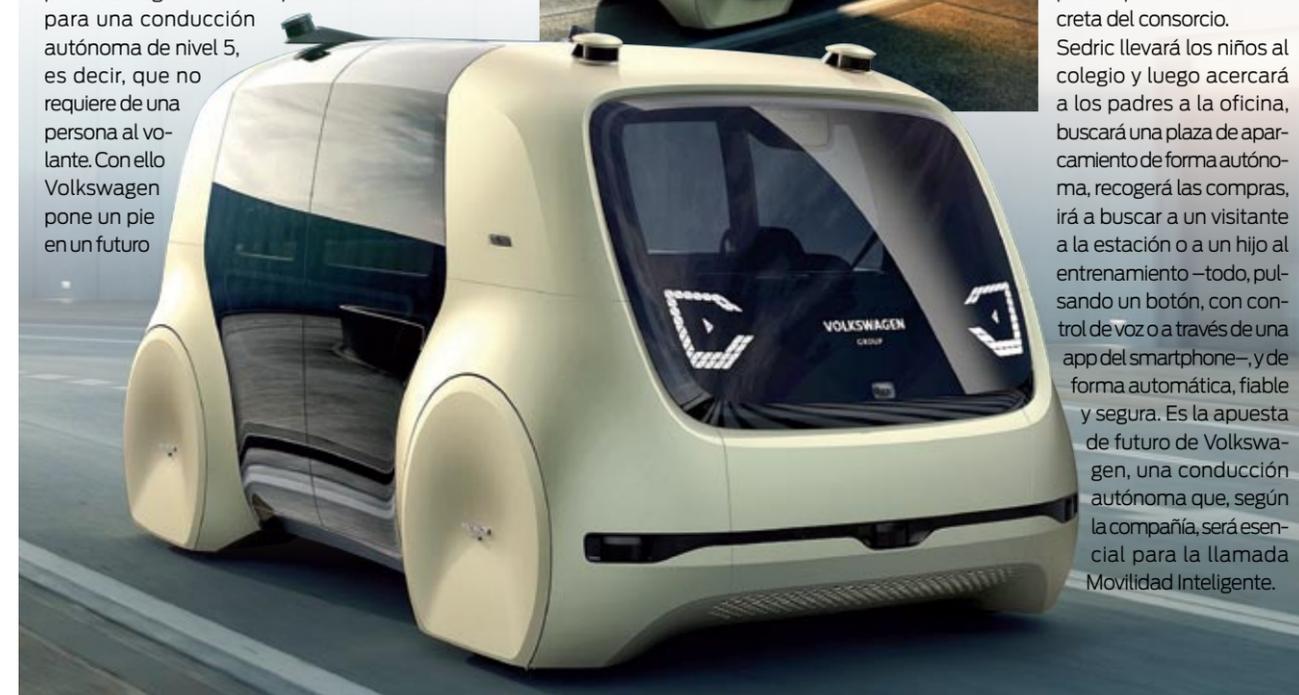
VOLKSWAGEN SEDRIC

El futuro autónomo según Volkswagen

En el futuro, los vehículos totalmente autónomos formarán parte de nuestro día a día. Un concepto de movilidad que requerirá menos espacio, consumirá menos energía y será más seguro y sostenible. Y el concepto ofrecerá movilidad a medida para todo el mundo: adultos y niños, jubilados y personas con discapacidad, gente de ciudad que no tiene coche propio o carné de conducir, visitantes... Sedric es el primer prototipo del Grupo Volkswagen creado para una conducción autónoma de nivel 5, es decir, que no requiere de una persona al volante. Con ello Volkswagen pone un pie en un futuro

casi de ciencia ficción, un futuro que ya tiene fecha: 2025. O sea, dentro de solo ocho años. Sedric, dotado de propulsión cien por cien eléctrica, fue diseñado, desarrollado y construido en colaboración con el Future Center Europe del Grupo Volkswagen en Potsdam y el Volkswagen Group Research en Wolfsburg, y es el pionero, la plataforma de ideas, para la conducción autónoma del consorcio alemán. Según la marca también es el 'padre' de numerosos conceptos para una nueva forma de

movilidad individual, pues muy pronto Sedric también tendrá 'hijos' y 'nietos' en las diversas firmas del Grupo Volkswagen. De hecho, fue presentado durante una fiesta en Ginebra, pero el vehículo no fue expuesto en el Salón para no 'tomar



partido' por una marca concreta del consorcio. Sedric llevará los niños al colegio y luego acercará a los padres a la oficina, buscará una plaza de aparcamiento de forma autónoma, recogerá las compras, irá a buscar a un visitante a la estación o a un hijo al entrenamiento —todo, pulsando un botón, con control de voz o a través de una app del smartphone—, y de forma automática, fiable y segura. Es la apuesta de futuro de Volkswagen, una conducción autónoma que, según la compañía, será esencial para la llamada Movilidad Inteligente.

SUZUKI SWIFT.- Es nuevo por completo: 10 milímetros más corto y 15 más bajo, 40 mas ancho, estira la batalla 20 milímetros, tiene 254 litros de maletero, baja el peso 120 kilos... Y en motores, el 1.2 Dualjet —ofrecerá el sistema híbrido SHVS— y 1.0 Boosterjet.



TAMORACEMO.- La india Tata Motors ha creado una nueva marca llamada Tamo, y su primer fruto es el Racemo, un coupé de dos plazas con motor 1.2 tricilíndrico de 190 CV. Mide 3,83 metros de largo por 1,81 de ancho y 1,21 de alto, y alcanza 100 km/h en 6 segundos.



TOYOTA I-TRIL.- La firma japonesa insiste con sus conceptos de movilidad urbana, y el i-Tril es lo más nuevo: interior de '1+2' plazas, cuatro ruedas, tecnología de inclinación activa en curva Active Lean, motor eléctrico y conducción autónoma. Llegaría en 2030.



TOYOTA YARIS GRMN.- El Yaris se actualiza a fondo, y la gama suma la versión deportiva GRMN, dotada de un motor 1.8 de gasolina con compresor y unos 210 CV. A falta de datos precisos, se habla de 1.100 kilos de peso y 6 segundos en el '0-100'.



VOLKSWAGEN I.D. BUZZ.- La casa alemana va en serio con su monovolumen del futuro, y tras enseñarlo en EEUU lo traía a Ginebra. Mide 4,94 metros, usa la plataforma modular MEB para vehículos eléctricos y anuncia un alcance entre recargas de entre 450 y 600 kilómetros.



VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE.- Mide casi 22 centímetros más que el Tiguan normal y eso permite montar la tercera fila de asientos u ofrecer —usando sólo cinco plazas— un maletero 115 litros mayor, pues anuncia 730. Motores entre 150 y 240 CV.





PARTE DE LA PLATAFORMA EMP2 Y TENDRÁ UNA GAMA INICIAL CON MOTORES DE GASOLINA Y DIÉSEL DESDE 130 HASTA 225 CABALLOS



El DS 7 Crossback La Premiere se podrá reservar en España a partir de abril. Se trata de una serie limitada, e incluye DS Night Vision, DS Connected Pilot y DS Active Scan Suspension.



El DS 7 Crossback ofrece algo más de habitabilidad que sus rivales, y anuncia un maletero de 555 litros. Los asientos pueden ser ventilados y calefactados, y equipar masaje.



OFENSIVA DS
Seis nuevos modelos

El DS 7 Crossback es el primero de seis nuevos DS que verán la luz de aquí a 2021-2022. De hecho, es el primer modelo al margen de la marca Citroën, cuyo último lanzamiento europeo fue el DS5, en 2011.

«Nuestro plan es lanzar seis coches de los segmentos B al D, tres berlinas y tres SUV de aquí a 2021-2022. Todos ellos serán modelos globales. Y todos podrán incorporar una motorización eléctrica o híbrida». Así resume Eric Apode el Plan Producto diseñado por la marca francesa. El siguiente DS de la nueva generación será un SUV urbano del segmento B, que llegará en 2018. Estrenará la nueva plataforma CMP y podrá recibir las más modernas tecnologías. Yves Bonnefont, director general de la marca, anticipa ya que el próximo DS tendrá también una versión completamente eléctrica.

Querer es poder

El lujo francés tiene un nuevo portaestandarte en el mundo del automóvil. Se llama DS 7 Crossback, y es el resultado de todo el saber hacer del Grupo PSA aplicado al segmento C-SUV premium: un coche de vocación global, al que no le falta detalle por diseño, tecnología o calidad de materiales.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Las promesas están para cumplirlas, y desde su primera presentación en público el DS 7 Crossback lo está demostrando. DS es ahora una marca propia, pensada para que la experiencia de la conducción sea un cúmulo de sensaciones especiales. Los diseñadores tienen mucha responsabilidad en ello, pero sin la tecnología todo quedaría en un quiero y no puedo. Por eso es por lo que el Grupo PSA ha puesto a disposición de DS todos sus medios, para que este primer modelo va-

ya más allá de las expectativas generadas.

El DS 7 Crossback es algo más que un SUV del segmento C. Mide 4,57 metros de longitud, 1,62 de altura, 1,89 de anchura y 2,84 de distancia entre ejes: unas dimensiones superiores a las de un Audi Q3, por ejemplo, y próximas a las de un Q5, al que incluso supera por 2 centímetros en distancia entre ejes. Es decir, DS ofrece algo más de habitabilidad interior que sus rivales naturales; incluso el maletero cubica 555 litros de capacidad frente a los 505 litros del BMW X1.

Las generosas medidas del DS 7 Crossback se han conseguido partiendo de la plataforma modular EMP2. Sin embargo, tiene mayor ancho de vía que un Peugeot 3008, más distancia entre ejes y una nueva suspensión trasera multibrazo, que redundará en mejor confort y comportamiento. Incluso podrá montar llantas desde 17 hasta 20 pulgadas de diámetro.

El interior está especialmente cuidado, con diseño y materiales exclusivos, varios tipos de piel y madera a elegir, según los distintos acabados o inspiraciones, como las deno-

minan en DS: Bastille, Opera, Rivoli, Faubourg o Performance Line. Los asientos pueden ser calefactados, ventilados y con masaje, con reposacabezas de cuatro vías; las vestiduras, con Alcantara, cuero granulado, nappa... Todos los detalles son específicos, sutiles, sofisticados... tanto los que se ven como los que no. Por ejemplo, para los asientos se utiliza un nuevo tipo de espuma de alta densidad y mejor filtrado que, aseguran, no perderá sus propiedades con el tiempo. Los asientos traseros, además, tendrán respaldos regulables en 10 grados.

El conductor tiene ante sí un cuadro de mandos configurable, con un grafismo original y atípico, de alta definición; y en la consola central, otra gran pantalla –de 7,7 ó 12 pulgadas, a elegir–, la de más alta calidad en el mundo del automóvil, afirma el director del Proyecto DS 7 Crossback. El salpicadero está coronado por un sofisticado reloj B.R.M., que se oculta al apagar el motor.

La gama inicial de motores presenta pocos cambios: 1.5 BlueHDI 130 CV, y 2.0 BlueHDI 180 CV en diésel; 1.2 PureTech 130 CV, 1.6 THP 180 CV y 1.6 THP 225 CV en gasolina. El primero de todos ellos es una evolución del actual 1.6 BlueHDI, al que irá sustituyendo progresivamente, y se generalizará en otros modelos del Grupo PSA. Está enfocado a obtener la máxima eficiencia energética, y derivará también en otros niveles de potencia. Por su parte, el filtro de partículas también llegará

en un futuro a los motores de gasolina. De momento no se han comunicado consumos ni prestaciones. Habrá tiempo hasta el próximo mes de enero, cuando se entregarán las primeras unidades.

La estrella de la gama será la versión E-Tense, con motorización híbrida gasolina-electricidad. Su batería de 13 kW/h de capacidad se podrá recargar también en la red, en 2 horas y media o 4 horas y media según el tipo de enchufe. Dispone de un motor térmico THP de 200 CV, un motor eléctrico delantero de 80 kW y otro motor eléctrico posterior de 80 kW, que le convierte en 4x4, con una potencia total de 300 CV y 45,9 mkg de par máximo. El DS E-Tense tendrá una autonomía de hasta 60 kilómetros en modo eléctrico, y se lanzará en 2019.

Otra novedad importante será la caja de cambios automática de 8 velocidades, también disponible para los motores pequeños. Es más li-

gera que la de 6 velocidades, ahorra un 4 por ciento en consumo y, según Eric Apode, director de Producto de DS, los cambios de marcha son imperceptibles.

Apode también explica otros detalles del DS 7 Crossback, como el sistema mixto de soldado y encolado de la chapa, que incrementa la rigidez un 30 por ciento para reducir vibraciones y mejorar la insonorización y el trabajo de las suspensiones. Otra tecnología innovadora en su categoría es la DS Active Scan Suspension: una cámara visiona las irregularidades del terreno –hasta 25 metros por delante del coche y a velocidades de hasta 130 km/h–, regulando el tarado de los amortiguadores para máxima comodidad de los ocupantes. A través del Pack DS Sensorial Drive, el conductor también podrá elegir un modo de conducción sport, que regulará el tarado de las suspensiones, la respuesta del motor...

El nuevo modelo puede incorporar otras tecnologías avanzadas, como el sistema de visión nocturna por cámara de infrarrojos –detecta animales o personas que invadan la calzada– o, también en conducción nocturna, el haz de luz de los faros que se adapta en anchura y alcance al perfil de la carretera, a las condiciones atmosféricas y a la velocidad mediante un proyector principal y tres módulos rotativos de LED. Además, sistema de aparcamiento totalmente automático, conducción semiautónoma –arranca, avanza y para automáticamente en los atascos hasta 30 km/h, mientras que yendo más rápido regula la velocidad y la trayectoria en curva–, detector de fatiga del conductor y un largo etcétera completan la configuración del DS 7 Crossback.



▲ El nuevo Civic Type R es más grande y su aspecto es más agresivo, pero hay que destacar el trabajo realizado en la aerodinámica. Hideki Kakinuma, responsable del proyecto, nos comenta que la nueva forma del alerón posterior permite contar con una mayor carga aerodinámica.

▲ Las llantas de aleación de 20 pulgadas son espectaculares y forman parte del equipo de serie, pero el escaso perfil de los neumáticos 245/30 ZR20 dará 'miedo' a poco irregular que sea el asfalto. Kakinuma nos muestra las mejoras introducidas en los modos de conducción.

La última fiera

El nuevo Honda Civic Type R ha sido una de las estrellas en el Salón de Ginebra. En Motor 16 tuvimos ocasión de conocerlo a fondo semanas antes y de la mano de Hideki Kakinuma, el responsable de este nuevo deportivo, que ahora rinde 320 caballos. Llega en julio.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Acudimos a un estratégico estudio fotográfico a más de cien kilómetros de Londres. Allí nos esperaba el protagonista, la nueva generación del Honda Civic Type R, recién salido del 'horno' y seguro de sí mismo, sabedor de que un mes después sería centro de atención en su presentación mundial en el Salón de Ginebra que acaba de celebrarse.

Tenemos el privilegio de conocerlo, tocarlo y 'sentirlo' en 'petit comité' con el japonés Hideki Kakinuma, el hombre que más sabe de es-

te vehículo. No en vano es el máximo responsable de la última entrega.

Lo primero que nos llama la atención es su aspecto, mucho más agresivo, y el tamaño, que se sitúa ya en la órbita de los 4,50 metros de largo. Se ha rebajado el centro de gravedad 3,4 centímetros y ha crecido la rigidez torsional del conjunto un 52 por ciento, pero el mayor esfuerzo recae sobre la aerodinámica.

Kakinuma señala que «en el frontal las cortinas de aire se canalizan evitando turbulencias en las ruedas, y la evolución del alerón trase-

ro registra 150 Nm de carga a 200 km/h. En la parte final del techo se han instalado unos generadores de vórtices que evitan turbulencias en el alerón», aclara.

El propulsor es el mismo de la generación anterior, un 2.0 VTEC turboalimentado que ahora eroga 320 caballos de potencia a 6.500 rpm -10 más que antes- y 40,8 mkg de par entre 2.500 y 4.500 vueltas gracias «al trabajo realizado en la centralita electrónica y en la gestión del escape. El cambio sigue siendo manual de seis relaciones, pero hemos mejorado la sincroniza-

ción de las marchas y creado un agradable efecto punta-tación», añade el padre de una criatura que ahora alcanza los 272 km/h.

No hay sorpresas en forma de tracción total o cambio automático. Kakinuma aclara que «renunciamos a la tracción total por peso, filosofía y precio. Con el autoblocante tipo Torsen aseguramos una motricidad excelente». También se ha mejorado la estabilidad a alta velocidad, en parte por los 10 centímetros que crece la distancia entre ejes con respecto a la generación anterior.

Las enormes llantas de 20 pulgadas son de serie y dejan ver unos discos y unas pinzas de freno sin cambios, aunque se ha optimizado el trabajo de la bomba.

A los modos de conducción 'Sport' y 'R' -en este último se puede desconectar la electrónica para rodar en circuito- se añade ahora una opción 'Comfort' que dulcifica

la dureza de los amortiguadores, algo que seguramente se agradecerá si tenemos en cuenta el escaso perfil de los neumáticos 245/30 ZR20 que monta de serie. También

actúa sobre la firmeza de la dirección -no en la desmultiplicación-, el cambio y la respuesta del acelerador.

El chasis optimiza la geometría de la suspensión McPherson delantera y estrena un esquema multibrazo detrás. Se mantiene el peso con respecto al modelo anterior pese a ser más grande y estar mejor equipado. En su dotación, por ejemplo, incorpora de serie el Honda Sensing, que aúna diferentes asistentes de última generación que realzan el capítulo de la seguridad.

Será, sin duda, una de las referencias deportivas del segmento compacto cuando llegue al mercado en julio. Ya estamos deseando conocerlo 'en marcha'...



◀ La espectacular zaga del Civic Type R introduce novedades aerodinámicas, como los generadores de vórtices del techo o el nuevo diseño del alerón.



▲ El interior es más amplio, pero se mantienen las cuatro plazas, las delanteras soberbias gracias a las butacas tipo baquet que monta. A los modos de conducción 'Sport' y 'R' se añade un nuevo 'Comfort' para dulcificar las cosas en el día a día.





◀ Será el único de su clase con faros Full LED. El techo panorámico es opcional, y no se abre. No se venderá con tracción 4x4.

INTERIOR DE RÉCORD LAS COTAS EN LAS PLAZAS TRASERAS SON COMO LAS DE UN MOKKA X, QUE ES 63 MILÍMETROS MÁS LARGO. EL PUESTO DE CONDUCCIÓN ES MUY CÓMODO

Reinventar el Meriva

Hoy, los crossover ocupan el lugar de los modelos monovolumen, y por eso el Opel Meriva ha dejado paso a este Crossland X, un todocamino urbano que presenta una aventurera imagen y un funcional interior. Se fabricará en Figueruelas y es el primer integrante de la 'nueva' Opel.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Al rebufo del éxito cosechado por el Opel Zafira, en el año 2003 entraba en producción el Meriva, un monovolumen del segmento B que ha estado en activo hasta hace solo unos meses.

Pero el mercado ha evolucionado; tanto, que esos funcionales vehículos han dejado paso a los crossover, que a día de hoy también presumen de modularidad interior, pero con un aspecto más aventurero. Eso es lo que vende ahora, y Opel da un paso al frente con este nuevo Crossland X, que comienza a fabricarse en

la planta zaragozana de Figueruelas en el mes abril, y se pondrá a la venta en España en junio.

Ha sido desarrollado junto a PSA—es el clon del futuro Citroën C-Aircross, sustituto del C3 Picasso—, con quien Opel colabora desde 2013. Y esa colaboración ha llegado tan lejos que hace unos días conocíamos la noticia de la compra de la firma alemana por parte del Grupo PSA, lo que nos lleva a afirmar que este Crossland X es el primer producto de la 'nueva' Opel.

Su diseño exterior no deja lugar a dudas: es un Opel. Le han instalado molduras pro-

ductoras, un techo flotante al estilo del usado en el Adam... El cliente podrá jugar con la personalización de una carrocería que mide 421 centímetros de longitud. Eso son 6,3 centímetros menos que un Mokka X y 16 menos que un Astra.

Precisamente el Mokka X jugaba a dos bandas; o, más bien, a dos segmentos. Pero ahora este Crossland X llenará el espacio por la parte baja. Para diferenciarlos, Opel ofrecerá como mucho llantas de 17 pulgadas en este nuevo crossover, y todos los Crossland X contarán con tracción delantera, cuando el

Mokka X permite elegir entre tracción delantera o 4x4. El que Opel limite estos aspectos no es negativo, porque es lo que demandan los clientes de este segmento. Y en cuanto a tecnología, podrán equiparlo con faros Led IntelliLux, cámara Opel Eye, visión 180°, Head-Up Display, asistente de aparcamiento, alerta de colisión frontal, sensores de ángulo muerto, asistente de cambio involuntario de carril, sistema OnStar...

Aunque entra en el segmento B, su habitáculo es realmente amplio. Puede equipar asientos delanteros AGR y, tras medir sus plazas trase-



◀ Todos los Crossland X a los que nos hemos subido tenían dos reposacabezas en la segunda fila. Con cinco plazas, su maletero oscila entre 410 y 520 litros, gracias a que el asiento trasero puede desplazarse 150 milímetros.

ras, comprobamos que con un conductor de 1,75 metros al volante, detrás hay 71 centímetros de espacio para las piernas, lo mismo que en un Mokka X, al que gana por 3 centímetros en anchura: tiene 129. Y ambos empatan, con 97 centímetros, en altura interior. Esto da una idea

de lo bien aprovechado que está el espacio. Además, presenta una excelente modularidad, pues su banqueta trasera—de dos piezas—se puede desplazar 15 centímetros y tiene respaldos divididos 40:20:40. Ambos elementos son opcionales. Su maletero, con un prác-

tico doble fondo, oscila entre 410 y 1.255 litros. Pero su nueva plataforma impide poder equipar el funcional FlexFix para llevar bicicletas.

Este Crossland X no sólo es crossover por diseño, sino que su mayor altura le permite ofrecer un elevado puesto de conducción, lo que también redonda en un acceso más cómodo. El interior está muy ordenado, con los botones justos, porque de serie hay una pantalla de 7 pulgadas. Como opción hay otra de 8 con sistema de navegación.

Cuando se ponga a la venta el Crossland X lo hará con cinco motores, todos ellos de PSA—los ya conocidos 1.2 PureTech y 1.6 BlueHDI—, asociados a cambios manuales con 5 ó 6 velocidades, siempre con tracción delantera.

En gasolina arranca con un 1.2 atmosférico de 81 CV—este motor tendrá opción a GLP en septiembre—, y por encima hay versiones con turbo que ofrecen 110 y 130 CV. En los tres casos, con tres cilindros.

En diésel sólo habrá motor 1.6, pero disponible con 99 y 120 CV. Ambos añaden un depósito de 17 litros de AdBlue, cuya toma va junto a la de combustible, en el lado izquierdo. Es la primera vez que un Opel la lleva en ese lado. Para los más cómodos se ofrecerá un cambio automático de 6 velocidades.

Sus precios se desconocen por el momento, pero Opel habla de tarifas cruzadas, y eso supone tener un Crossland X Excellence a precio de Mokka X Selective a igualdad mecánica.



PRÁCTICO EL TECHO DE LONA SE PLIEGA EN 15 SEGUNDOS, Y MEDIANTE UN SOLO TOQUE EN EL MANDO. UNA FUNCIÓN MUY CÓMODA



Los asientos de piel son de serie y repelen el agua. En opción cuentan con un sistema de calefacción a la altura del cuello. El control MMI es más intuitivo y los cinturones incorporan micrófonos de serie para una mejor comunicación.



El maletero cubica 380 litros, y 320 si plegamos el techo. La bandeja de seguridad permite siempre el mayor volumen.

el control por voz y el viento se interpone.

Bajo el capó ya están disponibles un 2.0 TFSI con 190 CV –desde 48.950 euros– y 252 CV, además del S5 con 354 CV. En ciclo turbodiésel podemos optar a versiones TDI con 190, 218 y 286 CV, aunque el más potente de los tres llegará en septiembre.

La tracción total quattro está disponible en toda la gama, salvo en las versiones de entrada en gasolina y diésel. Es la tradicional, con diferencial

S5 CABRIO Un huracán con 354 caballos

Su estética es más agresiva por fuera y más deportiva por dentro, pero lo más destacado es su nuevo propulsor, un 3.0 TFSI que ahora rinde 354 caballos, es decir, 21 más que en el modelo anterior. También se incrementa el par motor hasta los 51,0 mkg, lo que obliga a montar un cambio Tiptronic con convertidor de par, pues el S tronic de doble embrague no aguantaría.

En su dotación de serie también contempla la tracción total quattro y una suspensión deportiva de nuevo desarrollo, y nuestra unidad montaba dirección dinámica y un autoblocante deportivo en el eje trasero, elementos opcionales que mejoran claramente el comportamiento. Perfectamente utilizable en el día a día, con este modelo podremos disfrutar de la brisa

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 TFSI
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995
Potencia máxima (CV/rpm)	354/5.400
Par máximo (mkg/rpm)	51,0 mk/1.370
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática 8
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	255/35 R19
Peso (kg)	1.915
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.692/1.846/1.382
Volumen maletero (l)	380 / 320
Capacidad depósito (l)	58
De 0 a 100 km/h (s)	5,1
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	177
Precios desde... (euros)	86.900

plácidamente, pero puede convertirse en un 'huracán fuerza 5' que sorprende por su agilidad, rigidez, prestaciones y un sonido que 'mana' del escape y que engancha. Un capricho de verdad.



Su estética es más agresiva, y optimiza el chasis debido a sus extraordinarias prestaciones. Pesa 40 kilos menos que el anterior. El interior tiene detalles 'S' específicos.

central autoblocante, aunque los motores de cuatro cilindros incorporarán progresivamente la quattro-ultra, gestionada por un Haldex y más eficiente de cara al consumo.

También se ha mejorado

el equipamiento con nuevos asistentes en seguridad e infotretimiento, como la tecnología Car-to-X, que facilita la comunicación y comparte información con otros vehículos Audi que circulan cerca.

Con viento a favor

El nuevo A5 Cabrio llega con importantes novedades tecnológicas, aunque su personalidad sigue marcada por el tradicional techo de lona eléctrico, ahora con más calidad de serie. De paseo o no, el modelo más exclusivo de la gama A5 es una delicia en cualquier escenario.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Cambia de aspecto, es más amplio, más dinámico, más seguro y está mejor equipado. El nuevo A5 Cabrio crece 47 milímetros con respecto al modelo anterior, nace desde una nueva plataforma que permite disfrutar de hasta 30 asistentes de ayuda a la conducción, se ha mejorado la rigidez torsional un 40 por ciento, modificado los esquemas de suspensión, optimizando los motores...

Sin embargo hay que hablar del techo de lona eléctrico. Ahora es acústico de serie, consta de tres capas y presume de un mayor confort térmico y acústico que antes. Es 19 centímetros más largo y se 'guarda' en menos espacio. En 15 segundos se repliega y en 18 se monta. La novedad reside en que goza de una función que con un solo toque com-



El techo de lona acústico es de serie. Se repliega y se monta de manera eléctrica, y ahora con un solo toque entre 6 y 50 km/h.

pleta la operación, como en las ventanillas, sin tener que mantener el mando pulsado. Además se puede realizar entre los 6 y los 50 km/h. Lo cierto es que es muy práctico.

El interior es más amplio

en cota de anchura y espacio para las piernas detrás, mientras que el maletero cuenta con 380 litros si la capota está montada y 320 si está plegada. De serie se ofrece un automatismo que acerca los

DESDE **54.500 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **118 A 177 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Calidad del techo y función con un solo toque. Dinámica. Calidad del conjunto. Tecnología avanzada.

DEBE MEJORAR

- El cortavientos anula las plazas traseras. Maletero (con techo plegado). Acceso a 2ª fila con techo montado.

cinturones de seguridad, y estos cuentan con unos micrófonos para favorecer la comunicación cuando activamos la función manos libres o



El Giulia aventurero

Basado en el chasis del Giulia, el todocamino Stelvio demuestra su deportividad incluso en su versión diésel de 210 caballos.

Andrés Mas | amas@motor16.com

En el Stelvio diésel, los ingenieros han conseguido que el sonido y las vibraciones que llegan al habitáculo se reduzcan notablemente respecto al Giulia. Y parece ser que la siguiente evolución de la berlina adoptará esas mejoras.

Los 210 caballos y el magnífico funcionamiento del cambio automático ZF de 8 marchas convierten a esta opción en una magnífica alternativa que aporta prestaciones más que suficientes y un consumo para no echarse a temblar. Desde luego no tiene el refinamiento ni el sonido deportivo en modo Dynamic del motor de gasolina de 280 CV; sin embargo, acelera de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos –7,9 el Audi Q5 2.0 TDi 190

quattro S tronic– y alcanza una velocidad máxima de 215 km/h. Y el consumo sorprende. De hecho, durante la presentación en Saint Moritz, por carreteras repletas de curvas y con fuertes desniveles, medimos un gasto real con el Stelvio de gasolina de 16 l/100 km, mientras que el diésel fijó el promedio en unos envidia-

bles 7,9 l/100 km, aunque no hay que olvidar que el consumo medio homologado por la marca es de 4,8 l/100 km.

Nos ha gustado el motor turbodiésel más potente –habrá también uno de 180 CV–, pero lo que en realidad nos ha convencido más ha sido el comportamiento de este SUV deportivo. Y lo ha he-



▲ En curvas cerradas, el Stelvio balancea menos que cualquiera de sus rivales y a un nivel similar al Giulia. Y el diésel suena muy poco.

PRECIO **48.300 €**

EMISIONES OFICIALES: **127 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Solidez y acabado. Comportamiento eficaz. Cambio rápido. Motor silencioso y refinado. Prestaciones.

DEBE MEJORAR

- Precio algo elevado. Diseño de salpicadero y gráficos demasiado sencillo. Anchura justa en las plazas traseras.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 D 210 CV
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.143
Potencia máx. (CV/rpm)	210 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	48,0 / 1.750
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	235/60 R18
Peso (kg)	1.659
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.667/1.903/1.671
Volumen maletero (l)	525
Capacidad depósito (l)	58
De 0 a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad máx. (km/h)	215
Consumo mixto (l/100 km)	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	127
Precios desde... (euros)	48.300

cho porque sin necesidad de recurrir a una suspensión regulable, que llegará más adelante como opción, el Stelvio muestra un tacto que maravilla por su compromiso entre confort, agarre y ausencia de balanceos. Pero no es de extrañar, ya que el Stelvio utiliza el mismo chasis del Giulia, cuya dinámica nos pareció excepcional. Además, es el que menos pesa de su clase –desde 1.604 kilos– y el reparto de pesos es un perfecto 50:50.

Y un dato importante –que Alfa no ha aireado demasiado pero dice mucho de la nueva filosofía– es que desde diciembre de 2016 la marca italiana ofrece cuatro años de garantía sin límite de kilómetros en todos sus modelos. La ofrece su división Mopar, e incluye la asistencia en carretera.



▲ En la consola central se agradecería algo más de diseño.

PRECIO desde **40.550 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **129 A 154 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Comportamiento. Suspensión neumática opcional. Tecnología y calidad. Agrado de uso. Tracción. Maletero.

DEBE MEJORAR

- Prestaciones sólo correctas a plena carga. Tacto 'hueco' de algún material. Relación entre equipo de serie y precio.

Distinguido y sensato

El nuevo Q5 ya se vende en España, y acabamos de tomar contacto con su versión diésel de 190 caballos, posiblemente la más racional de todas.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuatro versiones forman la gama inicial del nuevo Q5: en gasolina, el 2.0 TFSI de 252 CV que ya pudimos probar hace meses en México –este nueva entrega del SUV alemán se fabrica allí–; y en diésel, tres variantes del 2.0 TDI, una con 150 CV –40.550 euros–, otra con 163 CV y, finalmente, la

▼ Maletero de 550 litros, o 610 con la segunda fila corredera opcional. De serie equipa respaldo 40:20:40 y portón eléctrico.



tercera, de 190 CV. Y en todos los casos con cambio automático S tronic de siete marchas y la moderna tracción Quattro-ultra –funciona de manera predictiva y ahorra combustible–, salvo en el caso del citado Q5 2.0 TDI 150, con tracción delantera y caja manual.

En esta nueva toma de contacto, ya en España, nos hemos centrado en el TDI más potente disponible por ahora –en julio llegará el 3.0 TDI de 286 CV, dotado de tracción Quattro 'normal'–, cuyos 190 CV mueven bien un conjunto que, pese a los 90 kilos de rebaja por el uso de aluminio y aceros especiales, sigue arrojando 1.845 kilos en orden de marcha; que no es poco. Por eso no hay que esperar presta-

ciones deportivas, aunque vemos a este Q5 –49.500 euros, frente a los 46.800 del 2.0 TDI 163– como el más razonable de la familia. Y agradable, pues el motor es progresivo y silencioso, y casa bien con una caja automática de doble embrague rápida y sedosa.

El interior presume de más amplitud –estamos pensando en cuatro adultos y un chaval, pues la plaza central trasera es peor–, y también destaca el maletero, que aumenta a 550 litros y gana funcionalidad, especialmente si pedimos la segunda fila corredera.

Diseño interior acertado, buena visibilidad, asientos cómodos, acabado perfecto... Puestos a pedir, habría estado bien usar plásticos más multi-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 190
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Potencia máxima/rpm	190/3.800-4.200
Par máximo/rpm	40,8/1.750-3.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/65 R17
Peso (kg)	1.845
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.663/1.893/1.659
Volumen maletero (l)	550 / 1.550
Capacidad depósito (l)	65
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Velocidad máx. (km/h)	218
Consumo mixto (l/100 km)	4,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	129
Precios desde... (euros)	49.500

dos y no tan 'huecos' en la zona superior de las puertas.

Y el progreso en cuanto a comportamiento es brillante, sobre todo si el Q5 monta suspensión neumática, con ventajas en conducción deportiva, en materia de confort y en uso 'off road', donde la cota al suelo alcanza los 22 centímetros.



▲ En opción ofrece el Audi Virtual Cockpit, con pantalla configurable de 12,3 pulgadas para la instrumentación. La pantalla central mide 8,3 pulgadas.

Escultura deportiva



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El salto cualitativo dado por el nuevo Clase E Coupé es abismal. Toma como base la berlina y eso, automáticamente, le convierte en uno de los modelos más avanzados del momento. También tiene más 'presencia' por su mayor musculatura y por ser más grande. Ha crecido 12,3 centímetros de largo frente al anterior coupé, 7,4 de ancho y 3,2 de alto, además de aumentar el ancho de vías y la distancia entre ejes: 6,8 y 11,3 centímetros, respectivamente.

La variante más deportiva de la Clase E es más amplia, dinámica y confortable que su predecesor, y se convierte en uno de los modelos más avanzados del mercado. Presenta motores de hasta 333 CV y nos ha convencido del todo en este primer contacto.

En su escultural silueta llama la atención la ausencia de un pilar B, que permite que las ventanillas traseras se puedan bajar. Y dos novedades más. Los pilotos traseros se encienden de manera secuencial al abrir o cerrar el vehículo, y

juegan con la intensidad para recibirnos o despedirnos, como los faros delanteros.

Más práctico es el limpia-parabrisas inteligente Magic Vision Control. Consta de un



▲ Ha crecido 12,3 centímetros con respecto al modelo anterior. No hay pilar B y las ventanillas posteriores se pueden bajar eléctricamente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	E 300	E 400 4MATIC	E 220 d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.996	1.950
Potencia máxima (CV/rpm)	245 / 5.500	333 / 5.200-6.000	194 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	37,8 / 1.400-4.000	49,0 / 1.600-4.000	40,8 / 1.600-2.800
Tracción	Trasera	Total	Trasera
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18
Peso (kg)	1.685	1.845	1.735
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.826 / 1.860 / 1.431	4.826 / 1.860 / 1.438	4.826 / 1.860 / 1.430
Volumen maletero (l)	425	425	425
Capacidad depósito (l)	66	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	6,4	5,3	7,4
Velocidad máxima (km/h)	250	250	242
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	8,1	4,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	150	183	109
Precios desde... (euros)	58.500	74.900	53.700

PRECIO DESDE **53.700 €**

EMISIONES DE CO₂: ENTRE 109 Y 183 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad del conjunto. Dinámica excelente. Tecnología punta. Motores. Caja 9G-Tronic.

DEBE MEJORAR

Acceso y altura en plazas traseras. 4Matic sólo con E 400. Rumorosa en diésel de acceso.

brazo con eyectores que pulverizan el agua por ambos lados para una limpieza más efectiva. Además está calefactado para que el hielo y la nieve dejen de ser un problema.

El interior no sufre cambios significativos con respecto a la berlina delante. Detrás, las dos plazas son las grandes beneficiadas porque se han ganado 7,4 centímetros de espacio para las piernas, aunque la altura respecto al techo es la medida

más 'delicada': mido 1,70 y rozo con la cabeza.

Bajo el capó contempla cuatro motores. En su estreno, a finales de mes, presenta un diésel de 194 CV y dos gasolina, con 245 y 333 CV. En septiembre llegará un nuevo diésel 3.0 V6 con 258 CV. Todos están asociados a la sofisticada transmisión automática 9G-Tronic de nueve relaciones, aunque las variantes de acceso incorporarán, más ade-

lante, una caja manual de seis velocidades.

En su dotación de serie contempla el asistente Dynamic Selec, que permite elegir entre cinco modos de conducción, y una suspensión deportiva que rebaja la altura 15 milímetros respecto a la berlina. Ya en opción ofrece una segunda con regulación variable de los amortiguadores, y en lo más alto presenta un tren de rodaje neumático.



◀ La calidad es sobresaliente, y delante hereda la sofisticada puesta en escena de la berlina. Detrás se han ganado 7,4 centímetros de espacio para las piernas.



En nuestra toma de contacto comenzamos por el diésel de acceso. Su respuesta es buena desde bajo régimen, sube de vueltas de manera progresiva, sin vacíos de potencia, y quizás lo menos atractivo sea su rumorosidad.

Posteriormente nos pusimos al volante del E 400 4Matic, la única variante que presume de tracción total por ahora. El propulsor 3.0 V6 es el mismo que monta la versión AMG de la Clase E, pero la potencia se queda en 333 CV. Su sonido 'branco' y el efecto 'punta tacón' al reducir en el modo Sport+ nos revelan que se trata de un modelo prestacional.

Corre mucho y corre bien, pero también permite realizar una conducción sosegada y semiautónoma, respetando los límites de velocidad, afrontando curvas no muy pronunciadas por sí mismo y hasta cambiando de carril el solito si activamos el intermitente y no viene nadie. Da 'vértigo', pero funciona. Eso sí, el Drive Pilot con asistencia a la conducción cuesta, como mínimo, 2.529 euros.

Lo dicho, deportividad, diseño e inteligencia a raudales en seguridad y conectividad para la versión más dinámica y pasional de la familia E.





En vanguardia

BMW responde con el Serie 5 a Mercedes en un nuevo capítulo de 'La guerra de las berlinas'. El bávaro lucha, con todo, por este trono.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El año pasado, Mercedes presentó el Clase E –hasta ahora, posiblemente, la berlina más avanzada del mundo–, y ahora BMW le quiere discutir ese título... a la espera de lo que diga Audi con el futuro A6.

Lo cierto es que el Serie 5, en su séptima generación ha puesto toda la carne en el asador para convertirse en referencia; y, por ejemplo, ofrece más adelantos tecnológicos que el Serie 7, buque insignia de la marca. Entre las novedades más llamativas está la conduc-

ción semiautónoma, en BMW lo llaman copiloto asistido (para no dar una falsa imagen que pueda llevar a problemas de falta de atención por parte del conductor) y funciona hasta 210 km/h, el control gestual, el 'Display Key', que permite, por ejemplo, aparcar el coche en lugares estrechos manejándolo con la llave desde fuera o los sistemas BMW Connected Drive.

También hay vanguardia tecnológica en la construcción ligera (unos 100 kilos de ahorro de peso en la carrocería),

las nuevas suspensiones o el sistema xDrive, la dirección activa integral que hace que giren las ruedas traseras para conseguir una respuesta más rápida y mayor agilidad.

Avances que hemos probado en el tope de la gama diésel, el 530d, con tracción xDrive. Parece una alfombra mágica, por su suavidad, empuje y la ausencia de ruidos y vibraciones. El cambio, lleva levas de serie, es rápido y permite reducciones de hasta tres marchas. La dirección es muy precisa y los frenos potentes. Y

PRECIO **63.300 €**

EMISIONES OFICIALES: **118 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Comportamiento y suavidad de marcha. Sistemas tecnológicos. Rendimiento mecánico. Emisiones

DEBE MEJORAR

Precio elevado. Equipamiento. Plaza central trasera estrecha. Túnel de transmisión

FICHA TÉCNICA

MOTOR	530D
Disposición	Del. longitud.
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.993
Potencia máxima/rpm	265/4.000
Par máximo/rpm	63,2/2.000-2.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.vent
Neumáticos	225/55 R17
Peso (kg)	1.715
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936/1.868/1.479
Volumen maletero (l)	530
Capacidad depósito (l)	66
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	4,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	118
Precios desde... (euros)	63.300

se nota el sistema de dirección activa, pues hace más rápida la respuesta en la trazada.

Las suspensiones apuestan por el confort, aunque se pueden cambiar los parámetros gracias a los modos de conducción del 'Driving Experience Control', entre los que estrena el Adaptive, donde cada conductor adapta transmisión o amortiguación a su gusto.

◀ Los últimos avances forman parte del Serie 5: un Head up Display de gran tamaño, pantalla con control gestual, Display Key para aparcar el coche desde la llave...



◀ El interior ofrece gran calidad y un diseño moderno. El espacio para ocupantes es correcto, pero mejor para cuatro que para cinco personas.



EL DESTINO LO PONES TÚ

- TRANSPARENCIA
- CALIDAD
- CERCANÍA
- EXPERIENCIA
- GARANTÍA

LA TRANQUILIDAD LA PONEMOS NOSOTROS

AHÓRRATE EL IVA

EN LAS OPERACIONES DE SEGURIDAD PARA TU VEHÍCULO ANTES DE SEMANA SANTA

Encuentra tu taller en: eurorepar.es



NEUMÁTICOS



PASTILLAS Y DISCOS DE FRENO



LÍQUIDOS (Freno y anticongelante)



BATERÍAS



ESCOBILLAS



AMORTIGUADORES



ILUMINACIÓN (Faros, pilotos y lámparas)

EURO REPAR
CAR SERVICE

TRES MOTORES, DOS TIPOS DE TRACCIÓN, DOS VARIANTES DE CAMBIO Y TRES NIVELES DE ACABADO EN LA GAMA DEL MITSUBISHI ASX

Cambio sustancial

El Mitsubishi ASX cambia de forma apreciable e incorpora la nueva identidad visual de la marca japonesa. No es una revolución, pues no hay cambios mecánicos, pero la actualización estética le da más empaque... Y el precio suma más atractivos.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Mitsubishi tiene en el ASX un valor seguro en un segmento cada vez más importante, pues las ventas de este SUV compacto, el más vendido del fabricante japonés, se mantienen estables. Pero en la marca han querido empujar con un cambio de estilo, una modernización profunda que incorpora la nueva identidad visual de la firma. El nuevo lenguaje de diseño se denomina Dynamic Shield y se aprecia sobre todo en un frontal más elaborado y con más personalidad, que recuerda la 'cara' del Outlander y añade detalles como la antena de aleta de tiburón, las luces traseras de led o las llantas de 18 pulgadas.

En el interior los cambios son más ligeros, con un nuevo volante multifunción, nuevo navegador con pantalla de 7 pulgadas y levas en el volante para manejar el cambio automático CVT, aunque solo están disponibles en el nivel más alto de equipamiento. El equipamiento es otra de las

novedades, con una gran dotación desde el ASX más básico: stop&start, ABS y ESP con sistema de frenada de emergencia, arranque en cuesta, control de tracción y estabilidad, 9 air-

bag incluido el de rodilla del conductor, sistema de aviso de aparcamiento trasero, climatizador automático, control de velocidad de crucero, sensor de luces y lluvia, retrovisores eléctricos y calefactables,

ordenador de viaje, cuatro elevalunas...

Un nivel de equipamiento que dice mucho de la apuesta de la firma de los tres diamantes por dar a su SUV argumentos de lucha en un segmento cada vez más competido.

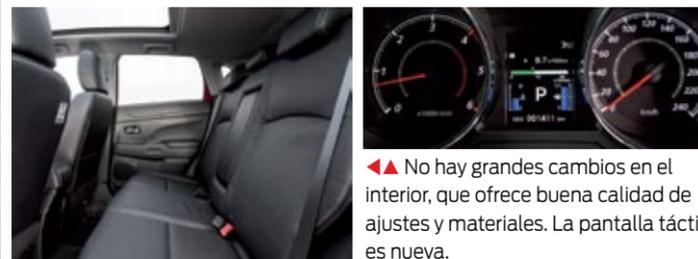
Podrían haber sumado argumentos en el apartado de motores, pero aquí no hay variaciones. El ASX sigue ofreciéndose con dos variantes de tracción, delantera y total y con tres motorizaciones. En gasolina –es el motor preferido por los clientes del ASX, con un 60 por ciento de las ventas–, se ofrece el 160 MPI con 117 caballos de potencia y solo con tracción delantera. En diésel dos alternativas –160 DI-D de 114 caballos 220 DI-D de 150 caballos–. El primero se ofrece en los tres acabados, pero solo en el Motion (nivel intermedio) en versión de tracción total. Y el segundo solo aparece con cambio automático y el completísimo Kaiteki.

Durante la presentación nacional, celebrada en Málaga,



▲ El frontal adopta rasgos del Outlander sobre todo en la parrilla.

PRECIO		DESDE 15.900 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 119 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>➕ Precio y equipamiento. Acabado. Levas del cambio. Comportamiento dinámico</p>	<p>➖ Rumorosa en el diésel. Pocos cambios en el interior. Freno de mano clásico.</p>	



◀▶ No hay grandes cambios en el interior, que ofrece buena calidad de ajustes y materiales. La pantalla táctil es nueva.



▲ El maletero es muy aprovechable, con 442 litros de partida. Y en la trasera es donde menos cambios estéticos ha habido.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	160 MPI	160 DI-D	220 DI-D
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590	1.560	2.268
Potencia máxima/rpm	117/6.000	114/3.600	150/3.500
Par máximo/rpm	15,7/4.000	27,5/1.750	36,7/1.750-2.750
Tracción	Delantera	Delantera/total	Total
Caja de cambios	Man 5 vel	Man 6 vel	Aut 6 vel
Frenos del./tras.	Discos vent/discos	Discos vent/discos	Discos vent/discos
Neumáticos	215/70 R16	215/70 R16	225/55 R18
Peso (kg)	1.260	1.355	1.540
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.770/1.640	4.355/1.770/1.640	4.355/1.770/1.640
Volumen maletero (l)	442/1.219	442/1.219	442/1.219
Capacidad depósito (l)	63	63	63
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	11,2/11,5	10,8
Velocidad máx. (km/h)	183	182/180	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	4,6/5,0	5,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	131	119/132	152
Precios desde... (euros)	15.900	18.550	29.200

MITSUBISHI OUTLANDER También se pone al día

El todocamino grande de la marca actualiza algunos detalles, tanto en sus variantes de combustión como en el PHEV, el híbrido enchufable, que copa un 40 por ciento de las ventas de este tipo de modelos en el mercado español. El Outlander de combustión (motores diésel y gasolina ambos con 150 caballos) estrena sensores de aparcamiento delanteros y traseros, antena de aleta de tiburón, suspensión revisada y cámara de 360 grados. Y en el interior, volante calefactable, nuevo sistema SDA de infotainment y freno de estacionamiento eléctrico con función Autohold.

Y por su parte, el PHEV también añade nuevas funcionalidades, como la alerta de tráfico trasero o los sistemas de detección de peatones y de ángulo muerto. En cuanto al sistema de propulsión, hay mejoras, como el botón EV para elegir cuándo conducir solo en eléctrico o una respuesta más rápida del motor eléctrico. Más argumentos con los que fortalecer su liderazgo. Ambas versiones ya están disponibles, con precios, a partir de 23.400 euros para la versión de acceso.



▶▶ Nuevo sistema de infotainment SDA o alerta de tráfico trasero son algunas de las novedades del Outlander.

hemos tenido oportunidad de conducir la versión más potente y equipada. Con un motor de gran empuje –aunque algo ruidoso y con más vibraciones de lo deseable– es muy agradable de conducir y ofrece un gran aplomo. No es una tabla, pero no se hunde en cada curva y se puede ir deprisa con un tono muy dinámico. Los frenos están a buen nivel y el cambio es suave, no tiene que ver con un doble embrague pero responde rápido al acelerador y

las levas permiten, además, manejarlo a tu antojo.

Buen acabado interior con cuidados ajustes y materiales, aunque cosas sorprendentes, como un freno de mano clásico incluso en esta versión, que es la más equipada, y que desentona un poco con el aire tecnológico que han querido darle al coche.

En cuanto a los precios, los 15.900 euros, incluyendo 5.200 de promociones, son una cifra a tener en cuenta.

Entrada triunfal

Con la competencia existente, no es tarea sencilla estrenarse en una nueva parcela del mercado y hacerlo bien desde el principio. Pero Skoda lo logra con el Kodiaq, su primer SUV de talla media, pues dotado del motor diésel de 150 CV, la tracción total, el cambio automático DSG y la tercera fila opcional se convierte en un práctico, cómodo y seguro vehículo familiar que incita a viajar.

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

Skoda sigue extendiendo sus tentáculos, y ataca ahora otro frente donde hay mucho en juego: los SUV de tamaño medio. Para complementar por arriba al Yeti –del que este año

veremos la segunda entrega– se ha ido a una talla claramente mayor que, sin sacarle por arriba de la pugna con rivales más cortos como Hyundai Tucson, Seat Ateca o Volkswagen Tiguan, ya permite ofrecer en opción una interesante tercera fila de asientos. Son 850

euros para ampliar el aforo de cinco a siete plazas, y aparece elementos 'de regalo' como los apoyabrazos en las dos primeras filas o el doble suelo en el maletero, capaz de acoger, sin coste extra, una rueda de repuesto. Nuestra unidad de prueba equipaba tres filas, y

aunque los asientos 6 y 7 no son para adultos –falta altura al techo y el acceso es incómodo–, sí amplía las posibilidades familiares cuando hay chavales en el grupo. Además, la segunda fila corredera, de serie, permite repartir mejor el espacio entre las filas traseras a

base de quitar un poco a unos para dárselo a otros.

Y el maletero del Kodiaq es de nota; pues con la configuración de serie –cinco plazas– cubica 650 litros, u 835 avanzando la segunda fila. Y si la abatimos, 2.065 litros. En cuanto al Kodiaq de siete plazas –la tercera fila se puede esconder, pero no extraer–, hay 560 litros con cinco plazas en uso, y 765 adelantando la segunda fila, mientras que dejando dos plazas el espacio es de 2.005 litros. Y si las siete plazas van en su sitio, para bultos hay 270 litros, que no está mal: cabrán las cazadoras de siete, o las bolsas del súper, o las mochilas del cole...

Y si hay amplitud y versatilidad –recordemos que es un SUV de 470 centímetros, no un Audi Q7–, lo que también encontramos es calidad. El Kodiaq está bien hecho, pues todo encaja al milímetro, nada vibra sobre mal firme y los materiales son buenos. De hecho, hay zonas –algunos revesti-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No negaré que esperaba prestaciones mejores de esta versión diésel de 150 CV, o una tercera fila de asientos más aprovechable –es adecuada sólo para niños–; pero esos puntos pasan a ser casi una anécdota dentro de un conjunto tan bien resuelto. Porque el Kodiaq es otro de esos productos 'súper lógicos' de Skoda: funcional y versátil, amplio y cómodo, con mucha tecnología a buen precio... Y la tracción total o el cambio DSG optimizan su rendimiento.



PRECIO **39.090 €**

EMISIONES DE CO₂: **147** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Interior amplio y práctico. Segunda fila corredera y tercera fila opcional. Maletero. Calidad y tecnología. Tracción y cambio eficaces. Confort y seguridad.

DEBE MEJORAR

- Prestaciones algo justas en carretera. Ángulos de ataque y salida sólo correctos en uso 'off road'. Tercera fila: acceso y amplitud. Pantalla táctil alejada.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



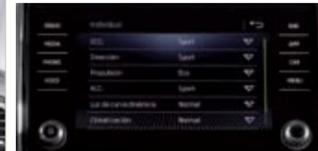
UN AUTOMÓVIL 'MULTI TAREA' A SUS APTITUDES COMO VEHÍCULO PARA VIAJAR EN FAMILIA SUMA UN BUEN RENDIMIENTO 'OFF ROAD' Y UNA CORRECTA ADAPTACIÓN A LA CIUDAD: 4,70 METROS NO ES TANTO AMBITION POR 3.700 EUROS MENOS DE LOS DOS ACABADOS, EL INFERIOR YA CUMPLE POR EQUIPAMIENTO; PERO EL STYLE NO DEFRAUDA



▲ El cambio DSG aparece un extra de 2.000 euros en la factura. Arriba, la guantera del lado izquierdo.



▲ La segunda fila corredera –18 centímetros– y con división 60:40 es de serie en toda la gama. La tercera fila, con dos butacas independientes, es opcional: 850 euros. Pero ese precio incluye otras mejoras en el equipamiento.



▲ En la pantalla táctil podemos seleccionar el modo de conducción, los tonos de la iluminación interior...

mientos en la segunda fila, por ejemplo– con más refinamiento y más plástico mullido que en el Seat Ateca, 'pariente' con el que comparte la plataforma MQB, la mecánica e, incluso, la fábrica checa de Kvasiny. Pero es que hasta el tacto de mandos y botones ha mejorado, sin ir más lejos, respecto a la berlina Superb, que ya brillaba a gran nivel.

Hay buena visibilidad, los asientos son cómodos, todo queda en su sitio –nos gustaría que la pantalla central estuviese un poco más cerca, u orientada hacia el conductor– y hay múltiples huecos para guardar cosas, como las dos guanteras de la derecha y otra pequeña en el lado izquierdo, el cofre central, las bolsas en las puertas, cajones bajo las banquetas delanteras... La funcionalidad

es una de las virtudes de cualquier Skoda, pero el Kodiaq lo borda, tanto por elementos de serie –incluye portón eléctrico o un paraguas en cada puerta delantera– como por los opcionales, destacando en esa faceta la apertura del maletero 'por pie', la zona de carga con doble fondo o con protector reversible para el suelo, la red divisoria, el gancho de remolque extraíble...

Ojo con el asunto del equipamiento, pues la lista de opciones es tan larga –a precios ajustados, todo hay que decirlo– que alguien puede pensar, erróneamente, en una pobre dotación de serie. El nivel Ambition, 3.700 euros más barato que el aquí probado, ya viene completito, pero si podemos afrontar la inversión extra que supone el Style

habrá recompensa en forma de climatizador de tres zonas, faros led direccionales y antiniebla con función 'corner', navegador con pantalla táctil de 8 pulgadas, servicio de llamada de emergencia E-Call, luz ambiental más cuidada, sensores de aparcamiento delante y detrás, linterna autónoma en el maletero, acceso y arranque sin llave Kessy Full, soporte para dos tablets en la segunda fila, tapicería en cuero y tela, ajuste lumbar en asientos delanteros y, ya en el exterior, llantas de 18 pulgadas. Todo dependerá de lo caprichoso que se sea al personalizar el coche, y puede servir de ejemplo la unidad probada, con la friolera de 13.165 euros en extras vinculados a funcionalidad, confort, seguridad, infoentretenimiento o

estética. Lo mejor, estudiar las posibilidades con calma, sensatez... y una calculadora.

Nos ponemos en marcha y el Kodiaq sigue exhibiendo atributos. Uno es el confort, pues hay buen aislamiento de la mecánica, la carretera y el roce del aire, y se viaja cómodamente. Contribuye a ello un motor diésel bastante silencioso y de respuesta suave y progresiva, o el funcionamiento discreto y ágil del cambio automático DSG de doble embrague, aquí con siete marchas. Por ciudad y autovía el Kodiaq es una gozada, y al afrontar carreteras secundarias seguimos disfrutando de un vehículo seguro y fácil de conducir. Y bastante eficaz, porque pasa bien por las curvas, tiene una dirección rápida –2,6 vueltas de volante–, fre-



▲ Hay salidas de aire traseras, y el acabado Style incluye climatizador de tres zonas o portón posterior eléctrico, pero la apertura 'por pie' se paga aparte. El comportamiento es muy bueno, aunque al límite se notan los kilos.

na como debe... Pero al límite no hay ese dinamismo que sí tiene el Ateca, de movimientos más deportivos en conducción 'alegre', pues el Kodiaq es 33 centímetros más largo y pesa más. En este caso, con el 2.0

TDI, tracción total y caja DSG, son 1.740 kilos, más otros 43 de la tercera fila. Por eso 'apetece' más elegir el programa Sport en el selector de modos de conducción –mejora el tacto de dirección y realza la

respuesta de cambio y acelerador–, y por eso no es mala idea pagar los 895 euros del DCC (Dynamic Chassis Control), que ajusta la amortiguación y logra un comportamiento aún más equilibrado. Actitud que

se combina con un rendimiento adecuado lejos del asfalto, pues la tracción total trabaja bien al repartir el par, el modo 'off road' personaliza la acción de varios asistentes y hay 18,7 centímetros de altura libre al suelo. Si acaso, se nos antojan justos los ángulos de ataque y, sobre todo, salida: 19,1 y 15,6 grados, respectivamente.

En cuanto a prestaciones, de nuevo el peso juega en contra, pues le hemos medido 10,9 segundos para alcanzar 100 km/h –anuncia 10,2– y tarda 9,2 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h: a plena carga, mejor sopesar bien las maniobras de adelantamiento. Y el consumo, correcto, pues la media real ha sido de 7,7/100 km, aunque es un litro más que el Ateca a igualdad de mecánica.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 3.800-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	34,7 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Desarrollo final (km/h a 1.000 rpm)	57,9
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con triángulos inferiores, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semiindependiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R18 - 7,0Jx18"
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.740 (7 plazas: 1.783)
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,60 (7 plazas: 11,88)
Índice aerodinámico Cx	0,331 (7 plazas: 0,341)

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8" y navegador	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control de velocidad y limitador	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior 60:40	▲		
Segunda fila desplazable	▲		
Control por voz	▲		
Faros LED y luz de curva AFS	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático trizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Alerta de tráfico trasero cruzado			▶
Asistente de salida en pendiente	▲		
Freno anticollisión múltiple	▲		
Anclajes Isofix traseros	▲		

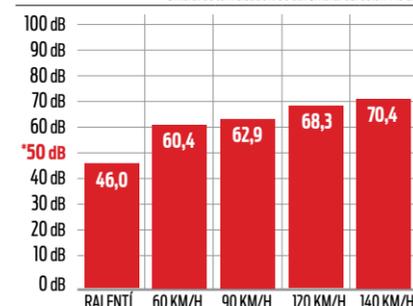
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	192 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,9 (10,2)
Recorriendo (metros)	193
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,8
1.000 m desde 40 km/h en D	31,1
De 80 a 120 km/h en D	9,2
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,8
Conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,1
A 140 km/h de crucero	8,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	779
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,7
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,6

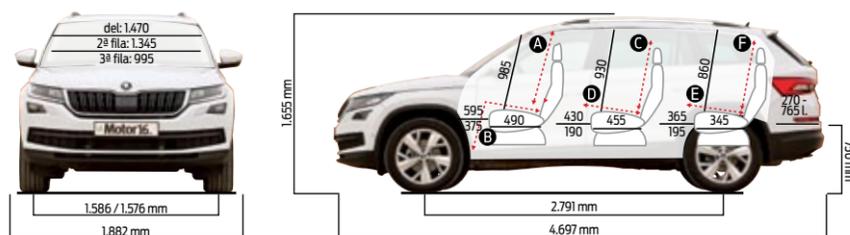
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas del. (máx-mín): 1.085 / 865 mm	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas tras. (máx-mín): 885 / 645 mm	(E) Altura al techo 3ª fila: 860 mm	(F) Espacio piernas 3ª fila (máx-mín): 710 / 540 mm
-----------------------------	--	----------------------------	---	-------------------------------------	---

EN COMPARACIÓN CON...



	SKODA KODIAQ 2.0 TDI 150 DSG 4X4 AMBITION (7 PLAZAS)	LAND ROVER DISCOVERY SPORT 2.0 TD4 150 AUT. 4X4 PURE 7 PL.	MITSUBISHI OUTLANDER MOTION 220 DI-D 6AT 4WD 7 PLAZAS	NISSAN X-TRAIL 2.0 DCI XTRONIC 4X4 N-CONNECTA 7 PLAZAS
Precio	36.240 euros	42.528 euros	35.400 euros	38.525 euros
Cilindrada	1.968 cc	1.999 cc	2.268 cc	1.995 cc
Potencia	150 CV - 3.800 / 4.200 rpm	150 CV - 3.500 rpm	150 CV - 3.500 rpm	177 CV - 3.750 rpm
Par máximo	34,7 mkg - 1.750 / 3.000 rpm	38,8 mkg - 1.750 rpm	36,7 mkg - 1.500 / 2.750 rpm	38,8 mkg - 2.000 rpm
Cambio	7 velocidades / Automático	9 velocidades / Automático	6 velocidades / Automático	De variador continuo / Automático
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Consumos	6,7 / 5,1 / 5,6 l/100 km	6,3 / 4,7 / 5,3 l/100 km	6,9 / 5,2 / 5,8 l/100 km	6,5 / 5,9 / 6,1 l/100 km
Emisiones	149 g/km CO ₂	139 g/km CO ₂	154 g/km CO ₂	162 g/km CO ₂
Autonomía	1.071 kilómetros	1.018 kilómetros	1.034 kilómetros	983 kilómetros
Depósito comb.	60 litros	54 litros	60 litros	60 litros
Vel. máxima	192 km/h	180 km/h	190 km/h	196 km/h
0 a 100 km/h	10,2 segundos	10,3 segundos	11,6 segundos	10,0 segundos
Maletero	560-765 / 2.005 litros	454-541 / 1.698 litros	519 / 1.625 litros	445 / 1.982 litros
Dimensiones	4.697 / 1.882 / 1.676 mm	4.590 / 1.920 / 1.724 mm	4.695 / 1.810 / 1.680 mm	4.640 / 1.820 / 1.710 mm
Batalla	2.791 mm	2.741 mm	2.670 mm	2.705 mm
Diámetro giro	11,6 metros	11,6 metros	10,6 metros	11,2 metros
Peso	1.783 kilos	1.785 kilos	1.685 kilos	1.800 kilos
A favor	Es el que ofrece un maletero más amplio en todas sus configuraciones: una, dos o tres filas en uso. Y también los pasajeros de las dos primeras filas van cómodos. Mucho confort, variedad de opciones a precios bajos y agrado de conducción.	Es el que ofrece mejores aptitudes 'off road' gracias a los 21,2 centímetros de altura al suelo o sus ángulos de movilidad: 25 grados el de ataque y 31 el de salida. Y es el más corto, lo que se agradece en ciudad. Bien acabado, bastante amplio y con el consumo más bajo.	El Outlander, todo un veterano del segmento SUV pero que se ha puesto al día en cuestión de imagen y tecnología, nos propone el precio más bajo. Y el motor de más cilindrada, lo que se nota a bajo régimen. Además, es el más ligero y anda bastante bien.	La última incorporación a la gama X-Trail es este 2.0 dCi de 177 CV, un motor veterano pero actualizado y con empuje. Además, el SUV nipón, versión larga del Qashqai, presume de tecnología y emplea una tracción total muy eficaz con tres modos: 4x2, Auto y 4x4 bloqueado.
En contra	Su motor es suave y progresivo, pero tiene un par máximo moderado y eso se refleja en las prestaciones, pues el conjunto ronda los 1.800 kilos y no sobra 'nervio'. Además, la tercera fila no es amplia y tiene mal acceso.	Es, con diferencia, el más caro del cuarteto, pues Land Rover se interna ya en el segmento 'premium'. Y el consumo es bastante sensible al tipo de uso debido a una aerodinámica mejorable o un peso elevado. Maleterero con tres filas en uso.	La mayor cilindrada y un cambio automático con menos marchas le pasan factura en materia de gasto, pues en la práctica su media ronda los 9 litros. Y con las tres filas en uso sólo quedan 145 litros para equipaje. Acabados mejorables.	Gracias al 2.0 dCi ya se puede tener un X-Trail con tracción total y cambio automático, pero es la caja XTronic de variador continuo, de funcionamiento mejorable en carretera y que eleva el consumo. Maletero pequeño con las tres filas.



EL DETALLE

KODIAQ SCOUT Aún más campero

En el Salón de Ginebra se ha presentado el Kodiaq Scout, disponible con cuatro mecánicas –entre ellas la 2.0 TDI 150 aquí probada– y siempre con tracción total. Identificado por sus llantas específicas de 19 pulgadas y los detalles plateados en la zona inferior de frontal y zaga, equipa el paquete Rough-Road –protege mejor el motor, los bajos de carrocería, el cableado



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,80 euros/km. Coste km total: 0,96 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 406,43 euros/año. Seguro a todo riesgo: 632,85 euros/año con franquicia de 360 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
SKODA
VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

RED DE POSVENTA
173 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.skoda.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
52.255 EUROS



Y se hizo el targa

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Más de la mitad de los Mazda MX-5 NC, es decir, de la tercera generación, fueron fabricados como Roadster Coupé y tenían un techo rígido retráctil y eléctrico.

Cuando se puso a la venta el actual MX-5 –la cuarta generación, o ND– sólo estaba disponible con capota manual de lona, un elemento que considero acertado para un roadster ligero y con reminiscencias de sus orígenes. Pero puede que muchos posibles clientes echaran en falta una variante con capota dura. Indecisos, enhorabuena, porque ahora tenéis este Mazda MX-5 RF.

Es cierto que no vives con el corazón en un puño si lo dejas aparcado en la calle, como sucede con los descapotables 'soft top'. Además, gana aislamiento térmico y acústico cuando viajamos con el techo puesto. Y está claro que mantiene su esencia y carisma.

Los ingenieros de Mazda han creado un techo de aluminio de tres piezas, que se puede quitar o poner pulsando un botón en 13 segundos.

Aquellos que descartaron adquirir la cuarta generación del roadster más famoso de todos los tiempos porque sólo se ofrecía con techo de lona, que lo vuelvan a valorar. Pero ahora en esta versión Retractable Fastback –de ahí viene RF–, que tiene techo rígido y es igual de divertida que con la capota blanda.

Sólo es operativo hasta una velocidad de 10 km/h y no se acciona desde la llave. La ligereza ha seguido siendo vital, hasta el punto de que sólo lastra con 40 kilos frente

a los de techo de lona, por lo que las prestaciones, los consumos o el comportamiento dinámico permanecen prácticamente invariados, independientemente de que

optemos por el motor 1.5 o el 2.0, con 131 o 160 CV respectivamente.

Lo que sí varía es la sensación de libertad que se tiene respecto a los otros MX-5, porque en realidad este Retractable Fastback no debe catalogarse como roadster, sino más bien como targa, ya que el arco trasero siempre queda a la vista. Atención quienes midan más de 1,80 de estatura, porque el revestimiento interior del techo reduce la altura del habitáculo unos cinco centímetros respecto a la capota de lona. Su maletero también pierde 3 litros y desaparecen los dos huecos que los MX-5 Soft Top tienen tras los asientos.

Al ocultar su techo también se esconde la luna trasera, que es de cristal; pero, como hemos dicho, el arco sigue en su sitio. El aire pega contra él y crea un molesto ruido cuando superamos los 100 km/h, algo que en las variantes de techo de lona no sucede. Pero también tiene ventajas, pues se generan menos turbulencias, y si hace fresco, el calor no se escapa tan fácilmente.

Esta versión 2.0 Skyactiv-G es perfecta, y tendría



◀ Interior minimalista. El tapizado nappa cuesta 400 euros. Hay una nueva pantalla digital junto al velocímetro, y de serie equipa las últimas ayudas a la conducción. El cambio manual es perfecto.



▶▶ El arco trasero siempre queda a la vista: es más targa que roadster. Su techo se pone o se quita en 13 segundos. El comportamiento, eficaz.



◀ Maletero justo para dos, y sin rueda de repuesto. La antena no tiene perdón.

unas palabras contigo si sopesas adquirirlo con cambio automático. Negativo.

La combinación probada es ideal si buscas diversión, pues su motor atmosférico corre de sobra, es una gozada sentirlo subir de vueltas y, encima, con un consumo muy comedido que debes considerarlo como una inversión en felicidad. Y su cambio manual engancha por su rapidez y sus recorridos. Se convierte en una parte clave de la diversión, ayudado por su dirección, que nos ayuda a apuntar con precisión. Algunos podrían pedir una suspensión más firme, pero ésta ayuda a controlar con facilidad su eje trasero, gracias a que nos avisa con tiempo de todo lo que va a suceder.

Nuestro protagonista es

un Nappa Edition, perfectamente equipado y ligeramente más caro que un Style+ o un Luxury.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Para mí, un roadster es un coche pequeño, ligero, con dos plazas y techo de lona. Excepto esto último, el MX-5 RF cumple en todo, con un plus de seguridad y aislamiento frente a la lona. Este capricho va de maravilla y nos costará unos 2.500 euros más que un Soft Top; pero lo siento, las sensaciones no son las mismas.

Nuestro protagonista es

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
MOTOR	2.0 SKYACTIV-G
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Inyección directa
Potencia máxima/rpm	160 CV / 6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 4.600
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	39,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	9,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 280 mm/Dis. 280 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.130
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.915 / 1.735 / 1.230
Capacidad del maletero (l)	127
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	215 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	2,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,5)
Recorrido (metros)	130
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	33,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,7

SUS RIVALES



ABARTH 124 SPIDER
Bajo su carrocería se esconde un MX-5. Tiene techo de lona manual y un motor turbo que le procura buenas prestaciones. Dinámicamente, un 10.

CONSUMOS		l/100 km
EN CIUDAD		
A 22,1 km/h de promedio		8,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		5,4
En conducción dinámica		12,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		6,4
A 140 km/h de cruceo		7,8
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km		6,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		652
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano		8,7
Ciclo extraurbano		5,4
Ciclo mixto		6,6

MERCEDES SLC 200
Actualmente, el único roadster biplaza con techo rígido. Este 200 es el más económico, está bien acabado, anda de sobra y tiene el plus añadido de la estrella.

Precio	46.150 €
Potencia	184 CV
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	7,0 seg.

PRECIO **31.500 €**

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

EMISIONES DE CO₂: 154 g/km

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<div style="background-color: red; color: white; padding: 2px;">+</div> Diversión al volante. Comportamiento. Consumo. Tacto de dirección, cambio... Extra de seguridad.	<div style="background-color: black; color: white; padding: 2px;">-</div> Techo accionable hasta 10 km/h. Sin sensación de cabrio. Antena de radio. Sin toma de 12V. Altura interior reducida.



la frase

Juan Ignacio Zoido. Ministro del Interior.

«Tenemos por delante una importante labor de concienciación sobre el riesgo real que supone usar el móvil mientras se conduce o se cruza la vía. Nada es tan urgente que no pueda esperar unos minutos».

en breve

- **DISTINTIVOS ECOLÓGICOS.** - Los distintivos medioambientales que no correspondan a la eficiencia del vehículo se cambiarán sin coste en las jefaturas provinciales de Tráfico, aportando tarjeta de ITV, permiso de circulación y el distintivo recibido.
- **INVESTIGACIÓN SEGURIDAD.** - Poder imponer la sanción en el momento y llegar a los 750.000 controles anuales es el objetivo de los test 'expres' de drogas que busca la DGT. Tráfico también investiga sobre un casco desmontable para motoristas.
- **TANAKA CULPABLE.** - El fabricante japonés reconoce el fraude de los airbags defectuosos en 42 millones de vehículos en Estados Unidos, que causó 11 muertos y más de 180 heridos.
- **AYUDAS MOVEA.** - 2,08 millones de euros tendrán los vehículos de gas natural este año, según el borrador del Plan Movea. La cifra es superior a la del año pasado.



Relevo generacional
Nuevo jurado del Coche del Año en Europa

El jurado del Coche del Año en Europa estrena tres nuevos miembros, dos mujeres y nuestro compañero Pedro Martín, elegido como relevo de nuestro también compañero Alberto Mallo, obligado a dejar esa responsabilidad por cumplir la edad establecida por la normativa del premio para jubilarse. El jurado lo integran 58 periodistas especializados en el automóvil, con una representación proporcional a la cuota de mercado y la industria de fabricación de automóviles de cada uno de los 22 países que participan en el premio más antiguo que existe –desde 1964– y el de mayor prestigio en el continente. Con acuerdo a esa cuota, seis son en España los integrantes del selecto grupo que otorga la corona europea al mejor modelo del año.

línea, el protocolo para episodios de alta contaminación de la Ciudad Condal incluye la restricción de la circulación a los vehículos más contaminantes a partir de 2019. Es decir, el veto en el área metropolitana los días laborables a los que superan los 20 años, medida que empezaría a aplicarse a partir del próximo diciembre en episodios de alta contaminación. Habría incentivos para esos vehículos, que suponen el 7% del parque de turismos y el 16 % del de furgonetas a nivel nacional. También Madrid ha presentado su Plan de Calidad del Aire, con 30 medidas que incluyen la limitación permanente a 70 km/h de la velocidad en el anillo de la M-30 y los tramos de acceso a la capital desde la M-40 partir de 2018. Se añade un máximo de 30 km/h en los barrios del centro, convertido en una gran área de prioridad residencial (APR) con aparcamiento sólo permitido a los vehículos con emisiones cero desde 2025; fuera del área urbana quedarían los que carezcan de distintivo ambiental, que tampoco podrán aparcar en los estacionamientos regulados (SER) a partir de 2020.



Cataluña
Dos nuevos radares tramo

Dos nuevos radares de tramo han entrado en funcionamiento en Cataluña, que ya cuenta con 97,76 kilómetros de su red viaria con esos dispositivos de control de velocidad, repartidos en 19 puntos. Ubicados en la N-II a su paso por el Alto Ampurdán, los nuevos cinemómetros controlan la velocidad entre Capmany y Agullana, en ambos sentidos, en un tramo de 2,92 kilómetros donde el límite está en 80 km/h.

Entendimiento
Volkswagen y Tata: alianza estratégica

El grupo alemán y la compañía india estudian una posible alianza a largo plazo para el desarrollo conjunto de componentes para vehículos y también

la cifra

94,9

millones de vehículos (+4,5%) se fabricaron en el mundo en 2016, manteniendo España la octava plaza (2,88 millones y +5,6 %), con China imperturbable al frente del ranking (28,1 millones y +14,5 %), por delante de Estados Unidos (12,1 millones y +0,8 %) y Japón (9,2 millones y -0,8 %).

EuroNCAP

No todos están a la altura

De los seis nuevos modelos que han pasado las pruebas de EuroNCAP, tres consiguen cinco estrellas, con Audi Q5 y Toyota C-HR con una buena calificación en todas las áreas evaluadas y el Discovery de Land Rover «penalizado» por el airbag y la puerta del conductor: uno se hundió demasiado y la otra quedó bloqueada. Al club de los más seguros se podía haber unido el Citroën C3, que se quedaba sin la máxima nota al no llegar, por poco, al umbral exigido para conseguir la quinta estrella. Peor rendimiento demostraban los otros dos utilitarios probados en esta entrega, el renovado Fiat 500 y el Ford Ka+ que, pertenecientes a un segmento muy sensible al precio, carecen de pretensores de cinturón de seguridad, limitadores de carga y frenado autónomo. Además, la protección fue mala en el Fiat para el conductor y el pasajero trasero en el impacto frontal completo; y en el Ka+, muy pobre la protección del pecho del conductor.

	Adulto	Infante	Peatón	Seguridad
★★★★★				
Audi Q5	93%	86%	73%	58%
Land Rover Discovery	90%	80%	75%	73%
Toyota C-HR	95%	77%	76%	78%
★★★★★				
Citroën C3	88%	83%	59%	58%
★★★				
Fiat 500	66%	49%	53%	27%
Ford Ka+	73%	61%	57%	29%

han elegido al automóvil más emblemático de los años ochenta, galardón denominado 'Golden Car of the Year' que ha recaído en el Peugeot 205. Con más de 5 millones de unidades vendidas en los 15 años que estuvo en el mercado, el 205 marcó un antes y un después de la marca por su diseño desenfadado y moderno, su carácter fiable y económico, sus dos mundiales de rallyes y los dos Dakar de su palmarés.



El mejor de los 80
'Golden Car' para el 205

Los actuales jurados españoles del Coche del Año en Europa, junto a los miembros que dejaron de serlo,

NACE EL SEGUNDO FABRICANTE EUROPEO

El grupo PSA compra Opel

Es oficial: Opel –Vauxhall en el mercado británico– ha pasado a manos de PSA, que con esta adquisición se convierte en el segundo fabricante europeo de vehículos y el noveno del mundo. La operación cerrada por el grupo francés con General Motors ha supuesto el desembolso de 2.200 millones de euros, 1.300 millones por Opel/Vauxhall, filiales europeas del consorcio americano, y 900 millones por las actividades en el Viejo Continente de GM Financial, actividades que PSA adquiere al 50% con BNP Paribas. Las seis plantas de montaje y cinco de componentes de GM en Europa, el centro de ingeniería de Rüsselsheim (Alemania) y los 40.000 empleados entran en una operación de la que se queda fuera el centro de ingeniería de Turín (Italia). Además, se podrán utilizar las licencias de propiedad intelectual del consorcio americano hasta que los Opel/Vauxhall se adapten

a las plataformas de PSA. La operación permitirá realizar importantes economías de escala y generar unas sinergias en compras, fabricación e I+D de 1.700 millones de euros anuales de cara a 2026, con una importante parte ya conseguida en 2020. A ello se añade una cuota de mercado del 17 % en Europa, solo superada por Volkswagen, y la fabricación de más de cinco millones de vehículos en el mundo. En cuanto a los empleos, no parece que peligren, de momento, pese a que la división europea de General Motors acumula pérdidas superiores a 14.000 millones de euros en los últimos 16 años. A priori, no habrá cierre de plantas o recortes de empleo, aseguraba Carlos Tavares, recalando que «el futuro está en manos de los trabajadores», porque mientras se alcancen los niveles de rendimiento y calidad establecidos no será necesario cerrar plantas. El presidente del Consejo de Administración



◀◀ Carlos Tavares, consejero delegado de PSA, Karl-Thomas Neuman, consejero delegado de Opel, y Dan Ammann, presidente de General Motors.



▲ Carlos Tavares, consejero delegado de PSA, y Mary Barra, directora general de General Motors.

de PSA también precisó que los acuerdos con los sindicatos en los centros que Opel tiene en Europa se van a respetar, igual que se mantendrán los planes de pensiones de los trabajadores del grupo, con la excepción de algunos casos en Alemania. Sobre las plantas españolas –Vigo y Villaverde de Opel–, Tavares considera que tienen el futuro garantizado siempre que cumplan los parámetros de «calidad, contención de costes y planes de producción fijados». Porque todos los

centros de trabajo tendrán las mismas oportunidades para alcanzar la eficiencia y la competitividad requeridas, aunque la clave está en que se «trabaje conjuntamente».

Coche del Año 2017
El 3008 triunfa en Europa

Proclamado en el Salón de Ginebra, el Peugeot 3008 ya puede presumir de ser el 'Coche del Año en Europa 2017', convirtiéndose en el primer SUV que lo logra. Sucede al Opel Astra y es el quinto modelo de la

marca gala que obtiene ese reconocimiento. Con 319 puntos, el todocamino francés se ha impuesto al Alfa Romeo Giulia (296) y Mercedes Clase E (197), colocados segundo y tercero de los siete finalistas que este año optaban al prestigioso galardón instaurado en 1964. Lo otorga un jurado compuesto por periodistas especializados entre los que hay seis espa-

ñoles, que también han valorado al 3008 con el mayor número de votos, 50, aunque el podio en sus valoraciones lo completaban Citroën C3 (26 puntos) y Nissan Micra (22 puntos).



CLASIFICACIÓN FINALISTAS:

Peugeot 3008:	319 puntos.
Alfa Romeo Giulia:	296 pto.
Mercedes Clase E:	197 pto.
Volvo S90/V90:	172 pto.
Citroën C3:	166 pto.
Toyota C-HR:	165 pto.
Nissan Micra:	135 pto.

Barcelona y Madrid
Restricciones contra la contaminación

Barcelona y Madrid son ciudades donde la intensidad de tráfico perjudica la calidad del aire y deben hacer frente a las advertencias de la Comisión Europea para que los niveles de dióxido de nitrógeno no supere los umbrales fijados. En esa

+ en <http://www.fundacionrenaultmovilidadsostenible.com>

RENAULT



MOVILIDAD SOSTENIBLE

La Fundación Renault para la movilidad sostenible acaba de convocar la quinta edición de los premios a la mejor práctica en movilidad sostenible. El objetivo es poner en valor las iniciativas más destacadas que se estén desarrollando en este ámbito y que hayan tenido en cuenta el concepto de sostenibilidad en sus vertientes económica, medioambiental y social. Los premiados disfrutarán de la cesión de un Renault ZOE 400 durante un año.

+ en <https://es-es.facebook.com/landrover>

LAND ROVER MUNDO DISCOVERY Land Rover invita a los niños de entre 6 y 12 años a diseñar el mundo imaginario en el que podría moverse el nuevo Discovery. Para participar en este juego, hay que entrar en el perfil de



Facebook de la marca. El diseño ganador se construirá a tamaño real convirtiéndose en el escenario en el que debutará el Discovery en el mes de mayo, en el Salón de Barcelona.

+ en www.opel.es

ATENTOS A...

29 DE MARZO

Opel sortea en Facebook y Twitter 15 entradas dobles y un pase VIP para asistir al concierto de Manuel Carrasco dentro del evento 'Los 40 Básico Opel Corsa'.



+ en www.nissan.es

NISSAN 4DOGS

El Nissan X-Trail 4 Dogs tiene ducha y secador incorporados.



El Nissan X-Trail 4 Dogs es un prototipo pensado para todos aquellos que quieren viajar con sus perros. Tiene hasta 'cámara perruna'.

El maletero ha sido especialmente diseñado para transportar a nuestros amigos de cuatro patas.

NO DEJES A TU MASCOTA EN CASA

Si eres de los que no vas a ningún lado sin tu mascota, Nissan ha encontrado la solución definitiva para ti. Ha desarrollado un prototipo, el X-Trail 4Dogs, pensado especialmente para que los viajes en familia incluyan a los miembros de cuatro patas.

El maletero tiene 445 litros de capacidad y todo lo necesario para que los perros se sientan como en casa. Ha sido totalmente modificado para que los

animales de compañía viajen con total comodidad: hay una rampa plegable para que accedan al interior, se les puede bañar gracias a una ducha extensible y secar con el secador incorporado. También, incluye una cama y dispensadores de agua y comida. Y, por supuesto, la seguridad está garantizada gracias a un gancho para la correa. Además, está tapizado en piel de alta calidad y

de fácil limpieza para poder retirar cualquier rastro de suciedad o pelos.

También, el sistema de información y entretenimiento incluye una 'cámara perruna', que permite al propietario y a su perro verse mutuamente a través de una pantalla situada en el salpicadero y otra pantalla que se encuentra en el maletero. El conductor también puede hablar con el perro a través de un enlace de audio.

+ en www.porsche.com/spain

WALTER RÖHRL

LA HISTORIA DE UN CAMPEÓN

Porsche celebra los 70 años del piloto Walter Röhrl con una exposición titulada 'Genio sobre ruedas', que podrá visitarse en el Museo Porsche de Zuffenhausen (en Stuttgart, Alemania) hasta el 14 de mayo. Röhrl es una leyenda del automovilismo y su vinculación con

la marca comenzó cuando compró su primer coche, un Porsche 356 B Coupé de 75 caballos. Fue piloto oficial de Porsche desde el año 1981.



CLASSICAUTO

La octava edición del Salón Internacional del Vehículo Clásico de Madrid contó con 300 expositores y recibió la visita de 40.000 personas. El Seat 600 fue uno de los protagonistas del evento.

+ en www.citroen.es

CITROËN CON LA FUNDACIÓN QUERER KILÓMETROS SOLIDARIOS

En el Día Mundial de las Enfermedades Raras (28 de febrero) la iniciativa 'Kilómetros que importan', impulsada por Citroën y emov, ha supuesto 11.111,5 euros para 'El Cole de Celia y Pepe' de la Fundación Querer. Es la cifra que aportan Citroën y emov, comprometidos a entregar un euro por cada dos kilómetros recorridos en

esa jornada por los 500 Citroën C-Zero que la empresa de 'car sharing' tiene circulando por Madrid. Se destinarán a las niñas con enfermedades neurológicas, que se manifiestan en trastorno general del lenguaje, para las que la Fundación Querer ha desarrollado un método que las enseña a leer y comprender.



El director general de emov, Fernando Izquierdo, junto a la directora de Comunicación de Citroën, Concha Caja, y la pediatra y coordinadora de los departamentos de Neurología e Investigaciones Científicas de la Fundación Querer, María Jesús Pascual.



+ en www.fia.com/3500lives

CAMPAÑA MUNDIAL DE LA FIA

NADAL Y ALONSO, POR LA SEGURIDAD VIAL

Fernando Alonso, Marc Márquez o Rafa Nadal son algunos de los famosos que apoyan con su mensaje la primera campaña mundial al aire libre sobre seguridad vial.

El tráfico se cobra 3.500 muertes al día en el mundo. Para cambiar esta tendencia, la FIA ha puesto en marcha la primera campaña mundial al aire libre sobre seguridad vial, #3500LIVES, que ya está activa en 30 ciudades de todo el mundo y que, de aquí al final de 2017, llegará a 70 países. Promueve mensajes simples

para salvar vidas difundidos por 13 famosos, entre ellos los pilotos españoles Fernando Alonso y Marc Márquez y el tenista Rafa Nadal.

La campaña ofrece al público participar firmando un manifiesto de diez puntos, en el que se pide a los gobiernos que hagan de la seguridad vial una prioridad.



13 pilotos, deportistas y famosos, ponen la imagen para concienciar sobre seguridad vial. Entre ellos, Alonso, Márquez, Nadal, Rosberg o Griezmann.



TODAY 3,500 PEOPLE WILL DIE ON THE ROAD. #3500LIVES



Una sima cada vez mas Honda

¿Hay rivales para Mercedes en 2017? Esa es la gran pregunta para la nueva era de la Fórmula 1 iniciada en Montmeló, una posibilidad escaneada minuciosamente durante las dos recientes semanas de pretemporada. Si Ferrari fuera o no la respuesta, la certeza del fracaso inicial de McLaren y Honda no dejó lugar a dudas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Creo que en Ferrari van de farol y que son mucho más rápidos de lo que están demostrando. Están muy cerca de nosotros, y es difícil decir ahora cuál es el más rápido. Pero están más cerca, y quizás sean incluso más rápidos”. El británico Lewis Hamilton se reafirmó en varias ocasiones sobre la progresión de Ferrari con el nuevo

monoplaza SF70H. Aunque el pasado año la Scuderia terminó la fase previa con el mejor crono y su temporada fue perdiendo fuelle, acabando sin victorias por segundo año consecutivo mientras Mercedes arrasaba una temporada más.

El mejor crono de una pretemporada no es la mejor referencia. Son también indicadores de la competitividad de un monoplaza, la fiabilidad, el número de

vueltas acumuladas, así como el ritmo en tandas largas y diferentes tipos de neumático, recordando que las cargas de combustible o los modos de potencia del propulsor solo son conocidos por los propios equipos. Será en Melbourne, y en igualdad de condiciones, cuando se conozca se comenzará a conocer la jerarquía inicial en 2017. Pero en la pretemporada recién terminada sí hubo certidumbre total con

el desastre de McLaren y Honda.

“Nosotros en el equipo estamos preparados para ganar. Es Honda quien no lo está”. Fernando Alonso señaló claramente al fabricante japonés con su bomba en la segunda semana. Nunca había llegado a ser tan directo, prueba de que se habían encendido todas las alarmas en McLaren. En los primeros días, problemas con el depósito de aceite y otros no

especificados por la marca limitaron extraordinariamente el programa de McLaren. «No podemos pretender que somos felices y que todo va bien. Tenemos que mejorar, definitivamente tiene que haber una gran reacción del equipo, que espero inmediatamente». Tras su reacción pública, el MCL32 se paró dos veces en los dos días restantes.

Honda ha intentado corregir el tiro de 2016 con una unidad de potencia de menor peso y centro de gravedad, modificando la cámara de combustión. Pero ese tiro parece haber salido por la culata. El fabricante nipón ‘capaba’ en Montmeló un motor que, se rumoreaba, rendía una potencia inferior a 2016 y dejaba parado el monoplaza una y otra vez. En la segunda semana, a la falta de potencia se unían las inesperadas vibraciones en la cámara de combustión que producían múltiples fallos en los sistemas eléctricos del MCL32.

“Sin dar vueltas siempre hay cosas que dejas para el día siguiente. Al otro no puedes completar tampoco el programa, y lo dejas para el día siguiente...Y quedan dos días, uno para cada piloto. Así que vamos retrasados con el programa en términos de fiabilidad y rendimiento”, explicaba el piloto español durante los entrenamientos. Este fue el gran drama de McLaren, la imposibilidad de llevar adelante un mínimo programa de desarrollo. “No hay fiabilidad, y no hay potencia. Creo que perdemos 30 km/h en las rectas, en cada recta”, revelaba el piloto español, “el coche va bien, los análisis que tenemos con el resto nos dicen que no perdemos en ninguna curva, pero somos 30 o 40 km/h más lentos en cada recta. Si haces la suma de tiempos te sale justo la distancia que tenemos con los primeros».

En 2016, McLaren sumó 710 vueltas en una pretemporada discreta. Este año, el MCL32 ha sido el último en kilometraje, con 425 giros, poco más de la mitad que el año anterior. De los veintidós pilotos presentes, Alonso acumuló menos que Giovinazzi y Celis Jr, con tandas que nunca superaron las once vueltas. De simulaciones de carrera, ni se planteó el tema. El mejor tiempo del equipo, para Stoffel Vandoorne, quedó a casi tres segundos de la referencia de la pretemporada a manos de Raikkonen. Y ese tiempo bajó solo en siete décimas la ‘pole’ de Hamilton en el Gran Premio de España: 1.22.000. McLaren ni siquiera entró en el 1.20 en toda la pretemporada.

“Han hecho un trabajo fantástico, y creo que hay más todavía por venir por parte de ellos, su ritmo ha sido espectacular”. Creencia genuina o balones fuera, Hamilton compartía la impresión general dejada por Ferrari, tanto por ritmo con diferentes compuestos, a una vuelta, y por fiabilidad. Desde el equipo italiano Vettel devolvía el balón. “Si ves la cantidad de vueltas que Mercedes ha hecho, cómo históricamente van lentos en los entrenamientos, cómo elevan el nivel cuando llegan a las carreras, está claro. Son muy rápidos en su ritmo en tandas largas. Son la referencia a batir”.

En todo caso, el ritmo de Ferrari parecía extraordinario todos los días. El último jueves, Vettel rodó en 1.19.024, y levantando el pie ante todo el muro de boxes. Para acabar, Raikkonen bajó al 1.18 “y podíamos haber ido más rápido, pero esto no es para lo que están los test”, afirmaba al bajarse del monoplaza. El SF70H fue también el más veloz con los diferentes compuestos de Pirelli.

Durante la pretemporada



▲ En este inicio del año, a Mercedes, Ferrari y Red Bull les han salido las cosas un poco mejor que al resto. Y Williams ha dado la sorpresa, de modo que los cuatro equipos arrancan la temporada con cierta ventaja.



EN MERCEDES LAS SEÑALES NO HAN SIDO SIEMPRE POSITIVAS EN PRETEMPORADA. LA PRIMERA SEMANA HUBO PROBLEMAS DE MOTOR

Bottas reconocía que habían hecho muchas evoluciones diferentes en el Mercedes estos días, y que no todas habían resultado positivas.



El Ferrari SF70H ha sido el más veloz en pretemporada con los diferentes compuestos de Pirelli.



El Red Bull ha transmitido gran sensación de potencial, aunque no tanto quizás como Mercedes o Ferrari.



los pilotos de Ferrari prácticamente no hablaron, lo hacían en la pista. Solo al terminar la última jornada Vettel fue más explícito. Desde

Ferrari se exuda una confianza contenida para 2017, aun sin conocerse la referencia directa con Mercedes. “Estamos mejor preparados que

el año pasado, hicimos más vueltas esta temporada. En general, estamos en mejor forma, aprendimos mucho del pasado, y creo que fue

muy importante para nosotros”, explicaba Vettel sobre el progreso global de la organización de Ferrari que, según el alemán, se ha materializado en el SF70H.

El vigente equipo campeón ha resultado una incógnita al final de la pretemporada. No tanto porque haya dado señales de perder su dominio, sino ante la posibilidad de que Ferrari se ponga a su altura en 2017. Las señales no siempre fueron positivas durante los entrenamientos para Mercedes, aunque nadie descarta que, como también aludía Hamilton respecto a Ferrari, su equipo haya ido de farol.

Durante la primera semana surgieron algunos problemas de motor. En la segunda, el equipo alemán realizó numerosas pruebas aerodinámicas que no siempre fueron positivas. “Hemos tenido muchas evoluciones diferentes y quizás algunas de ellas no han sido perfectas”, reconocía Valtteri Bottas, “ha afectado al equilibrio del monoplaza, y cuando hemos puesto cosas nuevas, no han sido repentinamente mejores”, especialmente con en el fondo del monoplaza. Según el finlandés, aún queda margen de evolución para Australia.

“No he entrado en una buena sintonía todavía (con el W08), hemos tenido nuestros altibajos según los días, y nunca ha habido un día perfecto, pero hay mucho potencial en el coche”, explicaba también Hamilton al terminar la pretemporada. Con Mercedes quedaba la sensación de un monoplaza todavía un poco ‘verde’... aunque para los estándares que se esperan del equipo. Y se desconoce todavía el alcance real de esa evolución de motor que parece un “paso excepcional” en términos de potencia. Pero, siempre en lo alto de la tabla de tiempos y con un exhaustivo programa de pruebas aerodinámicas, el único equipo

Williams ha dado la campanada. Y Massa ha llevado todo el peso del programa ante los problemas del joven Stroll.



Alonso no ocultaba que el problema está en Honda, al afirmar que McLaren sí está listo ya para ganar.



En Toro Rosso esperan cumplir el objetivo: ser el quinto equipo del Mundial. Sainz estaba contento con los tiempos y las vueltas completadas.



que superaba las mil vueltas será de nuevo aspirante al título en 2017.

Red Bull también ha dejado una sensación de po-

tencial latente, aunque por debajo de Ferrari y Mercedes. Durante la pretemporada, Renault mantenía su nuevo propulsor bajo de

potencia para no tensar su sistema de recuperación de energía, y los propulsores franceses rodaban en lo que Horner llamaba “modo

ESCUADERÍAS 2017

Los equipos y los pilotos

MERCEDES-BENZ		
44	Lewis Hamilton	GBR
77	Valtteri Bottas	FIN
RED BULL		
3	Daniel Ricciardo	AUS
33	Max Verstappen	HOL
FERRARI		
5	Sebastian Vettel	ALE
7	Kimi Räikkönen	FIN
FORCE INDIA		
11	Sergio Pérez	MEX
31	Esteban Ocon	FRA
WILLIAMS		
19	Felipe Massa	BRA
18	Lance Stroll	CAN
MCLAREN HONDA		
14	Fernando Alonso	ESP
2	Stoffel Vandoorne	BEL
TORO ROSSO		
55	Carlos Sainz	ESP
26	Daniil Kvyat	RUS
HAAS		
8	Romain Grosjean	FRA
20	Kevin Magnussen	DIN
RENAULT		
27	Nico Hülkenberg	ALE
30	Jolyon Palmer	GBR
SAUBER		
9	Marcus Ericsson	SUE
94	Pascal Wehrlein	ALE

Clio”. Queda todavía la duda sobre las novedades aerodinámicas aún no vistas en la pretemporada en Australia. Desde Red Bull ya se ha insinuado que habrá importantes novedades en Melbourne. Conociendo la fama de Adrian Newey por apurar al máximo y no dar pistas a los rivales, resulta creíble. En este contexto, el mejor tiempo de Verstappen (1.19.438) resultaba prometedor, y dada la capacidad de evolución del equipo austríaco, podría haber sorpresas inesperadas con Red Bull.

Tras lo visto en pretemporada, existe el consenso de que los tres equipos anteriores estarían entre 1 y 1,5 segundos sobre un apretado grupo perseguidor, quizás encabezado por la sorpresa invernal, Williams, que lo-

EL RENAULT HA ESTADO POR DEBAJO DE LO ESPERADO



▲ De arriba abajo, los monoplazas de Renault, Force India, Sauber y Haas, que lucharán en la mitad de la parrilla. Renault ha tenido bastantes problemas con el RS17 y ha sumado poco kilómetro, capituló en el que sólo Toro Rosso y McLaren han sumado menos vueltas.

graba con Massa el cuarto mejor tiempo de la pretemporada, y soportando el peso del programa de Williams ante los problemas de Lance Stroll.

En cuanto a Renault, Nico Hulkenberg reconocía que el

nivel del RS17 estuvo por debajo de lo esperado. El equipo oficial sufrió durante la segunda semana numerosos problemas con el ERS, perdiendo mucho kilometraje de pretemporada, y con Toro Rosso y McLaren solo por de-

CALENDARIO 2017 Las 20 carreras del año

Australia	Albert Park	24-26 marzo
China	Shanghai	7-9 abril
Bahrein	Sakhir	14-16 abril
Rusia	Sochi	28-30 abril
España	Montmeló	12-14 mayo
Mónaco	Monte Carlo	25-28 mayo
Canadá	Gilles Villeneuve	9-11 junio
Azerbaiyán	Bakú	23-25 junio
Austria	Red Bull Ring	7-9 julio
Gran Bretaña	Silverstone	14-16 julio
Hungría	Hungaroring	28-30 julio
Bélgica	Spa-Francorchamps	25-27 agosto
Italia	Monza	1-3 septiembre
Singapur	Marina Bay	15-17 septiembre
Malasia	Sepang	29 sep-1 oct
Japón	Suzuka	6-8 octubre
Estados Unidos	Austin	20-22 octubre
México	Hermanos Rodríguez	27-29 octubre
Brasil	Interlagos	10-12 noviembre
Abu Dabi	Yas Marina	24-26 noviembre

trás en este aspecto. Las 597 vueltas recogidas este invierno quedaron incluso por debajo de 2016. “Queríamos haber probado más reglajes, pero no fue posible por la fiabilidad”, explicaba el piloto alemán al terminar. “Espero que podamos mejorar, pero los puntos serán difíciles de conseguir”, auguraba, aunque el equipo francés parece haber dado un salto en la jerarquía de la parrilla respecto a la pasada temporada.

“Creo que vamos a tener una lucha muy interesante en el grupo medio de la parrilla”, remataba al final de los entrenamientos invernales Franz Tost, responsable de Toro Rosso. El equipo italiano pasó dos complicadas semanas al sufrir problemas recurrentes con el motor Renault. Aunque en la primera fue el equipo con menor kilometraje, la última jornada dio esperanzas a Carlos Sainz y una buena base de información tras 132 vueltas. “Estoy muy contento con el tiempo logrado y el número de vueltas completadas. Conseguimos cubrir un plan completo, que era lo que necesitábamos exactamente

antes de salir para Australia”, explicaba el español al terminar.

El equipo italiano acumuló al final 584 giros, terminando solo por delante de McLaren. “Tras completar las dos sesiones de pretemporada, puedo afirmar que el STR12 es un coche rápido y competitivo”, remataba Tost. En Toro Rosso existe la esperanza de contar con un monoplaza capaz de alcanzar la quinta posición que Red Bull ha establecido como objetivo esta temporada, y que se antoja muy disputada. “Creo que los demás también han dado pasos muy importantes. Williams está volando, así que va a ser una pelea muy reñida por la quinta posición en el campeonato, o para ser el quinto equipo en Melbourne. Entrar en el Q3 va a ser extremadamente difícil”.

El próximo día 26 todo lo vivido en los entrenamientos invernales volará como una hoja al viento. Solo cabe esperar que Mercedes no esté en solitario toda la temporada en lo más alto. Y que Fernando Alonso y McLaren no sigan en lo más bajo.

Surtees, que logró siete títulos mundiales de motociclismo entre 1956 y 1960, en animada charla con Valentino Rossi en Goodwood en 2015.



El singular talento de John Surtees

John Surtees fue uno de los pilotos más singulares en la historia de la competición sobre dos y cuatro ruedas. Porque nadie se mostró tan competitivo al más alto nivel en ambas categorías.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

En la segunda parte de los cincuenta logró siete títulos mundiales entre 350 y 500 cc, seis de ellos en tres años, corriendo en principio para Norton y luego con MV Augusta. Entre 1951 y 1960 cosechó 250 victorias en 352 participaciones, convirtiéndose en la referencia de la época en dos ruedas. Ya entonces empezó a mostrar su singular personalidad, nada fácil, pero siempre fiel a sus instintos. Cuando rechazó a Norton nadie podía imaginar que fuera capaz de abandonar a la mejor marca británica por otra italiana. Logró el título en su primera participación con MV Augusta.

Luego se enfrentaría también a los italianos porque

no le permitían correr con su propia moto al margen de sus obligaciones con MV Augusta. Entonces descubrió que en su contrato no se decía nada de los coches. Pronto se comprobó que su talento único era igualmente competitivo sobre cuatro ruedas. La primera vez que probó un coche de carreras fue el Aston Martin de Le Mans, en Goodwood, y fue incluso más rápido que Stirling Moss. Aquí corrió su primera carrera con un Formula Junior Cooper de Ken Tyrrell. Batió a Jim Clark. A final de aquella temporada debutó en la Fórmula 1 con Lotus. En su segundo gran premio terminó segundo. Lotus le ofreció un contrato. Pero, como ocurriría más tarde en su carrera, acabó enfrentado a Colin Cha-

pman y dejó el equipo tras una corta relación.

Pasó dos años con dos monoplazas poco competitivos –Yeoman Credit Cooper y un Bowmaker Lola–, rechazando por el camino la llamada de Enzo Ferrari por no sentirse preparado. El Commendatore volvió a la carga. En su cuarta temporada en el certamen logró su primera victoria con Ferrari. Dos años después, el título. Y otros dos más tarde, las malas relaciones con el responsable del

equipo, Eugenio Dragoni, terminaron en un enfrentamiento personal con Enzo Ferrari. Surtees no quiso contemporizar y abandonó el equipo italiano dando un portazo. En 1966 se unió a Honda con un chasis Lola y ganó el GP de Italia, última de sus seis victorias en la Fórmula 1.

Fiel a su especial carácter y personalidad, siguió su camino y creó su propio equipo. Pero nunca triunfó, y tras muchos problemas económicos y con patrocinadores vendió su equipo a Frank Williams. Abandonó el automovilismo hasta que su único hijo, Henry –nacido en 1991–, empezó a competir. Le acompañó durante su carrera deportiva hasta el desafortunado accidente en la Fórmula 2, en Brands Hatch, cuando la rueda arrancada de otro monoplaza le golpeó en la cabeza. Para superar el dolor de su pérdida –Henry tenía solo 18 años– John Surtees creó una fundación con su nombre para asistir a los heridos en accidente de tráfico.

El único campeón del mundo en dos y cuatro ruedas falleció con 83 años.

► John Surtees, que corrió en Fórmula 1 de 1960 a 1972, ganó el Campeonato del Mundo en 1964 con el Ferrari 158, y en julio de 2014 volvió a ponerse al volante de su monoplaza.



MATRICULACIONES EN ESPAÑA

UN PARÓN QUE PREOCUPA AL SECTOR

Lo venían anunciando las asociaciones del sector (Anfac, Aniacam, Faconauto y Ganvam) y ya se ha producido, porque la recuperación del mercado se estancaba en febrero con 97.796 matriculaciones, que suponen tan sólo un 0,2 por ciento más sobre 2016, con una caída de las ventas en seis comunidades autónomas. Una situación en que la preocupación aumenta por el retroceso de las compras de particulares (-0,1%), el canal de mayor volumen y el que proporciona mayor rentabilidad. Además confirma que el estancamiento de las ventas a particulares es una ten-

dencia que «si no cambia nada, esperamos sea la tónica de todo el ejercicio». Son palabras de Jaume Roura, el presidente de la patronal de los concesionarios, que suscribe el resto del sector, unido en la petición unánime de estímulos para incitar el achatarramiento de un parque con 12 años de media y con más de 2,7 millones de vehículos con dos décadas cumplidas. Tras febrero, que también ha sufrido un descenso del 9,2% en las compras de alquileres por la estacionalidad de la Semana Santa, los dos primeros meses del año suman 182.311 coches (+4,8%).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Febrero	Enero-Febrero
SEAT 9.396	OPEL 16.157
OPEL 8.860	SEAT 15.919
VW 7.001	VW 13.626
PEUGEOT 6.520	PEUGEOT 12.269
RENAULT 6.306	TOYOTA 10.882
CITROËN 5.314	RENAULT 10.481
TOYOTA 5.234	AUDI 9.737
NISSAN 4.950	CITROËN 9.655
FIAT 4.892	NISSAN 8.829
KIA 4.787	FIAT 8.582

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Febrero	Enero-Febrero
IBIZA 3.878	IBIZA 6.333
LEON 3.748	LEON 6.077
CORSA 3.171	CORSA 5.131
C4 2.550	C4 4.703
QASHQAI 2.406	GOLF 4.466
ASTRA 2.355	QASHQAI 4.129
GOLF 2.174	ASTRA 4.091
CLIO 1.993	SANDERO 3.698
POLO 1.904	POLO 3.439
MEGANE 1.894	CLIO 3.323

FUENTE: ANFAC. ELABORACIÓN PROPIA

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-FEBRERO)

Modelo	Unidades
AUDI A6	417
BMW SERIE 5	401
VOLVO V90	65
INFINITI Q50	62

CIUDADANO

Modelo	Unidades
FIAT 500	2.210
FIAT PANDA	1.453
TOYOTA AYGO	948
SMART	575
HYUNDAI ITO	480



UTILITARIO

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	6.333
OPEL CORSA	5.131
DACIA SANDERO	3.698
VW POLO	3.439
RENAULT CLIO	3.323



FAMILIAR COMPACTO

Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	6.077
VW GOLF	4.093
OPEL ASTRA	4.091
AUDI A3	3.105
PEUGEOT 308	3.013



BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE C	1.357
VW PASSAT	1.189
AUDI A4	1.186
OPEL INSIGNIA	1.170
BMW SERIE 3	1.091



GRANDES BERLINAS

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE E	601

SUV PEQUEÑO

Modelo	Unidades
PEUGEOT 2008	3.008
OPEL MOKKA	2.746
FIAT 500X	2.114
NISSAN JUKE	2.110
RENAULT CAPTUR	2.041

BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
BMW SERIE 7	109
MERCEDES CLASE S	96
AUDI A7 SPORTBACK	94
PORSCHE PANAMERA	38
AUDI A8	29

SUV MEDIO

Modelo	Unidades
NISSAN QASHQAI	4.129
VW TIGUAN	2.484
KIA SPORTAGE	2.462
SEAT ATECA	2.417
HYUNDAI TUCSON	2.184

DEPORTIVO

Modelo	Unidades
FORD MUSTANG	109
MAZDA MX-5	92
AUDI TT COUPE	37
LEXUS RC	36
PORSCHE 911	31

SUV GRANDE

Modelo	Unidades
MERCEDES GLC	1.164
NISSAN X-TRAIL	822
BMW X3	464
LEXUS NX	433
NISSAN OUTLANDER	392

SUV PREMIUM

Modelo	Unidades
MERCEDES GLE	348
RANGE ROVER	301
BMW X5	229
AUDI Q7	202
BMW X6	120

MONOVOLUMEN PEQUEÑO

Modelo	Unidades
OPEL ZAFIRA	2.114
CITROËN C4 PICASSO	1.823
VW TOURAN	1.410
FORD C-MAX	1.081
KIA CARENS	1.019

MONOVOLUMEN GRANDE

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE V	526
SEAT ALHAMBRA	414
FORD S-MAX	201
VW SHARAN	196
RENAULT ESPACE	178

TODOTERRENO

Modelo	Unidades
TOYOTA LAND CRUISER	262
SUZUKI JIMNY	140
MITSUBISHI MONTERO	74
JEEP WRANGLER	47
LAND ROVER DISCOVERY	13



LAND ROVER Llega el Range Rover Velar

Las entregas comenzarán en verano, pero ya se puede comprar el Velar, el cuarto miembro de la familia Range Rover. Y llega con una gama de cuarenta versiones diferentes para elegir, además de dos ediciones especiales para las motorizaciones más potentes. La cifra sale de combinar los diésel 2.0 Ingenium –de cuatro cilindros, con 180 y 240 caballos– y V6 3.0 –de 300 CV–, y los gasolina Ingenium P 250 y 3.0 V6 (380 CV)

con cuatro acabados, siempre asociados al cambio automático de 8 velocidades y a la tracción total inteligente. Velar y Velar R-Dynamic están disponibles con especificaciones Standard, S, SE y HSE, que se pueden mejorar con los Pack Black Exterior y Luxury Exterior. Además, existe el First Edition, la versión más exclusiva, que estará disponible durante el primer año de comercialización del modelo

PRECIOS

	2.0 D 180	2.0 D 240	3.0 D 300	2.0 P 250	3.0 P 380
Auto Standard	60.250 €	64.700 €	73.600 €	62.650 €	77.250 €
Auto S	67.800 €	72.250 €	81.500 €	70.500 €	85.400 €
Auto SE	73.150 €	77.600 €	87.050 €	76.050 €	91.150 €
Auto HSE	81.750 €	86.200 €	96.000 €	85.000 €	100.450 €
R-Dynamic Standard	63.850 €	68.300 €	77.350 €	66.400 €	81.100 €
R-Dynamic S	71.400 €	75.850 €	85.200 €	74.250 €	89.300 €
R-Dynamic SE	76.700 €	81.150 €	90.750 €	79.800 €	95.050 €
R-Dynamic HSE	85.350 €	89.800 €	99.700 €	88.750 €	104.350 €
First Edition			119.400 €		124.750 €

AUDI Crece la gama Q2

Se incorpora al mercado la versión de acceso del Q2, que cuenta con el 1.0 TFSI de gasolina de 116 caballos. Llega con un precio de partida de 27.000 euros para la versión con cambio manual de seis marchas y acabado design edition. Cifra que se convierte en 29.160 euros si cuenta con el S tronic de 7 relaciones, también con acabado design edition. La oferta se completa con la tracción a las cuatro ruedas para el 2.0 TDI de 150 caballos, en asociación con el cambio S tronic. Es la segunda opción con tracción quattro del pequeño SUV alemán, que con estas incorporaciones ofrece ocho variantes mecáni-

cas, que se combinan con los acabados design edition, sport edition y #untaggable edition. Está disponible desde 33.750 euros, a los que hay que sumar 400 euros en el sport edition y 9.200 para la edición especial #untaggable, que incluye elementos diferenciadores como el exclusivo color Gris Quantum de carrocería, paquete Audi design selection o interiores en cuero sintético, además de faros y pilotos LED, Audi parking system trasero, MMI Na-



Nueva versión de acceso y nueva variante quattro

vegación con Audi connect o Audi sound system. Desde el primer nivel no faltan en el equipamiento del Q2 elementos como llantas de 18 pulgadas en diseño Audi Sport, climatizador, sensores de lluvia y luz, paquete connectivity o Audi pre sense front.

VOLKSWAGEN Transporter Mixto Plus

Para los profesionales que necesitan combinar carga y pasajeros VW Vehículos Comerciales añade el Mixto Plus a la gama Transporter. Asociado al TDI de 102 caballos, cuenta con seis plazas y hasta 4,4 metros cúbicos de capacidad, espa-

cios divididos por una pared separadora de serie, integrada en la última fila de asientos. Sin transporte, impuestos y descuentos comerciales, el precio parte de 24.460 euros, y, como parte del paquete Plus, cuenta con doble puerta trasera, cierre centralizado por control remoto y con accionamiento desde el interior, radio



Desde 24.460 €

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

PSA RETAIL

ENTRE LOS MEJORES CONCESIONARIOS DE ESPAÑA

Doce de los treinta puntos de venta que el distribuidor de automóviles del Grupo PSA tiene en España aparecen entre los 500 concesionarios mejores del país en la lista elaborada por la empresa alemana de análisis Statista y una revista especializada. La opinión de 20.000 compradores y profesionales del sector sobre la atención al cliente, precios, condiciones de compra y servicio posventa ha distinguido con excelentes puntuaciones a los centros de PSA Retail en Las Tablas, Doctor Esquerdo, Villaverde y Hermanos García Nolejas (Madrid), Alboraya y Tres Cruces (Valencia), San Lázaro y Polígono de Calonge (Sevilla), Cogullada y Carretera de Madrid (Zaragoza), Granollers (Barcelona) y Vigo.





dealerBest

Medidas de ahorro energético en los concesionarios

Llegar a ser un referente en sostenibilidad no es hablar únicamente de reducción en el consumo, los 'concesionarios verdes' deben saber cómo consumen su energía,

que sea globalmente sostenible, así como identificar cómo no desaprovecharla y supervisarla de manera continua. El ahorro de energía en concesio-

narios puede producirse en varios frentes.

Por la peculiaridad del tipo de edificio y sus usos, las tres principales fuentes de consumo de energía en un concesionario se producen en:

- La climatización del edificio.
- La iluminación.
- Los equipos de taller: cabinas de pintura y compresor/es

OCHO MEDIDAS DE EFICIENCIA PARA DISMINUIR LOS CONSUMOS

dealerBest propone algunas fórmulas que van más allá del ahorro energético:

- 1 - Una gestión adecuada de la climatización, mediante consignas, cambio de hábitos o instalación de un sistema de monitorización y control.
- 2 - La sustitución de máquinas de climatización antiguas por máquinas nuevas mucho más eficientes, como bombas de calor inverter o VRV, calderas de condensación...
- 3 - Que exista un control de la iluminación (intensidad y encendido/apagado) en función de la intensidad lumínica interior, de la ocupación de los espacios y de los horarios, mediante un sistema de monitorización y control.
- 4 - Sustituir tecnologías de iluminación antiguas por tecnología LED, mucho más eficiente.
- 5 - La recuperación del calor de las cabinas de pintura y uso

correcto a nivel energético de las mismas.

6 - La renovación de compresores antiguos por nuevos dotados de variación de velocidad, mucho más eficientes.



7 - La concienciación del personal de exposiciones y talleres, mediante charlas y consignas, y el fomento del uso del vehículo eléctrico en flotas propias.

8 - Y, por último y no menos importante, la utilización de energías renovables: fotovoltaica, biomasa y solar térmica.

dealerBest ha creado el programa 'concesionario verde'. Un concepto transformador de la relación con la energía de forma que cada concesión se convierte en una estación de reducción, reciclaje y reutilización de recursos. Se actúa sobre el uso de la energía, el estado de la infraestructura, la reducción de consumos y la formación del equipo para fomentar mejores hábitos.

Paco Díaz

Fundador y Director de dealerBest
Facilitamos el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción

¿Estás buscando trabajo?



Si tienes experiencia y te apasiona este mundo de la automoción, aplica enviando tu mejor CV a seleccion@dealerbest.com con las siguientes referencias:

- Asesor de Servicio / Recepcionista
- Oficial 1º en Mecánica / Electricidad
- Personal de recambios
- Asesor de Ventas VN
- Asesor de Venta VO
- Asesor de Flotas
- Responsable de Postventa

- REF: AS-M16
- REF: OM-M16
- REF: PR-M16
- REF: AVVN-M16
- REF: AVVO-M16
- REF: AF-M16
- REF: RP-M16

AUDI

A5 y S5 Cabrio, la familia crece

Este mes llega al mercado el modelo más exclusivo de la familia A5, que incorpora importantes novedades de diseño, chasis, motores y tecnología aplicada a la seguridad, el confort o el infotretenimiento. Mantiene la clásica capota de lona acústica, que ahora se abre o cierra con una ligera pulsación y, además, es de serie. Las mecánicas disponibles son los gasolina 2.0 TFSI con 252 CV y el 3.0 TFSI de 354 CV, éste montado en el S5, el tope de gama. Se une una opción diésel, el

2.0 TDI con 190 CV; y, dependiendo de la versión, para las dos variantes más potentes en gasolina y diésel el cambio es manual de seis relaciones, S tronic de siete o Tiptronic de ocho. También la tracción total quattro está disponible en las variantes más potentes. En cuanto a la dotación, el A5 Cabrio incorpora más de 30 asistentes a la conducción, entre los que no faltan control de velocidad adaptativo con función de

conducción en atascos, un asistente predictivo de eficiencia que recoge información del GPS y ayuda a ahorrar combustible, alerta de tráfico cruzado posterior o reconocimiento de señales.



- A5 Cabrio 2.0 TDI 190 CV quattro S tronic 54.500 euros
- A5 Cabrio 2.0 TFSI 252 CV quattro S tronic 58.750 euros
- S5 Cabrio 3.0 TFSI 354 CV quattro Tiptronic 86.900 euros



7.211 € de ahorro en el Alhambra

SEAT

En marzo siguen los descuentos

No son muchos los cambios este mes en las campañas promocionales de Seat que, salvo algunas excepciones, mantiene inalterables sus descuentos. No es el caso

del Alhambra, que en marzo cuenta con 3.200 euros por financiar la operación, que sumados a los 1.411 euros por familia numerosa en el 7 plazas, los 600 euros por

entregar un Seat usado, la acción Seat y los descuentos adicionales por Paquete Plus o Paquete Aniversario pueden bajar el precio en nada menos que 7.211 euros.

Las otras variaciones este mes son los 500 euros de descuento aplicados a las versiones 4Drive (X-Perience) del León, sea el nuevo o el modelo anterior, y los 1.000 euros de rebaja que llegan al Ateca 2.0 TDI 150 CV 4Drive. Sumando todas las promociones, la cifra a descontar en el nuevo SUV se sitúa en 4.765 euros para el Style y en 4.840 para el Xcellence.

TOYOTA

Apuesta por el C-HR

El reciente 'cinco estrellas' de EuroNCAP cuenta este mes con descuentos, que dejan el precio de entrada a la gama en 24.750 euros. Es la cifra en que quedan los 27.000 euros de la tarifa oficial al aplicar la rebaja programada por Toyota para el acabado Active en marzo, rebaja que sube a 3.000 euros en el Advance —que se queda en 25.500 euros— y a 3.500 euros en el Dynamic Plus, el tope de gama que se puede disfrutar por 29.000 euros. No hay cambio para las últimas versiones del resto de modelos de la marca japonesa, que mantienen las promociones,



Este mes pagas hasta 3.500 € menos

por ejemplo, en hasta 13.400 euros para el Proace Verso, entre 3.000 y 7.800 euros para el Land Cruiser, hasta 8.500 euros en Avenis y Avenis Touring Sports, y en 1.850 euros para el Aygo.

IFEMA

LA CITA DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

Del 19 al 28 de mayo los vehículos de ocasión tomarán la feria de Madrid para celebrar una nueva edición del salón dedicado a los que buscan un coche de segunda mano con garantías. Se podrá visitar de

13:30 a 21 horas, un horario actualizado para facilitar la asistencia y aumentar la eficacia comercial en una edición que coincidirá con otras tres ferias y dos eventos profesionales.



PEUGEOT

Mayor conectividad

El Android Auto, que permite aprovechar las aplicaciones de smartphone en modo seguro y adaptado al automóvil, llega a los 208, 2008 y 508. Tres modelos en los que también se mejora el Peugeot Connect NAV con una navegación 3D de nueva generación, que permite disponer en tiempo real de información del tráfico y del estado de la carretera, y puede ser gestionada por órdenes de voz o a través de la pantalla táctil.



CITROËN

LA REVISIÓN QUE TE LLEVA AL MUNDIAL DE RALLIES

Hasta el 10 de abril, Citroën España ofrece por 145 euros una completa revisión en sus servicios posventa. Operación de mantenimiento que conlleva un cheque regalo de 10 euros y la participación en el sorteo de cinco viajes al Rallye de Portugal de este año. Es la oportunidad para ver el estreno del C3 WRC en la Península Ibérica y hacerlo acompañando al Citroën Total Abu Dhabi World Rallye Team.



ACEA 2016

LAS CIFRAS DE LOS FABRICANTES EUROPEOS

Según el Informe Económico y de Mercado de la Asociación de Fabricantes Europeos del Automóvil (ACEA), en 2016:

Se vendieron 14,6 millones de turismos en Europa y fue el tercer año consecutivo de crecimiento, con un +6,8% sobre 2015. En el mundo se comercializaron 77,3 millones de automóviles (+5,5%).

El 49,5% de todos los vehículos de pasajeros matriculados en Europa Occidental funcionaban con gasóleo.

Supone más de dos puntos porcentuales menos que en 2015, cuando el gasóleo cerró con el 52,1% de cuota de mercado.

609.629 vehículos de combustible alternativo se vendieron en la UE (+4,1% sobre 2015). A pesar del impresionante crecimiento de los últimos años, representaron el 4,2% del total de matriculaciones de vehículos de pasajeros (cifra similar a 2015), de las que el 1% corresponde a eléctricos.

La producción de turismos de la UE aumentó un 2,7% en 2016, totalizando 16,5 millones de unidades. Rozando el nivel previo a la crisis (16,6 millones), el pasado año la UE representó más del 21% de la producción mundial de automóviles de turismo.

En 2016 **la UE exportó unos 5,5 millones de coches, por valor de 125.000 millones de euros**, y Estados Unidos siguió siendo el mercado más valioso, con aproximadamente 38.000 millones de euros, que representa más del 30% del total. El mercado de **vehículos comerciales de la UE se expandió a lo largo de 2016, alcanzando más de 2,3 millones de matrículas** (+11,7% sobre 2015). La producción creció un 5,9%, alcanzando los 3,5 millones de unidades. Y las exportaciones aumentaron significativamente (+59,1%) sobre el año anterior.





CONCEPTOS DE POTENCIA Y PAR

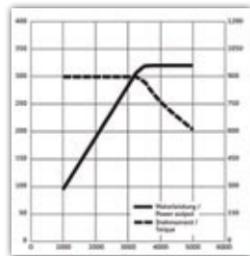
Angel Rojo

Me llama la atención que a la hora de comprar un vehículo todo el mundo valora aspectos como el diseño, el precio, la seguridad o el consumo. Es lógico. Lo que ya no tengo tan claro es saber qué es más importante, si la potencia o el par motor. He oído de todo pero no sé exactamente qué es el par motor, y cuando te interesas por un coche, generalmente, sólo te dan la potencia. ¿Me lo podrían aclarar, por favor?

RESPUESTA

No podemos estar más de acuerdo contigo, y pasa como en el sabio refranero, cuando se comenta que el río 'Sil lleva el agua y el Miño la fama'. Potencia y par motor son términos que están estrechamente relacionados, como es lógico. Todo el mundo entiende de caballos -la normativa europea obligará en breve a dar las cifras en Kw- para saber la potencia del vehículo, pero la mayoría desconoce los valores de par máximo, reflejados en Nm (newton por metro) o mkg (kilogramos por metro).

De una manera muy sencilla podríamos decir que el par está relacionado con la fuerza, y la potencia se asocia a la velocidad. A la hora de desarrollar un motor los ingenieros tratan de obtener el mayor par posi-



PRESIONES Y CONSUMO VAN LIGADOS, PERO...

Antonio Morales

Los neumáticos son los grandes olvidados. No me refiero al desgaste, que también, lo digo sobre todo por la presión. No veo a muchos conductores que comprueben asiduamente este aspecto, pero mi duda es sobre el consumo. Los fabricantes recomiendan unas presiones en función del peso, pero ¿se pueden sobrepasar sin peligro para mejorar el consumo? Muchas gracias.

RESPUESTA

Está claro que la presión de los neumáticos es determinante en el comportamiento de un vehículo porque influye en el agarre, la estabilidad, el desgaste y también en el consumo. Una presión insuficiente repercute en una peor estabilidad, se incrementa el desgaste por los bordes de la banda de rodadura y se aumenta el consumo debido a la mayor resistencia al avance. Por contra, si los inflamos demasiado, repercutirá en el confort, se pueden producir rebotes si el asfalto es irregular y al reducirse la huella se pierde estabilidad y se acelera el desgaste de la zona central de la banda. Por eso los fabricantes aconsejan unas determinadas presiones que se mueven en un marco de seguridad y eficacia. Dicho esto, un neumático

debe mantenerse en un rango de revoluciones lo más amplio posible. La potencia deriva del par, y por lo tanto, si se consigue lo anterior disfrutaremos también de caballos.

Los dos aspectos son importantes, pero a un conductor normal, de perfil medio, lo que más le interesa y lo que 'usará' será el par motor, ya que se trata de la capacidad de trabajo del propulsor. Lo que se busca es que al pisar el acelerador el

puede multiplicar varias veces la recomendación del fabricante, pero sería un peligro. No es buena idea meter más presión para mejorar ligeramente el consumo. Al menos por nuestra cuenta. Si hemos detectado que algunos modelos ofrecen esa posibilidad, lo mismo que aconsejan adecuar la presión a la carga del vehículo. Sólo en ese caso aconsejamos hacerlo.

Lo cierto es que si llevamos una presión adecuada el ahorro en consumo que vamos a registrar no compensa poner en riesgo nuestra seguridad y la de los demás. Ponernos por nuestra cuenta a meter más presión sin tener una referencia adecuada no parece buena idea. Por lo tanto, no es aconsejable.

vehículo tenga una respuesta inmediata. Por eso, cuanto más par tengamos, y se ofrezca a un menor número de revoluciones, mejor. La potencia es importante también, pero hay que ir a 'buscarla' porque se tiene en cuenta la velocidad y el tiempo. Por eso se ofrece a un elevado número de revoluciones. Digamos que en el día a día prácticamente nunca aprovecharás la potencia máxima, y sí el par máximo.

CONSULTAS RÁPIDAS

RELACIÓN ENTRE LA INYECCIÓN Y LA CALEFACCIÓN

Luis Hernández

Es una curiosidad que nunca habíamos recibido y que nos ha hecho reflexionar. Efectivamente la calefacción de un vehículo con motor térmico se alimenta del líquido de refrigeración. Y lograr que la temperatura suba más rápidamente es más fácil en un modelo con inyección indirecta que directa. El motivo es que en la primera la inyección en precámara

transmite más rápidamente el calor, y esa 'pérdida' la condena a tener un menor rendimiento y mayor consumo. Por contra, la inyección directa es más efectiva porque mantiene el calor dentro de la cámara, por eso la transmisión del calor hacia el circuito de refrigeración es más lenta.

CAMBIO DSG CON 'DIFERENTE' PRECIO

Jesús Sánchez

La diferencia en el precio a pagar por el cambio DSG en un

Volkswagen Touran 1.6 TDI y en la versión 2.0 TDI no se debe al cambio en sí, de siete relaciones el primero y de seis el segundo; el motivo son las emisiones. El paso del cambio manual al DSG6 en el 1.6 TDI se traduce en un incremento de 1.990 euros, mientras que en el 2.0 TDI la diferencia crece hasta los 3.320 euros. El problema es que el diésel de 150 CV con DSG salta de tramo en el impuesto de matriculación (4,75% por emitir 121 gr/km de CO₂), y en el resto quedan exentos.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿EXISTE EL LÍMITE DE VELOCIDAD DE 80 KM/H PARA LOS CONDUCTORES NOVELES?

No, ya no existe el citado límite. Actualmente los conductores noveles no tienen restricciones de velocidad distintas a las del resto de conductores, teniendo que respetar los mismos límites que cualquier otro conductor. Efectivamente, desde el año 1974 hasta el mes de marzo del año 2011 aquellas personas cuyo permiso de conducción tuviese menos de un año de antigüedad debían llevar colocada en el vehículo la señal V-13 (conocida como la 'L'), lo que, entre otras cosas, además de anunciar que el vehículo era conducido por un conductor novel, también significaba que dicho conductor no podía rebasar el límite de velocidad de 80 km/h. Actualmente es obligatorio que los mencionados conductores sigan llevando la señal de la 'L' colocada en la parte posterior del vehículo, a lo largo de su primer año tras la obtención del permiso de conducción; pero lo cierto es que esa circunstancia ya no implica tener que someterse a unos límites de velocidad distintos a los del resto de conductores; por lo que deberán respetar los límites de velocidad en función del tipo de vehículo que conduzcan, de los límites genéricos de las vías o de los límites fijados por la señalización existente. Nada más.

BUENA PREGUNTA

SÓLO ES OBLIGATORIO COLOCARLAS DE ACUERDO A LAS INSTRUCCIONES DADAS POR EL FABRICANTE

¿Es obligatorio colocar las sillitas infantiles del coche en el sentido contrario de la marcha?

RESPUESTA

Pese a las numerosas informaciones y noticias existentes al respecto, y aunque, en principio, es la recomendación que vienen haciendo los expertos en seguridad vial, a día de hoy no existe ninguna norma que imponga esta obligación.

El Reglamento General de Circulación establece la obligación de que los sistemas de retención infantil (sillitas) usados en los vehículos de-

desde el nacimiento hasta que el niño alcance los 105 centímetros de altura, siendo obligatorio que el niño viaje en contra de la marcha hasta que tenga 15 meses y supere los 71 centímetros, y que el niño pueda viajar a contramarcha, según la decisión de los padres, hasta que mida 83 centímetros. Actualmente hay sillitas homologadas con la norma i-Size cuya instalación es



obligatoria en contra de la marcha durante todo el período de uso, y también sillitas que se instalan en contra de la marcha durante una parte de su uso y a favor de la marcha según el menor vaya creciendo.

Ambos sistemas de homologación convivirán hasta el 2018, pudiendo ser utilizadas tanto las sillitas que son homologadas teniendo en cuenta el peso (norma ECE R44/04) como las que son homologadas teniendo en cuenta la altura (norma i-Size) y, a partir de ese año, en principio serán estas últimas las que puedan seguir homologándose. En consecuencia, si no se lleva la silla instalada de conformidad a las instrucciones de uso del fabricante o no se instala en el sentido correcto a las citadas prescripciones, podríamos ser denunciados por ello y sancionados con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

Actualmente son dos reglamentos o normas de homologación europeas las que regulan los tipos de sistemas de retención infantil: el ECE R44/04 y la norma I-SIZE (Reglamento 129). El primero establece los grupos por peso:

► Sillas grupo 0 y 0+ (de 0 a 13 kg); siempre deben utilizarse en el sentido contrario al de la marcha, si bien los capazos pueden ir instalados en sentido transversal.

► Sillas grupo 1 (de 9 a 18 kg); este tipo de sillas pueden instalarse en el sentido de la marcha o en contra de la misma.

► Sillas grupo 2-3 (de 15 a 36 kg); son los que se conocen como elevadores, los que tienen respaldo ofrecen una mayor seguridad, se instalan en

el sentido de la marcha y, como utilizan el propio cinturón del vehículo para sujetar al niño, hay que indicar que la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda horizontal, lo más abajo posible, sobre las caderas y muslos, pero nunca sobre el estómago.

En el segundo de los sistemas, el fijado por la norma i-Size, el fabricante elige el período de uso de la silla según la altura del niño (y no del peso). Lo normal es que este tipo de sillas cubran el uso

desde el nacimiento hasta que el niño alcance los 105 centímetros de altura, siendo obligatorio que el niño viaje en contra de la marcha hasta que tenga 15 meses y supere los 71 centímetros, y que el niño pueda viajar a contramarcha, según la decisión de los padres, hasta que mida 83 centímetros. Actualmente hay sillitas homologadas con la norma i-Size cuya instalación es

obligatoria en contra de la marcha durante todo el período de uso, y también sillitas que se instalan en contra de la marcha durante una parte de su uso y a favor de la marcha según el menor vaya creciendo.

Ambos sistemas de homologación convivirán hasta el 2018, pudiendo ser utilizadas tanto las sillitas que son homologadas teniendo en cuenta el peso (norma ECE R44/04) como las que son homologadas teniendo en cuenta la altura (norma i-Size) y, a partir de ese año, en principio serán estas últimas las que puedan seguir homologándose. En consecuencia, si no se lleva la silla instalada de conformidad a las instrucciones de uso del fabricante o no se instala en el sentido correcto a las citadas prescripciones, podríamos ser denunciados por ello y sancionados con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

Actualmente son dos reglamentos o normas de homologación europeas las que regulan los tipos de sistemas de retención infantil: el ECE R44/04 y la norma I-SIZE (Reglamento 129). El primero establece los grupos por peso:

► Sillas grupo 0 y 0+ (de 0 a 13 kg); siempre deben utilizarse en el sentido contrario al de la marcha, si bien los capazos pueden ir instalados en sentido transversal.

► Sillas grupo 1 (de 9 a 18 kg); este tipo de sillas pueden instalarse en el sentido de la marcha o en contra de la misma.

► Sillas grupo 2-3 (de 15 a 36 kg); son los que se conocen como elevadores, los que tienen respaldo ofrecen una mayor seguridad, se instalan en

el sentido de la marcha y, como utilizan el propio cinturón del vehículo para sujetar al niño, hay que indicar que la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda horizontal, lo más abajo posible, sobre las caderas y muslos, pero nunca sobre el estómago.

En el segundo de los sistemas, el fijado por la norma i-Size, el fabricante elige el período de uso de la silla según la altura del niño (y no del peso). Lo normal es que este tipo de sillas cubran el uso desde el nacimiento hasta que el niño alcance los 105 centímetros de altura, siendo obligatorio que el niño viaje en contra de la marcha hasta que tenga 15 meses y supere los 71 centímetros, y que el niño pueda viajar a contramarcha, según la decisión de los padres, hasta que mida 83 centímetros. Actualmente hay sillitas homologadas con la norma i-Size cuya instalación es

obligatoria en contra de la marcha durante todo el período de uso, y también sillitas que se instalan en contra de la marcha durante una parte de su uso y a favor de la marcha según el menor vaya creciendo.

Ambos sistemas de homologación convivirán hasta el 2018, pudiendo ser utilizadas tanto las sillitas que son homologadas teniendo en cuenta el peso (norma ECE R44/04) como las que son homologadas teniendo en cuenta la altura (norma i-Size) y, a partir de ese año, en principio serán estas últimas las que puedan seguir homologándose. En consecuencia, si no se lleva la silla instalada de conformidad a las instrucciones de uso del fabricante o no se instala en el sentido correcto a las citadas prescripciones, podríamos ser denunciados por ello y sancionados con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

Actualmente son dos reglamentos o normas de homologación europeas las que regulan los tipos de sistemas de retención infantil: el ECE R44/04 y la norma I-SIZE (Reglamento 129). El primero establece los grupos por peso:

► Sillas grupo 0 y 0+ (de 0 a 13 kg); siempre deben utilizarse en el sentido contrario al de la marcha, si bien los capazos pueden ir instalados en sentido transversal.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Probamos la nueva generación del Volkswagen Golf GTI

Las siglas GTI habían sido un éxito desde su lanzamiento en el Golf en 1976. Y con la llegada de la nueva generación, probábamos a fondo el nuevo icono alemán.

Un fuera de serie para empezar. Bugatti volvía a la vida con el EB110, un superdeportivo de 550 caballos y 50 millones de pesetas, con una impresionante línea. En cierto modo, el precursor de lo que hoy es el Chiron.

Novedad de la semana era nuestra primera toma de contacto con el Rover 800, una berlina



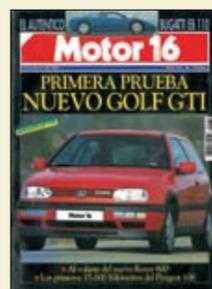
de inconfundible clasicismo británico.

Entre las pruebas de la semana, con el Peugeot 106 llegábamos al ecuador de nuestra prueba de larga duración. El utilitario francés, con 15.000 kilómetros a sus espaldas, se convertía en un gran compañero de viaje.

Otra prueba tenía como protagonista a un modelo genuinamente americano, el LeBaron GTC, uno de

los primeros Chrysler vendidos en Europa.

Pero sin duda, la gran prueba de la semana era la nueva generación del Volkswagen Golf GTI. Un icono con 115 caballos de potencia del que destacábamos su comportamiento, equipamiento y seguridad. Y nos parecía que debía mejorar el incremento de peso. Además, repasábamos diferentes personalizaciones, en el incipiente mundo del tuning, para el Golf.



LA PORTADA

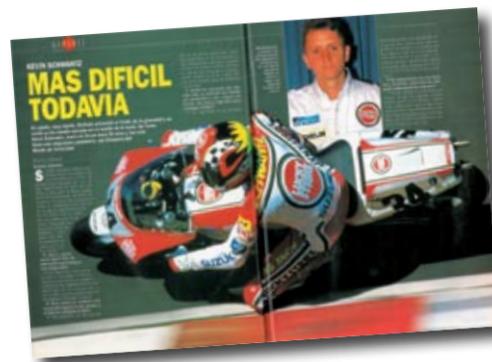
Nº 435

FECHA

18-2-1992

HABLAMOS DE

El Volkswagen Golf GTI era el gran protagonista de nuestra portada, con motivo de la primera prueba con el modelo alemán. Además, mostrábamos la nueva creación de Bugatti, el EB110. Y también había espacio para destacar los primeros 15.000 kilómetros con el Peugeot 106.



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

El nuevo Opel Corsa del 93, cazado

El utilitario fabricado en Zaragoza estaba en la carretera, todavía camuflado, pero ya en su última fase de pruebas. Ahí lo habíamos cazado y mostrábamos todos sus detalles.

Novedades de esta semana eran el renovado Renault Safrane, sustituto del 25, que era el modelo más lujoso de la marca francesa. Además, un elegante coupé japonés con un

innovador sistema de dirección a las cuatro ruedas, el Honda Prelude, también llegaba al mercado y lo probábamos por primera vez.

Pero sin duda la mayor novedad estaba en



la futura generación del Opel Corsa. El utilitario fabricado en Zaragoza era cazado por nuestros espías todavía camuflado, antes de su lanzamiento, en abril del siguiente año. Mostrábamos sus detalles y también las posibles versiones en las que trabajaba Opel.

La comparativa de la semana era para los más deportivos de la clase. Ford Sierra Cosworth, Lancia Delta Integrale, Nissan Sunny GTI-R

y Toyota Celica Turbo. Ford -4,3 millones y 220 caballos- destacaba por su comportamiento; el Lancia -4,3 millones y 210 CV- por su estética agresiva. El Nissan y el Toyota que no se vendían en España y ofrecían 220 CV y altas prestaciones el primero y 208 y ABS de serie el segundo.

Y la prueba, de un coupé original, el Mazda MX-6 que definíamos como 'satisfacción garantizada'.



LA PORTADA

Nº 436

FECHA

25-2-1992

HABLAMOS DE

La nueva generación del Opel Corsa, el utilitario fabricado en Zaragoza, era cazado en pruebas por nuestra revista y se convertía en la principal imagen de la portada de la semana. Junto a él, también había espacio para la comparativa del Delta, Sierra, Celica y Sunny en versiones deportivas.

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



Deportivo por fuera, conectado por dentro.



Nuevo Passat R-Line Exclusive TDI 150 por 290 €* al mes.

Solo 460 unidades de un Passat increíble.

Escribir un tuit, importar rutas o enviar y recibir mensajes sin soltar el volante del nuevo Passat, es posible gracias a Car-Net. Hacerlo además con el carácter deportivo R-Line es un placer que solo unos pocos podrán disfrutar. **Volkswagen Passat. Always On.**

Paquete deportivo exterior R-Line · Llantas de aleación SOHO de 17"

Navegador · Pantalla HD táctil · Servicios móviles Car-Net · Guide&Inform 3 años
Faros Full LED · Volante multifunción · Climatronic 3 zonas · Park Pilot · Front Assist

En 47 cuotas. Entrada: 8.656,90 €. Cuota final: 12.888,66 €. TAE: 9,46%



Volkswagen

Passat R-Line Exclusive 2.0 TDI BMT 110 kW (150 CV): consumo medio (l/100 km) de 4,2. Emisión de CO₂ (g/km): 109.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 29.700 € para un Volkswagen Passat R-Line Exclusive 2.0 TDI BMT 110 kW (150 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 13.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Com. de Apertura: 3,00% (631,29 €). TIN: 7,99%. Importe total del crédito: 21.043,10 €. 47 cuotas de 290 € y si lo deseas, al cabo de 4 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 12.888,66 €. Importe total adeudado: 27.149,95 €. Precio total a plazos: 35.806,85 €. Oferta válida hasta 31/03/2017. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Passat R-Line Exclusive con opcionales.