

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.697 del 28 de marzo al 10 de abril de 2017



Bajo la lupa

HYUNDAI I30
1.4 T-GDI 140 CV



LOS PRIMEROS
10.000
KILÓMETROS

PROBAMOS 8 GRANDES VIAJEROS



2.0
TDCi
180 CV

Comparativa

FORD EDGE, MONDEO SPORTBREAK Y S-MAX

CITROËN C4 PICASSO

A fondo

- ▶ 1.2 PureTech 130 CV
- ▶ 1.6 BlueHDi 120 CV



Diésel o
gasolina



Con
7 plazas

A fondo

MITSUBISHI OUTLANDER

220 DI-D 150 CV 4WD

Al volante



Mazda CX-5

Al volante

Opel Insignia
Grand Sport





NUEVO CITROËN C3 AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™
36 combinaciones de personalización
Citroën Advanced Comfort®

Al detalle



SEAT VUELVE A BENEFICIOS

Los 232 millones de euros de beneficios frente a los 6 de 2015 – año en el que habían conseguido acabar con seis años de pérdidas– significan el mejor resultado en la historia de la compañía. Y de ese resultado, que se ha conseguido con el esfuerzo de todos, van a ser partícipes todos. Los responsables de la marca española, tras acuerdo con los sindicatos, destinarán 6,2 millones de euros a una paga extraordinaria para los empleados. Una vez más, el sector del automóvil es ejemplo de negociación entre empresas y sindicatos.



LA DGT PIDE AYUDAS A LA COMPRA

Se trata de bajar la edad media de nuestro parque automovilístico y con ello, poner en marcha coches más limpios y más seguros que rebajen los datos de siniestralidad. Por ello reclama al Gobierno que vuelva a poner en marcha planes de incentivos como el PIVE que permitirían, además, volver a un crecimiento sostenido de las ventas. Una iniciativa a aplaudir.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Plan A

El Plan de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid trata de expulsar el coche de la ciudad por todos los medios... pero no olvida aumentar el horario de los parquímetros para recaudar más

Si algo ha dejado claro el equipo municipal de Manuela Carmena (Ahora Madrid y el PSOE), con su Plan A o de Calidad del Aire, es su firme propósito de pulverizar el tráfico y acceso de vehículos a los no residentes en la cada vez más privilegiada zona de 'prioridad residencial', según su propia definición. Así, con guiños engañosos a su clientela electoral, plantean un paquete de 30 medidas, como la de ampliar al máximo las aceras, para que los automóviles circulen en fila india. Además, este tipo de ocurrencias se llevará a cabo estrechando 22 de las principales arterias de la ciudad, rematándola con numerosas limitaciones de velocidad en calles secundarias y en vía de circunvalación M-30, que pasará de los 90 km/h actuales a 70. Una medida que según numerosos estudios, sería efectiva si el tráfico es fluido y se mantiene a la velocidad de 70 km/h, mientras que como suele ocurrir, con una circulación densa bajan las velocidades y aumenta de forma notable el impacto ambiental.

Curiosamente ocurre lo mismo con el desplazamiento del tráfico a las calles secundarias, con limitaciones de 30 km/h, donde está asegurado el atasco y como todo el mundo sabe, es lo que más contamina. En este punto es importante destacar que si salimos del envoltorio de datos interesantes del municipio, nos encontramos con que el automóvil supone entre un 12 y un 14 por ciento del total de las emisiones contaminantes. Por eso, ciudades como Londres han ido limpiando su aire en todas las direcciones, desde el automóvil a los vehículos de transporte públicos y calefacciones, principales causantes de la boina que cubre Madrid

limpiando su aire en todas las direcciones, desde el automóvil a los vehículos de transporte públicos y calefacciones, que son las principales causantes de la boina que cubre Madrid, cuando no hay viento y llueve poco o nada. De ahí que la manera más efectiva de luchar contra la contaminación pasa por la implicación de las diferentes administraciones y partidos políticos.

Es necesario invertir en un transporte público no contaminante y ayudas que permitan la sustitución de vehículos antiguos por otros más limpios y más seguros. Particularmente si tenemos en cuenta que los coches más viejos y contaminantes son propiedad, por falta de medios económicos, de las clases medias y bajas. Cuestión que no está entre sus prioridades, ya que este tipo de Ayuntamientos prefiere a los automovilistas que tengan posibles, para así seguir friéndoles a impuestos y multas. Sirva como ejemplo la propuesta de ampliación de los parquímetros de Madrid, a las noches, fines de semana y festivos. Un apañío en el que el Consistorio de Barcelona no quiere quedarse atrás y está dispuesto a incrementar los impuestos en 25 euros al año a los vehículos que emitan más de 160 gramos de CO₂ por kilómetro y 56 euros a los que expulsen más de 200 g/km. En fin, como siempre, el Plan A, lejos de reducir los impuestos del automóvil en la misma proporción que se limita su uso, consiste en seguir explotando y anulando a la clase media automovilística.

El automóvil supone entre un 12 y un 14 por ciento del total de las emisiones contaminantes. Por eso, ciudades como Londres han ido limpiando su aire en todas las direcciones, desde el automóvil a los vehículos de transporte públicos y calefacciones, principales causantes de la boina que cubre Madrid

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

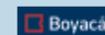
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

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.





Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NUEVO NISSAN MICRA. TU CÓMPLICE.

La vida siempre es más emocionante cuando tienes un cómplice. Y si además encuentras un acompañante con personalidad, atrevido y equipado con la tecnología más avanzada, no te quedarán excusas para emprender la aventura de tu vida. Visita nissan.es y conoce más sobre él, #TuCómplice.

Consumo mixto: 3,2 - 4,6 l/100 km. Emisiones CO₂: 85 - 104 g/km.

SUMARIO

Nº 1.697 - 28 marzo al 10 abril de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

NUEVO SUV DE SEAT

La marca española anuncia un nuevo SUV, con siete plazas, que se situará por encima del Ateca.

10.- EN PORTADA

COMPARATIVA FORD EDGE FOR MONDEO SPORTBREAK Y FORD S-MAX

Comparamos tres grandes familiares viajeros que comparten motor diésel con 180 caballos.

22.- CUATRO RUEDAS

CITROËN C4 PICASSO 1.2 PURETECH 130

Con motor 1.2 PureTech y cambio EAT6, una versión muy agradable.

25.- CITROËN C4 PICASSO 1.6 BLUEHDI 120

La versión diésel, un gran rodador con bajísimos consumos.

26.- MITSUBISHI

OUTLANDER 2.2 DI-D 150 4WD

Con motor diésel, caja automática y siete plazas, este Outlander es un SUV con muchos argumentos.

28.- HYUNDAI I30 1.4 T-GDI 140

Nuestra prueba de larga duración al Hyundai i30 cubre los primeros 10.000 kilómetros.

32.- MAZDA CX-5

La firma japonesa renueva y refina el CX-5, que gana mucho en aspectos dinámicos.

34.- OPEL INSIGNIA GRAND SPORT

Aspecto y maneras deportivas para el nuevo Insignia, que recorta distancias con los modelos premium.

37.- MINI COUNTRYMAN

Con 4,30 metros de largo, el nuevo Countryman es el Mini más grande de la historia. Y el más práctico.

38.- SUZUKI IGNIS.

Un nuevo utilitario, de dimensiones contenidas, gran habitabilidad interior y un peculiar estilo de crossover.

40.- SEAT 4 DRIVE

Conducir sobre hielo con un Seat

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

6



40



50



38



54

León Cupra de tracción total es como participar en una coreografía mágica en la que sus 300 caballos y los 240 clavos por rueda son elementos clave.

44.- ECOS DE GINEBRA

La visita al Salón de Ginebra nos ha permitido tomar el pulso al sector hablando con los directivos que toman las decisiones y conocen al detalle los planes de futuro.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE TUNEL DE VIENTO VERTICAL

El túnel de viento vertical de MadridFly cuenta con cuatro ventiladores que suman 1.420 kW, equivalentes a casi 2.000 caballos de potencia, y generan un viento de hasta 300 km/h. Hemos volado y lo hemos manejado.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS GRAN PREMIO DE AUSTRALIA DE FÓRMULA 1

La temporada del cambio de reglas en la Fórmula 1 se inicia en Australia

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

CITROËN	22
FORD	10
HYUNDAI	28
MAZDA	32
MINI	37
MITSUBISHI	26
OPEL	34
SEAT	6, 40
SUZUKI	38

con cambio en la jerarquía. Ferrari consigue arrebatar el triunfo a Mercedes, que había ganado 51 de las últimas 60 carreras.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

MCLAREN PREPARA EL BP23

McLaren trabaja ya sobre un futuro 'Hyper-GT', bajo el nombre en clave de BP23, que cuando vea la luz en 2019 con su sistema híbrido de propulsión se convertirá en el McLaren más potente y aerodinámico de la historia. La producción de este modelo de altas prestaciones estará limitada a 106 ejemplares, el mismo volumen que el McLaren F1. De la producción de estos vehículos se encargará McLaren Special Operations.



Andrés Mas | amas@motor16.com

CITROËN C3 EAT6

El nuevo Citroën C3 estrena la caja de cambios automática EAT6, asociada al motor de gasolina Puretech 110 y disponible desde 16.200 euros, con impuestos y acción promocional incluida. Su consumo medio es de 4,9 l/100 km.



PORSCHE 911 2017

El 911 ofrece ahora nuevos colores, una mayor conectividad y 30 caballos adicionales como parte de un kit opcional para todas las variantes del 911 S. Además, los modelos ya vendidos se pueden beneficiar de la nueva conectividad, por migración.

Se fabricará en la planta de Wolfsburg
Seat tendrá un tercer SUV: hasta siete plazas

Tras lanzar exitosamente el Ateca y anunciar para este mismo año –se verá en el Salón de Francfort, en septiembre– una variante todocamino del Ibiza denominada Arona, Seat acaba de confirmar que reforzará su ofensiva SUV con un tercer modelo que se situará un segmento por encima del Ateca y se convertirá en el emblema de la marca. El nuevo todocamino, una especie de Skoda Kodiaq reinterpretado por Seat, se fabricará en la planta

de Volkswagen en Wolfsburg sobre la plataforma MQB A2 ya instalada en esta fábrica, contará con versiones de cinco y siete plazas y, suponemos, se aprovechará de toda la tecnología del consorcio Volkswagen, al heredar los propulsores ya vistos en el Ateca, el modelo más premiado de toda la historia de Seat. Pero antes de que este nuevo todocamino vea la luz en el Salón de Ginebra de 2018, el protagonismo de la marca española se

llevará el futuro Arona, un modelo todocamino del segmento SUV-B derivado del nuevo Ibiza. El Arona no contará con tracción total, aunque sí recurrirá a un control de tracción específico, con rueda de selección en el interior, que asociado a unos neumáticos de invierno le permitirán salir de situaciones comprometidas de adherencia. A nivel de asistentes de seguridad, el Arona contará con toda la tecnología vista en el nuevo Ibiza.



Estas son las primeras imágenes del nuevo SUV anunciado por Seat para 2018. Tendrá una carrocería más larga que la del Ateca y podrá tener hasta siete plazas.



El Ateca es el modelo de Seat que más premios ha logrado en la historia. Abajo, aspecto que podría tener el Arona.



PARA PENSAR

32

kilos de resistencia por milímetro cuadrado tiene el acero del nuevo Hyundai i30

Hyundai es la única marca que fabrica su propio acero. Y el empleado ahora en el nuevo i30 ha permitido reducir el peso de la carrocería 28 kilogramos. Se utiliza en los laterales y se puede moldear.

EL PUNTAZO

El nuevo Honda Clarity 2017 es un vehículo eléctrico de pila de combustible aún más atractivo y con mayor practicidad que las anteriores generaciones. Honda quiere popularizar esta tecnología.



Audi RS 3 Sedán y RS 3 Sportback
Cinco cilindros y **400 CV** para disfrutar aún más

El próximo mes de abril Audi comenzará a admitir pedidos de su nuevo RS 3 en versiones Sedán y Sportback, aunque hasta agosto no se entregarán las primeras unidades de este deportivo de 400 caballos.

Los nuevos RS 3 contarán con el motor de producción en serie de cinco cilindros más potente del mundo: el mejorado 2.5 TFSI. Estos Audi de altas prestaciones cuentan con la transmisión automática S tronic y la

tracción integral permanente quattro. Y los 400 CV, unidos a esas dos soluciones de ingeniería, consiguen que el RS 3 Sportback de Audi acelere de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y alcance una velocidad máxima de hasta 280 km/h. El consumo medio homologado para ambos es de 8,3 l/100 km.

Una opción permite aumentar la velocidad máxima desde 250 hasta 280 km/h.



Citroën E-Berlingo Multispace
Eléctrico y con **170 kilómetros** de alcance

En mayo, Citroën pondrá a la venta su nuevo E-Berlingo Multispace, la versión eléctrica de su versátil modelo, que anuncia una autonomía de 170 kilómetros. Gracias al uso de dos packs de baterías de iones de litio

en la parte baja del vehículo, el E-Berlingo mantiene el volumen de carga. Y sus baterías se cargan en un tiempo comprendido entre 8,5 y 15 horas. O el 80 por ciento en 30 minutos si es un enchufe rápido.

Serie 5 Touring M Performance
Con **motor optimizado** y suspensión revisada

Fueron presentados en el reciente Salón de Ginebra y convierten un familiar aparentemente 'inofensivo' en un deportivo de aspecto atlético y musculado. Se trata de los accesorios BMW M Performance disponibles para el nuevo Serie 5 Touring, que permiten acentuar el carácter deportivo del modelo alemán. Con ellos, BMW ofrece la posibilidad tanto de personalizar la estética como de mejorar el comportamiento y el rendimiento mecánico. Porque los kits de potencia BMW M Performance ofrecen un aumento de po-

tencia que, según la marca, no afecta al consumo. En concreto, el Serie 5 Touring tendrá disponibles kits de

Así es el nuevo Serie 5 Touring personalizado por M Performance.

del comportamiento gracias a unos esquemas optimizados y a la utilización de muelles y amortiguadores específicos, que permiten controlar mejor el coche en curva. Pero la lista de accesorios M Performance para el Serie 5 Touring es muy

extensa, y también incluye el aspecto aerodinámico o los detalles del interior, como el volante deportivo con levas. Eso sí, hay que preparar el talonario y tener una buena cuenta en el banco, porque la personalización no es barata.





FOTOS ESPIA

BENTLEY FLYING SPUR

El nuevo Bentley Flying Spur no sólo compartirá la plataforma con el Porsche Panamera, sino también algunos de los motores, aunque se espera que el 6.0 W12 de doble turbo siga formando parte de la oferta. En la imagen puede verse un prototipo basado en el Panamera, aunque con vías y pasos de rueda más anchos. A nivel estético, tendrá mucho que ver con el EXP10 Speed 6 Concept.



MERCEDES CLS

Del próximo no habrá versión Shooting Brake

La próxima generación del CLS se basa en la plataforma conocida del nuevo Clase E, pero parece un poco más largo y más ancho, aunque continuará posicionado por debajo de la Clase S. Las opciones mecánicas también se heredarán de la Clase E, incluyendo las versiones AMG. Y también veremos una versión híbrida 'plug-in' del CLS.



FOTOS ESPIA



FOTOS ESPIA



TOYOTA SUPRA

Desarrollado conjuntamente con BMW y su futuro Z5, el nuevo Toyota Supra tendrá mucho que ver con el Concept FT-1. El misterio será desvelado en el próximo Salón de Tokio –se celebra en octubre–, donde será presentado oficialmente. Nuestros fotógrafos espía lo han pillado en una gasolinera de Suecia, y aunque camuflado todavía, su aspecto es imponente.



MASERATI GHIBLI

Renovada estética y mejoras en conectividad

El Ghibli de Maserati se prepara en las nieves de Suecia para su lanzamiento en el Salón de Francfort del mes de septiembre. La berlina italiana modificará sus paragolpes delantero y trasero, y sus faros y pilotos estrenarán una nueva luz día de leds, de diseño diferenciador. En el interior se esperan mejoras importantes en conectividad y ayudas a la conducción, heredando los sistemas de sus hermanos Quattroporte y Levante.

FOTOS ESPIA



▶▶ El Maserati Ghibli, en las carreteras nevadas de Suecia. Y ya con un camuflaje muy ligero.



MERCEDES CLASE C

Mercedes-Benz sigue agregando nuevas piezas al 'restyling' de la Clase C, y esta vez han añadido a los prototipos unos nuevos faros frontales, así como nuevos pilotos traseros. Lo que comenzó con sólo un paragolpes delantero oculto es ahora un prototipo con imagen casi completamente nueva. La intención de la marca es, además de actualizar su aspecto exterior, mejorar la calidad interior, aumentar la seguridad con más ayudas a la conducción y evolucionar la conectividad.



FOTOS ESPIA

▶▶ Nuestros compañeros de CarPix han logrado fotografiar al nuevo Clase C de Mercedes por las pistas de Suecia.



NUEVO FORD KUGA

7
AÑOS DE GARANTÍA

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

DESDE

190€/mes

ENTRADA 7.270€ / CUOTA FINAL 10.895€ / 49 MESES / TAE 8,84%
HASTA 30/04/17 / FINANCIANDO CON FCE BANK



FORD KUGA ST-LINE



Go Further

La potencia indicada en caballos de vapor (cv) no está expresada de acuerdo con lo establecido en el Sistema Legal de Unidades de Medida. Se proporciona el dato en cv únicamente a nivel informativo y de forma transitoria debido a la costumbre. Gama Ford Nuevo Kuga MCA consumo combustible combinado de 4,6 a 7,4 l/100 km: medición de consumo realizada en laboratorios, conforme a la normativa vigente; el consumo depende de la conducción que se haga del vehículo. Emisiones de CO₂ de 120 a 171 g/km: emisiones medidas conforme a la normativa vigente. Las emisiones, en condiciones reales, pueden variar.

Kuga Business 1.5 TDCi 88kW (120cv) con Garantía de 7 años o 100.000km, Llantas de aleación de 17", Navegador, Sistema de Conectividad SYNC 3, Climatizador Automático Bizona, Sensores de Parking Traseros, Retrovisores plegables eléctricamente, Cristales Privacidad, Freno de Mano Eléctrico y Barras de Techo cromadas. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 12.000€ y permanencia mín. 25 meses. Precio Final 23.228,65€. Entrada de 7.270€. Importe total del Crédito 15.958,65€. 48 cuotas de 190€/mes. Cuota Final 10.895€. Com. Apert. 542,59€. TIN 7,35%. TAE 8,84%. Importe Total adeudado 20.557,59€. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 30/04/2017. No compatible con otros dtos. ford.es

El S-Max multiplica los argumentos

La Semana Santa ya está aquí, y a poco que nos descuidemos se echará encima el verano. Con el buen tiempo llegan los viajes, y queríamos saber cuál es el mejor vehículo familiar de Ford. El Edge da juego por su capacidad 'off road', y el Mondeo Sportbreak lo borda en carretera. Pero no ganan.

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

Edge, Mondeo Sportbreak y S-Max. Un todocamino, una berlina de carrocería familiar y un monovolumen. Tres alternativas realmente diferentes pero que apuntan a un objetivo análogo: satisfacer las necesidades de aquellos usuarios que buscan un vehículo amplio, versátil,

cómodo, seguro, bien equipado y con una mecánica que combine economía, prestaciones y agrado. Para compararlos nos hemos inclinado por el motor más lógico de nuestros tres protagonistas, un diésel 2.0 TDCi de la familia Duratorq que aquí rinde 180 CV, aunque para Mondeo y S-Max también se ofrece la variante de 150 CV, y en los tres existe la posibilidad de aspirar a los 210 CV del 2.0 TDCi Bi-turbo.

En este sentido, primer contratiempo en torno al Edge, pues con el citado propulsor de 180 CV debemos conformarnos con el cambio manual, mientras que sus dos 'hermanos' permiten elegir entre esa caja y la automática Powershift de doble embrague y seis marchas, que nos gusta bastante pese a los 2.000 euros que encaja la factura en ambos. Y ya que bus-

camos un vehículo familiar 'total' –para viajar durante todo el año con absoluta tranquilidad, incluso si llueve a mares o nieva–, nada mejor que la tracción a las cuatro ruedas, que Ford, con buen criterio, ofrece en los tres. En el Edge no hay elección, pues viene de serie en toda la gama –para Norteamérica sí hay variantes de tracción delantera–, pero en Mondeo y



S-Max será el usuario quien decida si compensa pagar los 3.000 euros añadidos de este sistema de seguridad. Nosotros, para igualar al máximo las condiciones del 'encuentro', hemos optado en todos por la tracción AWD inteligente. Y por el nivel de acabado Titanium, uno de los más completos en la firma del óvalo.

A pesar de su cambio manual –de seis marchas, con un tacto del selector mejo-



◀ Los tres modelos enfrentados comparten el motor diésel Duratorq 2.0 TDCi de 180 CV y la tracción total AWD, elemento éste que viene de serie en todos los Edge y que en Mondeo y S-Max supone un extra de 3.000 euros respecto a las versiones de tracción delantera.

orable y un pedal de embrague algo duro–, el Edge es el más caro del trío: 46.425 euros, frente a los 43.775 del S-Max y los 40.550 euros del Mondeo Sportbreak. No obstante, Ford anuncia suculentos descuentos para los tres, y distintos en cada caso. Así las cosas, al escribir estas líneas el Edge 2.0 TDCi 180 Titanium se quedaba en 42.225 euros, el S-Max 2.0 TDCi 180 Powershift Titanium AWD de siete plazas baja a 40.625 euros –750 menos si nos basta con cinco plazas– y el Mondeo Sportbreak 2.0 TDCi 180 Powershift Titanium AWD se sitúa en 38.300 euros. Es decir, 3.925 euros de distancia entre el más barato –el Mondeo– y el más caro –el Edge–, con el S-Max justo en medio.

Vista la cuestión pecuniaria, y planteado el duelo fratricida, ya sólo resta empezar. Y lo haremos por uno de los apartados que más cuenta según las encuestas: el diseño. ¿Cuál es más atractivo? Ahí cada uno debe hacer sus reflexiones, y para eso están las fotografías que ilustran este reportaje, pero los expertos, y las estadísticas, dicen que vivimos una 'fiebre SUV'. El Edge, además, es el más reciente de los

FORD EDGE 2.0 TDCI 180 TITANIUM	
PRECIO 46.425 €	
	Emissiones oficiales: 149 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Con descuento, 42.225 euros. Más aptitudes 'off road'. Amplitud interior y maletero. Equipo de serie. Confort.	- Cambio Powershift no disponible. Gasto sensible al uso. Detalles de acabado. Grande, pero sin tercera fila.



MONDEO SPBR. 2.0 TDCI 180 POW. AWD	
PRECIO 40.550 €	
	Emissiones oficiales: 137 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ El precio más bajo: con descuento, 38.300 euros. Levas. Prestaciones y gasto mejores. Agilidad. Amplitud.	- Menos espacio interior que S-Max y Edge. Palanca sin modo manual. Equipo de serie algo menos completo.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No es por diplomacia, sino por pura indecisión: creo que me costaría mucho elegir entre los tres. Y todo dependerá del tipo de uso y, sobre todo, del tipo de usuario. ¿Familias viajeras con chavales muy pequeños o familias numerosas? El S-Max. ¿Gente aventurera que gusta de salir del asfalto para seguir explorando? El Edge, sin duda. ¿Y el Mondeo Sportbreak entonces? Pues un familiar como la copa de un pino, y más asequible y ágil.



S-MAX 2.0 TDCI 180 POWERSHIFT AWD	
PRECIO 43.775 €	
	Emissiones oficiales: 149 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Con rebaja, 40.625 euros. Siete plazas y acceso a la tercera fila. Amplísimo. Calidad y confort. Comportamiento.	- Sólo cambios manuales mediante levas. Altura al techo en la tercera fila. Maletero justo al usar siete plazas.





◀ **DISTANCIA ENTRE EJES IDÉNTICA Y TAMAÑOS NO TAN DIFERENTES PARA APARCARLOS, PERO EL MÁS LARGO ES EL MONDEO Y EL MÁS CORTO, EL S-MAX. EL EDGE ES EL MÁS ANCHO Y ALTO, Y SU DISTANCIA LIBRE AL SUELO ES 75 MILÍMETROS MÁS GENEROSA**



▲ El Edge –foto superior– trae de serie rueda de emergencia, de uso temporal. En el Mondeo –centro– es opcional por 200 euros, de medida 215/60 R16 y también temporal. Y en el S-Max –abajo–, opcional por 150 euros la de ‘galleta’.



◀ El S-Max vence por maletero: 700 litros con cinco plazas y 2.020 al abatir las dos filas traseras; y con siete plazas en uso, 285 litros hasta el techo. Con cinco plazas hay 602 litros en el Edge y 525 en el Mondeo.



◀ No es un ‘peso pluma’ –1.685 kilos en orden de marcha–, pero el Mondeo sí resulta bastante más ligero que sus hermanos, pues el S-Max pesa 124 kilos más y al Edge le lastran otros 104 kilos extra. De ahí que el Mondeo sea el más dinámico al límite, aunque el S-Max se mueve también con una agilidad y un aplomo sorprendentes.

tres, y eso cuenta, pero no se les puede negar empaque a sus oponentes: el Mondeo Sportbreak –la silueta ‘ranchera’ también ha ido ganando adeptos en nuestro país últimamente– y el S-Max, un monovolumen ‘bajito’ que se aparta de los cánones tradicionales y que Ford prefiere llamar ‘crossover’, pues mezcla los conceptos berlina y monovolumen para presumir, en paralelo, del máximo dinamismo y la mayor funcionalidad posible.

Quienes tengan una de esas ridículas plazas de garaje ‘made in Spain’ que nuestras autoridades siguen admitiendo –en ocasiones con menos de 4,50 metros de longitud–, mejor abstenerse; pues el más corto de nuestros protagonistas, el S-Max, mide 4,80 metros de largo, por los 4,81 del Edge y los 4,87 del Mondeo familiar. Y lo mismo ocurre con la anchura, muy generosa. La del Mondeo, 1,85 metros, ya está bien, pero es que el S-Max mide 1,92

de ancho y el Edge, 1,93 metros. En cuanto a la altura, va de los 150 centímetros del Mondeo a los 169 del Edge –no debería haber problemas en accesos subterráneos–, pasando por los 164 del S-Max.

Pero creemos aún más importante lo que sucede de puertas adentro en tres vehículos que, desarrollados sobre la misma plataforma –usada también en el monovolumen Galaxy–, comparten distancia entre ejes. Ahí hay que romper una prime-

ra lanza en favor del S-Max, que pese a ser el más ‘recortadito’ es el único que ofrece tres filas. Y ya que tocamos el tema, parece al menos reseñable que el Edge, un SUV más largo que el Hyundai Santa Fe, el Kia Sorento o el Skoda Kodiaq, ofrezca como única configuración las cinco plazas, cuando los tres rivales citados sí contemplan la tercera fila de asientos.

Pero cinta métrica en mano descubrimos que el Edge, como cinco plazas, ‘se

sale’, pues hay muchísimo espacio allá donde midamos. Por ejemplo, 153 centímetros de anchura delante y 144,5 en la segunda fila, amplias cota de altura al techo en todas las plazas y mucho hueco para las piernas en la fila posterior: 75 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. Pero entre sus hermanos/rivales hay un monovolumen, y este tipo de carrocería permite aprovechar al máximo el espacio. El S-Max lo

demuestra igualando casi al milímetro la anchura interior del Edge y ofreciendo, incluso, más altura al techo. Además, tampoco falta espacio para las piernas detrás –72,5 centímetros con el mismo conductor al volante– y disponemos de una tercera fila a la que se accede con facilidad. Otra cosa distinta es el espacio disponible allá atrás, capaz de albergar a adultos si no son altos –hay 87,5 centímetros al techo– pero con sólo 51 centímetros de cota longitudinal. Por suerte, las tres butacas que componen la segunda fila son correderas –avanzan 15 centímetros, y de manera independiente–, lo que permite redistribuir el área habitable.

Son tan amplios por dentro el Edge y el S-Max que hasta el Mondeo Sportbreak parece pequeño... cuando no lo es. Tenemos 147 centímetros de anchura delante y 137,5 detrás, unas cotas al techo generosísimas y un correcto hueco –71 centímetros con el ‘famoso’ conductor de 1,75 al volante– para las piernas detrás, aunque quizás sea ésta su medición menos brillante.

Sea como fuere, cinco adultos viaja-

EDGE Y S-MAX PRESENTAN UN DISEÑO DE SALPICADERO Y CONSOLA CASI CALCADO, MIENTRAS QUE EL MONDEO DIFIERE ALGO DE ELLOS



◀ El S-Max es el más versátil por su tercera fila –a la que se accede muy bien y que supone un coste extra de 750 euros–, y por su segunda fila formada por tres butacas independientes correderas. Edge y S-Max son anchísimos por dentro, pero el Mondeo es también bastante amplio.



rán bien en el Mondeo, pero lo harán aún más holgados en cualquiera de sus rivales. Y con maletas suficientes para acometer viajes largos, aunque vuelve a imponerse el S-Max, que en esta variante de siete plazas anuncia, cuando la tercera fila va escondida, 700 litros para equipaje, por los 602 del Edge, que aquí también saca pecho, o los 525 litros del Mondeo Sportbreak, que de nuevo ocupa la tercera posición pese a ofrecer un buen 'almacén'.

Y como sabemos que muchos usuarios piensan en transportar bicis, en visitar la

famosa tienda sueca de muebles o en realizar pequeñas mudanzas, aquí van los datos sobre la máxima capacidad con dos plazas en uso: el S-Max alcanza los 2.020 litros –la variante que lleva sólo dos filas de asientos se va a 2.200 litros–, el Edge anuncia 1.847 y el Mondeo se queda en 1.630 litros, que no es poco. Además, el Mondeo aporta como virtud que tiene el maletero más largo –112 centímetros con cinco plazas en uso y 197 abatiendo la segunda fila–, o que su plano de carga, a 62,5 centímetros del suelo, es muy bajo.

Hemos hablado de cotas y volúmenes, pero en el habitáculo hay mucho más que ver. Y algo que llama la atención es la similitud de sus respectivos diseños, especialmente entre Edge y S-Max, que parecen calcados. Si no fuera por el diferente cambio de marchas –manual en el SUV, automático en el monovolumen– costaría distinguirlos. El Mondeo se diferencia más –no hay guantera a la izquierda del volante, ni el hueco con tapa sobre la pantalla central del salpicadero–, si bien recurre a soluciones estéticas parecidas.

Decíamos al comienzo que habíamos elegido el mismo acabado, Titanium, en los tres, pero eso no significa que el equipamiento sea el mismo. Por ejemplo, el Mondeo es el único sin navegador de serie y al Edge le sucede lo mismo con el ajuste eléctrico del asiento del conductor, ausencia que el SUV grande de Ford compensa sobradamente: es el único que monta de serie portón trasero eléctrico, rueda de repuesto, frenada automática de emergencia en ciudad o cámara de visión posterior. Aunque el S-Max trae de serie la ya

citada segunda fila desplazable con butacas independientes y contempla algunas opciones no disponibles en Edge o Mondeo, como los airbag laterales traseros o la alerta de tráfico trasero cruzado, que nos parece uno de los asistentes de seguridad más útiles.

Unas cosas con otras, diríamos que el Edge se impone por la mínima en la cuestión del equipamiento, y que el Mondeo porta el farolillo rojo en ese capítulo, también por escasa diferencia. En cualquier caso, la lista de opciones es tan extensa

en los tres modelos que cada usuario podrá personalizar la dotación según gustos o necesidades; aunque la tarea exige paciencia o cautela si no queremos sorpresas con la factura final.

Y hablemos de calidad para rematar el análisis del habitáculo. Ford ha echado el resto, y tanto por materiales como por sensación de robustez y refinamiento los tres modelos brillan a gran nivel. No es solamente lo que tocamos, sino lo que escuchamos al cerrar las puertas o lo que no escuchamos al circular por mal firme.

Con el cambio Powershift, reservado al motor de 210 CV, el Edge 2.0 TDCi 180 iría algo mejor. De los tres, ha sido el más gastón.



Menos kilos y menos aire a 'cortar' con su carrocería. Por eso el Mondeo es el más rápido en carretera y el de menor consumo.



Acelerando desde parado empata con el Edge, pero el S-Max se impone al SUV al recuperar velocidad. Además, gasta menos.



LA TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS NO SÓLO MUESTRA BENEFICIOS CON LLUVIA O NIEVE: EN SECO TAMBIÉN INCREMENTA LA EFICACIA



◀ El cambio manual del Edge –izquierda– es mejorable, y se echa de menos el automático. Su dotación es completa, pero el acabado tiene algún detalle mejorable que no hallamos en sus hermanos. El Mondeo Sportbreak, de hecho, presenta una calidad general superior a la del Mondeo sedán.



No obstante, S-Max y Mondeo –fabricados ambos en Valencia, como el Galaxy– parecen situados un punto por encima del Edge, producido en Canadá y en el que detectamos algún detalle mejorable en zonas poco visibles, como los revestimientos junto a los pedales o algún plástico que desmerece. Y podemos confirmar que el Mondeo Sportbreak, ideado especialmente para Europa, parece aún más refinado que la variante sedán. Un ejemplo es la moqueta que cubre el maletero, que en el familiar ajusta a la perfección.

Debemos saltar ya a los capítulos dinámicos, donde tres vehículos tan dispares –en la forma, no en su mecánica– deberían mostrar necesariamente diferencias importantes. Y las hay.

Para verlo, sirva de ejemplo el duelo Mondeo-Edge, pues el primero es 19 centímetros más bajo que el segundo y pesa 228 kilos menos. De ahí que el modelo familiar se muestre más ágil y deportivo que el SUV cuando la carretera se retuerce, o que sus prestaciones sean mejores y consuma menos.

Pero vayamos por partes, y comence-

mos por el Edge, que va mucho mejor de lo que su corpulencia pudiera hacer creer. Y es que la suspensión, prácticamente idéntica a la de Mondeo o S-Max, trabaja de maravilla, pues contiene el balanceo sin penalizar el confort de los ocu-

pantes, permite pasar a muy buen ritmo por las curvas e, incluso, admite una conducción bastante ‘animada’, ayudado por la eficaz tracción total. La frenada es algo más larga que en sus ‘hermanos’, pero 51,8 metros desde 120 km/h a 0 está

francamente bien. Aunque la resistencia a la fatiga debería mejorarse un poco.

Si bajamos del Edge y nos subimos al Mondeo apreciaremos una mejora generalizada del tacto de conducción a medida que avivamos la marcha, pues el centro de gravedad queda más bajo, el balanceo todavía es menor, hay menos fuerza centrífuga por su mayor ligereza y las frenadas son extraordinarias, pese a que sus discos delanteros y traseros son mas pequeños. Ahí están para confirmarlo los 49,8 metros medidos en la parada desde 120 km/h, una distancia cortísima.

¿Y el S-Max? Como por peso y altura se sitúa a caballo entre Edge y Mondeo parecería lógico que también su comportamiento estuviese justo en el centro, pero el monovolumen ‘crossover’ de Ford sorprende con una actitud general eficaz, noble y más dinámica de lo que podríamos esperar de un ‘siete plazas’. Quizás al límite se noten algo los kilos extra res-

▶ El S-Max presume de una terminación estupenda –materiales, ensamblaje, impresión de robustez...–, al mismo nivel que el Mondeo.

Y tanto uno como otro equipan levas de cambio en el volante, pues la palanca de la transmisión Powershift no puede usarse manualmente. Sí tiene un programa S, de ‘sport’.



pecto al Mondeo, pero el S-Max tiene un rodar que para sí querrían muchas berlinas: aplomado, preciso, sin balanceo... Y como lleva discos de freno del mismo diámetro que el Edge –pero es más ligero–, frena de cine tanto por potencia –otro

con 49,8 metros para ‘clavarse’ desde 120 km/h– como por resistencia.

En cuanto al motor, común a los tres, el 2.0 TDCi 180 da su potencia máxima a sólo 3.500 rpm, entrega un generoso par de 40,8 mkg entre 2.000 y 2.500 vueltas y genera poco ruido. Y se le saca más rendimiento con la transmisión automática Powershift, de doble embrague, que con el cambio manual. Entre ese detalle y el peso extra, el Edge ocupa la última posición por prestaciones, ya que sus recuperaciones son sólo correctas, aunque en aceleración pura está a la par –hablamos de nuestros datos– con el S-Max, que se mueve bastante bien al salir de los semáforos y en carretera: 10,3 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h y 8,5 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h.

Aunque les vence en ese apartado el Mondeo. Más ligero y bajo, acelera mejor, recupera en menos tiempo –7,5 segundos para pasar de 80 a 120 km/h– y, encima, gasta menos: 7,5 l/100 km reales, frente a los 7,8 del S-Max –es el que menos difiere de lo homologado– o los 8,7 del Edge, el más sensible al tipo de conducción.



EL DETALLE

TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE DE FORD Reparto del par ‘a demanda’

De serie en el Edge y como alternativa para Mondeo y S-Max –en estos se combina sólo con los motores 2.0 TDCi de 150 y 180 CV–, Ford ofrece su sistema ‘de par a demanda’, dispositivo de tracción total inteligente que determina cada 16 milisegundos, y basándose en datos recopilados por 25 sensores, cuánto par reparte entre los ejes delantero y trasero, o entre las ruedas de uno y otro lado. En condiciones normales –circulando en línea recta, a velocidad sostenida y sobre firme seco– envía el 100 por cien de la fuerza al eje delantero, pero en función de

las condiciones podría enviar todo el par al tren trasero, o hacer un reparto individualizado: 40 por ciento a una rueda y 20 a cada una de las restantes, por ejemplo. Además, una pantalla en la instrumentación informa sobre la distribución de potencia instantánea entre ejes.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

FORD EDGE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,95 euros/km. Coste por km total: 1,13 euros/km.

SEGURO

A terceros: 412,02 euros/año. A todo riesgo: 700,56 euros/año con franquicia de 360 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

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

RED DE POSVENTA

800 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.ford.es

FORD MONDEO SPORTBREAK

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,83 euros/km. Coste por km total: 0,99 euros/km.

SEGURO

A terceros: 368,12 euros/año. A todo riesgo: 625,49 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

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

RED DE POSVENTA

800 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.ford.es

FORD S-MAX

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,89 euros/km. Coste por km total: 1,07 euros/km.

SEGURO

A terceros: 415,10 euros/año. A todo riesgo: 695,71 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

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

RED DE POSVENTA

800 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.ford.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP **ACTIVE** con tecnología

FICHA TÉCNICA

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
MOTOR	2.0 TDCI 180	2.0 TDCI 180 POW.	2.0 TDCI 180 POW.
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997	1.997
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 3.500	180 / 3.500	180 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/2.000-2.500	40,8/2.000-2.500	40,8/2.000-2.500

TRANSMISIÓN

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Automática, 6 marchas	Automática, 6 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	56,9 km/h	55,6 km/h	57,6 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,7	2,55
Diámetro de giro (m)	11,9	11,6	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 316 mm / Discos ventil. 316 mm	Discos ventilados 300 mm / Discos 302 mm	Discos ventilados 316 mm / Discos 316 mm

SUSPENSIÓN

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente integral-link, con subchasis aislado, muelles, amortiguadores y barra estabiliz.	Independiente integral-link, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente integral-link, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
Neumáticos	235/55 R19	235/50 R17	235/55 R17
Marca	Continental	Continental	Continental
Llantas	8,0J x 19"	7,5J x 17"	7,5J x 17"

PESOS Y CAPACIDADES

	EDGE AWD	MONDEO SPBR. AWD	S-MAX AWD
En orden de marcha (kg)	1.913	1.685	1.809
Capacidad del depósito (l)	68,9	62,5	70
Relación peso/potencia	10,62 kg/CV	9,36 kg/CV	10,05 kg/CV
Coeffic. aerodinámico Cx	N.d.	N.d.	N.d.
Número de plazas	5	5	7

EQUIPAMIENTO

	EDGE TITANIUM			MONDEO TITANIUM			S-MAX TITANIUM		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT

Instrumentación digital	▲			▲			▲		
Sensor de lluvia y luces	▲			▲			▲		
Pantalla central táctil a color	▲			▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲			▲		
Regulador/limitador velocidad	▲			▲			▲		
Banqueta posterior desplazable		▼			▼		▲		
Navegador	▲						▲		
Tapicería de cuero			▶			▶			▶
Asiento conductor eléctrico			▶	▲			▲		
Faros LED			▶			▶			▶
Control por voz	▲			▲			▲		
Climatizador automático bizona	▲			▲			▲		
Asientos delanteros calefactados	▲			▲			▲		
Portón trasero eléctrico	▲					▶			▶

SEGURIDAD

Aviso de ángulo muerto			▶			▶			▶
Reconocimiento de señales	▲			▲			▲		
Asistente mantenimiento carril	▲			▲			▲		
Detector de fatiga	▲				▼		▲		
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Airbag rodilla para conductor	▲			▲			▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼			▼				▶
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲			▲		
Asistente llamada emergencia	▲			▲			▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲			▲			▲		
Rueda de repuesto	▲					▶			▶
Control de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲			▲		
Asistente de luz de carretera	▲			▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲					▶			▶
Sensores parking del./tras.	▲			▲			▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero		▼			▼				▶

PRINCIPALES OPCIONES

EDGE TITANIUM

Pintura metalizada: 800. Cinturones traseros inflables: 250. Control de ángulos muertos BLIS: 350. Dirección adaptativa: 700. Faros LED dinámicos: 1.550. Paquete Cuero Titanium: 1.900. Techo panorámico: 1.300. Gancho remolque: 750. Llantas 20" (neumáticos 255/45): 800.

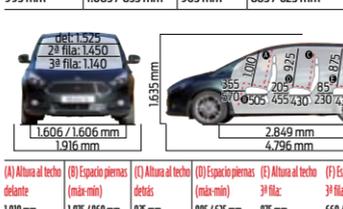
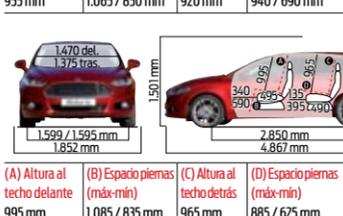
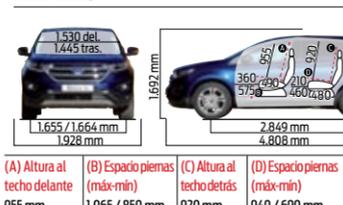
MONDEO SPBR. TITANIUM

Pintura metalizada: 550. Cinturones traseros inflables: 200. Cámara visión trasera: 350. Suspensión autonivelante: 450. Faros LED dinámicos: 1.100. Portón maletero eléctrico: 500. Rueda repuesto normal: 200. Llantas 18" (neumáticos 235/45): 1.100. Paquete Cuero: 1.600.

S-MAX TITANIUM

Pintura metalizada: 600. Airbag laterales traseros: 200. Cámara visión trasera: 300. Dirección adaptativa: 500. Faros LED dinámicos: 1.200. Cámara visión trasera: 300. Apertura portón manos libres: 600. Llantas 18" (235/50): 700. Paquete Cuero: 2.100. Rueda repuesto temporal: 150.

MEDIDAS



¿Te gusta conducir?

TIENES QUE GANÁRTELO



Consumo: desde 2 hasta 9,1 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 46 hasta 209 g/km.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología **ACTIVE**

BANCO DE PUEBRAS

	EDGE	MONDEO SPB.	S-MAX
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H	220 KM/H	206 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,2	16,9	17,4
De 0 a 50 km/h	3,4	3,3	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (9,9)	9,2 (9,5)	10,3 (10,5)
Recorriendo (metros)	180	149	173
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª/D	18,5	15,1	15,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,8		
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9		
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/D	34,0	29,5	30,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5		
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,8		
De 80 a 120 km/h en 4ª/D	9,3	7,5	8,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,2		
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,0		
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+ 3%	+ 1%	+ 2%

CONSUMOS

EN CIUDAD			
A 22,6 km/h de promedio	8,5	7,2	7,6
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	7,2	6,4	6,8
Conducción dinámica	12,1	10,6	11,1
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	9,4	8,1	8,3
A 140 km/h de crucero	10,3	8,9	9,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7	7,5	7,8

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	791	833	897
-----------------------	-----	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	6,4	6,1	6,4
Ciclo extraurbano	5,4	4,8	5,4
Ciclo mixto	5,8	5,3	5,8

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h	13,6	13,7	12,5
A 100 km/h	38,4	32,5	33,9
A 120 km/h	51,8	49,8	49,8

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)

Al ralentí	48,8	43,8	46,9
A 60 km/h	58,7	60,1	61,5
A 90 km/h	62,7	63,6	63,7
A 120 km/h	67,2	67,8	66,4
A 140 km/h	69,8	70,4	70,1

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	EDGE	MONDEO	S-MAX
TECNOLOGÍA	8,5 Le quitamos medio punto por no ofrecer la caja Powershift en esta versión, pero esta al día en tecnología de seguridad, conectividad...	9,0 Todo es moderno en su mecánica, y ya sea de serie o en opción, dispone de las últimas tecnologías sobre confort o asistentes.	9,0 Aunque viene algo mejor equipado que el Mondeo y ofrece opciones especiales, le damos también un 9: sobresaliente.
COMPORTAMIENTO	7,5 Un notable, porque va bien pese a su tamaño y mayor peso. Buena estabilidad y tracción, frenada potente... Pero los discos se fatigan.	8,5 Desde un punto de vista dinámico es el que va mejor por su menor altura y su mayor ligereza. Frena de cine y es muy ágil.	8,0 Unos kilos extra y su mayor altura le impiden lograr la misma nota que el Mondeo. El S-Max es la referencia en monovolumen.
PRESTACIONES	7,0 Otro notable, porque el Edge 'básico' anda realmente bien, sobre todo al acelerar. Con el cambio Powershift mejoraría en carretera.	8,5 No hay más que mirar el cuadro de la izquierda para ver por qué gana: acelera mejor, recupera en menos tiempo... Su motor da más de sí.	7,5 Hemos logrado mejores registros de los anunciados, y empatamos con el Edge en el '0-100'. Y en carretera es casi tan veloz como el Mondeo.
SEGURIDAD	8,5 Presume, como sus dos 'hermanos', de las cinco estrellas EuroNCAP, máxima nota posible. Y viene muy bien equipado.	8,5 Cinco estrellas EuroNCAP y un completo equipamiento de serie en esta materia. En esto, el Mondeo es una berlina 'premium'.	9,0 Cinco estrellas, equipo de serie completo y opciones únicas como airbag laterales posteriores o alerta de tráfico cruzado trasero.
HABITABILIDAD	8,5 Sólo le criticamos que no ofrezca tercera fila pese a su gran talla. Pero como '5 plazas' es perfecto: amplísimo y con maletero enorme.	7,5 Es uno de los familiares de su clase con mayor amplitud, pero aquí se enfrenta a dos 'cocos', y le ganan en espacio para carga y pasaje.	9,5 Pese a ser el más corto y no ser el más alto, tiene el interior mejor aprovechado: tres filas, maleterazo y segunda fila corredera.
CONSUMO-PRECIO	7,0 Es el más caro de los tres, aunque se beneficia de un descuento de 4.200 euros. Y su consumo es más alto y más sensible al uso.	8,5 Puede que sea el menos equipado, pero sale más barato que sus 'hermanos' y gasta menos. Y el seguro es más barato también.	8,0 Su precio está a caballo entre Mondeo y Edge, pero nos llevamos un siete plazas enorme. Y consume casi lo que el Mondeo.

CONCLUSIÓN

FORD S-MAX

8,5 El primer S-Max, nombrado en su día 'Car of the Year', ya era excelente. Y esta segunda generación va aún más allá porque mejora en calidad, en tecnologías de seguridad y conectividad... Interior enorme y muy versátil, comportamiento de primera, calidad y rendimiento le sitúan al frente.

FORD MONDEO SPORTBREAK

8,4 El Mondeo Sportbreak es un familiar estupendo, con gran maletero, buena amplitud, magnífica estabilidad y frenada, calidad a gran nivel y unas prestaciones notables con la caja Powershift y el diésel de 180 CV. No gana porque, por muy poco más, el S-Max nos da extras atractivos.

FORD EDGE

7,8 Obtiene peor nota, pero todavía de notable, porque le penalizan cosas importantes, como ser grande y tener sólo dos filas, no ofrecer el cambio Powershift en la versión de 180 CV o pesar más, lo que lastra las prestaciones y eleva el gasto. Pero es amplísimo y cómodo, y se atreve por caminos.

NUEVO FIAT TIPO 5 PUERTAS NO NECESITAS MUCHO PARA TENERLO TODO



DESDE 11.600€

CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

E X T E N S A M E N T E SIMPLIFICADO
Sistema Uconnect con Radio Táctil • Climatizador manual • Pantalla TFT de 3,5"
Maletero de 440L • Llantas de aleación • ESC con Hill Holder • Faros delanteros DRL tipo LED **11.600€**



fiat.es

Emisiones de CO₂ gama Fiat Tipo 5 puertas de 89 a 135 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 8,3 l/100km.

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

FCA CAPITAL España



▶▶ La plataforma EMP2 le ayuda a ser muy agradable. Detrás hay tres butacas individuales, y de igual tamaño. La rueda de repuesto de emergencia cuesta 100 euros, y su maletero puede alcanzar los 1.709 litros de capacidad.



LAS CIFRAS Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	1.2 PURETECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-Independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R17 - 7,0J x 17"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.373
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.438 / 1.826 / 1.610
Capacidad del maletero (l)	537 - 1.709
Capacidad del depósito (l)	57

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	206 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,1 (10,2)
Recorriendo (metros)	174

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,7
Recorriendo (metros)	227
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	7,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,2
En conducción dinámica	12,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	826
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	5,1



LA CLAVE
jgarnacho@motor16.com

Muchos de los que adquieren un monovolumen sólo lo usan para desplazamientos esporádicos en familia porque tienen un segundo coche en casa. Eso, y el contenido consumo de este eficiente 1.2 Pure Tech, hará que vuelvas a pensar en gasolina, porque esta combinación es muy interesante... Y confortable.

Pásate a la gasolina

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

Los números dejan claro que los vehículos monovolumen están dejando paso a los exitosos SUV y crossover. Aunque estos, por mucho que lo intenten, aún no ofrecen la modularidad ni el aprovechamiento del espacio interior del que sí se benefician los funcionales monovolumen a la hora de disfrutar en familia.

Los Citroën C4 Picasso son un claro ejemplo, porque

La actualización protagonizada por el Citroën C4 Picasso ha traído muchas sorpresas, como la llegada de este motor 1.2 PureTech y la transmisión EAT6, una combinación que convierte a este funcional monovolumen en una versión muy agradable, prestacional y también ahorradora. Y no sólo por los 2.000 euros de diferencia frente al 1.6 BlueHDI.

presumen de amplitud, con un maletero que ofrece hasta 630 litros usando las cinco plazas, gracias a unos asientos

traseros que se pueden desplazar 130 milímetros y reclinar de forma individual. Las tres butacas de la segunda fila

son igual de grandes y cómodas. Hablamos de un vehículo compacto con 4,44 metros de largo y que presenta una imagen que no deja indiferente. Si no lo vas a sacar fuera del asfalto, olvídate de un 'crossover'.

Su puesto de conducción es elevado y su visibilidad, excelente gracias a la gran superficie acristalada, que se puede incrementar con el techo panorámico, opcional por 750 euros. Eso sí, requiere tiempo habituarse a los mandos del volante y a la pantalla cen-

tral, pues todo se hace a través de ella.

Con su actualización ha llegado a los C4 Picasso el motor 1.2 PureTech, que el Grupo PSA emplea tanto en un Citroën C3 como en un Peugeot 3008. Llega con 110 y 130 CV de potencia, pero entre ellos hay 700 euros de diferencia y esos 20 caballos marcan diferencias. Además, el más potente puede equipar este cambio EAT6 por 1.350 euros extra.

Se trata de una transmisión automática 'de verdad', que da mil vueltas al anterior

ETG6 con embrague pilotado. Muy suave y agradable, tiene un selector en la columna de dirección que libera espacio en la consola central, además de añadir levas en el volante, fijas, por si queremos usarla en modo manual secuencial. Pero este cambio parece ideado para que nos olvidemos de cambiar, aunque sea pulsando una leva.

Ayuda a sacar lo mejor de este motor de tres cilindros, que apenas suena y no vibra, y que empuja con una energía envidiable. Tanto es así que esta unidad, con apenas 5.000 kilómetros, ha mejorado en una décima de segundo el tiempo homologado para acelerar de 0 a 100 km/h. También recupera con rapidez y permite efectuar adelantamientos con total naturalidad, pues basta con pisar a fondo el acelerador para conseguir que su cambio EAT6 quite de inmediato hasta tres marchas. Y esto lo



▶▶ Las llantas de 17 pulgadas son de serie en el nivel Shine. Sus pilotos traseros son LED y suben junto al portón... eléctrico.



PRECIO	28.250 €	NUESTRA VALORACIÓN	
<p>EMISIONES DE CO₂: 115 G/KM</p>	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Agrado mecánico. Prestaciones. Consumo ajustado. Amplitud interior. Funcionalidad interior. Confort de marcha.</p>
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		<p>Detalles de acabado. Ausencias en equipamiento. Adaptación a la pantalla táctil. Precio sin el descuento de 4.000 euros.</p>	



TECNOLÓGICO
LA PRESENTACIÓN INTERIOR SORPRENDE, CON SUS DOS PANTALLAS: LA TÁCTIL, QUE ES DE 7 PULGADAS, Y LA SUPERIOR, QUE ES CONFIGURABLE Y DE 12



▶ La amplitud interior es sensacional y los asientos traseros se pueden reclinar o desplazar hasta 130 milímetros. Hay multitud de pequeños huecos para dejar objetos, y detrás cuenta con salidas de ventilación. Las pantallas son configurables, y la posición del cambio es muy particular.

hace bien, incluso con las cinco plazas ocupadas.

Ayuda de buena manera su plataforma EMP2, que le hace ser más ligero que antes. Esto también repercute directamente en su comportamiento dinámico, y nadie se acordará de unas suspensiones neumáticas –en todos los C4 Picasso son de muelles y amortiguadores– cuando hablamos de confort de marcha.

Este cambio EAT6 también

se asocia al Stop&Start, lo que ayuda a minimizar su consumo en ciudad, que se queda en torno a los 7,9 l/100 km. Recordemos que hablamos de un vehículo de gasolina con 130 CV, cambio automático, que pesa 1.373 kilos y mide 1,61 metros de alto. Aún con esto, su gasto real es bastante comedido, porque a ritmos legales por autovía consume 6,9 l/100 km, lo que se traduce en autonomías que supe-

ran los 800 kilómetros. Y ya te aviso que con el cambio manual no va a correr más ni va a consumir menos; más que nada, porque tan sólo anuncia una décima menos de gasto medio: 5,0 l/100 km.

La unidad probada tenía el nivel de equipamiento Shine –esta combinación mecánica se ofrece también con los acabados Live, por 24.950 euros, y Feel, por 26.650–. Incorpora una completa dotación, don-

de no falta climatizador bizona, portón eléctrico, acceso y arranque sin llave... Ahora bien, de serie se echan en falta los faros de xenón, el techo panorámico o los asistentes de ayuda a la conducción, que son opcionales, como la rueda de repuesto de emergencia. El Shine cuesta 28.250 euros, pero Citroën nos obsequia con unos succulentos 4.000 euros de promoción. El resultado, 24.250 euros.

▶ SUS RIVALES



KIA CARENS 1.6 GDI DRIVE 7 PLAZAS 135 CV

Siete plazas de serie y con un descuento que le deja en 17.910 euros. Su motor es más veterano, gasta más, corre menos y no tiene cambio automático. El diésel, sí.

Precio	23.600 €
Maletero	492 l.
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	11,3 seg.



RENAULT SCÉNIC 1.2 TCE ZEN 130 CV

Motor solvente y que gasta lo justo, pero sin opción al cambio EDC, que sí se ofrece con el dCi. Por dentro es menos espacioso y funcional. Precio muy ajustado.

Precio	21.960 €
Maletero	506 l.
Consumo	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	11,4 seg.



VW GOLF SPORTSVAN 1.4 TSI DSG7 ADVANCE 125 CV

Combinación sublime por agrado, consumo y prestaciones, pero eso se traduce en el precio, muy alto. Por dentro es algo menos práctico y hay menos espacio.

Precio	27.410 €
Maletero	500 l.
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg.

▶ Los faros de xenón son opcionales. El 1.2 PureTech sorprende por su rendimiento, y su cambio EAT6 incrementa el agrado de marcha.

LAS CIFRAS Carburantes BP con tecnología ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	BLUEHDI 120
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.560
Alimentación	Inyección directa, turbo variable e intercooler
Potencia máxima / rpm	120 CV / 3.500
Par máximo mkg / rpm	30,6 mkg / 1.750

CHASIS

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos
Dímetro de giro	10,8
Vueltas de volante	3,0
Neumáticos de serie	205/55 R17

CARROCERÍA

Peso orden de marcha (kg)	1.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.438/1.826/1.610
Distancia entre ejes (mm)	2.785
Capacidad maletero mín./máx.	537 - 1.709
Capacidad depósito (l)	57

PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h	11,2 seg.
Velocidad máxima	185 km/h

CONSUMOS

Urbano-Extraurbano-Mixto	4,3 - 3,5 - 3,8
--------------------------	-----------------

PRECIO 30.250 €

EMISIONES DE CO₂

100 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Combinación de motor y cambio. Amplitud y versatilidad interior. Consumo contenido. Confort de marcha.

DEBE MEJORAR

- 2.000 euros más caro que el PureTech 130. Detalles de acabado y ausencias en equipamiento de serie.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Alternativa en diésel

Si eres un obseso del consumo puedes ver el motor BlueHDI 120 como una alternativa al PureTech. Aunque tal vez sólo sea un espejismo.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
 Fotos: Álvaro G. Martins

Al hilo de la prueba anterior, y aprovechando que pocos días después tuvimos entre nosotros a su 'contrincante' natural –la versión con motor diésel 1.6 BlueHDI 120–, intentamos descubrir si compensa pagar los 2.000 euros más que cuesta la versión de gasóleo, que al igual que el PureTech se acompaña del agradable cambio EAT6, una opción que también cuesta 1.350 euros.

Exteriormente son calcados, y sólo encontramos diferencias cuando abrimos la tapa del carburante, porque este BlueHDI suma una toma para repostar aditivo AdBlue.

Dentro, más de lo mismo, porque lo dicho anteriormente sobre su amplitud, ergonomía, acabado o versatilidad es extrapolable al diésel.

Bajo su capó se esconde el conocido 1.6 BlueHDI con 120 CV de potencia, que le hace ser sólo 22 kilos más pesado que el PureTech, y eso ayuda a calcar su comportamiento dinámico, aunque es cierto que la unidad de mecánica diésel ha frenado algo peor. Pero esa diferencia de potencia se traduce en unas prestaciones más justas, porque ha necesitado lo homologado para acelerar de 0 a 100 km/h: 11,2 segundos. Recuperando pasa lo mismo, porque de 80 a 120 km/h para repostar aditivo AdBlue.

gundos. Es una cifra estupenda, pero obliga a recorrer 20 metros más por el carril contrario al adelantar que si lo hacemos con el PureTech.

Esta versión BlueHDI es suave y silenciosa, tanto como la de gasolina. Anuncia 3,8 l/100 km de media, pero reales han sido 6,1 l/100 km. Son 0,8 litros menos que el C4 Picasso gasolina, y considerando la diferencia de precio del carburante –o las futuras limitaciones que se esperan para los diésel–, habrá que tener muy clara la compra de esta versión, que también es más cara. Con esa cantidad, por ejemplo, podríamos añadir equipamiento extra al PureTech, que es más barato.



▶ Novedad en los actualizados C4 Picasso es el techo en color negro. Exclusivo para los Feel y Shine, es una opción que cuesta 500 euros.

LA CLAVE

Los 2.000 euros de diferencia se amortizan cuando hayamos recorrido 127.000 kilómetros, y teniendo en cuenta el futuro que se les avecina a los diésel... lo tengo claro. Pero este BlueHDI es eficiente y, ante todo, agradable; tanto o más que el PureTech de gasolina.

En constante evolución



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

En el número anterior pasaba por nuestras páginas el Skoda Kodiaq, y citábamos entre sus rivales al Outlander, racional SUV que Mitsubishi ha ido actualizando desde su lanzamiento. La última evolución introduce nuevas funcionalidades y equipamientos para la versión PHEV –es el híbrido enchufable más vendido en España–, y también afecta al resto de la familia, donde la variante aquí probada ocupa la cumbre: motor diésel de 150 CV, tracción total, cambio automático, acabado Kaiteki... Son 40.300 euros de tarifa, que con los 2.500 del descuento bajan a 37.800 euros; aunque deberemos sumar 495 por la pintura opcional 'obligatoria', pues el Blanco Polar gratuito sólo está disponible en la versión de acceso. Total real de nuestro protagonista, 38.295 euros. Por si queremos pagar 4.400 euros menos, ahí está la versión Motion, que prescinde de muchas cosas que son de serie en el lujoso Kaiteki: sensores de parking

La tercera generación del Outlander, nacida en 2013 y que introdujo ligeros cambios a finales de 2014, se actualiza otra vez. Pero ahora más en profundidad, pues la imagen vuelve a evolucionar, su equipamiento se pone al día y hay mejoras en el chasis. Con motor diésel, caja automática y siete plazas, un SUV a considerar.

delante y detrás, cámara trasera, luces 'largas' automáticas, control de crucero adaptativo, sistema FCM contra colisiones frontales y detección de peato-

nes, alerta por salida de carril, portón eléctrico, tapicería de cuero, volante y asientos calefactables, ajuste eléctrico en la butaca del conductor, inser-

ciones de madera negra y techo solar eléctrico.

O sea, que si nos los podemos permitir, mejor el Kaiteki. Y además de una extensa dotación hallamos una funcional carrocería de siete plazas. La tercera fila no destaca ni por amplitud ni por acceso; pero ahí esta, dispuesta a albergar chavales. Con el aforo completo no hay que esperar mucho maletero, pues la zona de carga se reduce a 145 litros. En cambio, con cinco plazas en uso hay 519 litros, y la segunda fila se desplaza un máximo de 25 centímetros, lo que permite repartir el hueco entre las dos filas traseras o, cuando no usamos la última fila, ampliar el maletero.

Presume de habitabilidad –como cinco plazas es un familiar idóneo, pues todas las cotas son buenas y el suelo es casi plano–, y también de equipamiento y versatilidad. El acabado es correcto –aunque ciertos mandos aparecen desperdigados– y el confort es bueno, toda vez que el motor se escucha lo justo y las suspensiones acaban de ser revisadas. Lástima que no se haya



El Outlander adopta el sistema multifunción SDA con pantalla táctil. También el freno de estacionamiento eléctrico, volante calefactable... El habitáculo es amplio y práctico.



La tercera fila, de serie en esta versión, se compone de dos plazas independientes, aptas para chavales. Con cinco plazas en uso, el maletero tiene un volumen de 519 litros.



LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Hay otros SUV más modernos, y quizás más presentes ahora en el cerebro del usuario medio, pero el Outlander se nos antoja como una opción muy recomendable. Un modelo ya algo veterano, pero muy bien puesto al día y que destaca en capítulos vitales: practicidad, equipamiento, prestaciones, usos 'off road'...

aprovechado para mejorar la dirección, muy lenta con sus 3,35 vueltas de volante.

Y es una pena, porque el comportamiento general conviene: frenos eficaces, equilibrio entre estabilidad y comodidad... La tracción total AWC funciona muy bien, y permite elegir entre los modos Lock –reparto fijo del par entre ejes–, Auto –reparto variable– y Eco –sólo envía par al tren trasero si el delantero pierde adherencia–; lo que facilita al Outlander para usos 'off road' de relativa dificultad, ayudado por una altura al suelo de 19 centímetros y por el cambio automático con programa 'L', que reduce el desarrollo de las dos primeras marchas.

Las prestaciones no defraudan, pues la alta cilindrada del

motor –casi es un 2.3 y genera mucho par–, el funcionamiento del cambio –con levas– y un conjunto no muy pesado se traducen en agilidad. En el lado opuesto, un consumo real algo elevado: 8,6 l/100 km.

LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	220 DI-D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	2.268
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 3.500
Par máximo/rpm	36,7 mkg / 1.500-2.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,35
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (294) / Discos (302)
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7,0Jx18"
Marca	Toyo
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.685
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.695 / 1.810 / 1.710
Capacidad del maletero (l)	145 (7pl.) / 519 (5pl.) / 1.625 (2pl.)
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (11,6)
Recorriendo (metros)	182
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	30,2
De 80 a 120 km/h en D	8,0
Recorriendo (metros)	225
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4 %

SUS RIVALES



NISSAN X-TRAIL 2.0 DCI 177 XTRONIC 4X4 TEKNA 7PLA.

Es más caro que el Outlander, pero su nuevo motor 2.0 dCi es más potente. Maletero algo más pequeño y cambio automático de variador. Va bien en uso 'off road'.

Precio	41.475 €
0-100 km/h	10,0 seg.
Consumo	6,1 l/100km
Maletero	445 l.



SKODA KODIAQ 2.0 TDI 150 DSG STYLE 4X4 7 PLAZAS

El último en llegar al segmento destaca por amplitud y funcionalidad, y por la gran variedad de equipamiento disponible. Consume menos, pero también es algo más lento.

Precio	39.940 €
0-100 km/h	10,2 seg.
Consumo	5,6 l/100km
Maletero	560 l.

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,0 km/h de promedio	8,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,0
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,1
A 140 km/h de crucero	9,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	697
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,9
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,8

Por su calidad y su fórmula exclusiva



Los primeros 10.000 kilómetros



Hyundai ha querido convertir su nuevo i30 en un rival directo del Volkswagen Golf, la referencia del segmento. Y lo cierto es que se ha acercado peligrosamente a su oponente. De momento, durante los primeros 10.000 kilómetros las mejores sensaciones las hemos obtenido gracias a su calidad. Veremos si seguimos pensando lo mismo con el paso de las jornadas y de los kilómetros.



Desde la Isla del Moral, al otro lado del río Carreras, se contempla el faro del Mirador de Isla Cristina, muy cerca de Huelva. La zona está repleta de lugares mágicos.



Aquí grabaron hace poco un videoclip Jamiroquai y Mónica Cruz. Es la carretera que va al faro de Gata, en Almería. Nuestro compañero Jesús hace muchos kilómetros con amigos.



El puente Internacional del Guadiana permite pasar a Portugal a la altura de Ayamonte. Mide 666 metros de longitud y tiene una altura de 100 metros. Se inauguró en 1991.

LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.353
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,7 mkg / 1.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Aut. DCT de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	50,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasero:	Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,0J x 17"
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.358 / 1.795 / 1.455
Capacidad del maletero (l)	395
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

KILÓMETROS	3.209
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,6
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4 %

CONSUMOS

KILÓMETROS	2.179
EN CIUDAD	
A 23,0 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,7
A 140 km/h de cruce	8,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	660
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	6,4 / 5,0 / 5,5



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

Hace sólo dos números publicábamos la prueba del nuevo Hyundai i30, un compacto que va a dar que hablar porque su calidad general está a un nivel similar a la de los mejores modelos 'premium' del segmento. La verdad es que con el título lo decíamos todo: «Hyundai ya tiene su Golf», en clara referencia al modelo de Volkswagen, icono y estrategia a seguir

por el resto de fabricantes desde tiempos inmemoriales. Pero queremos ir más lejos, y en vez de recorrer los 1.000 kilómetros que hacemos habitualmente en una prueba a fondo, nos hemos propuesto realizar 25.000 para comprobar que el paso del tiempo no hace mala en un modelo que, aparentemente, puede medirse de tú a tú con lo mejorcito del segmento compacto, donde se ven las caras no menos de

25 alternativas para todos los gustos. Como siempre, se trata de que el coche no esté detenido ni un momento para poder cumplir nuestro compromiso de cubrir esa distancia en solo dos meses, lo que equivaldría a no menos de un año de utilización intensiva por un usuario normal. Para ello el equipo de probadores habitual está dispuesto a recorrer España y países limítrofes apuntando en el diario de abordó todas y

cada una de las incidencias del recorrido. O la ausencia de incidencias. Consumos, virtudes y defectos, comportamiento, fallos, aspectos mejorables... De momento el i30 va como la seda y no puede ser más agradable y silencioso. De hecho, y así lo contábamos en nuestra prueba a fondo de hace dos números, nuestro sonómetro ha medido con el motor al ralentí una de las cifras de rumorosidad más bajas de

nuestro historial de pruebas: 37,6 decibelios. En sucesivas entregas de esta prueba maratón explicaremos qué han hecho los ingenieros de Hyundai a nivel estructural para conseguir esos magníficos datos. Pero parte de la responsabilidad es de un motor de gasolina que nos está gustando mucho. Se trata del 1.4 T-GDI de 140 caballos -151,5 reales en el banco de potencia-, un propulsor con genio y fuerza que, en combi-

nación con los modos de conducción Eco y Sport, es capaz de ofrecer una doble personalidad que casa de maravilla, bien con el conductor que realiza una conducción relajada que busca el mejor consumo, bien con aquel que exige una respuesta inmediata a la presión sobre el acelerador y busca prestaciones acordes con la potencia. Para completar el plantel, este motor se combina con un cambio automático de

HYUNDAI ANUNCIA 140 CABALLOS PARA SU NUEVO 1.4 T-GDI, PERO EN EL BANCO DE POTENCIA DE BOSCH ESTE MOTOR HA DADO 151,5 CV



EL ANÁLISIS DEL EXPERTO OBJETIVO: SILENCIO DE MARCHA Y AGRADO DE CONDUCCIÓN

Históricamente, cada vez que ha entrado un Hyundai en nuestro taller los mecánicos se han visto gratamente sorprendidos por la calidad de fabricación en el apartado mecánico. Calidad de las piezas, calidad de los ajustes, calidad de la tornillería o facilidad para realizar un mantenimiento riguroso. Y en este caso se mantiene esa sensación de los productos contruidos para durar. Nuestro fiel mecánico desmonta muelles, amortiguadores, discos y pastillas de freno para las mediciones iniciales. Pero, además, analiza cada rincón del nuevo i30, descubriendo el magnífico trabajo realizado con el objetivo de reducir la sonoridad y aumentar, hasta límites desconocidos en la marca, el agrado de conducción.

Los primeros análisis del nuevo i30 realizados por nuestro mecánico no han podido ser más positivos. En el compacto de Hyundai se ha cuidado hasta el más mínimo detalle, incluso donde no llega la vista.



paje respetando a rajatabla los límites de velocidad. Y 7,5 l/100 km realizando un tipo de conducción algo más ágil en modo Sport. No cabe duda de que el consumo del i30 con este motor es sensible al tipo de utilización, pero también que siendo un poco cuidadoso con la conducción se pueden conseguir promedios iguales o en línea con los logrados por motores menos potentes y con cambio manual.

La nueva generación del i30 llega cargada de sistemas de ayuda a la conducción; sin embargo, en algún viaje uno de ellos nos ha dado algo de guerra. Se trata del sistema DAA de detección de fatiga del conductor. Es la primera vez que Hyundai utiliza este asistente, que ayuda a supervisar los patrones de conducción para detectar síntomas de imprudencia o cansancio, y evitar posibles accidentes. El sistema analiza diversas señales del vehículo: ángulo de la dirección, par de dirección, po-

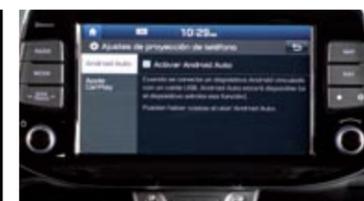
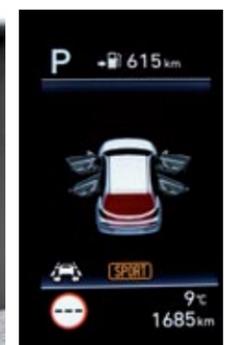
PRUEBA EN EL BANCO DE POTENCIA DE BOSCH Con 3.200 kilómetros ya rendía 151,5 caballos

Si al Ford Focus de gasolina al que hicimos recientemente la prueba de fiabilidad le medíamos al principio una potencia 8 caballos por encima de la anunciada, en el caso del Hyundai i30 esa cifra ha aumentado aún más y se ha ido a los 151,5 caballos, es decir, 11,5 más de lo declarado y homologado por Hyundai. Pero parece lógico que el rendimiento de este motor sea tan brillante. Y es que los ingenieros de Hyundai han trabajado para

reducir su peso 14 kilos. Además, se ha mejorado la eficiencia y la potencia. De hecho, este motor 1.4 Turbo anuncia un par máximo de 242 Nm –24,7 mkg– a tan solo 1.500 revoluciones por minuto, lo que significa que la mecánica responde enseguida, y sin casi ‘vacíos’ de empuje, ante la presión del acelerador. Los datos del Correvit lo corroboran, pues hemos mejorado la aceleración oficial en el paso de 0 a 100 km/h de 9,2 a 8,9 segundos.



El i30 de nuestra prueba de fiabilidad pasó por el banco de potencia de Bosch de su central en Madrid. Y el motor 1.4 Turbo ha rendido 151,5 caballos, 11,5 más de lo homologado.



El Hyundai i30 está repleto de detalles ‘premium’. Como los asientos calefactables, el freno de mano eléctrico, los asientos ventilados y calefactables, o el selector de modos de conducción.



El maletero del nuevo i30 cubica 395 litros, y se puede ampliar abatiendo por partes los respaldos. También cuenta con un doble fondo muy práctico. La tapicería de cuero es opcional, pero forma parte de un paquete cuyo precio es muy competitivo.

la y los kilómetros fluyen con agrado y comodidad. A los 3.836 kilómetros se nos encendió el testigo del agua del limpiaparabrisas, pero hacemos kilómetros tan rápidamente que no necesitamos rellenarlo hasta los 9.153, cuando se vació del todo. En otra ocasión apuramos el depósito de gasolina para comprobar en qué momento se encendía la luz de reserva, y lo hace cuando la autonomía del ordenador baja a 45 kilómetros; un poco ajustado, sin duda. También detectamos cosas curiosas, como que el intermitente de un solo toque se encienda cinco veces –y no tres, como es habitual en casi todos los modelos–, lo que nos parece una decisión tomada con bastante buen criterio. Y todo el equipo de pruebas sigue alucinado con la frenada de este i30. Porque desde 120 km/h se ha detenido en 49,96 metros, cuando un Mercedes AMG GT S de 510 caballos lo hace en 53,1 metros. Seguimos...

doble embrague y siete marchas que tiene absolutamente todo lo que un conductor experto, o no, puede exigirle a un sistema de estas características. Es suave pero rápido, se puede manejar de forma manual en la propia palanca

o con las levas en el volante, y el motor dotado de este cambio solo gasta una décima más que el que va asociado a la caja manual. Pero no podemos analizar tan superficialmente el asunto del consumo en un motor de gasolina de más

de 140 caballos. La verdad es que nuestros probadores han medido valores variopintos. Desde el que ha ido haciendo miniconsumo sin pasar de 100 km/h y con dos ocupantes logrando una cifra de solo 5,2 l/100 km, hasta el que

ha ido con cinco ocupantes y su equipaje y ha medido hasta 9,0 l/100 km cumpliendo los límites de velocidad. Entre medias, de todo. Pero con dos cifras que han sido habituales en los viajes: 6,5 l/100 km con dos ocupantes y sin equi-

sición del vehículo en el carril y tiempo al volante. El problema, que más tarde comprobamos que tenía solución, es que en un viaje con viento fortísimo, con el que resultaba prácticamente imposible llevar el coche recto por su carril, el sis-

tema, configurado por defecto –y sin darnos cuenta– en su posición más sensible, detectaba señales anómalas en la conducción y cada diez minutos, y tras un aviso sonoro, aparecía una leyenda en el cuadro que decía: «Considere hacer

una parada para descansar». Mantendremos el sistema en observación, aunque tras configurarlo en su posición menos sensible ha aconsejado parar de una forma más lógica. Por lo demás, de momento no hemos tenido ninguna inci-



◀ Los asientos son nuevos, y más cómodos, y ahora hay salidas de aire en la segunda fila. El cambio queda más cerca –sube 40 milímetros la palanca manual y 60 la automática–, el volante es nuevo y puede elegirse entre dos tipos de Head-up Display: sobre una lámina y, bastante mejor, proyectado en el parabrisas.

LA RIGIDEZ TORSIONAL DE LA CARROCERÍA AUMENTA UN 15 POR CIENTO, Y ESO SE TRADUCE EN MÁS CONFORT Y MEJOR TACTO GENERAL. LA AERODINÁMICA TAMBIÉN MEJORA, PERO EL PESO CRECE UNOS 40 KILOS



◀ El maletero aumenta hasta los 506 litros –477 midiendo hasta la bandeja–, y alcanza 1.620 litros si abatimos el respaldo trasero 40:20:40. Además, el volumen del hueco bajo el piso pasa de 10 a 30 litros, y ahora se ofrece portón eléctrico con altura máxima programable. En los faros, también nuevos, las ópticas led ALH pasan de 4 a 12 diodos para ganar eficacia.

◀ El nuevo CX-5 es 35 milímetros más bajo y 10 más largo, y sus pilares A se han retrasado bastante.



El perfeccionista

El CX-5 abrió en 2012 una nueva etapa en la historia de Mazda marcada por la filosofía de diseño Kodo y las tecnologías Skyactiv que persiguen la máxima eficiencia. Cinco años después nace este nuevo CX-5, que ya hemos probado y mejora a su antecesor prácticamente en todo. Llega en junio.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Pese a ver la luz como un producto particularmente avanzado tanto en diseño como en tecnología, el primer CX-5 protagonizó cambios importantes en 2015 que le pusieron al día: imagen, modificaciones en suspensión y tracción total, equipamiento y confort mejorado... Pero lo de ahora no es un 'restyling', sino una evolución tan profunda que permite hablar de nueva generación. Mazda mima su CX-5 porque es una de sus estrellas: más de 1,5 millones de unidades vendidas –350.000 de ellas en Europa– y 'best seller' de la casa japonesa en muchos países, España incluida. Y ese cuidado se nota en el trabajo realizado, que afecta a todos los capítulos del SUV para crear un conjunto muy convincente.

La carrocería es nueva, y aunque conserva la misma dis-

tancia entre ejes tiene 10 milímetros más de longitud y 35 menos de altura –lo que ayuda a mejorar la aerodinámica un 6 por ciento–, lo que se acompaña de una mayor rigidez torsional –un 15 por ciento más–, de un cambio en las proporciones –el morro va más alto y el pilar delantero se retrasa 35 milímetros– y, curiosamente, de un peso mayor: 40 kilos extra en las versiones de gasolina y 45 en los diésel. Sor-

prende porque la tendencia en la industria parece la contraria, y porque debe tener algo que ver con el leve aumento del consumo medio; aunque es el precio a pagar para lograr otros muchos beneficios.

Y es que hay más elementos insonorizantes –unos 20 kilos corresponden a esta partida– y más equipamiento, y los materiales del interior son mejores, de modo que Mazda cumple el objetivo buscado: refinar

el CX-5, optimizar el confort y mejorar el tacto general. No hay más que empezar a circular para darse cuenta de ello, pues el SUV nipón pisa mejor, filtra muy bien los firmes algo rotos y se muestra más silencioso en general.

A la espera de poder probar la versión 2.0 de gasolina de 165 CV –160 cuando se asocia a la tracción total–, y de que llegue algo más adelante el nuevo motor 2.5 de gasolina con sistema de desconexión de cilindros, centramos nuestra atención en los CX-5 Skyactiv-D. O dicho de otro modo: en los diésel 2.2 con 150 y 175 CV. Y empezamos por este último, ligado a la tracción total –Mazda ha mejorado el sistema AWD para reducir un 30 por ciento la resistencia– y que nos causó una muy grata impresión en combinación con la caja automática, que ahora adopta un botón 'sport'. Lásti-

ma que no haya levas, porque su rendimiento es deportivo y permite estirar la aguja casi hasta las 5.000 vueltas. Además, serpenteando a buen ritmo entre colinas y bosques de

cipreses de la Toscana pudimos degustar las mejoras introducidas en el chasis, y que afectan a suspensión –la delantera cambia casi por completo–, dirección y frenos, y a

un mayor ancho de vías. Estabilidad y nobleza al límite, balanceo contenido, precisión en la trazada... Y lo mejor de todo es que esas virtudes también caracterizan a la que podría-

mos llamar 'versión diésel básica': 150 CV, cambio manual y tracción delantera. El par es un poco más bajo, pero sigue siendo generoso –en eso vapulean a su hermano de gasolina, con menos cilindrada y sin turbo–, y el conjunto es más ligero, de forma que también 'ratonea' con agilidad, ayudado por el G-Vectoring Control, otra de las novedades del CX-5.

Dinamismo y seguridad, y mucho agrado. Porque los nuevos asientos son más cómodos, el cambio queda más a mano y el nuevo salpicadero –pantalla central de 7 pulgadas, Head-up Display...– prima la sensación de control. La guinda, mejoras de todo tipo en la funcionalidad interior y muchos asistentes de seguridad nuevos o revisados. Ahora, a esperar los precios.

PRECIO		No disponible aún	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 132 A 159 G/KM			
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Calidad, agrado y confort. Comportamiento. Motores diésel. Amplitud. Nuevas tecnologías.		Motor de gasolina con poco par. Cambio automático sin levas. Más peso y más consumo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 G	2.0 G AWD	2.2 D 150 CV	2.2 D AWD 150 CV	2.2 D AWD 175 CV
Disposición	Delantero transversal				
Nº de cilindros	4, en línea				
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	2.191	2.191	2.191
Potencia máxima (CV/rpm)	165 / 6.000	160 / 6.000	150 / 4.500	150 / 4.500	175 / 4.500
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 4.000	21,2 / 4.000	38,8 / 1.800-2.600	38,8 / 1.800-2.600	42,9 / 2.000
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas	Delantero	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6 vel. (Aut. 6 vel.)				
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Discos				
Neumáticos	225/65 R17				
Peso en vacío (kg)	1.360 (Aut: 1.390)	1.420 (Aut: 1.425)	1.460 (Aut: 1.480)	1.520 (Aut: 1.530)	1.520 (Aut: 1.535)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.550 / 1.840 / 1.675	4.550 / 1.840 / 1.675	4.550 / 1.840 / 1.675	4.550 / 1.840 / 1.675	4.550 / 1.840 / 1.675
Volumen maletero (l)	506 / 1.620	506 / 1.620	506 / 1.620	506 / 1.620	506 / 1.620
Capacidad depósito (l)	56	58	56	58	58
De 0 a 100 km/h (s)	10,4 (Aut: 9,9)	10,9 (Aut: 10,5)	9,4 (Aut: 10,1)	9,6 (Aut: 10,3)	9,0 (Aut: 9,5)
Velocidad máx. (km/h)	201 (Aut: 192)	198 (Aut: 188)	204 (Aut: 200)	199 (Aut: 196)	209 (Aut: 206)
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (Aut: 6,5)	6,8 (Aut: 6,6)	5,0 (Aut: 5,6)	5,4 (Aut: 5,8)	5,4 (Aut: 5,8)
Emissiones CO ₂ (g/km)	149 (Aut: 152)	159 (Aut: 155)	132 (Aut: 147)	142 (Aut: 152)	142 (Aut: 152)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



Un nuevo mundo

No nos extraña el interés del Grupo PSA por Opel, y menos tras haber probado el nuevo Insignia Grand Sport. Nace desde una nueva plataforma, es más ligero, su aspecto es más deportivo y sus 'maneras' también lo son. Ha ganado en habitabilidad y goza de un equipamiento muy avanzado. Una berlina generalista que pondrá nerviosos a los 'premium'. Llega en junio.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

En su día, el primer Opel Insignia cambió la imagen de la marca. Vio la luz en 2008 y en España dominó durante muchos años el segmento. Y esta segunda generación va camino de repetir protagonismo. Se añade la 'coetilla' Grand Sport, y no es de cara a la galería. Su silueta es más deportiva, casi coupé debido a la pronunciada caída del techo.

PRECIO DESDE 28.658 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 105 HASTA 156 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento dinámico. Habitabilidad. Tacto general. Equipamiento. Gama amplia.	Acceso a plazas traseras más justo. Maletero más pequeño. Recuperaciones 1.5 Turbo.

Nace desde una nueva plataforma, que le permite aligerar hasta 175 kilos de peso y cambia las cotas. Es 55 milímetros más largo, y su mayor distancia entre ejes sirve para ganar hasta 25 milímetros de espacio para las piernas en la zona trasera. Mejora en todas las medidas de habitabilidad, y sólo la capacidad del maletero se resiente, al ceder 40 litros, pues cubica 490.



◀ El interior es más 'limpio', y el chasis adaptativo FlexRide añade un nuevo modo: Individual. También son novedad un sistema de carga inalámbrica para el móvil y el cambio automático de ocho relaciones para el 2.0 Turbo 260 CV.

El interior es mucho más 'limpio' y está mejor rematado. Los más selectos apostarán por las butacas delanteras homologadas por AGR, que además de confort velarán por nuestra columna, mien-

tras que detrás se incorpora calefacción en los asientos de los extremos. Por cierto, se ha eliminado una gran cantidad de mandos en el salpicadero, que llegaban a abrumar antes, y en la consola central se in-

MÁS DEPORTIVO 4x4 con reparto vectorial del par

El sistema de tracción total es totalmente nuevo, pues ya no se recurre al diferencial de tipo Haldex de la generación anterior. Ahora se monta el denominado 'twinster', que consta de dos embragues, cada uno actuando sobre un semieje trasero. De esta manera, no sólo se negocia la motricidad necesaria al eje trasero; también se ajusta el reparto entre las dos ruedas posteriores gracias al sistema de vectorización del par. No se actúa frenando la rueda interior, sino enviando más par a la exterior, que generalmente es la que mejor motricidad proporciona. Así se consigue un comportamiento más deportivo, porque simula la acción de la propulsión trasera.



▲ Detalle del denominado 'twinster', que consta de dos embragues.



▲ La tracción total sólo se ofrece con los motores más potentes de la gama.

copora un sistema de recarga inalámbrica para el móvil, dispuesto en un plano vertical.

No se ven, pero se sienten, las mejoras introducidas en el chasis adaptativo FlexRide. Se han incrementado las

diferencias entre los tres modos de conducción, Normal, Tour y Sport, al contemplar nuevos parámetros, y se añade un modo Individual para que el conductor puede configurar a su gusto.

Bajo el capó, activo por primera vez en un Opel, tres motores de gasolina y tres diésel. La novedad recae sobre el atractivo 1.5 Turbo de gasolina, que se desdobra en dos niveles de potencia: 140 y 165 CV. Nos pusimos al volante del más potente con caja manual, aunque también ofrece una transmisión automática de seis relaciones. Nos convenció por su suavidad y refinamiento; también por su rendimiento en la zona alta del cuentavuelta, pero esperábamos algo más a la hora de recuperar desde bajo régimen.

En el plano dinámico, apenas balancea y ha ganado

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 T140 CV	1.5 T165 CV	2.0 T260 CV	1.6 CDTI110 CV	1.6 CDTI136 CV	2.0 CDTI170 CV
Disposición	Delant. transversal					
Nº de cilindros	4, en línea					
Cilindrada (c.c.)	1.490	1.490	1.998	1.598	1.598	1.956
Potencia máxima	140 CV	165 CV	260 CV	110 CV	136 CV	170 CV
Par máximo (mkg)/rpm	25,5 / 2.000-4.100	25,5 / 2.000-4.100	40,8 / 2.500-4.000	30,6 / 1.750-2.000	32,7 / 2.000-2.250	40,8 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Total	Delantera	Delantera	Delantera o total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Automático, 8 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Man. 6v. o Aut. 8v.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos					
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	245/45 R18	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.456	1.441 (Aut. 1.472)	1.649	1.503	1.503 (Aut. 1.522)	1.582
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.897 / 1.863 / 1.455	4.897 / 1.863 / 1.455	4.897 / 1.863 / 1.455	4.897 / 1.863 / 1.455	4.897 / 1.863 / 1.455	4.897 / 1.863 / 1.455
Volumen maletero (l)	490 / 1.450	490 / 1.450	490 / 1.450	490 / 1.450	490 / 1.450	490 / 1.450
Capacidad depósito (l)	62	62	62	62	62	62
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	8,9 (Aut. 9,4)	7,3	11,6	10,5 (Aut. 10,9)	8,7
Velocidad máx. (km/h)	213	225 (Aut. 218)	250	205	211 (Aut. 203)	226
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	5,7 (Aut. 6,1)	8,6	4,0	4,3 (Aut. 5,1)	5,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	129	130 (Aut. 138)	197	105	114 (Aut. 134)	136
Precios desde... (euros)	28.658	32.258	N.D.	29.858	30.758	35.838



MÁS DINÁMICO SU APARIENCIA ES MUCHO MÁS DEPORTIVA QUE ANTES, Y SU COMPORTAMIENTO TAMBIÉN RESULTA MÁS ÁGIL

NUEVO FORMATO BERLINA SÍ, PERO DE CORTE CASI COUPÉ



la vida en ello y, para colmo, consume menos que el 1.5 de gasolina de 165 CV.

El equipamiento siempre ha sido uno de los puntos fuertes del Insignia. En este sentido hay que destacar los nuevos faros matriciales IntelliLux LED, ahora con 16 segmentos por faro, el doble que en el Astra. Dan más luz, las transiciones son más suaves y se añade una función 'foco de largo alcance' que llega hasta los 400 metros.

▶▶ No hay muchos vehículos en los que se ofrezca un espacio tan generoso en las plazas traseras. Además, se incorpora calefacción en los asientos laterales. El maletero ofrece 490 litros, y el amplio portón facilita mucho las cosas, aunque se pierde algo de capacidad con respecto al modelo anterior.



puntos en cuanto a agilidad, gracias a una respuesta más directa al volante y a un mayor aplomo en los cambios de apoyo. Y todo esto con la suspensión de serie. Además, el puesto de conducción va 30 milímetros más bajo que en la generación precedente, y eso se aprecia en zona de curvas.

La versión más potente de

gasolina incorpora la nueva tracción total –ver cuadro en página anterior– y estrena una caja automática de ocho relaciones. El propulsor suena bonito, sube de vueltas rápidamente y el cambio es rápido y muy efectivo.

Los que prefieran ciclo turbodiesel podrán satisfacer sus deseos con los conocidos 1.6

CDTi, con potencias de 110 y 136 CV, y un 2.0 CDTi de 170 CV que también opta al sistema 4x4. Nos pusimos al volante del diésel más potente con cambio manual y chasis FlexRide. Y aunque el diésel quizás no pasa por su mejor momento, la unidad probada goza de mejores prestaciones, recupera como si le fuera

La dotación se completa con el estreno de una cámara 360° y lo último en asistentes de seguridad. También añade nuevas funciones al sistema personal de conectividad y al socorrido Opel OnStar.

La gama llegará en junio, salvo las versiones 4x4, que lo harán en otoño, lo mismo que el familiar Sports Tourer. Habrá una variante de corte todocamino, el Country Tourer, pero no habrá versión sedán de cuatro puertas.



DESDE **27.800 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **113 A 159 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

➕ Más amplitud interior. Comportamiento dinámico. Tecnología. Personalización. Prestaciones Cooper S.

EN CONTRA

➖ Sonoridad del Cooper SD. Levas del cambio opcionales. Precios elevados. Capacidad off-road limitada.



De Mini, nada de nada

Con 4,30 metros de largo, el nuevo Countryman es el Mini más grande de la historia. Toda una ventaja para este práctico crossover.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Ya hemos conducido el Mini más 'maxi' de toda la historia con sus 4,30 metros de longitud, que le procuran una habitabilidad mucho mayor que en la generación anterior. Además, el puesto de conducción está más organizado, brilla en modularidad y la personalización se lleva a niveles inauditos. El nuevo Countryman puede incorporar los últimos sistemas de ayuda a la conducción, equipos de infoentretenimiento... Previo paso por caja.

Inicialmente se ofrecen cuatro mecánicas –luego llegarán los JCW y los Cooper S E, con mecánica híbrida–, pero para la primera toma de contacto nos hemos decantado por las variantes más potentes, tanto en gasolina como en diésel. El primero de ellos es el Cooper S –lo hemos probado con cambio automático de 8 marchas y tracción total ALL4–, un deportivo con una funcional carrocería crossover, pues este Mini Countryman no pierde un ápice de deportividad en lo que a dinámica se refiere. El motor empuja de maravi-



▶ Sin abandonar sus orígenes, su interior es más ergonómico y está muy bien acabado. Se ofrece Head-up Display o una pantalla táctil.

lla y, si no nos excedemos con el gas, su consumo es bastante coherente. Menos gasta el Cooper SD, pero tiene un feo sonido diésel. También equipa cambio automático –obli-

gado en este caso– y tracción ALL4, pero mucho cuidado con abandonar el asfalto. Como el Cooper S, ofrece distintos modos de conducción, y su dinámica es una referencia.



◀◀ Ofrecerá portón trasero eléctrico y un sinfín de detalles para personalizarlo. Cuatro motores.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	COOPER S	COOPER SD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.995
Potencia máxima (CV/rpm)	192 / 5.000-6.000	190 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	28,6 / 1.250-4.600	40,8 / 1.750
Tracción	Delantero o total ALL4	Delantero o total ALL4
Caja de cambios	Manual 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	Desde 1.505	Desde 1.540
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.299 / 1.822 / 1.557	4.299 / 1.822 / 1.557
Volumen maletero (l)	450 / 1.390	450 / 1.390
Capacidad depósito (l)	51	51
De 0 a 100 km/h (s)	7,5 (Aut: 7,4-ALL4: 7,3)	7,7 (ALL4: 7,4)
Velocidad máxima (km/h)	225 (Aut: 225-ALL4: 222)	220 (ALL4: 218)
Consumo mixto (l/100 km)	6,2 (Aut: 6,0-ALL4: 7,0)	4,6 (ALL4: 4,9)
Emisiones CO ₂ (g/km)	141 (Aut: 137-ALL4: 159)	121 (ALL4: 129)
Precios desde... (euros)	31.500	35.400



SUV de ciudad

Suzuki inicia la conquista de la ciudad con un nuevo utilitario, de dimensiones contenidas, gran habitabilidad interior y un peculiar estilo de crossover. Y le añade ingredientes inéditos, como la tracción total o un sistema híbrido para mejorar la eficiencia.

Javier Montoya | mjbeneit@motor16.com

Suzuki recupera el nombre de Ignis para un pequeño –por fuera– crossover urbano que sorprende por el aprovechamiento de su interior. Con el Ignis, la marca japonesa quiere dar la batalla entre los SUV más urbanos aunque por sus características casi se puede considerar un modelo único. Porque no es fácil encontrar un coche que en 3,7 metros de longitud ofrezca más espacio interior y versatilidad. Su interior, para solo cuatro ocupantes, cuenta unas plazas traseras en las que se pueden viajar con una anchura destacable. Y también un maletero muy aprovechable, que oscila entre 260 y 373 litros de capacidad desplazando los asientos traseros los 165 mm que permite esta configuración y llega a los 1.100 litros reclinando los respaldos.

No solo hay funcionalidad en el interior, también

un diseño más juvenil que en otros Suzuki, donde se permite combinar los colores exteriores también en el interior. Y cuenta con la consabida pantalla táctil de 7 pulgadas, similar a la que ofrecen el Vitara o el S-Cross que permite controlar funciones de navegación, audio... Está a la última en sistemas de comunicación y para conectar el teléfono dispone de Apple Car Play y Android Auto, además de Mirror Link.

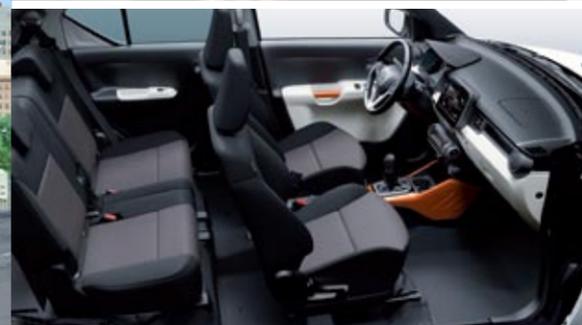
También destaca en otras

tecnologías, como interesantes sistemas de ayuda a la conducción: cuenta con dos cámaras que ‘vigilan’ permanentemente el entorno –el vehículo que va por delante y las líneas de la carretera– y con esas cámaras realiza tres funciones: la asistencia a la frenada, la alerta por cambio involuntario de carril o el detector de fatiga.

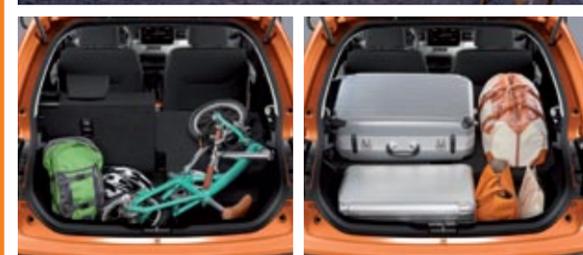
Y, como seña de identidad, puede equipar un clásico en Suzuki, la tracción total. El Ignis dispone de una varian-

te con tracción total Allgrip Auto, que distribuye el par a las ruedas traseras automáticamente, cuando detecta que las delanteras pierden tracción.

En el apartado mecánico, en la marca han optado por un único motor, de gasolina. Se trata del 1.2 Dualjet de 90 caballos. Y como ‘delicatessen’, existe una versión que cuenta con un sistema híbrido –solo disponible en versión de tracción delantera– que ofrece en momentos puntuales, 4 caballos extra proporcionados por una batería de 3 kWh que apoya al motor de gasolina en función de la demanda sobre el acelerador. El resultado de esta versión híbrida es que mejora las prestaciones respecto a la versión normal (el 0 a 100 km/h lo hace en 11,8 segundos frente a los 12,2 del normal) y el consumo medio baja de los 4,6 a los 4,3 l/100 km. El cambio puede ser manual



ESTILO MODERNO LA COMBINACIÓN DE COLORES Y MATERIALES ES LO MÁS LLAMATIVO DE UN INTERIOR ATRACTIVO. Y SOBRE TODO LA AMPLITUD QUE OFRECE PARA CUATRO OCUPANTES



El maletero parte de 260 litros, pero puede llegar hasta los 1.100 al plegar los asientos traseros.

Sus rasgos de crossover son lo más llamativo de un exterior que solo mide 3,7 metros de longitud... pero que da paso a un interior muy amplio.



de 5 velocidades o automático también con 5 marchas. Y los acabados son dos, GLE (ya incluye ordenador de viaje, aire acondicionado, pantalla táctil o asientos delanteros calefactables) y GLX que su-

ma faros led, navegación, doble cámara con sistemas de ayuda, control de velocidad con limitador, climatizador automático o arranque sin llave.

Todo esto, que en el



El sistema híbrido ofrece 4 caballos extra en momentos puntuales gracias al apoyo de una batería de más capacidad.

papel suena muy bien, llevado al terreno cumple lo que anuncia. El Ignis es cómodo y manejable, se desenvuelve con fluidez y rapidez en el tráfico urbano y su ligereza le ayuda a ofrecer unas reacciones vivas. Aunque le falta algo de empuje al motor, que ofrece un par máximo de 12,2 mkg a 4.400 vueltas (el Panda Cross, que ellos consideran rival, ofrece 14,7 mkg

a solo 1.900 revoluciones por minuto), con lo que hay que andar jugando demasiado con el cambio.

Va bien de suspensiones, aunque con una cierta tendencia al balanceo, la dirección es precisa y los frenos son adecuados para el tipo de utilización que mayoritariamente va a requerir el Ignis. Y tal vez debería mejorarse la insonorización del interior; no es que sea muy ruidoso el motor pero el sonido de rodadura se traslada demasiado al habitáculo. En cualquier caso, tras un recorrido por los alrededores de Madrid y el centro de la capital, el veredicto es favorable. El Ignis, como buen Suzuki, apuesta siempre por la utilidad. Y eso, unido a su estilo de ‘crossover’ y su precio, serán las que determinen sus posibilidades de éxito.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 DUALJET 4X2	1.2 DUALJET 4X4	1.2 DUALJET SHVS
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.242	1.242	1.242
Potencia máxima/rpm	90/6.000	90/6.000	90/6.000
Par máximo/rpm	12,2/4.400	12,2/4.400	12,2/4.400
Tracción	Delantero	Total	Delantero
Caja de cambios	Man 5 vel/Aut 5 vel	Man 5 vel	Man 5 vel
Frenos del./tras.	Disc vent./Tambor	Disc vent./Tambor	Disc vent./Tambor
Neumáticos	175/60 R16	175/60 R16	175/60 R16
Peso (kg)	855-865	905	870
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.700/1.690/1.595	3.700/1.690/1.595	3.700/1.690/1.595
Volumen maletero (l)	260/1.100	260/1.100	260/1.100
Capacidad depósito (l)	32	30	32
De 0 a 100 km/h (s)	12,2	11,9	11,8
Velocidad máx. (km/h)	170	165	170
Consumo mixto (l/100 km)	4,6	5	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	104	114	97
Precios desde... (euros)	11.200	12.700	13.750

 **LLEVAR** DE COPILOTO AL MISMÍSIMO KANKUNEN Y HACER DE LADO TODO EL CIRCUITO DE UN LAGO HELADO NO SE TE OLVIDA NUNCA

Bailando con lobos

Conducir sobre hielo con un Seat León Cupra de tracción total es como participar en una coreografía mágica en la que sus 300 caballos y los 240 clavos por rueda son elementos clave. Y si tu compañero de fatigas en este baile se llama Juha y se apellida Kankkunen, se cumplen todos tus sueños. He bailado con lobos.



HABLAMOS CON JORDI GENÉ Lo más importante, anticipación

M16: ¿Cómo nos explicarías brevemente el funcionamiento de la tracción total del León Cupra ST 300 4Drive?
Jordi Gené: El Haldex de quinta generación sabe leer lo que necesitamos en función de lo que estamos haciendo con el volante y lo que le pedimos con el acelerador, y es capaz de ir pasando la potencia a las ruedas delanteras o traseras. De esta manera estamos



consiguiendo el máximo de aceleración al estar dando gas. En curva nos permite colocar el coche donde tú lo quieres llevar con el volante, pasando potencia al eje adecuado, y eso lo hace a una velocidad de milésimas de segundo.

M16: ¿Todos los pilotos van bien en nieve y hielo, o hay diferencias notables?

J.G.: La mayor diferencia entre los pilotos que no estamos acostumbrados a conducir sobre hielo respecto a pilotazos como Juha Kankkunen es la anticipación. Yo tengo que prepararme mucho mejor la curva antes de llegar a ella, lanzar el coche un poquito más para conseguir que el coche se mueva y me permita trazar. Él sabe leer más lo que necesitas de volante y lo que necesitas de gas para tener el coche colocado y 'bonito' sin tantos aspavientos.

▲ Gené, que nos acompañó durante el test, ha colaborado con Seat en la puesta a punto de su tracción 4Drive.



llevan 240 clavos cada una, y el mismísimo Juha Kankkunen, sentado a nuestro lado como copiloto, dice la palabra mágica: «Go!!!». No es un sueño, es verdad, y nos espera una hora de emociones tras la que llegará el

▲ La tracción total del nuevo León Cupra es un sistema Haldex de quinta generación.

verdadero premio de la jornada: cuatro vueltas al circuito helado sentados a la derecha del maestro. Se trata de comprobar en estas circunstancias al límite la eficacia de la tracción total de Seat, un sistema 4Drive que recurre al Haldex de quinta generación con menos peso, mayor rapidez y máxima eficacia. Seat lleva utilizando la tracción total desde el año 2000, momento en el que se

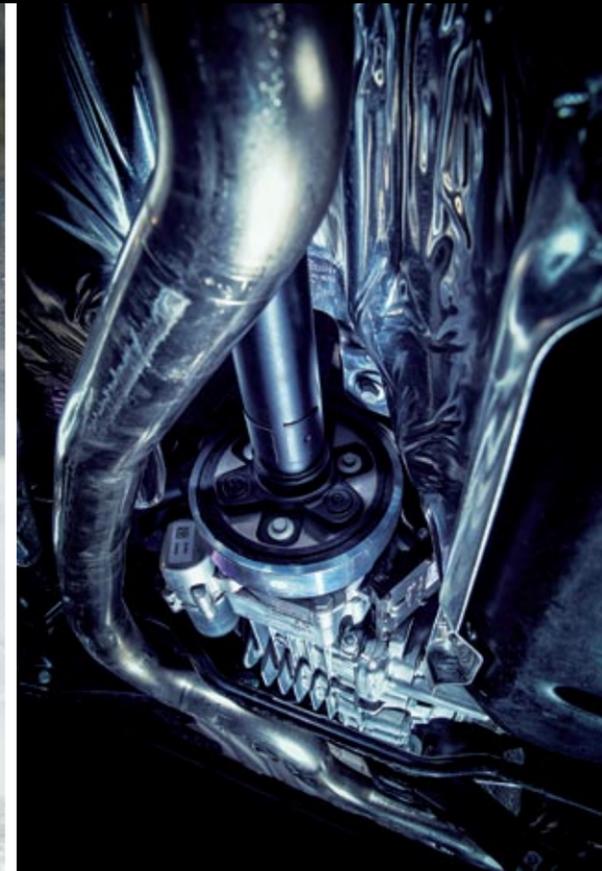
presentó el León Cupra. A este le siguieron el Alhambra, el Altea, el León X-Perience... Y en estos momentos, un tercio de las ventas de Seat en todo el mundo se la llevan los modelos con este sistema de tracción, que no solo sirve para salir airoso de situaciones delicadas de adherencia. La tracción total mejora la motricidad, de eso no cabe la menor duda, pero también optimiza el comportamiento en curva sobre suelo seco, facilita el arrastre de un remol-

Andrés Mas | amas@motor16.com

Pongámonos en situación. Nos encontramos en un lago helado de Kuusamo, en Laponia, el hielo de dicho lago tiene un metro de espesor, la temperatura ambiente es de un grado centígrado sobre cero y luce el sol, un día magnífico que desde hacía mucho tiempo no veían por el lugar. Presionamos el botón de arranque de un Seat León Cupra ST 4Drive de 300 caballos equipado con ruedas que



 HALDEX QUINTA GENERACIÓN ES EL SISTEMA QUE UTILIZA EL SEAT LEÓN CUPRA DE 300 CABALLOS. ES PROGRESIVO Y MUY EFICAZ



DRIVING ACADEMY JUHA KANKKUNEN
Experiencias inolvidables

La región de Laponia donde Kankkunen tiene sus escuelas está repleta de lagos que en invierno se congelan y permiten diseñar circuitos a la medida de todos los gustos y necesidades. En concreto, el piloto finlandés tiene alquilados tres lagos de diferentes tamaños y superficies para explotarlos con escuelas de conducción sobre hielo. El alquiler de estos lagos no suele tener letra pequeña, aunque sí hay cláusulas cuanto



▲ Juha Kankkunen tiene su academia de conducción sobre hielo en Laponia.

menos curiosas. Como la del anciano propietario de una casa al borde de uno de los lagos alquilados –justo en el que se realizaron esta vez las pruebas–, que tiene permiso para bajar todas las tardes con su taburete, hacer un agujero en el hielo y ponerse a pescar. La Driving Academy de Juha Kankkunen trabaja desde enero hasta finales de marzo, sobre todo con clientes de Audi, Volkswagen y Bentley, pero también con usuarios privados que pagan hasta 1.900 euros por un curso de un día, de 9 a 16 horas. Claro que ese curso, con monitores que son pilotos finlandeses de rallyes expertos en conducción sobre hielo –como Harri Rovampera o Harri Toivonen, o como el mismo Juha, y con coches de su escuela–, no se olvida nunca. Juha diseña sus circuitos y él mismo los traza a los mandos de un tractor especial. Para poder realizar los cursos, el hielo del lago debe tener un espesor mínimo de 40 centímetros. Y para que pueda entrar un tractor a trabajar sobre el trazado, el espesor requerido es de 50 centímetros. Pero a estas alturas del invierno, el espesor superaba el metro.



◀ Con todos los controles quitados, llevar de lado durante mucho rato el Seat León Cupra es relativamente fácil. Con los Ateca 4Drive –derecha– también pudimos rodar sobre nieve.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del.transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	300/5.600-6.200
Par máximo (mkg/rpm)	38,8/1.800-5.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	DSG, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	235/35 R19
Peso (kg)	1.545
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.548/1.816/1.431
Volumen maletero (l)	587 / 1.470
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	164
Precios desde... (euros)	38.700

que y mejora la respuesta y la agilidad.

Antes de llegar al lago helado que tiene alquilado Kankkunen comprobamos la eficacia del sistema 4Drive en un Seat Ateca por caminos nevados entre bosques. Han caído recientemente 25 centímetros de nieve, pero el Ateca avanza sin inmutarse a pesar de la dificultad del recorrido. En este caso los coches van provistos de neumáticos de contacto sin clavos, y el resultado en estas condiciones, o una vez que salimos a un asfalto con una fina capa de nie-

ve tras pasar la quitanieves, es de una eficacia total. No hay pérdidas de tracción, ni se presentan situaciones comprometidas. Eso sí, el estilo de conducción en este escenario tiene que ser fino y suave. Nada de movimientos bruscos con el volante, ni acelerones inesperados y, por supuesto, nada de frenazos enérgicos que hagan perder la compostura al coche.

Volvemos al circuito, porque el mítico Kankkunen, agarrado con su mano derecha al asidero y aparentemente tranquilo, nos observa con lupa en cada cruzada. Co-

mo no es la primera vez que rodamos en hielo y ponemos especial atención en que la conducción salga bien, Juha suelta el asidero y se acomoda en el asiento. El que llevemos dos vueltas y no nos hayamos ‘comprado ningún terrenito’ ni hayamos hecho un trompo le da tranquilidad. De hecho, en un momento dado, y tras enlazar tres curvas de lado con aparente control de la situación, el mismísimo Kankkunen nos dice «nice driving», lo que nos llena de orgullo. Pero tras el comentario nos venimos arriba, nos desconcentramos y no hace-



◀ El nuevo León Cupra ST de 300 caballos con tracción total emplea un motor TSI de dos litros que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. El interior del coche está muy cuidado, y es muy amplio.

mos bien las dos siguientes curvas. «Mantén el ritmo que llevabas, debes mover menos la dirección y no forzar tanto el contravolante, ser más suave, frenar más antes de llegar

y meter medio gas mientras trazas para acelerar fuerte a la salida cuando tengas encarado el coche». Lo que me apunta Juha es justo lo que intento hacer desde el prin-

cipio, pero no siempre sale como uno quiere en un entorno hostil al que no estamos acostumbrados. Y no será porque el León Cupra ST 4Drive no va de maravilla, ya que es progresivo y dócil en estas condiciones. Dos vueltas después, Juha coge el volante y es el momento de alucinar. Kankkunen, cuatro veces campeón del mundo, cruza el Cupra cómo y dónde

quiere, pero lo mejor es que lo hace sin un aspavento, ni un manotazo de más sobre el volante, sin apenas girar las ruedas, pero girando la cabeza para hablar conmigo tranquilamente y riendo.

Se nota que desde joven, mientras su padre leñador trabajaba en el bosque, hizo un pacto con el hielo. Y ahora, a sus 58 años, ese pacto sigue vigente.



DIRECTIVOS Y EXPERTOS DE AUDI, FIAT, JEEP, MAZDA Y NISSAN EXPLICAN A MOTOR 16 EN QUÉ TRABAJAN SUS MARCAS DE CARA AL FUTURO



Presente con futuro

Muchos definen el Salón de Ginebra como la gran cita anual del automóvil. Motor 16 aprovechó la edición celebrada recientemente para tomar el pulso al sector hablando con los directivos que toman las decisiones y conocen al detalle los planes de futuro. Nuevos modelos, avanzadas tecnologías, vehículos eléctricos... Esto es lo que nos contaron.

Alberto Mallo y Pedro Martín | pmartin@motor16.com

HABLAMOS CON... RUPERT STADLER PRESIDENTE DE AUDI

“Audi lanzará un coche eléctrico al año hasta 2020”

M16.-Cuál es el Plan de lanzamientos de Audi para el año próximo?

R.S. Durante 2018 lanzaremos una ofensiva en numerosos segmentos, con las nuevas generaciones de Audi A1, A6, A7, A8 y Q3.

M16.-¿Qué puede adelantarnos del próximo Audi A8?

R.S. Hemos hecho grandes progresos en materia de ambiente interior, es un diseño muy moderno, intuitivo y fácil de usar. El nivel de confort es increíble, muy relajante. También hemos dado un gran paso en diseño exterior, es muy deportivo.

M16 ¿Y técnicamente?

R.S.-Lo probé la semana pasada y las suspensiones me impresionaron. En sistemas de asistencia a la conducción hay otro gran salto adelante con nuevos sensores, cámaras... La arquitectura electrónica es completamente nueva. Hemos hecho grandes inversiones para su desarrollo tecnológico.

M16.-¿Será el A8 un modelo de conducción autónoma?

R.S.-El nuevo Audi A8 responderá al que nosotros denominamos Nivel 3 de ‘Auto Driving’, es decir, podrá circular a velocidades de

hasta 60 km/h no sólo en carretera sino sobre todo en ciudad, sin que el conductor tenga que utilizar las manos.

M16.-¿Cómo será la estrategia de Audi en coches de propulsión totalmente eléctrica?

R.S.-A finales de esta década habremos lanzado tres modelos totalmente eléctricos, uno en 2018, otro en 2019 y otro en 2020.

M16.-¿Qué plataforma usarán los coches eléctricos de Audi?

R.S.-El primero será un SUV (N. de la R.: anticipado por el e-tron Quattro Concept en el Salón de Francfort 2015, vendría a ser una especie de Q6) con una plataforma completamente nueva. Tendrá una autonomía de 500 kilómetros, que es lo que piden los clientes, para los que 300 kilómetros no es suficiente. Los motores también son de Audi, incluso

▼ El nuevo Audi A8, fotografiado por CarPix hace unos meses durante la fase invernal de pruebas, equipará ya conducción autónoma de Nivel 3.



fabricados en nuestra planta de Hungría, aunque en el futuro es probable que trabajemos con proveedores externos. A nivel de diseño, este SUV eléctrico resulta muy deportivo y sexy. Tendrá dirección electrónica, y podrán comprobar que es un conjunto muy atractivo. El segundo modelo, el de 2019, tendrá la misma plataforma. Para nuestro tercer modelo emplearemos la plataforma EMB (Modular Electric Baukasten) de Volkswagen.

M16.-¿Se plantean la producción de un mini-coche urbano?

R.S.- Se puede decir que no es el segmento de una marca como la nuestra. Cuando eres una marca premium, el coche urbano no es un mini-coche; nuestro cliente quiere experiencias, sensaciones... Pero no hay duda de que veremos conceptos muy modernos desti-



▲ Rupert Stadler, en Ginebra.

nados a áreas metropolitanas.

M16.-¿Y entrar en otros nichos de mercado, u otras siluetas?

R.S.-Podría decirse que no hay límites. Tenemos ideas en mente... Por ejemplo, hay muchos coches eléctricos que no son bonitos, y sin embargo la gente lo que quiere comprar es estética... Las cosas tienen que ser bonitas.

M16.-¿Es importante llegar a ser el fabricante premium número uno del mundo por volumen?

R.S.-Definitivamente, no. Hoy, el coche eléctrico requiere enormes inversiones. Estamos ante la mayor revolución del automóvil, y la auténtica clave es poder destinar los recursos económicos necesarios para dichas inversiones.

HABLAMOS CON... LUCA NAPOLITANO DIRECTOR DE FIAT EN EMEA (EUROPA, ORIENTE MEDIO Y ÁFRICA)

“El Tipo no es ‘low cost’, sino ‘value for money’, que es diferente”

M16.-¿Qué hay del sustituto del Punto? Porque hablamos de un coche que en anteriores generaciones llegó a ser ‘best seller’ europeo varios años.

L.N. Es cierto que el Punto se ha está haciendo un poco anciano, y también que el segmento B, el de los pequeños compactos, es comercialmente muy competitivo y agresivo. Pero el Punto no es la única forma de estar en ese segmento, que puede cubrirse de una forma no convencional y más rentable. Un ejemplo es el Tipo sedán, que usamos para retener nuestros clientes. Funciona, porque damos la oportunidad de cambiar a un coche grande pero por un precio del segmento pequeño.

M16.-¿Se quiere vincular Fiat a la silueta SUV en mayor medida?

L.N. El segmento de pequeños SUV es el que más está creciendo en el mercado. Lanzamos el 500X en 2015, y en 2016 vendimos 110.000 unidades; es primero en el ranking en Italia, y va muy bien en Alemania, Reino Unido, España... El diésel de 95 caballos nos ayudó mucho a crecer en volumen, al igual que los acabados Cross. Pero sobre modelos SUV de mayor tamaño... eso ya se verá.

M16.-Hablemos entonces de las últimas novedades.

L.N. Venimos de un 2016 bueno en Europa, pues la cuota de Fiat creció del 4,6 al 5,0 por ciento. La mayoría, conseguido en Italia, pero por fin logramos crecer fuera de Italia, aunque las ambiciones que tenemos son mayores. Y la oportunidad de crecer más está en 2017, pues hemos lanzado muchos productos y tenemos la gama más joven de las últimas décadas.

M16.-¿Y novedades para 2017?

L.N. Lo mostramos casi todo en Ginebra, y son animaciones de producto como el 500 Mirror y el 560. El 500X estará disponible desde junio con la nueva línea S Design, idónea para quien quiere un coche más joven, masculino, dinámico y deportivo. Decidimos aplicar S Design tanto a la parte más aspiracional de la gama como a la más funcional. El 500X S Design es el que coche para el que quiere ir el

viernes elegante al trabajo pero pensando que después se va de fin de semana. También el Tipo S Design, que mantiene espacio y practicidad, pero con una mirada distinta. Hoy, el 25 por ciento de lo que se vende en el segmento C tiene un ‘vestido’ deportivo.

M16.-¿Y cómo afronta Fiat el reto de la conducción autónoma?

L.N. Yo conduzco todos los días y todavía

▶ Luca Napolitano en el Salón de Ginebra, junto a la serie especial 560 del Fiat 500, que rinde homenaje a los 60 años del primer 500.



no he visto ningún coche por Turín que vaya solo. Es una pequeña broma, pero no veo aún en el mercado oportunidades sobre esto. Está en el futuro, y algo pasará, pero todavía hablamos de coches que venderían pequeños volúmenes, e imaginemos las infraestructuras necesarias. Nosotros queremos crecer, nos centramos en segmentos de mercado que ya tienen clientes.

M16.-Pero la hibridación y la electrificación sí están ya.

L.N. Es cierto. FCA ya tiene la tecnología híbrida y eléctrica, pues el 500 eléctrico existe en Estados Unidos, y el Chrysler Pacifica híbrido también; y para cumplir con las exigencias de cara al 2020 hay que tener algo de eléctrico o híbrido. No hay alternativa.

M16.-¿Y compartir cosas con otras firmas de FCA? Pienso en la plataforma de Giulia y Stelvio.

L.N. Eso va en línea con tres supuestos. Un ejemplo es el proyecto del 500X y el Jeep Renegade, producidos en la misma planta. Segundo ejemplo es la familia Tipo, con un chasis pero tres diferentes ofertas que nos permiten regresar al segundo mayor segmento del mercado y al primero de flotas. Y hay un tercer ejemplo, fuera de nuestra casa, y es el Fiat 124 Spider, con un chasis exclusivo un roadster; pero añan-

ro la mayoría se venden en Reino Unido y Alemania.

M16.-Conviven en Fiat modelos casi ‘premium’ como el 500, el 500X o el 124 Spider, con otros a los que algunos han llamado ‘low cost’, como el Tipo.

L.N. Tipo no es un ‘low cost’, no hay que equivocarse en esto. El cliente del Tipo es masculino en un 80 por ciento, es primer coche de una familia con niños y se compra por estilo, espacio y valor por dinero. Hay diferencia entre ‘value for money’ y ‘low cost’, porque valor por dinero significa que el coche lleva todo lo que necesitas y nada más, y no te van a pedir pagar por algo que no necesitas. Eso es el Tipo. ¿Que cómo encajan el 500 y el Tipo? Lo explico: en 2014 demostramos que el mercado se comportaba de forma algo rara, pues crecían las marcas ‘premium’ y las de ‘value for money’, y perdían las generalistas. Entonces pensamos, mirando al pasado, que Fiat había sido siempre una marca aspiracional, mejor que ‘premium’, y funcional a la vez. No había que elegir una de las dos, de modo que decidimos crear una estrategia de producto con dos familias: la aspiracional y la funcional; 500 de un lado, Panda en el otro. El 500 te lo compras por 15.000 euros, pero porque te gusta y encaja en tu personalidad, no porque lo necesitas. Luego vino el 500L y el 500X. Mientras que en la línea del Panda creamos la familia Tipo. Con los 500 y el 124 Spider la misión es vender fuera de Italia, y conquistar; con la familia funcional el objetivo está en los volúmenes.



HABLAMOS CON... DANTE ZILLI DIRECTOR DE JEEP EN EMEA (EUROPA, ORIENTE MEDIO Y ÁFRICA)
“Llegará un pick-up en 2019 y el Grand Wagoneer en 2020”

M16.-¿Cuál es la importancia de la llegada del nuevo Compass a Europa en verano?

D.Z. El Compass te da todo lo que esperas de Jeep en cuanto a capacidad todoterreno, pero también toda la conectividad, seguridad, eficiencia... Y con un diseño que, espero, los clientes consideren muy logrado. Es un pequeño Grand Cherokee, el inspirador de la familia más premium y sofisticada en Jeep.

M16.-Y con un tamaño muy aceptado en Europa ¿Será el Jeep más vendido aquí?

D.Z. Es la idea, porque el segmento del SUV compacto es el más grande en Europa. Ya tuvimos el anterior Compass hasta hace unos años, y con el Renegade nos ha ido muy bien. Desde ahora, incluso en España, ya se pueden hacer pedidos de la Open Edition, con tracción 4x4, cambio automático, un equipamiento rico, un motor potente... Y a partir del verano, el lanzamiento del resto.

M16.-¿Sucedirá como en el Renegade, del que se venden

sobre todo versiones muy equipadas y con tracción total?

D.Z. La gama del Compass es bastante extensa, pues arranca desde una versión Sport, a partir de 25.500 euros, hasta versiones 'top' más cerca de los premium. Y sí, esperamos un 'mix' rico, más hacia la parte alta de la gama.

M16.-Ahora hay cuatro gamas, más el Wrangler, que vive aparte ¿Es una familia completa o llegarán más por abajo o arriba?

D.Z. Habrá más. Habrá más por arriba, y eso ya lo puedo confirmar, porque tendremos un pick-up que llegará en 2019 y por encima del Grand Cherokee se situará el Grand Wagoneer, ya en 2020. Y estamos viendo si tener un coche por debajo del Renegade porque hay un espacio ahí, pero de momento es solo una idea.

M16.-Jeeps es una marca de leyenda. ¿Esa imagen de todoterreno puro os obliga a vencer ideas preconcebidas sobre alto consumo y muchas emisiones?

D.Z. Cuando miras los datos ves que la gente se está pasando a los SUV y todoterreno, y que son

los segmentos que más crecen: el B-SUV, el C-SUV... Incluso están robando cuota a segmentos tradicionales. Hay una percepción de que un coche más grande puede consumir más, pero también se valora la conducción especial de un SUV. Puede que en el caso de Jeep hubiese esa percepción que comentas hace tres años, cuando la gama contaba con Grand Cherokee y Wrangler, a los que se relaciona con motores más americanos, pero con la introducción del Renegade todo ha cambiado, pues la gente ve que está hecho y pensado para el cliente europeo, y utiliza tecnología diésel eficiente gracias al matrimonio con Fiat. El Compass cuenta con motores en línea con la competencia por gasto y emisiones, y la gente ya no tiene esa percepción particular.

M16.-Pero ahora ha empezado una guerra al diésel. ¿Qué hará Jeep para rebajar emisiones?

D.Z. Con los motores diésel y de gasolina de Fiat, como el 1.4 Turbo, estamos al nivel de nuestros rivales, pero no se puede negar que a partir de 2020, primero en Europa



Dante Zilli.

y luego en otros mercados, hay una legislación que sólo se podrá cumplir con tecnología eléctrica. Jeep va a introducir a partir de 2020 tecnología eléctrica que ya está en el grupo, pero para mejorar el 'adn' de Jeep, como un híbrido que incluso pueda optimizar las capacidades todoterreno.

M16.-¿Y Jeep en España?

D.Z. Va muy bien, es nuestro quinto mercado. El Renegade está funcionando muy bien y creo que el Compass también lo va a hacer. De hecho, el viejo Compass tuvo mucha aceptación en España.

M16.-¿Y qué expectativas hay para el pick-up? Porque España no es un buen mercado.

D.Z. Hay potencial, y eso lo vemos



▲ A corto plazo, lo más importante es la llegada del nuevo Compass en verano. Para más adelante, lanzamientos como el pick-up de talla media.

con ejemplos como el Volkswagen Amarok. El Jeep pick-up no va a ser un coche de trabajo, sino que será un pick-up 'lifestyle', y creemos que está empezando a nacer ese segmento. Ahí está el citado Amarok, Mercedes ha anunciado también un pick-up...

M16.-¿Y cómo debe evolucionar el Wrangler?

D.Z. El Wrangler es el más fácil y el más difícil de cambiar de todos los Jeep. Fácil porque está claro lo que representa, y difícil por la evolución que exige. El nuevo Wrangler será

fiel a lo que tiene que ser en capacidad todoterreno, donde mejorará al modelo actual, pero también hemos trabajado en refinamiento, en tecnología de conectividad... Es una evolución, no una revolución, y los clientes no se van a sentir defraudados. Pero accederemos también a nuevos clientes que tal vez hoy no lo consideran por excesivamente extremo. Es el icono de la marca y creemos que hemos hecho un buen trabajo. Se verá este año, aunque a Europa llegará un poco más adelante.



MOVILIDAD INTELIGENTE NISSAN
Nuevos coches autónomos y eléctricos

Nissan tiene en cartera importantes novedades en el desarrollo de la movilidad autónoma y del coche eléctrico, que lanzará a partir de este mismo año.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Para la conducción autónoma, Nissan contempla tres fases que van desde circular según la velocidad elegida y el flujo del tráfico por un único carril siguiendo el trazado de la vía, hasta hacerlo cambiando de carril automáticamente. La primera de esas fases se pondrá al alcance de los conductores europeos a finales de este año. Será sobre el Nissan Qashqai, con el sistema ProPILOT, que ya se comercializa en Japón sobre el Nissan Serena.

“La conducción autónoma representa más seguridad y más confort. En la próxima década, uno de cada cuatro consumidores considerarán adquirir un vehículo autónomo”, comenta Marco Toro, director general de Nissan Iberia. De hecho, la tecnología necesaria para desarrollar esa primera fase de la movilidad autónoma ya existe en Nissan, combinando cámaras y sistemas de control de cruce con dirección eléctrica, etc. En otras marcas, modelos como el Volvo 90 o el Mercedes Clase E permiten circular automáticamente sin que el conductor tenga que girar el volante en las curvas. Todo lo hace el propio coche.

CERO EMISIONES NUEVA GENERACIÓN

La ofensiva eléctrica de la marca japonesa sigue dando pasos de gigante. Recientemente, Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault Nissan, anunció que la nueva generación de su modelo Leaf se dará a conocer en un futuro cercano. Quién sabe si será ya en el próximo Salón de Tokio, a finales de este mismo año... **“El Nissan Leaf es el vehículo eléctrico más vendido en el mundo desde 2010, con más de 260.000 unidades y más de 3.000 millones de kilómetros recorridos”,** recuerda Marco Toro.



▲ Sobre estas líneas, el renovado Nissan Qashqai, presentado en Ginebra. Arriba, Marco Toro.

En un país como España, en el que la media de edad de nuestro parque automovilístico es de 12 años, la calidad del aire puede mejorar mucho, y el coche eléctrico ha de ser uno de los pilares para conseguirlo, sobre todo en las grandes ciudades. Marco Toro lo argumenta así: **“Si el mercado español alcanzase un volumen de 12.000 coches eléctricos al año (un 1 por ciento del volumen total), tendríamos un ahorro de 40 millones de toneladas de CO₂ y de 16 millones de litros de combustible; esto último significaría un ahorro de 18 millones de euros en nuestra balanza de pagos.”**

La estrategia de cero emisiones ya está desarrollándose con éxito en Noruega, Dinamarca, etc, países cuyo lema es mejorar la calidad de vida de sus habitantes, entre otras formas eliminando barreras al uso de la energía eléctrica. España, un país idóneo para el desarrollo de las energías renovables, necesita un impulso similar.

HABLAMOS CON... ICHIRO HIROSE (JEFE DE MOTORES DE MAZDA CORPORATION) **Y SHINICHI ISAYAMA** (DISEÑADOR JEFE DEL MAZDA CX-5)
“A medida que avanzas en el ‘downsizing’ obtienes menos beneficio del esperado”

M16.- Ahora que se acerca la segunda generación de Skyactiv, ¿qué opina de los pequeños motores de gasolina de tres cilindros que muchas marcas han lanzado?

Ichiro Hirose. La principal tendencia en Europa es hacia el 'downsizing', pero si estudiamos estos motores desde el punto de vista de la economía real de consumo, a medida que avanzas en el 'downsizing' empiezas a obtener menos beneficio del esperado. Nosotros creemos desde hace años que los motores más eficientes son los que tienen la cilindrada adecuada, y pensamos que la eficiencia se logra aumentando la carrera, no reduciéndola.

M16.- ¿Y en qué trabaja Mazda en esa materia?

I.H. Hay muchas cosas que hacer todavía para mejorar el motor de combustión,

y estamos trabajando en la optimización de la eficiencia, que basamos en siete factores. Para que la combustión sea perfecta debemos situar los siete en condiciones ideales. En la actualidad estamos aún por debajo del 40 por ciento en la eficiencia de la combustión, pero según nuestros cálculos podemos alcanzar el 60 por ciento. No será pronto, pero nuestros ingenieros esperan alcanzar el objetivo.

M16.- ¿Nos está hablando de motores diésel o de gasolina?

I.H. Ambos siguen la misma dirección, aunque los factores a controlar en gasolina y diésel son diferentes de cara a una combustión perfecta. Es como subir una montaña: el diésel sube por una ruta y el gasolina asciende por otra, pero los dos tratan de alcanzar la cumbre. Uno de esos factores es la relación de compresión, que siempre ha sido alta en los diésel pero que en los motores

de gasolina era baja hasta la llegada de la tecnología Skyactiv, que mejoró su eficiencia. El tiempo de ignición o el aislamiento térmico son otros puntos en los que trabajar. Hay ingenieros que trabajan en diésel y otros que lo hacen en gasolina, pero como Mazda es un pequeño fabricante, todos los ingenieros trabajan juntos y eso les permite, a la vez, competir y compartir conocimientos, pues hay un constante intercambio de información.

M16.- Parece que el mercado apunta ahora más hacia los motores de gasolina.

I.H. Cada tipo de motor tiene sus puntos fuertes. En la actualidad los motores diésel afrontan circunstancias desfavorables, y su desarrollo se ha ralentizado, pero no podemos olvidar que la historia se repite, que ya habíamos visto situaciones así en el mercado, y en Mazda



▶ El primer CX-5 fue en 2012 el primer Mazda de una nueva era marcada por el diseño Kodo y las tecnologías Skyactiv. Cinco años después llega la segunda generación.

nunca miramos a corto plazo. **M16.- Y de cara a la mayor eficiencia, ¿no piensan usar transmisiones con más marchas?**

I.H. Desde el punto de vista de la eficiencia no son necesarias 8 o 9 velocidades, pero si lo que buscamos es transmitir la potencia de manera más suave, tener más marchas ayuda.

M16.- La mayor sensación de calidad percibida en el nuevo CX-5, ¿es el primer paso para



Shinichi Isayama e Ichiro Hirose.

hacer de Mazda una marca de lujo?

Shinichi Isayama. Lo que hemos hecho es incrementar el valor del diseño, y no se trata sólo de ofrecer nuevas formas o seguir las modas del mercado. Lo que buscamos siempre está basado en nuestro diseño Kodo.

M16.- El CX-5 gana en funcionalidad, acercándose al concepto interior de algún monovolumen. ¿Qué opina de trasladar tanta modularidad a los modelos SUV?

S.I. Los SUV se están convirtiendo en los líderes del mercado, y esto ha obligado a que ofrezcan la funcionalidad que encuentras en un monovolumen. De hecho, muchos fabricantes están introduciendo modelos con tercera fila de asientos. Pero más que ofrecer valores propios de un monovolumen, como la funcionalidad, con el CX-5 buscamos ofrecer el refinamiento y el confort de un producto 'premium'.

la cifra

4.300

millones de euros en gasto público ahorrarían los últimos sistemas de asistencia a la conducción si los llevaran los vehículos del parque español, avances en seguridad capaces de evitar 50.000 accidentes, 850 muertos y 4.500 hospitalizados al año. Lo aseguran Fundación Mapfre, Aesleme, Stop Accidentes y Track Surveying Solutions en su informe de propuestas de seguridad entregado al director general de Tráfico para que forme parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial que prepara la DGT.

en breve

► **REDUCCIÓN EN PALENCIA.** - En junio, los turnos de fin de semana y festivos desaparecerán de la planta palentina de Renault al finalizar la fase de lanzamiento de Mégane y Kadjar, que comenzó hace casi un año con una fuerte demanda.

► **RECAMBIOS EN VIGO.** - Entra en funcionamiento el centro de distribución de recambios de PSA en la planta de Vigo. Reducirá los plazos de entrega de las 9.000 referencias que contempla y llegará a gestionar el 85 por ciento de las necesidades de los clientes.

► **CONTROL DE ITV.** - Tráfico controlará si la ITV está en vigor con lectores de matrículas en las ciudades. Al aviso de la infracción le seguirá una multa de 200 euros por caducada y de 500 euros por denegada, si no se corrige.

► **AYUDAS A LA RENOVACIÓN.** - Una de las prioridades del Plan del Vehículo que elabora la DGT será la petición de ayudas a la compra de vehículos nuevos y usados para renovar del parque.



INDUSTRIA ANALIZA LAS EMISIONES DE 16 MODELOS

Por encima del límite en conducción real

No hay excepciones, y las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) de los 16 modelos sometidos a examen por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad cumplen los criterios establecidos por la normativa europea en los test de laboratorio, pero están por encima de los límites en conducción real.

El informe de Industria también resalta que ninguno de esos 16 coches

diésel homologados en España dispone de sistemas de desactivación prohibidos para engañar los resultados. Pero el Ministerio puntualiza que sería deseable «una mayor clarificación por parte de la Comisión Europea sobre las condiciones de uso de esos dispositivos», porque la reglamentación permite que, por motivos de seguridad, algunos dispositivos puedan ser desactivados cuando la temperatura

ambiente no se encuentra en unos márgenes concretos. Mientras eso llega, los servicios técnicos de la Autoridad de Homologación Española se plantean pedir a los fabricantes una declaración expresa de que sus coches «no disponen de dispositivos prohibidos de desactivación» y que expliquen con claridad las condiciones en que se produce la activación o desactivación de los sistemas en uso.

Los análisis se realizaron en las instalaciones de Idiada, con pruebas de Tipo I a las que se sumaron otras cuatro, entre las que se incluyen las de circulación real. La discrepancia de valores entre los resultados laboratorio/conducción se explica porque los ensayos se realizan en condiciones muy controladas, «lo que implica cierta discrepancia de los valores de emisiones obtenidos con los que se obtendrán en conducción real», señala el informe. Discrepancia que será superada cuando el próximo 1 de septiembre comience a

aplicarse el procedimiento de ensayo que contempla la evaluación de las emisiones tanto dentro como fuera del laboratorio. El retraso en la publicación de los resultados y las reticencias a difundir el contenido del informe ha levantado las críticas de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) y Facua-Consumidores en Acción, que acusan al Ejecutivo de no actuar «con la diligencia y prontitud debida ante el mayúsculo escándalo de las emisiones de gases contaminantes de los vehículos», dado que la investigación se inició a finales de 2015.

Facua recuerda que, como parte del procedimiento abierto por la Comisión

Europea, se instaba al Gobierno Español a realizar un estudio cuyo informe parece que no satisface al Ejecutivo Europeo, que podría abrirnos un segundo expediente si no se proporciona pronto un dossier más documentado. De los modelos analizados, y fuera del laboratorio, Nissan (Jukey y Qashqai 1.5 Euro 5 y Euro 6) y SsangYong (Tivoli 1.6, que se examinó dos veces) presentaron niveles de NOx hasta 10 veces por encima del límite permitido. Cifras aceptables presentaban el resto: los Seat —con motor TDI— León 2.0, FR 2.0 y 1.6, Altea 1.6 e Ibiza 1.4, los Ford Fiesta TDCI 1.5, 1.6 y 1.5 Euro 6, y los Volvo S60, XC60 y V60 con el motor 2.0.



Emisiones Francia exonera a Opel

Los servicios antifraude franceses han determinado que los Opel comercializados en el país vecino no incumplen la reglamentación de emisiones contaminantes. Supone el cierre de las

investigaciones al fabricante alemán, aunque quedan abiertas las de la Fiscalía de París a Fiat Chrysler Automóviles (FCA) sobre la manipulación de emisiones en las pruebas de laboratorio, investigación que también afecta a Volkswagen y Renault. Los rumores desataados sobre un posible trucaje

han llevado a Renault a reiterar que sus vehículos no han infringido las reglas de homologación.

VW Navarra Un buen año

La reducción de amortizaciones y la contención de costes ha llevado al benefi-

cio de Volkswagen Navarra en 2016 a 74,5 millones de euros tras impuestos, resultado que supone un 22,5 por ciento más sobre el año anterior, aunque las ventas descendieron un 2,2 %. Se ingresaron 2.911 millones de euros, de los que el 95 % corresponden a la venta de coches y el resto a la de



componentes y recambios. De los 165,81 millones de euros invertidos en 2016, la mayor parte se destinó a la

el puntazo

Ibiza, Fiesta y Golf fueron los modelos preferidos por los ladrones de coches en España durante 2016, con Q7 y Cayenne como los más sustraídos de gama alta.

Grande es el interés que despiertan los coches de gama media entre los amigos de lo ajeno, con el Seat Ibiza como protagonista del 39 por ciento de las sustracciones, bastante distanciado de Ford Fiesta (13 %) y Volkswagen Golf (13 %). Son datos recabados por Techno Security entre los actos delictivos conocidos y registrados por su Centro de Operaciones Remotas (SOC), recopilación que también destaca que el 90 por ciento de los robos se producen en aparcamientos de áreas comerciales y la calle, que los dispositivos GPS colocan la media de recuperación en 5,28 horas y que en Madrid se registran el 52 por ciento de los actos delictivos del país, con noviembre y marzo como los meses activos.



LatinNCAP

Ateca y Golf, seguridad universal

Seat y Volkswagen han roto cualquier maleficio al lograr para Ateca y Golf la máxima nota en los test de seguridad de LatinNCAP bajo el protocolo introducido en 2016. Cinco estrellas en protección de ocupantes, adultos y niños, hasta ahora inéditas, a los que se unen los Advance Awards, reconocimiento que el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe ha otorgado, también, por primera vez.

preparación de la planta española para el lanzamiento del nuevo Polo; y el actual modelo fue, otra vez, el más producido y exportado en España, con 296.800 unidades fabricadas. El 91,5 % de ellas salieron fuera, con Alemania, Italia y Francia como principales destinos. El 77 % de los Polos que se hicieron en 2016 en Navarra contaban con motores de gasolina, mientras el 21 % de la producción equipaba cambio DSG.

Resultados VW supera el 'dieselgate'

Con un beneficio neto de 5.144 millones de euros, en 2016 el grupo alemán ha superado el escándalo de las emisiones, que le hicieron cerrar 2015 con 1.582 millones de euros en números rojos. Un resultado

que para el presidente del consorcio, Matthias Müller, demuestra que el grupo «está financieramente bien dotado para superar las consecuencias de la crisis del diésel». Müller también asegura la contribución de todas las marcas al éxito del grupo, que en 2016 facturó casi 217.300 millones de euros (+1,9%), con un aumento de las ventas mundiales del 3,8 % (10,3 millones de unidades) y una liquidez de 27.180 millones de euros al final del ejercicio (+10,8 % sobre diciembre de 2015).

BMW Cifras históricas

Con un volumen de negocio de 94.163 millones de euros (+2,2 % sobre 2015) y un beneficio neto de 6.910 millones de euros (+8%), BMW ha convertido 2016

en el séptimo año consecutivo batiendo records. Cifras históricas a las que se unen los 2.367.603 coches (+5,3 %) de sus marcas BMW, Mini y Rolls Royce, y las 145.032 motos vendidas (+5,5 %). La subida del gasto en I+D redujo el beneficio antes de impuestos (9.386 millones de euros) un 2,2%, particularmente por los costes de la división de automóviles y las instalaciones productivas en Estados Unidos, China y Sudáfrica.

Radares

Se dispara la recaudación

Los radares móviles y fijos aportaron a Tráfico 164,2 millones de euros de euros en 2016, que supone un 37 por ciento de aumento en los últimos cinco años, tendencia al alza que se mantiene desde hace años, pero que se ha disparado con 34 millones más que en los dos ejercicios anteriores. Son datos de la respuesta parlamentaria a una pregunta del PSOE. Un incremento que la DGT atribuye al cambio de los cinemómetros móviles a las carreteras secundarias y al incremento de los desplazamientos. En la distri-



la frase

Frank Witter,
Director financiero del Grupo VW

«El primer todocamino de la historia de la marca, el Ateca, ha contribuido sustancialmente a las cifras récord de Seat, en términos de facturación y resultado operativo».



bución geográfica, la mayor recaudación se la anota Andalucía, con más de 36 millones de euros, seguida por Castilla y León y Galicia, que superan los 25 y 19 millones de euros, respectivamente. Hay que tener en cuenta que País Vasco y Cataluña quedan fuera por tener las competencias transferidas.

Audi

Recorte de beneficios

Los 1.800 millones de euros que la marca del Grupo VW

tuvo que aprovisionar para hacer frente a los motores trucados y la revisión de los airbags defectuosos proporcionados por Tanaka, bajaban los beneficios de Audi a 1.985 millones de euros en 2016, un recorte que supone un 52,7% menos que en 2015. A pesar de la complicada situación y el efecto negativo de las divisas, la facturación se situó en 59.317 millones de euros (+1,5 %), con la comercialización de 1,86 millones de vehículos, que suben un +3,6 % los Audi vendidos el año anterior.



Seat

Resultado histórico

El mejor resultado financiero de su historia ha conseguido Seat en 2016, con un beneficio de 903 millones después de impuestos, gracias a la plusvalía conseguida por la venta de Volkswagen Finance a Volkswagen AG, que ha permitido a la marca destinar 590 millones a compensar las pérdidas de ejercicios anteriores. Descontado ese efecto extraordinario, la cifra se reduce a 232 millones, con un beneficio operativo de 143 millones, el más alto de la historia, y el primer cierre con números negros desde 2007. El resultado permite repartir 6 millones entre los trabajadores como pago de beneficios. La facturación ascendió a 8.597 millones de euros (+3,2 % sobre 2015), que es también la mayor cifra de ingresos de su historia, como también es récord los 862 millones de euros destinados a investigación y gastos de I+D (+47%). Para Luca de Meo, presidente de la compañía, «Seat ha pasado claramente de una fase de recuperación a una de consolidación, y se está preparando para el desarrollo y el crecimiento».

Los minutos más especiales del mundo son los que se viven volando en un túnel de viento vertical como el MadridFly. Y es que volar sin tener que tirarse desde una avioneta es posible gracias a este tipo de instalaciones. Este en concreto, situado en las afueras de Madrid, cuenta con cuatro ventiladores que suman 1.420 kW, equivalentes a casi 2.000 caballos de potencia, y generan un viento de hasta 300 km/h. Hemos volado y lo hemos manejado.



◀▶ Un túnel de 8 metros de altura sin estructura, solo con cristal. Así de espectacular es el túnel de viento vertical de MadridFly. Volamos dentro, pero también manejamos los cuatro ventiladores que generan un viento de 300 km/h.



HABLAMOS CON... ISAAC PRADA Y NOGUEIRA «Usamos tecnología de Fórmula 1»

Tras su paso por la Agencia Espacial Europea, Isaac Prada y Nogueira ganó el concurso mundial para el desarrollo del sistema Kers ahora utilizado en la Fórmula 1. Isaac trabajó dos temporadas en el equipo Renault F-1 coincidiendo con los años en los que la escudería ganó el campeonato de Constructores y Pilotos con Fernando Alonso. Isaac también trabajó en Airbus, tras lo que decide desarrollar su propia empresa de ingeniería, fundando, junto al ingeniero Jose María Cacer, la compañía KeelWit Technology, a la que ha dedicado los últimos cinco años. Isaac ha diseñado un túnel de viento vertical único en el mundo con tecnología de F-1. «Los ventiladores son específicos, los hemos diseñado conjuntamente con el prestigioso fabricante Zitron y gastan un 25 por ciento menos de electricidad. La altura del túnel, 8 metros, también es mayor que la del resto, y no han necesitado estructura auxiliar, solo cristal. Y lo hemos conseguido gracias a una silicona especial como la que se utiliza en los rascacielos modernos» Pero quizás una de las tecnologías de la que están más orgullosos Isaac y José María es la del sistema de refrigeración. «La clave, y lo más difícil, es lograr un consumo energético lo más bajo posible con un buen flujo de aire que permita velocidades de hasta 300 km/h. A esa velocidad, el aire roza las paredes hasta calentarlas a razón de entre 1 y 5 grados por minuto. Y este es el único túnel del mundo que puede operar al cien por cien en continuo sin incrementar la temperatura gracias a un sistema patentado que evacúa mucho calor consumiendo muy poca energía».

▶ Isaac Prada y Nogueira trabajó dos años en el equipo Renault de F-1, justo cuando Alonso ganó sus títulos.



2.000 caballos para volar

Volar en un entorno controlado y seguro, y por muchísimo menos dinero y 'susto' de lo que costaría tirarse desde una avioneta, es lo que ofrecen los denominados túneles de viento verticales, una actividad 'indoor' que crece como la espuma. En España solo hay tres abiertos al público, más uno privado del Ejército y dos más en construcción. Y en las afueras de Madrid está uno de ellos, el túnel de viento vertical más avanzado del mundo. Nosotros, además de hablar con los ingenieros que lo han diseñado, lo hemos probado desde todas las perspectivas posibles. Hemos volado y lo hemos 'pilotado', una experiencia inolvidable que se acerca mucho a lo que uno en-

tiende por libertad con mayúsculas.

Por 50 euros puedes realizar dos vuelos de un minuto cada uno, y aunque parece poco tiempo, es aproximadamente el mismo que pasa un paracaidista en caída libre hasta que tira de la anilla y abre el paracaídas. Además, en el entrenamiento y el pequeño curso obligatorio previo a realizar

la actividad en el túnel se emplea más de media hora.

Y merece la pena, porque es una actividad muy agradecida por las emociones que transmite desde el minuto uno. Esquiar, patinar, hacer 'snow' o practicar kitesurf, entre otros deportes, requiere de un tedioso pero obligado periodo de aprendizaje que puede llevar días, e incluso meses. Sin

embargo, pasar de 'fun flyer' –los novatos que solo van a divertirse– a 'pro flyer' –los profesionales– solo requiere 15 minutos de vuelo continuo, que es más o menos ir allí siete veces, con dos minutos de vuelo cada vez; es decir, una inversión total de 350 euros. Y la experiencia es increíble, porque al principio uno se pone en manos de monitores ex-

▶ Isaac Prada y Nogueira y José María Cacer son los fundadores de KeelWit y los responsables del diseño y desarrollo del túnel de viento vertical MadridFly.



▶▶ A la izquierda, durante la construcción. A la derecha, una llave de coche que un 'flyer' olvidó en un bolsillo y salió despedida por el viento.

perimentados que te enseñan a volar. Y se consigue volar porque los cuatro ventiladores del sistema mueven más aire que una turbina de avión, además de generar potencia eléctrica que se devuelve a la red cuando se detienen. En concreto, cada ventilador, que pesa 14 toneladas y mide cuatro

metros y pico de diámetro, tiene 355 kW, una potencia equivalente a casi 500 caballos. Y el funcionamiento conjunto de los cuatro provoca una corriente de aire reciclado –no hay que aspirarlo desde fuera– de entre 140 y 300 km/h. La velocidad más baja es la recomendada para los niños, la de

160 km/h es la empleada para los adultos, la de 220-230 km/h es la velocidad que utilizan los profesionales y la de 300 km/h es la máxima necesaria para subir a varias personas hasta lo más alto y realizar piruetas de concurso.

Desde la cabina de control manejamos la fuerza del viento con un mando giratorio, siempre atentos a las señas de los monitores, 14 en plantilla. Y también en este caso la sensación es indescriptible, pues entonces pasas a ser dueño del

viento y a diseñar sus flujos a la medida de las necesidades de cada momento, gracias en parte a un lenguaje de signos también muy especial para un negocio que ha supuesto una inversión de 7 millones de euros, pero que tiene unos costes operativos un 20 por ciento inferiores a los túneles de viento de la competencia. Por eso a menudo vienen inversores de todo el mundo para conocerlo y firmar acuerdos con el 'Fórmula 1' de los túneles de viento verticales.

FIAT

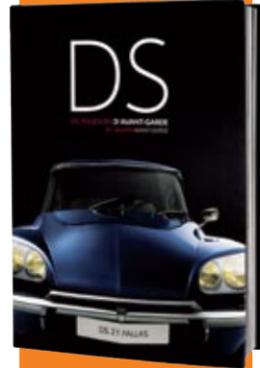


UN NUEVO EMBAJADOR

El actor Santi Millán es ya nuevo embajador de Fiat. El presentador del programa 'Got Talent' se une en la lista de personajes famosos que colaboran con la marca a Cristina Rodríguez, estilista y presentadora del programa 'Cámbiame'. El actor barcelonés fue también el encargado de entregar el Fiat Tipo que otorgaba la marca al ganador del exitoso 'Got Talent'.

+ en www.dsautomobiles.es

DS
HISTORIA ESCRITA
La marca DS resume su historia en tres libros, que ya se pueden comprar a través del DS World de París. Los volúmenes 'Paire d'as pour



+ en www.citroen.es

CITROËN

El artista Bnomio y la 'influencer' Laura M. Flores presentaron los 'stickers' del Cactus.



Para presentar la colección de 'tatuajes', el artista decoró en directo un C4 Cactus.



El artista madrileño Bnomio ha sido el encargado de diseñar una colección de 'stickers' de edición limitada, que permitirán personalizar aún más el C4 Cactus.

C4 CACTUS, EL COCHE TATUADO

Citroën ha convertido al C4 Cactus en el primer coche 'tatuado', como muestra definitiva de la personalización que ofrece el modelo fabricado en Madrid para todo el mundo. Para ello, han buscado la colaboración de un artista del diseño, el madrileño Bnomio, que con sus dibujos inspirados en el skate, el surf, las motos, los discos de heavy metal, los grafitis, los tattoos... ha conquista-

do al público de ciudades como Hong Kong, México DF o Londres.

El artista ha creado una colección limitada de 'stickers' con el nombre de 'C4 Cactus by Bnomio Tattoo Project' con matices monocromáticos y de estilo minimalista con los que también se podrán personalizar, además del coche, todo tipo de accesorios, como maletas, agendas, bolsos, dispositivos móvi-

les... y convertirlos así en complementos únicos al estilo del C4 Cactus by Bnomio.

Para presentar esta colección, Bnomio 'tatuó' en directo un C4 Cactus. Su trabajo se centró en el capó, aunque antes ya se habían decorado los air-bump del coche con las pegatinas creadas para la ocasión. «Ha sido una experiencia fantástica, crear sobre la piel del vehículo», aseguró.

+ en <https://tickets.redbull.com/gradacarlosainz/index.html>

GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE F1
LA GRADA DE CARLOS SAINZ

Los fans del piloto madrileño Carlos Sainz pueden disfrutar del GP de España de Fórmula 1 (12 al 14 de mayo) a un precio especial. Ya están a la venta las 2.500 localidades de la Grada Carlos Sainz que, por 99 euros, incluye entrada de tres días, un pack de cuatro latas de Red Bull, una gorra



EL MÁS VALORADO

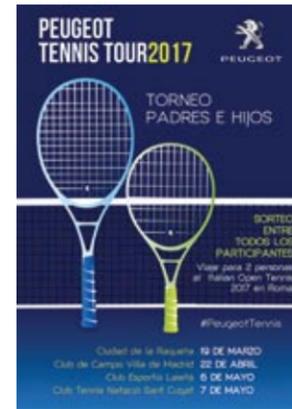
El Volvo XC60 fue la novedad más valorada por los internautas durante la última edición del Salón de Ginebra según el ranking GEOM Index. Le siguieron el Porsche 911 GT3 y el Panamera Sport Turismo.

PEUGEOT

SIGUE APOYANDO AL TENIS

El Peugeot 3008, Coche del Año en Europa, será el vehículo oficial del Trofeo Conde de Godó de tenis (Barcelona, del 22 al 30 de abril). En este torneo participarán también algunos de los embajadores de Peugeot, como David Ferrer, Nico Almagro, o Pablo Carreño.

Además, la marca apoya desde hace años al mundo del tenis, también a nivel amateur, con eventos como el Peugeot Tennis Tour, que se disputa en cuatro clubes de Madrid y Barcelona entre aficionados de todas las edades. Este año, los participantes podrán conseguir viajes para dos personas para asistir al Open de Italia de Tenis (Roma, del 14 al 21 de mayo).



Los tenistas David Ferrer, Nico Almagro y Pablo Carreño son embajadores de Peugeot.



+ en www.pandairaid.com

300 EQUIPOS EN LA NOVENA EDICIÓN

PANDA RAID, UNA AVENTURA RÉCORD

De Madrid a Marrakech al volante de un Fiat Panda. La novena edición del Panda Raid consigue récord de participación, con 300 equipos inscritos.

El Fiat Panda volvió a conquistar el desierto en la novena edición del Panda Raid. Un rally amateur, que este año marcó un récord de participación con 300 equipos, que recorrieron 3.000 kilómetros en Marruecos, divididos en siete jornadas, desde Nador a Marrakech.

Una prueba solo apta para valientes, ya que no es fácil

completar el recorrido a bordo de un Panda (versiones anteriores al 2003, divididas en tres categorías: 4x2, 4x4 y Estudiantes) sin preparación específica. Tan solo se pide montar las llantas originales de 13 pulgadas y un cubrecárter para proteger la parte baja del vehículo. Lo demás es aventura pura y dura.



El rally recorrió 3.000 kilómetros en Marruecos, divididos en siete jornadas, desde Nador a Marrakech.

+ en <http://jaguarlandrovergolfddealer.tour.com>

ATENTOS A...
22 DE ABRIL

La red de concesionarios de Jaguar Land Rover vuelve a poner en marcha el circuito 'Madera y Titanio Golf and Dealer Drive Tour'.

La competición arranca en Granada y finaliza, del 10 al 12 de noviembre, en el Meliá Golf Resort de Villaitana, Alicante.



une DS', 'Le luxe anti-premium' y 'DS Toujours D'Avant Garde' se pueden adquirir por precios que van desde los 12,90 hasta los 50 euros.

APAGÓN MUNDIAL

Toyota España apagó las luces de su sede en Madrid para sumarse a 'La Hora del Planeta', la campaña global contra el cambio climático organizada por la ONG 'World Wildlife Fund for Nature' (WWF).

VOLKSWAGEN ACADEMY NAVARRA QUINTO ANIVERSARIO

El centro de formación de Volkswagen Navarra celebró en marzo su quinto aniversario. A lo largo de este tiempo, por sus instalaciones han pasado 37.977 alumnos y se han impartido 671.571 horas lectivas, tanto a trabajadores de la fábrica como a estudiantes de Formación Profesional y de la Universidad.



HAMILTON CONSIGUIÓ LA PRIMERA 'POLE' DE LA TEMPORADA, Y PROTAGONIZÓ UNA GRAN SALIDA. PERO ESTE AÑO FERRARI CUENTA



La fiesta y el calvario

La victoria de Ferrari en Albert Park simboliza una nueva y estimulante era en la Fórmula 1 que ha alterado el escenario de los últimos años y correspondido algunas de las expectativas generadas por el nuevo reglamento. Excepto para Fernando Alonso y McLaren, que afrontan un terrorífico inicio de temporada si el equipo británico y Honda no logran reaccionar urgentemente.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Le preguntaban al terminar la carrera a Lewis Hamilton por qué no parecía haber acusado la derrota frente a Sebastian Vettel y Ferrari. A fin de cuentas, era la primera vez que Mercedes no empezaba con la misma superioridad desde que apareció la tecnología híbrida. “No diría que estoy contento”, respondió el británico, “pero de forma realista, y con perspectiva, hemos empezado con cambio enorme de reglamento. Vernos aquí ahora luchando tan apretadamente por la victoria y perderla por un pequeño margen hace que estés increíblemente orgulloso de muchas cosas. Es fantástico ver a Ferrari arriba, creo que es muy bueno para este deporte que tengamos una pelea tan intensa”.

El británico condensaba algunas de las claves en esta nueva temporada. El reglamento suscitaba numerosas expectativas para relanzar unos monoplasas por los que

el propio Fernando Alonso pedía “perdón a los aficionados” en Montmeló. Lo vivido en el pasado Gran Premio de Australia respondía positivamente a casi todas las expectativas, a pesar de que resta todo el campeonato por delante. Pero que Mercedes no haya ganado la primera carrera —lo que no ocurría desde 2014— ya supone un gran estímulo y novedad para la presente temporada.

Todavía se añora el sonido de antaño. Pero la cámara

subjetiva de Lewis Hamilton en su vuelta más rápida quitaba la respiración. El 1.22,188 no suponía una bajada de segundos por vuelta similar a la de Montmeló. Pero no solo visualmente. Los nuevos monoplasas han supuesto un enorme salto cualitativo para los pilotos. “Los coches son brutales de pilotar, no estamos lejos de los 8G en las curvas de alta velocidad, así que es muy divertido”, explicaba Romain Grosjean, “pero es duro para el cuerpo, para el coche. Me-

nor no perder la referencia. La velocidad a la que vamos en algunos sitios es una locura en relación al pasado. Tienes que ser mucho más preciso, y el cuerpo lo pasa mal en algunas curvas...”

“Los mejores coches que he experimentado aquí”, reconocía el propio Hamilton. Su jefe, Toto Wolff, hablaba de “auténticos monstruos” que, como los accidentes de Ricciardo y Palmer confirmaron, a poco que se pierda la carga aerodinámica se escapan del control casi instantáneamente. Por este flanco, el reglamento parece un gran éxito.

Neumáticos y adelantamientos eran otros dos factores a descubrir. En el primer caso, todavía una incógnita, y en especial, con las singulares condiciones que siempre ofrece Albert Park. Respecto a lo segundo, cada uno valdrá su peso en oro.

“Incluso años atrás era difícil seguir a otro coche cuando estabas a segundo o segundo y medio por las turbulencias que afectaban a la aerodiná-

mica”, explicaba Vettel al final de la prueba. “Ahora, como la mayor adherencia viene de la parte aerodinámica, el efecto es mayor y los coches son más anchos, así que hay más turbulencias, y son ya más de dos segundos porque sientes ya así el efecto del otro coche, y en las curvas es más difícil seguirle”. Neumáticos y menor número de adelantamientos condicionarán de forma diferente la dinámica de las carreras en 2017. Y la primera carrera fue solo un botón de muestra, como Mercedes y Lewis Hamilton pudieron comprobar.

¿Y desde el punto de vista competitivo? A diferencia de la pretemporada, los equipos



▲ Bottas —arriba— acabó tercero, el mismo puesto desde el que tomó la salida. Hamilton hizo una gran arrancada, pero entró muy pronto a boxes y Vettel —abajo— se hizo con el control.



▲ Primer triunfo de Ferrari desde el GP de Singapur de 2015. Vettel compartió podio con los dos pilotos de Mercedes: Hamilton y Bottas.



RAIKKONEN SACÓ MUCHO MENOS PARTIDO QUE VETTEL DEL SF70H, Y TERMINÓ CUARTO

FERNANDO ALONSO Los milagros no existen

“Poca velocidad, ahorro combustible, rotura de la suspensión al final... pero muy orgulloso del equipo aquí en la pista y una de las mejores carreras de mi vida”. Fernando Alonso vivió todo el fin de semana de Melbourne entre la frustración por el rendimiento del MCL32 y la reivindicación de motivación y actuación en la pista, extraordinaria dadas las circunstancias. Desde las bromas en la sala de prensa con Hamilton el primer día hasta verse obligado a abandonar a tres vueltas del final, tras rodar gran parte de la prueba dentro de los puntos. Y al final, su diagnóstico puro y cruel. “En una pista normal y en condiciones normales somos los últimos”.

«Me siento bien preparado, me siento muy rápido, ataco las curvas, y cuando voy detrás de alguien les quito cincuenta metros, pero pierdo doscientos en las rectas, así que, definitivamente, muy frustrante» explicaba el primer día. ¿La motivación? «Intentar hacer milagros». A punto estuvo de lograrlo el domingo, aunque no se materializaron como hubiera merecido. En los entrenamientos clasificatorios sus velocidades máximas eran la antepenúltima en el primer sector y penúltima en el siguiente, y solo con Ericsson, Giovinazzi por detrás en el tercero. Vandoorne era el último en todas. El domingo, en el 'speed trap', Hamilton alcanzaba 318 km/h de máxima, Vettel 314,6 km/h y Kvyat, el más rápido, 320 km/h. Fernando Alonso, 290,8 km/h. Y todo ello con un elevado consumo de gasolina a final de la carrera. Sin prestaciones y sin potencia de motor, Alonso rodaba décimo a pocas vueltas del final. Paradójicamente fue el chasis por donde falló el MCL32. De ahí el demoledor mensaje en Instagram al final de la carrera del español.

McLaren y Honda afrontan una dramática temporada entre todo tipo de rumores sobre un posible cambio en su asociación. Yusuke Hasegawa no quería poner plazos a la aparición de la próxima versión del propulsor nipón que solucione el desastre actual. “Habrá pocos fines de semana como este, decimotercero en entrenamientos, y rodando en los puntos, creo que va a ser básicamente imposible en las próximas carreras. En pistas normales nuestra posición será más baja, así que tenemos que mejorar inmediatamente porque, de otra manera, vamos a sufrir carreras muy frustrantes”. Por tercer año.

Alonso rodó en los puntos durante gran parte de la carrera, favorecido por un trazado que camuflaba las carencias del McLaren.



Verstappen terminó quinto, y confirmó que el Red Bull es el mejor coche... a margen del Ferrari y el Mercedes.



Sexta plaza de Massa con el Williams en su 'renacimiento'.



se enfrentaron en igualdad de condiciones por primera vez. Aunque sean necesarias varias carreras para comprobar las oscilaciones técnicas de cada monoplace según circuito y condiciones, las referencias en Albert Park fueron bastante cercanas a las recibidas en Montmeló. Y se rompió la jerarquía de estas tres últimas temporadas.

¿Podrá Ferrari plantar cara a Mercedes en 2017? Si solo contamos con la respuesta que ofrecía la primera carrera, Niki Lauda fue directo: “Está muy claro. Ferrari fue más rápido”, sentenció el austríaco. Pero no hubo una superio-

vez parece que funciona. Era muy importante que el equipo trabajara en paz para que afloraran nuevas ideas. En los últimos años, el Mercedes fue la referencia. Veamos cómo va esta temporada”. Que en un año de perfil bajo para impedir cualquier tipo de expectativa Vettel se muestre optimista y Ferrari ya cuente con una victoria a su favor es una buena señal para el campeonato.



Pérez acabó en séptima posición, justo por delante de Sainz.

ridad manifiesta del SF70H. El sábado dominó Mercedes; el domingo, Vettel marcó en corto a Hamilton. Que el alemán fuera capaz de presionar al británico en los primeros compases de carrera ilustró el cambio de Ferrari. Una presión que permitió al equipo italiano optimizar sus bazas estratégicas mejor que Mercedes. Pero no hubo cabalgadas en solitario. “Tenemos que trabajar en la comprensión de los neumáticos, algo en lo que perdemos”, reconocía el británico. Que Mercedes arranque con debilidades no era algo común estos años.

¿Tiene entonces Ferrari armas para luchar por el título en este 2017? Aunque sea pronto, las señales son positivas. Las sensaciones iniciales de Vettel en Montmeló se han confirmado. La singular concepción aerodinámica del SF70H y el salto cualitativo con el propulsor pueden ser la clave. “Siempre quieres construir el mejor coche posible”, explicaba Vettel, “a veces funciona, a veces no. Pero esta

“Aún estoy sorprendido de que estuviera cerca de Kimi, el coche se comportó mejor en carrera que en entrenamientos”, resumía Max Verstappen al final de la prueba. Confirmaba así que Red Bull ha comenzado por detrás de Ferrari y Mercedes.

“Es difícil decir todavía por cuánto, pero en carrera era mejor”, después de quejarse durante todo el fin de semana que al monoplace austríaco “le faltaba potencia y carga aerodinámica”, algo que nunca parecía ir junto en Red Bull. Con un monoplace ‘crítico’ de pilotar, quedó claro en Albert Park que Verstappen y Ricciardo están, por el momento, en tierra de nadie: entre los dos primeros equipos y el resto. El holandés tomaba la referencia el domingo de un Raikkonen que estuvo por debajo del nivel mostrado con el SF70H por su compañero Vettel. Si fuera esta, Red Bull está lejos de aspirar a la victoria en esta primera parte de la temporada.



CARLOS SAINZ Los diez primeros, como norma

Undécimo y séptimo en los libres, octavo de parrilla y en carrera, los Toro Rosso en los puntos... El Gran Premio de Australia ofreció buenos augurios para Carlos Sainz en un año clave para su carrera, sobre todo cuando el mercado de fichajes se revuelva a partir del verano. La base del STR13 parece sólida para luchar por el quinto puesto final que Red Bull ha establecido como objetivo para el equipo italiano, pero dentro de un grupo extremadamente competitivo. El monoplace italiano no destaca por sus velocidades máximas, pero sí en las zonas viradas. “Es una característica de nuestro coche que arrastramos desde hace un par de años, cuando dimos un salto grande para ir rápido en curva. No nos queda más remedio que aceptarlo, pero ya no son los 16 km/h del pasado año”. Según el tipo de trazado, Toro Rosso subirá o bajará en la jerarquía entre Renault, Force India, Toro Rosso y Haas. “Obviamente, con esta nueva generación de coches no sabíamos qué esperar exactamente, pero acabar octavo es un resultado decente con el que estoy contento”, explicaba el español tras una carrera en la que solo perdió el puesto ante Pérez. Sin duda, en esta Fórmula 1 de pocos adelantamientos y paradas en boxes, la velocidad de Sainz a una vuelta los sábados puede ser crucial para sus resultados en 2017.

La primera cita de la temporada ha confirmado la apretada pugna en el pelotón que se va a disfrutar a lo largo del 2017. Williams, Renault, Force India, Toro Rosso y Haas ofrecen un nivel similar que variará las posiciones según las condiciones de la pista y las posiciones en los entrenamientos. Aunque Albert Park es un trazado tradicionalmente complicado para los adelantamientos, los temores de una Fórmula 1 más avara en este sentido se confirmaron. Solo Checo Pérez logró ganar posiciones en este grupo, aparte de un Esteban Ocon ante un Fernando Alonso renqueante en los compases finales de la carrera. Casi todas las posiciones entre los diez primeros de este grupo por detrás de Red Bull casi calcaron las de salida.

El circuito de Shanghai será el escenario de la próxima cita, con un perfil radicalmente diferente al de Albert Park. Ferrari llegará vibrante. Mercedes, desafiante. En

McLaren, por el contrario, lo harán temblando ante sus largas rectas. Menos para el equipo británico, en la Fórmula 1 ha comenzado una nueva época.

+ en www.motor16.com

EL MUNDIAL

PILOTOS

1. Sebastian Vettel (ALE) ...25 puntos
2. Lewis Hamilton (GBR) 18 pto.
3. Valtteri Bottas (FIN)15 pto.
4. Kimi Räikkönen (FIN)12 pto.
5. Max Verstappen (HOL) 10 pto.
6. Felipe Massa (BRA)8 pto.
7. Sergio Perez (MEX)6 pto.
8. Carlos Sainz (ESP)4 pto.
9. Daniil Kvyat (RUS)2 pto.
10. Esteban Ocon (FRA)1 pto.

CONSTRUCTORES

1. Ferrari37 puntos.
2. Mercedes33 pto.
3. Red Bull Racing10 pto.
4. Williams Mercedes8 pto.
5. Force India Mercedes7 pto.
6. Toro Rosso6 pto.
7. Renault0 pto.
8. Sauber Ferrari0 pto.
9. McLaren Honda0 pto.
10. Haas Ferrari0 pto.

MATRICULACIONES EN EUROPA

FEBRERO: LA SUBIDA DEL MERCADO SE RALENTIZA

Ligero consideran los fabricantes europeos (ACEA) el incremento de las ventas en la Europa de los 27 en febrero, especialmente tras el fuerte arranque del primer mes del año. La subida se quedaba en el 2,2 %, con 1.078.503 unidades, volumen cercano a los niveles de febrero de 2008, justo antes de la crisis, pese a la bajada de los tres principales mercados –ver cuadro–. Un descenso compensado por la buena evolución de los nuevos estados miembros, donde el pasado mes las matriculaciones subieron el 15,9 %. La suma de los dos primeros meses de 2017, y gracias al 10,23 % de crecimiento en enero, se coloca en el 6,2 %, alcanzando los 2.248.040 vehículos. Volkswagen, Peugeot, Ford y Opel –ver cuadro– son las marcas del ‘top ten’ que más sufren la ralentización de las ventas en un mes en el que el Grupo Volkswagen (256.748 unidades y -1,5 %) mantiene el liderazgo a pesar de perder cuota de mercado, con

PSA (117.855 y -3,1%) y Renault (114.785 y +7,2%) completando el trío que supera las 100.000 matriculaciones; con FCA (88.089; +8,7%) y Ford (71.226; -2,3%) cerrando el quinteto de cabeza. Por detrás se colocan Opel (70.355; -1,5 %), BMW (68.074; +0,6 %) y Toyota (54.234; +19,5%), el grupo con la mayor subida de los que más venden. También destaca el incremento mensual de Kia (+11 %), que acumula un +15,5% en el conjunto de los dos primeros meses del año, periodo en el que Toyota (+23,7 %), FCA (+11,8 %) y Suzuki (+31,7 %) consiguen crecimientos de dos dígitos. Por contra, Mazda (-9,7 %), Jaguar Land Rover (-1,1 %), Honda (-8,6 %) y Mitsubishi (-9,2 %) cierran en negativo. En cuanto a los modelos, el Golf se mantiene líder, pese a las bajadas que sufre –ver cuadro–, con el Grupo VW vendiendo más SUV que coches de tamaño medio, según los datos de Jato Dynamic, que

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Febrero	%17/16	Enero/Febr.	%17/16
VW	115.821	-0,7	256.313	1,7
RENAULT	81.280	5,3	155.303	7,5
OPEL	70.130	-1,2	145.332	2,0
FORD	71.226	-2,3	155.646	4,1
PEUGEOT	68.422	-3,7	141.048	3,0
FIAT	65.803	8,3	129.369	12,6
AUDI	57.714	2,2	121.346	2,6
MERCEDES	56.523	3,4	122.324	9,7
BMW	55.756	-0,5	116.657	5,1
TOYOTA	51.730	20,2	109.579	23,9

LOS MAYORES MERCADOS

	Febrero	%17/16	Enero/Febr.	%17/16
ALEMANIA	243.602	-2,6	485.001	3,5
ITALIA	183.777	6,2	355.656	8,1
FRANCIA	161.874	-2,9	314.920	3,2
ESPAÑA	97.796	0,2	182.311	4,8
REINUNIDO	83.115	-0,3	257.679	1,8
BÉLGICA	51.942	4,5	103.643	10,2
POLONIA	38.427	14,2	76.503	16,9
HOLANDA	32.329	15,1	83.865	22,2
SUECIA	27.735	3,2	51.017	5,2
AUSTRIA	25.311	12,5	51.663	11,1
EU	1.078.503	2,2	2.248.040	6,2
EFTA	35.940	0,1	69.677	2,0
EU+ EFTA	1.114.443	2,1	2.317.717	6,1

FUENTE: ACEA

atribuye el enorme aumento de Seat al rendimiento del Ateca. Además, la consultora destaca el crecimiento de dos dígitos de SUV y Ejecutivo por el buen

LOS MODELOS PREFERIDOS

	Unidades Febrero	% 17/16	Unidades Enero/Febr.	% 17/16
GOLF	31.910	-12,0%	68.774	-6,3%
CLIO	24.415	+11,7%	49.310	+15,3%
POLO	19.678	-13,4%	43.165	-9,0%
FIESTA	19.462	-5,0%	44.373	+6,7%
PANDA	19.153	+1,2%	37.050	+2,8%
QASHQAI	19.057	+11,6%	38.316	+9,8%
CORSA	18.691	-3,5%	37.980	+1,5%
ZOB	18.486	-10,4%	38.591	-3,5%
ASTRA	17.954	+7,2%	38.682	+15,2%
OCTAVIA	17.796	-1,6%	36.663	+3,3%
C3	17.572	+59,0%	34.565	+62,1%
TIGUAN	17.083	+59,8%	39.312	+80,8%
2008	15.361	+12,7%	30.571	+19,5%
CAPTUR	14.909	-5,0%	28.095	-7,0%
YARIS	14.532	+4,4%	30.115	+1,3%
FOCUS	13.828	-6,0%	30.643	+3,5%
SANDERO	13.51	+12,2%	28.588	+16,9%
308	13.350	-22,1%	23.214	-28,5%
PASSAT	13.294	-17,9%	29.648	-5,5%
A3	12.995	-10,1%	27.261	-9,8%

FUENTE: JATO

comportamiento de los últimos lanzamientos en esos segmentos, como Volkswagen Tiguan, Toyota C-HR, Mercedes Clase E y Volvo S90/V90.

PSA

Datos reales de gasto para 1.000 coches de las marcas del grupo

Lo prometido es deuda, y PSA cumple con esa deuda publicando en la web de sus diferentes marcas los consumos en uso real de 1.000 versiones de 58 modelos de Peugeot, Citroën y DS. Son el resultado de las pruebas realizadas según el protocolo de ensayos definido junto a Transport & Environment (T&E) y France Nature Environment (FNE), y de cuya veracidad e integridad da fe la certificación

de Bureau Veritas. En cada vehículo, un equipo móvil efectuó las mediciones en 23 kilómetros circulando por ciudad, 40 kilómetros por carretera y 30 kilómetros por autopista, en recorridos abiertos al tráfico y bajo condiciones de conducción normal. Los resultados se pueden consultar en: <http://citroen.es/universo-citroen/tecnologia/consumos-en-uso-real.html>

<http://www.dsautomobiles.es/universo-ds/consumo-en-funcion-des-uso.html>
<http://www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/consumo-en-funcion-del-uso.html>
 En dichas páginas web, un módulo interactivo proporciona la información del vehículo consultado y puede estimar el gasto de quien realiza la consulta al introducir los hábitos de conducción. La información se completará en verano con los resultados de las emisiones de óxidos de nitrógeno, o NOx. Greg Archer, el director del área de Clean Vehicles de Transport



& Environment, resalta el interés de PSA por la transparencia en un periodo de «hechos deshonestos» y manipulaciones deshonestas, animando a otros constructores a seguir el ejemplo del grupo galo.

PRECIOS

	PVP	Con descuentos
1.2 GLE ZWD	14.200 €	11.200 €
1.2 GLX ZWD	15.950 €	12.950 €
1.2 AGS GLX ZWD	16.850 €	13.850 €
1.2 GLX ZWD SHVS	16.750 €	13.750 €
1.2 GLE 4WD	15.700 €	12.700 €
1.2 GLX 4WD	17.450 €	14.450 €



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

SUZUKI

El Ignis llega al mercado

Ya está a la venta, con un motor de gasolina de 90 caballos y una alternativa híbrida, el nuevo crossover de la marca japonesa, –que también ofrece una variante con tracción total–, con cambio manual de 5 marchas en toda la gama, aunque en el 4x2 de gasolina está disponible la transmisión automática AGS. Habitáculo espacioso y amplio maletero son algunas de las cualidades del

nuevo crossover compacto de Suzuki, que llega equipado con interesantes sistemas de ayuda a la conducción –control predictivo de frenada con detección de peatones, alerta por cambio involuntario de carril, detector de fatiga, cámara de visión trasera para el estacionamiento, cámaras que vigilan el entorno...– y abundante tecnología de comunicación y conectividad. Hay dos acabados:

GLE, que incluye ordenador de viaje, aire acondicionado, pantalla táctil o asientos delanteros calefactables, y GLX, que suma faros led, navegación, control y limitador de velocidad, climatizador o arranque sin llave. El Ignis puede contar con dos cámaras que analizan la forma de los objetos que rodean al vehículo y permiten al Dual Camera Brake Support (DCBS) la asistencia a la frenada, el aviso por abandono de carril y la alerta de zigzag.

NISSAN

Juke Dark Sound Edition: sonido sofisticado

Con la Dark Sound Edition se inicia el programa de ediciones especiales para todo el mundo que Nissan ha establecido para el Juke. Para este estreno, la marca nipona ha contado con la colaboración de Focal, fabricante francés de equipos de sonido, que ha creado el sistema de estos exclusivos crossover, en el que destacan sus seis energéticos altavoces. La potencia se controla desde la pantalla de 5,8 pulgadas

del sistema NissanConnect, que es de serie para esta edición especial, junto a una completa dotación de confort y seguridad. Con el predominio del negro por dentro y por fuera, el Nissan Juke Dark Sound Edition estrena alfombrillas, pedales deportivos, molduras en negro brillante, cristales tintados y llantas de aleación de 18 pulgadas con detalles



Con descuentos
 1.2 DIG-T 115 CV: 18.238 €
 1.5 dCi 110 CV: 19.970 €

en color Black Tokyo. Se ofrece con los motores 1.2 DIG-T de 115 caballos (22.080 euros) y 1.5 dCi de 110 CV (23.820 euros), asociados al cambio manual de 6 velocidades y la tracción delantera, o 4x2.

rápida –desde fin de año–, advertencia acústica o una edición de carácter deportivo.

SMART

Los Electric Drive llegan en junio

Tres carrocerías –ForTwo, Cabrio y ForFour– integran la flamante generación de los nuevos Smart Electric Drive, que ya se pueden pedir aunque a manos de sus propietarios no llegarán hasta junio, o hasta julio si es el Cabrio. Cuentan con una nueva batería de iones de litio que les proporciona 160 kilómetros de autonomía, y el potente cargador de abordo, que reduce el tiempo de carga. Además, ya no existe la posibilidad de alquilar la batería, que cuenta con hasta 100.000 kilómetros u ocho años de uso de garantía. En

cuanto al equipamiento, los Smart eléctricos añaden a los modelos normales el asistente de frenado activo, el cuadro adicional con indicación de potencia y estado de la batería, tres años de acceso gratuito a Smart Control, cargador de abordo de 4,6 kW y cable de carga para toma de hogar o ‘wallbox’. Se completa con cinco paquetes opcionales, que elevan la exclusividad y utilidad con elementos como volante y asientos calefactables, carga

PRECIOS

ForTwo ED	23.302 €
ForTwo Cabrio ED	26.730 €
ForFour ED	23.966 €



Se admiten pedidos

CITROËN

DISFRUTAR CON SEGURIDAD DEL SMARTPHONE

Android Auto, el sistema operativo desarrollado por Google para disfrutar de las aplicaciones del smartphone en el automóvil, llega a los nuevos Citroën C3, C4 Picasso, Grand C4 Picasso, C-Elysée, Jumpy y SpaceTourer. Su activación por voz permite una utilización segura de los dispositivos móviles sin reti-



▲ Apple CarPlay, el nuevo Android Auto y el Citroën Connect NAV, disponibles en los Citroën.

rar las manos del volante o apartar la vista de la carretera, una utilidad que ya estaba disponible para los usuarios de iPhone a través del sistema AppleCar Play. La marca de los dos chevrons también proporciona otros sistemas que permiten la conexión en el vehículo, como el Citroën Connect NAV, la navegación en 3D imprescindible para planificar cualquier trayecto, que admite órdenes por voz y se ofrece en los C3, C4 Picasso, Grand C4 Picasso y SpaceTourer.

dealerBest

Aplicar la inteligencia social a las ventas de coches

Mucho se escribe sobre los cambios necesarios para conquistar a los «nuevos tipos de clientes». La consultora dealerBest, con contacto permanente con el desarrollo de concesionarios de automóviles, considera que las visitas de los potenciales clientes a las concesiones se centran actualmente en la mera muestra del producto.

Sin embargo ¿qué ocurriría si los vendedores aprovecharan ese encuentro personal con los clientes para mostrarles realmente cómo son las personas que componen el equipo, los servicios y el mimo con que los prestan, sus valores y signos distintivos como negocio único y diferente de su competencia?

Cambiar la retórica de venta: la inteligencia social puede ayudar a mejorar la conexión con el consumidor actual.

¿Cómo?: no estableciendo una interrupción en la comunicación que a veces sucede cuando el vendedor da el precio y el cliente se marcha. A partir de ahí comenzamos a interactuar con el cliente, integrando herramientas y conocimientos de la inteligencia social y el coaching aplicado a las ventas.

La inteligencia social está relacionada con la habilidad del individuo de captar las necesidades y emociones del cliente, procesarlos y emplearlos de la manera adecuada para establecer una relación auténtica y sincera que redunde en beneficio tanto del cliente como de la organización. Para ello es importante que los vendedores conozcan determinadas herramientas que les permitan desarrollar estas habilidades sociales determinantes a la hora de establecer una mejor relación con nuestros clientes, como son la empatía, la emoción, el feedback, las preguntas eficaces o el reconocimiento y agradecimiento.

O dicho de otra manera, las personas con inteligencia social tienen capacidad de empatía, pueden ponerse en el lugar del otro y ver las cosas desde su perspectiva; son capaces de aceptar otros puntos de vista y de involucrarse emocionalmente. Todas ellas, ventajas competitivas si lo aplicamos al proceso comercial.

Paco Díaz

Fundador y Director de dealerBest, empresa que facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción.



VOLKSWAGEN GILAUTO



EXCELENCIA EN EL VEHÍCULO DE OCASIÓN, 40 AÑOS CRECIENDO Y COSECHANDO ÉXITOS

La empresa fue fundada en octubre de 1977 en Santa Fe (Granada) por Juan Antonio Gil. Su gran dedicación por la automoción, en las actividades de venta y posventa, la han convertido en un referente del sector en Granada. En la actualidad cuenta con 60 empleados y unas instalaciones de 11.000 metros cuadrados que se ubican en Pulianas (Granada), en las que destaca el icónico edificio 'light house'.

Durante estos 40 años han realizado 30.000 ventas de automóviles y más de 280.000 vehículos han sido reparados. Además, han recibido numerosos premios que avalan su trayectoria como:

- Diamond Pin Gerencia en 2000 y 2005.
- Golden Pin Dirección de Ventas en reconocimiento a los logros y éxitos alcanzados para Volkswagen en octubre 2011.
- Mejor asesor comercial de la Red Volkswagen España 2013-2014 (Número 1).
- Quality Award 2010.

- Taller Certificado Best Of 2014 y 2016.
- Premio Nacional de Orientación Integral de Accesorios.

Gilauto, que desde 2016 también es Servicio Oficial Posventa de Audi, ha sido participante del desarrollo económico que ha vivido Granada durante las últimas décadas y conmemora su 40 aniversario con una completa agenda de eventos, concursos y encuentros con medios y personalidades. Por mencionar algunos, se realizarán en sus instalaciones programas en directo de las emisoras Cadena Ser, Cadena Cope y Onda Cero; actividades con los miembros de la Cámara de Comercio de Granada; patrocinios de eventos deportivos y culturales; cursos en sus redes sociales o acciones especiales durante la presentación de los modelos de Volkswagen Arteon, Tiguan Allspace, Nuevo Polo y T-Roc.

LEXUS El deportivo LC 500, híbrido o convencional

El coupé japonés llegará a los concesionarios en junio y lo hará con dos motores y dos acabados. En mecánica, al convencional V8 de 5 litros y 477 CV, asociado al cambio automático con mando secuencial de 10 marchas, se une el híbrido, que combina un V6 de 3,5 litros y el eléctrico, que aportan en conjunto 359 CV, conectados



PRECIOS	
LC 500h Luxury	120.000 €
LC 500h Sport	130.000 €
LC 500 Luxury	140.000 €
LC 500 Sport	150.000 €

al nuevo cambio automático de cuatro marchas específico para mecánicas híbridas. Con cualquiera de ellos la deportividad está asegurada en este coupé de cuatro plazas con acabados del más alto nivel y los sistemas de asistencia a la conducción, confort y conectividad que no pueden faltar en una marca premium.

El Luxury, acabado de acceso, cuenta entre otros elementos con llantas de aleación de 20 pulgadas, faros Bi-LED, Head-up Display, sensores de aparcamiento, tapicería de cuero, control de crucero adaptativo, techo de cristal, equipo de sonido Mark Levinson, navegador premium y Lexus Safety System. A los que el nivel

Sport añade asientos específicos de corte deportivo, llantas de aleación de 21 pulgadas, techo de carbono, alerón trasero retráctil, dirección trasera DRS y VGRS.

VOLKSWAGEN Panamericana, la Multivan Outdoor para el tiempo libre

Un nuevo miembro llega a la familia Outdoor de la Multivan de Volkswagen Vehículos comerciales. Se trata de la Panamericana, versión exclusiva y con la dotación más completa de su segmento, ideal para disfrutar del aire libre sin renunciar al máximo confort. Cuenta con dos puertas laterales correderas y un portón trasero de apertura y cierre eléctricos, y su aspecto robusto se refuerza con

nuevas protecciones de la carrocería, que también cuenta con apliques cromados y emblemas especiales, además de unas llantas Palmerston de 18 pulgadas para los neumáticos reforzados 255/45 R18. Se ofrece con el 2.0 TSI de gasolina y el 2.0 TDI Biturbo, ambos de 204 CV y asociados a la transmisión DSG de 7 velocidades, una suspensión específica y el efectivo sistema de tracción a las cuatro ruedas 4Motion.

La exclusividad también se refleja en el habitáculo, con siete plazas tapizadas en cuero 'Napa Panamericana' de doble tono, Air Care Climatronic con regulación en tres zonas, Discover Media con navegador y pantalla táctil de

6,3 pulgadas.... Tampoco faltan los sistemas de ayuda a la conducción más avanzados, como el control de velocidad adaptativo con función Stop and Go y el freno de emergencia en ciudad, asisten-

te de luces de carretera, aparcamiento asistido con cámara de visión trasera y asistente de descenso y arranque en pendiente.



PFF sin descuentos
2.0 TSI: 53.390 euros
2.0 TDI: 55.180 euros

JEEP RENEGADE Dos ediciones especiales y nuevo motor diésel de acceso

Dos ediciones especiales y la nueva mecánica de acceso en diésel –el 1.6 Multijet de 95 caballos con cambio manual, tracción delantera y acabado Sport o Longitude– amplían la oferta del Renegade, que también crece con la asociación del cambio automático DDCT de seis marchas al motor 1.6 Mjet de 120 caballos con tracción 4x2 en los acabados Longitude (26.100 euros) y Limited (27.800 euros).

Por su parte, los Night Eagle II y Deserthawk son dos ediciones especiales, con un equipamiento exclusivo que no se encuentra en la gama habitual. Los Night Eagle II se ofrecen con los motores 1.6 Multijet de 120 CV –tracción 4x2–

y 2.0 Multijet de 140 CV –tracción 4x4–, ambos acoplados al cambio manual de seis marchas. Hay tres colores para elegir, y en su equipamiento se incluyen todas las opciones disponibles. Destacan los logos identificativos,

las llantas de aluminio de 18 pulgadas, los cristales traseros tintados, los retrovisores abatibles eléctricamente, la tapicería de tela premium, la entrada y arran-

que sin llave o el climatizador automático bizona.

Por su parte, el Renegade Deserthawk, destinado a los que buscan mayor efectividad fuera del asfalto, se asocia al motor 2.0 Multijet de 170 caballos, la tracción 4x4 y el cambio automático de nueve velocidades. Un mapa topográfico en el capó, el 'Estrella US Army' en el lateral trasero y el logo Deserthawk son detalles identificativos, que completan las llantas de aluminio de 17 pulgadas en negro. De su capacidad 'off road' se encarga el exclusivo sistema de tracción Active Drive Low, junto a los neumáticos 215/60 R17 M+S, el control de descensos (HDC), la asistencia de arranque en cuesta (HSA), el sistema de gestión de tracción Select-Terrain con modo Rock o la mejor altura libre al suelo de su segmento.

PRECIOS	
1.6 Mjet 95CV Sport 4x2	21.350 €
1.6 Mjet 95CV Longitude 4x2	23.050 €
Night Eagle II 1.6 Mjet 120CV 4x2	27.250 €
Night Eagle II 2.0 Mjet 140CV 4x4 Active Drive	31.350 €
Deserthawk 2.0 Mjet 170CV 4x4 AD Low Auto	36.000 €



¿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 REF: AS-M16
- Oficial 1º en Mecánica/ Electricidad REF: OM-M16
- Personal de recambios REF: PR-M16
- Asesor de Ventas VN REF: AVVN-M16
- Asesor de Venta VO REF: AVVO-M16
- Asesor de Flotas REF: AF-M16
- Responsable de Postventa REF: RP-M16





Motortec Automechanika 2017 Una edición de gran éxito

«Los expositores están contentos, por lo que Motortec está contenta» es la afirmación de los organizadores de la Feria en una edición que superó con creces los ambiciosos objetivos fijados. Éxito de actividades, éxito de empresas y éxito de visitantes, que obligan a seguir creciendo.

Ha sido una edición espectacular, esa al menos es la sensación de todos los participantes, según Miguel Aguilar, el director de un certamen que en su edición número 14 ha cubierto con creces las expectativas. 685 expositores –12 por ciento más que en la cita anterior– ocupando casi 40.000 metros cuadrados en Feria de Madrid –23 por ciento de crecimiento–, más de 55.000 visitantes profesionales comprando y haciendo negocio, y la participación de 2.000 talleres, número que duplica el de la cita anterior; son los datos de una edición que eleva mucho el listón de este Salón consolidado como una de las plataformas comerciales más rentables de la industria de equipos y componentes de automoción. Un listón que también ha puesto muy alto el número de actividades formativas, informativas y de networking realizadas, porque han sido más de cien a lo largo de los

cuatro días. Y todas de gran nivel. Son la medida del «espíritu de enseñar, de formar, de hacer negocio» inherente a un gran foro de negocio y encuentro del sector

▼ Más de 55.000 profesionales han pasado por los siete pabellones de Ifema ocupados.

de la posventa, puntualiza Miguel Aguilar. El director de Motortec Automechanika Madrid también resalta la importancia de los foros, reuniones, mesas redondas,

jornadas técnicas y formativas, ponencias... en un sector en el que se están produciendo muchísimos cambios tecnológicos, tanto en el producto –el automóvil– como en



▲ El presidente de Ifema, Clemente Gonzalez Soler, junto al director general de Tráfico, Gregorio Serrano, recorrieron Motortec tras inaugurar la Feria.



la manera de mantenerlo, repararlo, reducir accidentes o mejorar emisiones. Multitud de mundos interconectados en un sector de sectores –talleres, distribuidores, accesorios, fabricantes de repuestos, estaciones de servicio...– en los que la innovación es elemento fundamental. Innovación que, desde siempre, Motortec potencia con la Galería de la Innovación, que incentiva los avances tecnológicos premiando la investigación, capacidad y desarrollos técnicos en diez categorías diferentes. Una galería que este año se ha visto desbordada con 34 productos, récord de participación.

Y junto a ese gran escaparate de los últimos avances tecnológicos, los visitantes también disfrutaron de los «25 Años del Neumático en España», una completa



▲ El director de Motortec Automechanika Madrid, Miguel Aguilar, M^a García de Tuñón y el director de Automechanika Frankfurt, Olaf Mushoff, agradeciendo la visita al Club de Oficinas de Portugal.

retrospectiva de la evolución de un elemento fundamental para la seguridad del automóvil. Lo completaba la exposición sobre reciclaje del neumático organiza-

da por TNU. Gran éxito también para el concurso de valoración de daños impulsado por Cevimac y Apcas, destinado a conocer el mejor tasador de lo que cuesta

en realidad cada daño producido en el vehículo.

Motortec Automechanika Madrid también ha contado con la participación del Club de Oficinas de Portugal, un grupo de 40 compradores del mundo del taller y la distribución del país vecino, que confirma la apuesta por un mercado ibérico de la posventa, que mantiene las características propias de cada territorio.

Son parte de la gran afluencia de visitantes desplazados a comprar y hacer negocio hasta una feria profesional imprescindible para los relacionados con la posventa de automóviles, y los equipos y componentes de automoción. Sector convertido en uno de los motores de la economía española, con más de 34.000 millones de euros de facturación, 330.000 empleos e inversiones en I+D+i que rondan los 1.400 millones de euros. Se añaden unas perspectivas muy halagüeñas, puesto que las previsiones de Sernauto, la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción, colocan en un 5 por ciento el crecimiento de la facturación y en el 3 por ciento la subida del empleo este año.

Tras el éxito de esta edición, los organizadores de Motortec, con su director Miguel Aguilar a la cabeza, saben que tendrán que desplegar toda su fuerza para asentar el crecimiento, en un futuro en el que deberán seguir luchando para integrar más sectores, potenciando la relación entre talleres distribuidores, fabricantes y estaciones de servicio, y manteniendo la apuesta por la innovación.



▲ Gregorio Serrano inauguró la decimocuarta edición de Motortec, acompañado por miembros del Comité Organizador y representantes de Ifema.





¿MERECE LA PENA REPOSTAR GASOLINA DE 98 OCTANOS EN LUGAR DE LA DE 95?

Luis Cadenas

Conozco bastante gente que a la hora de repostar su vehículo se decanta por la gasolina de 98 octanos, en lugar de hacerlo con la de 95, que es la que recomienda el fabricante. ¿Merece la pena hacerlo? Dicen que el rendimiento es mayor, ¿pero eso no pasará factura después en forma de averías? Gracias

RESPUESTA

El octanaje es una escala que utilizan los fabricantes de hidrocarburos para medir el poder antidetonante del carburante, cuando éste es comprimido en el cilindro. Para lograr el máximo rendimiento de un motor hay que jugar con los valores de compresión. Se logra más par motor si se produce el empuje de la combustión sobre el pistón justo cuando éste comienza a descender, para lo cual se ha de producir la chispa con algo de antelación.

La gasolina de 95 octanos es más propensa a provocar la detonación, al inflamarse con mayor rapidez que la de 98. Dicho esto, si el fabricante recomienda gasolina de 95 octanos y le echas de 98, si el vehículo en cuestión cuenta con un calculador de inyección con un programa específico sí se pueden obtener unas prestaciones ligeramente mejores. Si no cuenta con esta programación no notarás nada, pero no hay peligro



SEAT ATECA 115 CV, PERO... ¿GASOLINA O DIÉSEL?

egutierrez31@hotmail.com

En las próximas semanas tengo pensado cambiar de coche. El último ha sido un Nissan Qashqai pero me gusta el Seat Ateca. Mi duda es decidirme por la variante diésel de 115 CV o el de gasolina con la misma potencia, pero este último es tricilíndrico y no me fío. ¿Saben algo de prohibiciones futuras al diésel en ciudades como Madrid? Muchas gracias.

RESPUESTA

Nos falta un dato fundamental, como es el kilometraje anual que realizas con el fin de 'echar' números y poder orientarte. Vamos a comenzar por el final. Madrid contempla una auténtica cruzada en materia de emisiones en los próximos años, etiquetando a los vehículos por categorías más o menos contaminantes. No se ha anunciado nada en concreto contra el diésel, pero es cierto que hay algunas ciudades europeas que ya barajan la posibilidad de prohibir el acceso a los vehículos diésel, y cuando el río suena... De todas formas no será algo inmediato y creemos que todavía hay margen para la compra de un diésel moderno.

Otra cosa es que convenga o no. La elección que haces de las dos variantes de acceso al

Seat Ateca brillan por sus excelentes consumos y rendimiento. En este sentido, el motor 1.0 TSI tricilíndrico no te defraudará, ni por vibraciones, ni por rumorosidad, ni siquiera por prestaciones, ya que en muchas de las mediciones se muestra más brillante que el 1.6 TDI, también con 115 CV. Este último tiene más par, pero le penalizan unos desarrollos del cambio más largos.

Si comprobas la diferencia de precio verás que la versión 1.0 TSI es 2.700 euros más económica que el 1.6 diésel con el mismo acabado. Este último consume prácticamente un litro menos de media; con el precio actual de los carburantes, amortizar la diferencia de precio supondría recorrer 150.837 kilómetros. Si haces 25.000 anuales necesitarías seis años...

de que dañe el propulsor. El problema sería al contrario. Si se recomienda 98 y lo haces con la de 95, la mezcla se autoenciende y se llega a una detonación prematura. En este caso pasan dos cosas: por un lado, se reduce considera-

blemente el rendimiento del motor; por otro, el pistón es golpeado con brusquedad, lo que en la jerga de los mecánicos se conoce como el picado de bielas, y esto puede llevar a una avería de graves consecuencias.

función de las necesidades. De este modo, en una maniobra de aparcamiento las ruedas girarán mucho con poco movimiento en el volante —sería muy directa—, y en carretera la desmultiplicación se iría adaptando a la velocidad, recorrido, tipo de conducción...

DACIA LOGAN MCV STEPWAY

Jesús Santiago

Lo cierto es que hemos publicado lo que sabemos, y estamos con ganas de probarlo a fondo en las

próximas semanas porque es un modelo muy apetecible. No podemos contarte más que los datos que nos ha facilitado la marca en su presentación en el pasado Salón de Ginebra. Se trata de un vehículo con apariencia todocamino, que goza de 50 milímetros más de altura respecto al suelo que el resto de la gama, pero sólo dispone de tracción delantera. El maletero cubica 573 litros y monta un propulsor diésel y otro de gasolina, ambos con 90 caballos de potencia.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿SE PUEDE RECURRIR UNA MULTA DE VELOCIDAD POR NO VERSE CLARAMENTE LA MATRÍCULA DEL VEHÍCULO EN LA FOTOGRAFÍA?

Cuando se plantea recurrir una multa de tráfico siempre tenemos que considerar que el ejercer nuestro derecho de defensa nunca implica que, por ello, se pueda concluir la existencia de una garantía de éxito; podrán existir más o menos probabilidades, pero nunca una garantía absoluta. En su virtud se debe señalar que, en las infracciones por superar los límites de velocidad, son obligatorios una serie de requisitos que la Administración competente deberá cumplir para poder sancionar al infractor. En primer lugar este tipo de infracciones deben ser captadas por un radar o cinemómetro que se ajuste a las prescripciones establecidas en la normativa que les es aplicable, debiendo pasar el correspondiente control de homologación y la posterior revisión anual, quedando constancia en el oportuno certificado de verificación emitido por el Centro Español de Metrología o los organismos correspondientes de las comunidades autónomas, debidamente autorizados al efecto; y cuya copia deberá constar en el expediente sancionador iniciado como consecuencia de la presunta infracción. Del mismo modo se exige que ese radar capte una imagen del vehículo infractor y emita el correspondiente fotograma, donde deberán constar los datos necesarios para identificar el radar que la obtuvo, la fecha, la hora, la ubicación exacta y la velocidad a la que circulaba el vehículo. Pues bien, si en dicha fotografía no se identificase con suficiente claridad la matrícula del vehículo infractor, evidentemente se podría alegar esta circunstancia, pero habría que tener en cuenta que, en muchas ocasiones, como lo que se entrega al interesado es una fotocopia de la foto puede ser que esa falta de claridad se deba a la elaboración de la fotocopia, pero que en el fotograma que conste en el expediente se viese la matrícula con la suficiente nitidez, necesaria para identificar, sin ningún género de dudas, el vehículo infractor.

BUENA PREGUNTA

EL CINTURÓN ES OBLIGATORIO, SALVO QUE HAYA UN JUSTIFICANTE MÉDICO

¿Puedo conducir sin cinturón de seguridad en la última etapa del embarazo?

RESPUESTA

Debemos recordar que la legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial, sin ninguna duda, establece la obligación de uso del cinturón de seguridad, haciendo un uso correcto del mismo. En ningún caso se plantea una excepción que incluya a las mujeres embarazadas. Es verdad que la propia norma admite ciertas excepciones, que para este tipo de casos se podrían incluir dentro de tema médico, donde se exige un certificado de exención, emitido por un médico, donde se recoja la necesidad de la exención por razones médicas graves. El citado certificado deberá llevarse en el vehículo y mostrarse al agente de la autoridad cuando éste le requiera, no sirviendo un certificado donde se diagnostique la dolencia, sino donde, expresamente, el médico razone el motivo por el cual exime al paciente del uso del cinturón.

Por otro lado debemos señalar la importancia de llevar bien colocado el cinturón, que en estos casos especiales, por el estado de la mujer, se vuelve si cabe de mayor importancia. Se deberá pasar la banda inferior por debajo del abdomen, ajustándose lo máximo posible a la parte ósea de las caderas; nunca por encima de la barriga; la banda diagonal sobre el hombro, sin rozar el cuello, entre las mamas, sin apoyarse en ninguna de ellas y rodeando el abdomen, y siempre cuidando que ninguna de las bandas del cinturón quede holgada, es decir, siempre deben quedar

lo más ajustadas posible. Incluso para ayudar a una correcta colocación del cinturón existen en el mercado numerosos sistemas homologados que facilitan la colocación correcta del mencionado cinturón, como por ejemplo, adaptadores del cinturón para embarazadas o el chaleco para embarazadas, que sirve para guiar al cinturón del vehículo y llevarle bien colocado para no dañar al feto. Es recomendable llevar el cinturón bien ceñido al cuerpo, sin apenas holgura y sin hacer uso de pinzas tensoras o ropa demasiado voluminosa, así como



de elementos o complementos que se coloquen entre el asiento y el cuerpo, como por ejemplo los típicos aislantes de bolas, riñoneras, almohadas o cojines, que provocarían que el efecto de la sujeción fuese mucho menor.

Hay que insistir en que si se conduce sin el cinturón o sin hacer un uso correcto del mismo, sin que exista el certificado médico que así lo prescriba, se estará cometiendo una infracción grave, que podrá ser sancionada con 200 euros de multa y la pérdida de tres puntos del carné de conducir.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

DIRECCIÓN ASISTIDA O ACTIVA

Antonio Pérez

Son dos conceptos totalmente diferentes de dirección. Cuando el fabricante se refiere a una dirección asistida variable eléctrica lo hace para ofrecer un mayor confort y compromiso dependiendo de la velocidad, actuando exclusivamente sobre la asistencia. Por su parte, la dirección activa va un paso más allá porque es capaz de variar la desmultiplicación en

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Lancia Dedra-Volvo 460: dos formas de entender la berlina

Más allá de los alemanes, Lancia y Volvo proponían dos berlinas con su propio carácter. Enfrentábamos el estilo italiano del Dedra y el dinamismo sueco del 460.

Antes de la apertura del Salón de Ginebra, la revista de esta semana dedicaba gran parte de su espacio a la 'cosecha del 92'. Con impresionantes modelos como el Lam-

orghini Roadster o el Ford Escort RS Cosworth. Sin olvidar atractivos modelos como el Honda CRX, un original targa o el Opel Twin, un proyecto de eléctrico.



LA PORTADA

Nº 437

FECHA

3-3-1992

HABLAMOS DE

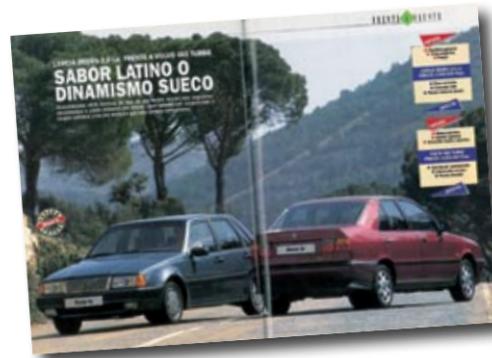
La cosecha del Salón de Ginebra era la principal imagen de nuestra portada de la semana. El Honda CRX y el Lamborghini Roadster llamaban la atención ahí. Y además dos pruebas con marcado acento deportivo, el Ford Escort XR3i y el BMW 325 Coupé.

Pero además, de Ginebra, esta era una semana de pruebas, con un aire deportivo en dos de los modelos. Por un lado, el Ford Escort XR3i. Este modelo, de estética deportiva estrenaba un nuevo motor de 105 caballos. Por 1,9 millones de pesetas, destacaba por su dirección rápida y precisa y sus magníficos asientos.

Otro de estilo deportivo era el BMW 325 Coupé, con un precio

de 4,2 millones destacaba por su estabilidad y el preciso manejo del cambio.

La comparativa enfrentaba a dos berlinas de diferentes orígenes: el Lancia Dedra (2,5 millones y 120 caballos) destacaba por su equilibrio general y línea atractiva. Y el Volvo 460 (3,2 millones y 122 caballos) nos gustaba por su motor elástico y su dirección suave y precisa.



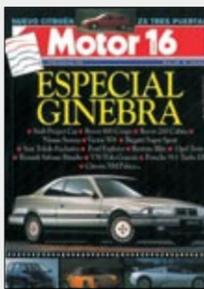
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Chrysler Voyager y Renault Espace: pioneros frente a frente

Ambos se disputaban el título de 'inventor del monovolumen'. Por eso, no estaba de más compararlos con motivo de sus nuevas generaciones.

Ginebra no había sido este año un salón especialmente abundante en novedades. Pero podíamos destacar algunas, como el elegante Rover 800 Coupé o

el Nissan Serena, un monovolumen fabricado en España con el que la marca japonesa proponía otra alternativa a los clásicos Voyager y Espace.



LA PORTADA

Nº 438

FECHA

10-3-1992

HABLAMOS DE

Por cierto, estos dos modelos, que luchaban por el honor de ser los inventores de un nuevo tipo de coches, eran protagonistas de nuestra comparativa. El Renault Espace, en su segunda generación destacaba por su motor, acabado general y comportamiento. Claro que su precio, de 4,5 millones, lo distanciaba del Chrysler Voyager. Este, por 3,2 millones de pesetas, brillaba por su motor, capacidad in-

terior y por el mencionado precio.

Otra prueba tenía como protagonista al Seat Ibiza, que antes de la inminente llegada de la segunda generación probábamos en versión 1.7 y acabado Sport Line. Lo denominábamos 'Fin de fiesta'. Aunque la fiesta del Ibiza aún dura.

Y otro que dura, Mini, aunque nuestra prueba se hacía con el 'original', que había vuelto al mercado español.

El Salón de Ginebra y la enumeración de las novedades mostradas, era la imagen de nuestra portada, con protagonismo estelar para el clásico y elegante Rover 800 Coupé que había debutado allí. Además, mostrábamos la nueva versión, de 3 puertas, del Citroën ZX.

21 EDICIÓN

SALÓN VO
SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

19-28
MAYO
2017

ORGANIZA



¡5.000 coches para ti, en el salón más grande de Europa!



- Revisados y garantizados
- Pruébalos sin compromiso
- ¡Llévatelo puesto!

Promueve:



www.vehiculo-ocasion.ifema.es



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

**NUEVO ŠKODA KODIAQ,
PARA VIVIRLO TODO.**



NUEVO ŠKODA KODIAQ / CON HASTA 7 PLAZAS

Que todos estemos juntos y conectemos con la naturaleza forma parte de nuestra manera de ser. El nuevo KODIAQ cuenta con capacidades 4x4 y Control Dinámico del Chasis, y dispone de un interior elegante y funcional que nos inspira confianza. Los siete asientos opcionales y el techo solar panorámico despertarán las ganas de aventura con toda la familia. Porque, ¿para qué quieres un coche si no es para vivirlo?

