

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.698 del 11 al 24 de abril de 2017



+Interesante ASÍ SE FABRICA EL BUGATTI CHIRON



CUESTA 2,4 MILLONES DE EUROS

PROBAMOS EL NUEVO SEAT IBIZA

▶ DESDE 14.060 EUROS

▶ A LA VENTA EN JUNIO

Al volante



KIA PICANTO



MERCEDES GLA



TOYOTA YARIS



VOLKSWAGEN E-GOLF

Prueba

Citroën C3 1.6 BlueHDi 100 CV



Prueba doble



Audi TT RS 400 CV. Roadster y Coupé

Smartphone car



Volkswagen Tiguan con App-Connect. Conectado a lo que te importa.

Viaja totalmente conectado y usa las aplicaciones de tu móvil con la voz mientras conduces tu Tiguan. Ahora puedes tener un Tiguan Edition TSI 125 desde **23.600 €*** o un Tiguan Edition TDI 115 por **195 €/mes**** con MyRenting.



Volkswagen

Gama Tiguan: consumo medio (l/100km): de 4,7 a 7,4. Emisión de CO₂ (g/km): de 123 a 170.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 23.600 € para un Volkswagen Tiguan Edition 1.4 TSI BMT 92 kW (125 CV) manual 4x2 (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Incompatible con otras ofertas financieras.

**Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Tiguan Edition 2.0 TDI BMT 85 kW (115 CV) manual 4x2. Plazo 36 meses. Entrada más 1ª cuota: 4.400,67 € (sin IVA). 35 cuotas de 195 € (sin IVA). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Ofertas válidas hasta 30.04.2017 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Tiguan Sport con opcionales.

Al detalle



RÉCORD DE RENAULT EN ESPAÑA

Un Renault Kadjar blanco, con destino a Japón, es el vehículo 16 millones fabricado por Renault en España. Un modelo que salió la pasada semana de la factoría de la marca en Palencia y que supone un nuevo récord para el fabricante, que el año pasado incrementó su producción de vehículos un 20 por ciento y batió el record de producción de 2003, fabricando 578.152 unidades en nuestro país, donde se producen el Captur, el Mégane o el Kadjar. Una cifra para felicitar a la marca y a todos los que la han hecho posible.



MENOS MUERTOS EN EUROPA

2016 ha sido un buen año para la siniestralidad en las carreteras europeas, que se ha reducido un 2 por ciento, lo que supone 600 muertos menos en las carreteras. España, pese a haber aumentado su siniestralidad, se sitúa cuarta entre los países con menos víctimas (37 fallecidos por millón de habitantes) por detrás de Suecia, Reino Unido y Holanda y empatada con Dinamarca.

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: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Ventas de coches

El primer trimestre del año se ha cerrado con un 7,9 por ciento de crecimiento en las ventas generales y un 11,8 en las de particulares, aún menos de la mitad del total.

Existe una tendencia en el sector del automóvil según la cual el panorama resulta ser positivo o negativo, en función de las ventas del mes. Por ejemplo, al cierre de los dos primeros meses del año algunos gurús, propensos al pesimismo, vaticinaron un mercado al ralentí que daría como resultado un ejercicio plano. Es posible que al final acierten, pero entiendo que hacer pronósticos generales con datos circunstanciales, suele ser, además de arriesgado, ganas de apostar por lo peor. Así se ha demostrado con el cierre de las ventas de coches en el primer trimestre, que ofrece un resultado superior al esperado y que no se alcanzaba desde 2008. De hecho, las matriculaciones de turismos y todoterrenos han subido el 12,6 por ciento durante el pasado mes de marzo, con 125.600 automóviles vendidos. Un dato estupendo, que sitúa al trimestre con 307.911 unidades entregadas y un 7,9 por ciento más respecto al mismo periodo del año anterior.

Es evidente que en estas buenas cifras está la influencia de la Semana Santa y el hecho de haya habido dos días más laborables especialmente el último, en el que se colocaron, como ya es costumbre, 15.275 coches de los conocidos como automatriculados, lo cual significa más de un 12 por ciento del total. Otro dato a destacar, en relación a enero y febrero, es el

cambio de tendencia del canal de particulares, con 57.078 matriculaciones y un incremento del 11,8 por ciento. En este punto, han hecho bien las asociaciones Anfac (fabricantes), Gamvan (vendedores), Aniacan (importadores) y Faconauta (concesionarios), de poner sobre la mesa su preocupación por este tipo de ventas que representa menos que la mitad del total. Así, todos juntos y en unión, piden al Gobierno una nueva fiscalidad y un plan de ayudas que incentive la compra de coches más seguros, menos contaminantes y que reduzca un parque que tiene una media de 12 años. Petición que no ha caído en saco roto, si tenemos en cuenta que, si se aprueban los Presupuestos Generales del Estado, se destinarán 66,6 millones de euros a un Plan PIVE, más exigente y un Movea de ayuda a los vehículos eléctricos.

En cuanto a una fiscalidad que favorezca la movilidad sostenible sin perjudicar a la industria, queda para 2018, con modificaciones, tanto del impuesto de matriculación como el de circulación. También se tomarán medidas sobre nuevos impuestos medioambientales que irán unidos a una nueva ley de financiación de las Comunidades Autónomas y entes locales. Justo donde reside el problema y si no, que se lo pregunten a Ada Colau y a Manuela Carmena.

Todos piden al Gobierno una nueva fiscalidad y un plan de ayudas que incentive la compra de coches y que reduzca un parque que tiene una media de 12 años. Petición que no ha caído en saco roto, si tenemos en cuenta que, si se aprueban los Presupuestos Generales del Estado, se destinarán 66.6 millones de euros a un Plan PIVE, más exigente y un Movea de ayuda a los vehículos eléctricos

Renault KADJAR

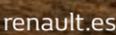
Conduce hacia lo inesperado



LIFE ENERGY TCe 97kW (130CV)
Desde **17.700€***

Gama Renault Kadjar: consumo mixto (l/100km) desde 3,8 hasta 5,8. Emisiones CO₂ (g/km) desde 99 hasta 139. *Oferta válida en Península y Baleares para particulares y autónomos, que realicen un pedido de un Renault Kadjar Life Energy TCe 97kW (130CV) con Pack Climá financiando a través de Preference con RCI Banque S.A. Sucursal en España del 1 al 30 de abril de 2017 y entreguen un vehículo de cualquier marca a cambio del nuevo Renault adquirido. Incluye impuestos, transporte, promociones ofrecidas por RECSA y Acción Reprise. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Regalo de los mantenimientos preconizados con un máximo de 2, durante 2 años o 30.000 km (la condición que suceda antes). Mantenimiento regalado por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Renault Kadjar Zen Energy TCe 97kW (130CV) con pintura metalizada especial rojo deseo y llantas de aleación de 48 cm (19"): 21.600€.

Renault recomienda 

    renaul.es

SUMARIO

Nº 1.698 · 11 al 24 abril de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER

La gigantesca variante familiar del nuevo Insignia, pero en formato más 'aventurero'.

12.- EN PORTADA AL VOLANTE DEL SEAT IBIZA

Conducimos por vez primera el nuevo Ibiza, a la venta en junio desde 14.060 euros.

16.- CUATRO RUEDAS CITROËN C3 BLUEHDI 100

El nuevo C3 propone una imagen más 'simpática' y personalizable, pero también agrado, amplitud, un motor agradable y ahorrador...

22.- AUDI TT RS COUPÉ

Con sus 400 caballos de potencia y un chasis de primer nivel, el nuevo TT RS de carrocería coupé no se queda tan lejos de su hermano R8.

25.- AUDI TT RS ROADSTER

Y por si alguien quiere multiplicar las emociones, el TT RS se ofrece en versión descapotable. La hemos probado también.

26.- MAZDA 3 SKYACTIV-G 2.0120 CV

Probamos el Mazda3 que más pide el público, con motor de gasolina y 120 CV, ahora que el compacto japonés introduce varias mejoras.

27.- VOLKSWAGEN UP! 1.0 TSI 90 CV

La reciente actualización del Up! incluyó un nuevo motor en la gama, con turbo y 90 CV. Ideal para la ciudad... y para escapar de ella.

28.- NUEVO KIA PICANTO

Conducimos la tercera generación del utilitario urbano de Kia, que mejora en todos los capítulos.

30.- MERCEDES GLA

Tras la puesta al día de la Clase A y del CLA, turno para el GLA, que introduce cambios interesantes.

32.- TOYOTA YARIS

El Yaris evoluciona por fuera y por dentro, y estrena un motor 1.5 de gasolina. Lo hemos conducido.



37



26



40

34.- VOLKSWAGEN GOLF ECOLÓGICOS Y DEPORTIVOS

Ya habíamos probado el renovado Golf, pero nos faltaba por conducir sus versiones 'extremas': en deportivos, el R de 310 CV o el GTI Performance, y en ecológicos, el e-Golf, muy mejorado, y el GTE.

37.- LAND ROVER DISCOVERY

Primer contacto con la nueva generación del Discovery, mucho más ligera, cómoda y ágil.

38.- FIAT 124 SPIDER.

A la espera de una prueba a fondo, hemos vuelto a conducir el 124 Spider, pero ya en suelo nacional.

39.- PEUGEOT 5008

Al volante de la versión con motor Puretech 1.2 de 130 caballos.

40.- FORD FIESTA

La nueva generación del Fiesta llega a las tiendas este verano. Algunos de sus diseñadores nos cuentan más detalles sobre él.

42.- LA SEMANA

44.- +INTERESANTE ASÍ SE FABRICA EL BUGATTI CHIRON

Tiene un precio de 2,4 millones de euros y se fabrica en Francia. Pero su producción poco tiene que ver con la del resto de vehículos.

48.- NEUMÁTICOS MICHELIN PILOT SPORT 4 S

Nos hemos ido a Cheste para probar el último neumático de Michelin para coches 'guerreros'.

49.- BAJAN LOS NIVELES DE EMISIÓN EN EUROPA

Los fabricantes siguen reduciendo la contaminación... pero menos.

Busca tu marca

AUDI	9,22
BUGATTI	44
CITROËN	10,16
FIAT	38
FORD	40
HYUNDAI	8,9
KIA	28
LAND ROVER	37
MAZDA	26
MERCEDES	9,30
MICHELIN	48
OPEL	8
PEUGEOT	8,39
SEAT	8,12
SKODA	10
SSANGYONG	10
TOYOTA	32
VOLKSWAGEN	27,34



38



27

50.- A LA ÚLTIMA

52.- DE CARRERAS GP DE CHINA DE F-1.

Segundo asalto de la temporada, esta vez en Shanghai, donde Hamilton se tomó la revancha ante Vettel.

56.- JARAMA CLASSIC

Por segundo año consecutivo, el mejor programa de carreras de clásicos de Europa recaló en el trazado madrileño.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

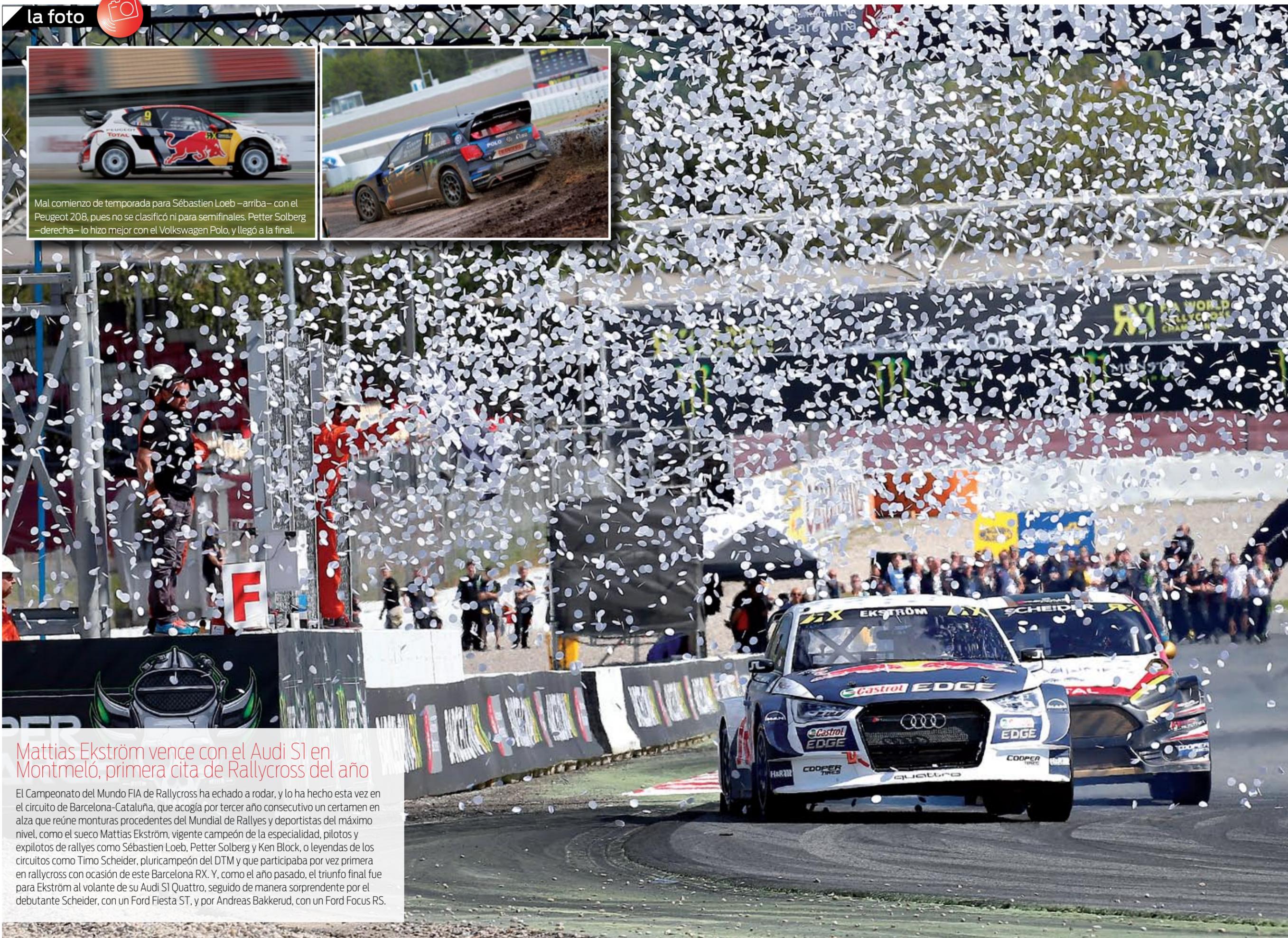
64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...    



Mal comienzo de temporada para Sébastien Loeb –arriba– con el Peugeot 208, pues no se clasificó ni para semifinales. Petter Solberg –derecha– lo hizo mejor con el Volkswagen Polo, y llegó a la final.



Mattias Ekström vence con el Audi S1 en Montmeló, primera cita de Rallycross del año

El Campeonato del Mundo FIA de Rallycross ha echado a rodar, y lo ha hecho esta vez en el circuito de Barcelona-Cataluña, que acogía por tercer año consecutivo un certamen en alza que reúne monturas procedentes del Mundial de Rallyes y deportistas del máximo nivel, como el sueco Mattias Ekström, vigente campeón de la especialidad, pilotos y copilotos de rallyes como Sébastien Loeb, Petter Solberg y Ken Block, o leyendas de los circuitos como Timo Scheider, pluricampeón del DTM y que participaba por vez primera en rallycross con ocasión de este Barcelona RX. Y, como el año pasado, el triunfo final fue para Ekström al volante de su Audi S1 Quattro, seguido de manera sorprendente por el debutante Scheider, con un Ford Fiesta ST, y por Andreas Bakkerud, con un Ford Focus RS.



PEUGEOT TRAVELLER LONG

La gama Traveller añade su versión de gran capacidad Long, con 5,30 metros de longitud, maletero de 912 litros en configuración de 8 ó 9 plazas y destinada a viajeros VIP. Si se extraen los asientos de la tercera fila, el volumen de carga alcanza los 2.787 litros.

HYUNDAI LE LLAMARÁ KONA

Hyundai ha anunciado que su próximo vehículo, un SUV del segmento Bival de Peugeot 2008 y Renault Captur, y que se situará por debajo del Tucson, se llamará Kona, nombre correspondiente a un distrito del archipiélago de Hawái. La firma coreana quiere ser el fabricante asiático líder en Europa en 2021, y para ello lanzará hasta esa fecha 30 modelos y derivados.



CONSTRUCCIÓN LIGERA EN EL NUEVO AUDI A8

El nuevo Audi A8 se presentará a nivel mundial en España el 11 de julio, y una de las novedades más importantes en cuanto a su construcción ligera es que la carrocería estará realizada con cuatro componentes principales en lugar de dos. Se trata de aluminio, acero, magnesio y fibra de carbono. Además, se han utilizado hasta 14 procesos de unión para ensamblar los diferentes elementos. Esta combinación permite una rigidez torsional un 24 por ciento mejor y un peso aún menor.



Tracción total con reparto vectorial de par
Un Opel Insignia más:
ahora, el **Country Tourer**

Opel presentará en el próximo Salón de Frankfurt, en el mes de septiembre, su nuevo Insignia Country Tourer, una variante de imagen todocamino basada en el familiar Sports Tourer de la segunda generación del Insignia. El nuevo tope de gama de Opel recurre a la tracción integral con reparto vectorial del par, y su altura libre al suelo se ha incrementado 20 milímetros para facilitar el paso por caminos. Estéticamente, el Insignia Country

Tourer cuenta con un revestimiento en negro, y protector de cárter y difusor trasero plateados para conseguir un aspecto de robusto todocamino. La versión aventurera del Insignia heredará, además, los motores más potentes de su hermano familiar, la transmisión automática de ocho velocidades y la innovadora tracción a las cuatro ruedas con reparto vectorial de par. Tampoco faltará en el nuevo modelo el chasis FlexRide, que adapta la amortiguación,

la dirección, la respuesta del acelerador y el régimen de cambio de la transmisión en base a tres modos de conducción seleccionables: Normal, Sport o Tour. En cuanto a la personalización, el Country Tourer puede acogerse al programa Opel Exclusive, que ofrece una gama ilimitada de colores, diseños adicionales para las llantas y opciones de cuero para el interior. En España, el nuevo Country Tourer podrá pedirse a mediados de verano.



▶ Abatiendo el respaldo posterior 40:20:40, que es de serie, la capacidad del maletero crece a 1.665 litros, 130 más que en el modelo anterior.



▶ Los dos centímetros extra de altura al suelo o los protectores en pasos de rueda, frontal y zaga le dan un aire más aventurero. La longitud se acerca a los cinco metros.

PARA PENSAR

800

kilómetros de autonomía libre de emisiones anuncia el Hyundai FE Fuel Cell Concept

Exhibido hace poco en Ginebra, traza el camino de futuros vehículos eléctricos de la marca movidos por hidrógeno. Frente a la tecnología actual, baja el peso un 20 por ciento y eleva un 10 por ciento la eficiencia.

EL PUNTAZO

Como ya es tradición, Lamborghini ha donado un coche a la policía italiana. El Huracan Polizia, que patrullará autopistas junto a Roma, equipa un V10 de 610 CV y tiene un equipamiento específico.



Estrena motor y chasis adaptativo
Seat Ateca FR: más deportivo 'de verdad'

En el Salón de Barcelona Seat sumará a la gama Ateca el acabado FR, del que se admitirán pedidos desde mayo. Presenta una imagen externa más deportiva –llantas, detalles negros, parrilla y paragolpes exclusivos delante y detrás, faros antiniebla LED...– y un interior personalizado que incluye asientos deportivos en Alcantara, inserciones en negro brillante o volante de cuero con costuras rojas. En cuanto a motores, el Ateca FR ofrecerá versiones de gasolina y diésel que van de 150 a 190 CV, estrenando el 2.0 TSI 190 CV 4Drive

con cambio DSG de siete velocidades. Y como opción para los FR con tracción total 4Drive, un nuevo control de chasis adaptativo para quienes prioricen el comportamiento dinámico. En cuanto al equipamiento de serie, aún más completo que en el lujoso nivel Xcellence, añade ▶ Por fuera se le distingue por sus barras de techo y marcos de ventanillas en negro, la parrilla específica, las llantas Performance de 18 pulgadas...

sistema Full Link, Seat Navi System con pantalla táctil de 8 pulgadas, cámara de 360° Top View Camera,

portón trasero eléctrico con 'pedal virtual', asistente de aparcamiento automático, sensor de parking delante-

ro, control de cruceo adaptativo, detección de ángulo muerto y alerta de tráfico posterior cruzado.



Versiones con 476 y 510 CV

Doble ración de Mercedes
AMG GLC 63 4Matic+

Mercedes-AMG ha elegido el Salón de Nueva York para presentar cuatro versiones deportivas derivadas del GLC, fruto de combinar las dos carrocerías –GLC y GLC Coupé– con los dos niveles de potencia del motor AMG V8 4.0 Biturbo: 476 CV si hablamos de las variantes 'básicas' GLC 63 y 510 CV cuando se trata de los GLC 63 S. En todos los casos la velocidad punta ha sido limitada a 250 km/h, pero sí hay diferencias en la aceleración, pues con 476 CV se anuncia un '0-100' de 4,0 segundos, y de 3,8 con 510 CV. Y el consumo me-

dio oscila, según versiones, entre 10,3 y 10,7 l/100 km. Comparten suspensión neumática con amortiguación adaptativa regulable, tracción integral AMG Performance 4Matic+ con distribución de par totalmente variable, diferencial autoblocante en el eje trasero, frenos de alto rendimiento y cambio Speedshift MCT de 9 marchas. Y como seña estética, parrilla 'AMG Panamericana' –reservada antes a los AMG GT–, llantas de 19 pulgadas en los GLC 63 y de 20 en los GLC 63 S, aunque en opción se ofrecen las de 21.



▶ La comercialización empezará el 16 de junio, y se ofrecerá una serie especial 'Edition 1'.





ASÍ ES EL NUEVO SSANGYONG REXTON

Conocido hasta ahora bajo el código de proyecto Y400, el nuevo Rexton ya es una realidad tras su presentación en el Salón de Seúl. Es la cuarta generación del SUV coreano y anuncia una revolución en capítulos esenciales, como diseño, comportamiento dinámico, equipamiento tecnológico y de seguridad, calidad... Su interior está presidido por una pantalla de 9,2 pulgadas con Apple Carplay, Android Auto y visión 360° gracias al Around View Monitoring.

Será presentado en China el 18 de abril

El **Vision E**, un 'concept' revolucionario de Skoda

La marca checa empieza a desvelar proyectos en torno a la electrificación, como el lanzamiento en 2019 de un Superb híbrido enchufable, la llegada del primer Skoda eléctrico en 2020 y el objetivo de tener cinco modelos cien por cien eléctricos en 2025. Y para demostrar que va en serio presentará en Shanghai el Vision E, su primer prototipo eléctrico. Algunos lo ven como un Kodiaq Coupé, pues nace bajo la forma de un SUV deportivo con cinco puertas, 4,65 metros de largo, 1,92 de ancho y 1,55 de alto. Pero más importante aún es la mecánica, con dos motores eléctricos que suman 225 kW –306 CV– para garantizar altas prestaciones. La velocidad se limita a 180 km/h y sus baterías de ion-litio tienen



un alcance de 500 kilómetros. Además, propone soluciones de cara a la conducción autónoma, pues cumple con las exigencias del Nivel 3: puede operar automáticamente en congestiones de tráfico, circular en autopistas con 'piloto automático', realizar maniobras de adelantamiento, mantenerse en el carril o desviarse, buscar plazas de aparcamiento gratuitas y entrar o salir de ellas... Todo sin intervención del conductor.

▲ El Vision E es un SUV coupé de cinco puertas que da ideas sobre electrificación y conducción autónoma.

Tiene un maletero de 675 litros
Autonomía de 170 kilómetros en el **Citroën E-Berlingo Multispace**

Fabricado en Vigo como el resto de la gama, el E-Berlingo Multispace de mecánica cien por cien eléctrica empezará a comercializarse en mayo, destacando por su adaptación a la ciudad, incluso con restricciones de circulación. Tiene un motor eléctrico de 49 kW, o 67 CV, y dos packs de baterías ion-litio con una capacidad total de 22,5 kWh –en el subsuelo del vehículo para no restar capacidad de carga y bajar el centro de gravedad– que permiten homologar una

autonomía de 170 kilómetros tras la recarga. Esta se puede hacer en un punto de carga rápida –15 minutos para el 50 por ciento y 30 para completar el 80 por ciento– o en enchufes domésticos: si la red es de 14 amperios bastan 8 horas y media, pero si es de 10 A se necesitan 12 horas. Tiene cinco plazas, un maletero de 675 litros ampliable a 3.000 si abatimos la segunda fila de respaldo 60:40 y el intervalo de mantenimiento es de dos años o 40.000 kilómetros a partir del primer año.



◀ La batería tiene una garantía de 8 años o 100.000 kilómetros, y 5 años o 50.000 la mecánica eléctrica.



NUEVO CITROËN C3
AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™
36 combinaciones de personalización
Citroën Advanced Comfort®

PRECIOS	
	PVP
1.0 75 CV Reference	14.060 €
1.0 75 CV Reference Plus	14.960 €
1.0 75 CV Style	16.300 €
1.0 Eco TSI 95 CV Reference	14.700 €
1.0 Eco TSI 95 CV Reference Plus	15.600 €
1.0 Eco TSI 95 CV Style	16.940 €
1.0 Eco TSI 95 CV Xcellence	18.420 €
1.0 Eco TSI 115 CV Style	17.550 €
1.0 Eco TSI 115 CV Xcellence	19.030 €
1.0 Eco TSI 115 CV FR	19.030 €



Carácter y cerebro

La quinta generación del Ibiza ya está aquí. Y la hemos conducido a dos meses vista de su llegada a los concesionarios. Plataforma MQB A0, nueva carrocería más ancha y amplia, tecnología para dar y tomar... La cosa prometía, y nuestras primeras impresiones lo confirman: un coche soberbio.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El primer Ibiza tenía su aquel. Ya sabéis, el del anuncio con la canción 'People from Ibiza', la estructura Karmann, el diseño Giugiaro y las mecánicas System Porsche. Pero cuando en 1993 llegó la segunda generación, ya bajo la batuta de Volkswagen, el progreso fue asombroso. En tecnología y, sobre todo, en tacto de conducción. Me viene a la memoria ese 'relevo' de hace 24 años porque al probar por vez primera este nuevo Ibiza –quinta generación ya– se aprecia también un salto de gigante. Y ahí es clave, para empezar, la moderna plataforma MQB A0 que el modelo de Seat se encarga de estrenar, y que se extenderá pronto a muchos modelos: el SUV Arona derivado de este Ibiza V, los próximos Volkswagen Polo y T-Roc, el futuro Audi A1 que se fabrique en Martorell desde 2018... Esa plataforma permite racionalizar más la carrocería, pues el nuevo Ibiza apenas varía de longitud o altura –dos milímetros cede la primera cota y uno la segunda–, pero es 87 milímetros más ancho, tiene una distancia entre ejes 95 milímetros mayor y presenta unas vías

más generosas: 60 milímetros crece la delantera y 48 la trasera. Como resultado, el coche está más 'plantado' sobre el suelo, lo que se traduce en aplomo lineal, en una pisada en curva más propia de un coche grande tipo compacto... Y de cara a la habitabilidad, el aprovechamiento es máximo, pues según la marca española gana 42 milímetros de anchura interior, 35 en el espacio para las piernas de los pasajeros traseros, hay 24 milímetros de altura extra al techo delante y 17 detrás... La evolución espacial no termina ahí, pues el maletero pasa de los anteriores 292 litros a los 355 del nuevo modelo, todo un récord en su clase. Y por 200 euros podemos pedir –en Style, Xcellence y FR– un doble fondo que aumenta la practicidad, aunque también está disponible la rueda de repuesto –100 euros–, que resta algo de capacidad. Lo que sí es de serie es el respaldo trasero abatible, de tipo 60:40 en toda la gama excepto en el nivel Reference, que lo tiene de una pieza salvo que paguemos 150 euros. Esa es una de las múltiples opciones ofrecidas por el Ibiza, lo que permite configurar cada coche por un dinero razonable.

Siguiendo con nuestra primera toma de contacto en carreteras catalanas, a la impresión de amplitud y funcionalidad se une la de calidad. Es cierto que el nue-

PRECIO desde **14.060 €**

EMISIONES DE CO₂:
DE **106** A **112** G/KM

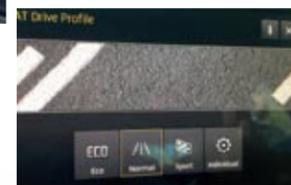
PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Interior amplio y maletero de 355 litros. Calidad y robustez. Motores TSI excelentes. Comportamiento. Agrado y tacto general. Tecnología. Opciones.

DEBE MEJORAR

- Sólo disponible con cinco puertas. Depósito pequeño. Pocos plásticos mullidos en el interior. Suspensión adaptativa opcional sólo en el acabado FR.



▲▲▼ La gama inicial se articula sobre tres motores de gasolina y cinco niveles de equipamiento. El acabado general es realmente bueno, pese a unos plásticos sólo correctos, y el interior es muy amplio.



vo Ibiza 'dosifica' los materiales refinados –en el FR probado sólo había superficies mullidas en pequeñas zonas de las puertas, como los apoyacodos–, pero el acabado es realmente bueno, pues los plásticos son robustos, todo ajusta bien y nada vibra sobre mal firme. Y el acertado diseño interior contribuye a optimizar la experiencia al volante: visibilidad en todas direcciones, buena postura, mandos a mano y de buen tacto, pantalla central táctil de

IBIZA FR 1.5 TSI EVO 150 CV Más rápido que el primer Cupra

Cuando el Ibiza llegue a los concesionarios en junio su gama no incluirá aún el moderno motor de gasolina 1.5 TSI Evo, con 150 CV y un arsenal tecnológico: turbocompresor, inyección directa, sistema ACT de desactivación automática de cilindros... Nosotros ya lo hemos probado, y con el acabado deportivo FR. Autovía y carretera de montaña, principalmente, para extraer una primera valoración muy positiva de una versión que dejaría rezagado en un tramo de curvas al primer Ibiza Cupra, nacido allá por 1996 –fue creado sobre la base del Ibiza II– y que montaba un 2.0 16V atmosférico, también con 150 CV. El nuevo 1.5 TSI Evo empuja prácticamente siempre, pues a 1.200 rpm ya despliega respuesta y por encima de 1.500 presume de un brío que no decae hasta más allá de las 6.000 vueltas. Además, el paso de cuatro a dos cilindros y viceversa –su objetivo es ahorrar– no se aprecia al volante ni en el sonido.



▲ El nivel FR suma suspensión deportiva, discos traseros, llantas de 17 pulgadas, espejos en negro, selector de modos Seat Drive Profile...

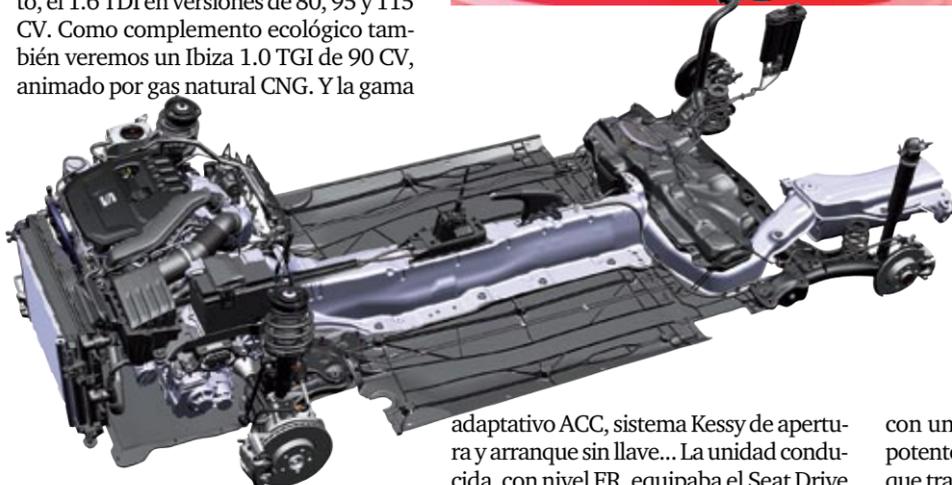




IGUAL DE LARGO, PERO EL MALETERO CRECE HASTA 355 LITROS



8 pulgadas... Si ya se combina con un motor tan voluntarioso como el nuevo TSI de 150 CV –llegará a finales de año–, todavía mejor. Para la gama inicial se ha optado por tres tricilíndricos de gasolina: el 1.0 MPI de 75 CV y, ya con turbo e inyección directa, los 1.0 TSI de 95 y 115 CV, con este último como probable estrella de la familia. En torno al verano, además, se sumarán los diésel, que vuelven a ser de cuatro cilindros: bienvenidos. En concreto, el 1.6 TDI en versiones de 80, 95 y 115 CV. Como complemento ecológico también veremos un Ibiza 1.0 TGI de 90 CV, animado por gas natural CNG. Y la gama



permitirá elegir entre distintos tipos de cambio: manual –de cinco marchas hasta los 95 CV y de seis para motores de mayor potencia– o automático DSG de doble embrague con siete marchas.

En cuestión de tecnología el avance es drástico, pues el nuevo Ibiza, ya sea de serie o en opción, dispone de asistente de frenada en ciudad, control de crucero

adaptativo ACC, sistema Kessy de apertura y arranque sin llave... La unidad conducida, con nivel FR, equipaba el Seat Drive Profile, que permite elegir entre cuatro modos de conducción, pero también la suspensión adaptativa Drive Select –opción de 280 euros reservada al acabado deportivo–, y la traslación sobre la carretera nos pareció fantástica, pues el coche es seguro, eficaz y fácil de llevar. Estabilidad idónea –se agradecían los neumáticos 215/40 R18 montados– que se combina

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 115
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máx. (CV/rpm)	115/5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	20,4/2.000-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras. (FR)	Disc. vent./Disc.
Neumáticos (FR)	215/45 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.140
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059/1.780/1.444
Volumen maletero (l)	355
Capacidad depósito (l)	40
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	195
Consumo mixto (l/100 km)	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	108
Precios desde... (euros)	17.550

◀ El Ibiza es el primer modelo del grupo Volkswagen que emplea la plataforma MQB A0. La veremos también en el Seat Arona y en los próximos Volkswagen Polo y T-Roc.

con una dirección precisa y unos frenos potentes, al menos con los discos traseros que traen los FR. Esperaremos a conducir unidades con tambor posterior para pronunciarnos sobre la eficacia del resto.

Y en cuanto al lanzamiento, quienes reserven su coche antes del 30 de junio se beneficiarán de un equipamiento adicional para cada uno de los acabados: Reference –hay también un Reference Plus, 900 euros más caro pero mucho mejor dotado–, Style, Xcellence y FR.



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?

Consumo combinado gama ŠKODA KODIAQ: [5,0-7,4] l/100 km.
Emisiones de CO₂ gama ŠKODA KODIAQ: [131-170] g/km.

Aire fresco

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Dibujar un coche simpático y divertido está al alcance de cualquier diseñador; y, sin embargo, pocos lo hacen. O, mejor dicho, pocos tienen permiso de la dirección para hacerlo, aunque sin duda les gustaría. Todo un misterio cuando la realidad es que, sobre todo en este segmento, saltarse el aspecto rutinario y aburrido aporta importantes ventajas si, como es el caso, ese diseño atrevido se com-

El nuevo C3 aporta una buena corriente de aire fresco al segmento de Seat Ibiza, Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Ford Fiesta o VW Polo. Su original diseño y sus posibilidades de personalización le convierten en un modelo que apuesta por la diferenciación. Y, además, el conjunto responde bien en el resto de aspectos.

bina con tecnología, conectividad y seguridad a partes iguales. Citroën está acostumbrada a seguir esa senda, a sorprender con innovaciones y siluetas que rompen con

lo establecido, y el nuevo C3 no iba a ser una excepción.

La originalidad exterior tiene su continuidad de puertas adentro. Aunque es un segmento que no suele trabajar

con materiales nobles y mullidos –ni siquiera el nuevo Ibiza los utiliza en el salpicadero–, lo cierto es que Citroën ha sabido compensar esas ausencias con elementos de diseño inspirados fuera del mundo del automóvil, que suponen un guiño a segmentos superiores y que, sin duda, llamarán la atención de un público deseoso de desmarcarse del resto. Se agradece mucho, sobre todo, la calidad de los ajustes y de los plásticos utilizados.

Tejidos cálidos y luminosos, tiradores de las puertas tipo

PRECIO		18.930 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 95 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR	EN CONTRA
COMPORTAMIENTO	*****	+	Habitabilidad. Posibilidades de personalización. Consumos. Agrado de conducción y practicidad. Comodidad general.	-	Sonoridad en frío. Manejo de la climatización desde la pantalla táctil. Sin cambio automático. Queda un escalón al abatir respaldos.
ACABADO	*****				
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				

asa de maleta, cuidados pespunteados, guarnecidos labrados de magnífico aspecto... es lo que Citroën denomina 'Casual Chic', y le pega todo a este modelo urbano que destaca por su carácter inconformista.

Y a ese diseño, que nunca es suficiente por sí sólo, hay que sumarle un interior práctico y bien resuelto que destaca por sus grandes guanteras

y numerosos huecos portaobjetos. También por la pantalla de 7 pulgadas que desde hace un tiempo acapara el protagonismo del salpicadero en los últimos Citroën, y en casi todos los modelos de reciente factura. En este sentido veríamos una mejora importante si en la próxima puesta al día los mandos de la climatización se pudieran accionar

LA CLAVE
amas@motor16.com

Dentro de PSA, Citroën tiene asumido desde hace tiempo su papel de marca innovadora y original, y el nuevo C3 es una demostración clara de ello. Y siempre son bienvenidos aquellos modelos que tienen algo que aportar a un segmento algo aburrido. El C3 es original y puede llegar a ser muy exclusivo. El resto queda en mano de la gran tecnología del grupo galo.



▲ El diseño de los pilotos traseros es especialmente original. Los colores son muy llamativos.





Las llantas de aleación de 17 pulgadas son opcionales, pero se incluyen en un paquete sin cargo, como parte de la promoción de lanzamiento. La rueda de emergencia cuesta 100 euros. El maletero es uno de los más grandes de su clase.



AIRBUMP
LAS PROTECCIONES LATERALES ESTRENADAS POR EL C4 CACTUS SON DE SERIE, AUNQUE EL COCHE SE PUEDE PEDIR SIN ELLAS
PANTALLA DE 7 PULGADAS PARA VER TODO DIFERENTE. LA CALIDAD DE AJUSTES ES BUENA



La función Mirror Screen permite conectar un smartphone y duplicarlo sobre la pantalla central. La conectividad es total.



La guantera derecha es tan profunda que el conductor no llega al fondo. Menos mal que la tapa tiene a su vez otro hueco para la documentación. Los asientos son cómodos y la tapicería, muy sufrida.



El cambio de cinco marchas es 'muy Citroën': rápido y preciso, aunque de recorridos largos.

de forma específica fuera de la pantalla, ya que esa obsesión minimalista por vaciar el salpicadero de interruptores y mandos termina obligando al conductor a desviar demasiado la mirada para concentrarse en la pantalla y todo lo que se puede activar o desactivar con ella. Dicho esto, la verdad es que en un mundo rodeado de smartphones y tablets de manejo táctil y abiertas a información infinita, la pantalla del C3 es bienvenida y da mucho juego. Como la guantera inmensa y profunda del lado derecho o uno de los maleteros más generosos del segmento, que incluye luz de cortesía, una percha en el lado

derecho y una rueda de emergencia. En caso de abatir los respaldos traseros se ganan 622 litros adicionales, hasta los 922. Sin embargo, queda un escalón que dificulta un poco el acomodo de los bultos. El acceso atrás es comodísimo gracias a la gran apertura de las puertas, a la altura del marco y a la posición elevada del asiento. Y el espacio interior disponible está por encima de la media, con un hueco para las piernas detrás que solo se ve superado por el que ofrecen Nissan Micra y Opel Corsa, y mayor anchura a la altura de los hombros de la parte trasera que en cualquiera de sus rivales.

El motor BlueHDI de 100 caballos es algo ruidosillo en frío, pero una vez que coge temperatura se muestra bastante refinado gracias en parte a una buena insonorización del coche. Tanto es así que este C3 iguala prácticamente los datos de sonómetro a 60, 90 y 120 km/h del ya muy silencioso Hyundai i30 1.4 T-GDI de 140 CV y cambio automático, protagonista de nuestra actual prueba de fiabilidad.

Este motor diésel, de consumo especialmente comedido, no es un tiro y menos con los 231 kilómetros que tenía nuestra unidad de pruebas, pero acelera mejor que algunos rivales de mayor potencia,

aunque su capacidad de recuperación se quede algo justa y requiera 'jugar' con el cambio y medir muy bien el momento de las reducciones para sacarle todo el partido a los 100 caballos. No obstante, las cinco marchas están bien escalonadas y a 120 km/h reales el motor gira a unas 2.500 rpm, con suficiente fuerza para responder ante un imprevisto.

En conducción real la cifra de consumo más habitual que manejaremos de cinco litros cada cien kilómetros. Es lo que gastará el C3 BlueHDI en ciudad o en autovía a 120 km/h con dos pasajeros. También puede ser que ese consumo aumente o disminuya un



poco dependiendo de la velocidad o la carga, aunque esa cifra media nos va a ofrecer una autonomía próxima a 900 kilómetros, que es mucho tiempo sin pasar por el surtidor.

Mismo chasis pero dirección más precisa y firme, y una amortiguación que ofrece un compromiso adecuado entre estabilidad y confort. Así es el nuevo C3 BlueHDI, que alige-

ra su peso pero lo compensa con la llegada de nuevos equipamientos y estructuras de seguridad. Pero en ningún caso se le nota pesado, y el nuevo utilitario de Citroën sorprende por lo cómodo que es y lo bien que se planta sobre el asfalto, sobre todo por la facilidad que muestra para enlazar curvas sin perder la compostura, y lo natural y noble que resulta en los 'codos' más cerrados. En esas circunstancias balancea menos que muchos de sus rivales, y cuando lo hace nunca resulta excesivo. Por su parte, cambio, dirección y frenos están a la altura de las prestaciones. El primero, por precisión y agrado; la segun-

da, por su agradable firmeza; y los frenos, por el magnífico tacto y su determinación a la hora de detener el coche.

El acabado Shine de nuestra unidad es el más completo, con un equipamiento asociado especialmente rico. Pero, en este sentido, lo más importante son las 36 posibles combinaciones de colores de carrocería y techo, junto a una larga lista de accesorios que incluyen diferentes kits de adhesivos de personalización, con o sin los prácticos Airbump. Unas protecciones que Citroën se sacó de la manga para el C4 Cactus y que, dado el éxito obtenido, ahora se encargan de rematar el aspecto del divertido C3.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

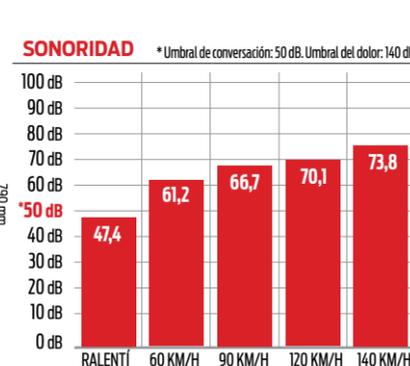
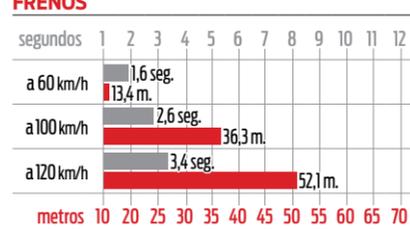
MOTOR	1.6 BLUEHDI 100
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.560
Alimentación	Iny. directa por rail común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,9 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	53,4
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disco ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	205/50 R17
Marca	Goodyear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Capacidad del depósito (l)	42
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,6
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

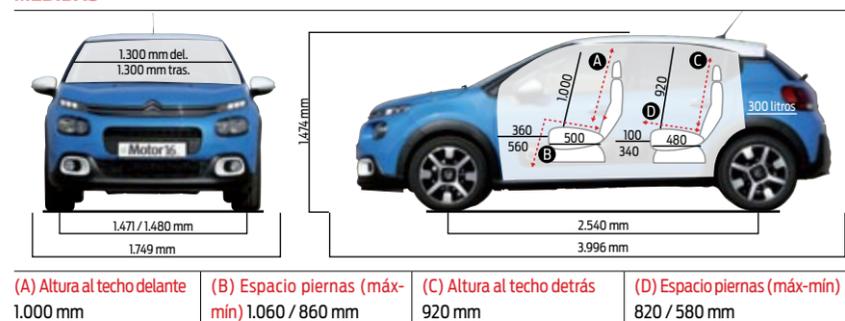
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Navegador	▲		
Sensor de lluvia y luces		▼	
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Cuatro elevalunas eléctricos	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Luz día LED	▲		
Lunas traseras sobretintadas	▲		
Techo bitono	▲		
Sin Airbumps	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático	▲		
Apoyabrazos central delantero			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento límite velocidad	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Ayuda a la salida en pendiente	▲		
Cierre autom. al iniciar la marcha	▲		
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Ayuda a la frenada de urgencia	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control de distancia trasero	▲		
Control de tracción	▲		
Retrovisor interior electrocromo	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,7
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,0 (10,6)
Recorriendo (metros)	191
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 50 km/h en 5ª	24,5
1.000 m desde 50 km/h en 4ª	35,3
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	44,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,1
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4 %
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	4,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,4
Conducción dinámica	6,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,2
A 140 km/h de cruceo	5,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	860
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,4
Ciclo extraurbano	3,2
Ciclo mixto	3,7



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	CITROËN C3 BLUEHDI 100 S&S SHINE	PEUGEOT 208 5P GT-LINE 1.6 BLUEHDI 100	RENAULT CLIO ZEN ENERGY DCI 110	SEAT IBIZA 5P 1.4 TDI 105 FR
Precio	18.930 euros	18.100 euros	17.032 euros	18.640 euros
Cilindrada	1.560	1.560	1.461	1.422
Potencia	100 CV / 3.750 rpm	100 CV / 3.750 rpm	110 CV / 4.000 rpm	105 CV / 3.500 rpm
Par máximo	25,9 mkg / 1.750 rpm	25,9 mkg / 1.750 rpm	26,5 mkg / 1.750 rpm	23,5 mkg / 1.750-2.500 rpm
Cambio	5 velocidades / Manual	5 velocidades / Manual	6 velocidades / Manual	5 velocidades / Manual
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,4 / 3,2 / 3,7 l/100 km	4,2 / 3,0 / 3,5 l/100 km	5,0 / 3,7 / 4,2 l/100 km	4,0 / 3,4 / 3,6 l/100 km
Emisiones	95 g/km CO2	90 g/km CO2	90 g/km CO2	95 g/km CO2
Autonomía	1.135 kilómetros	1.285 kilómetros	1.071 kilómetros	1.250 kilómetros
Vel. máxima	185 km/h	187 km/h	194 km/h	192 km/h
0 a 100 km/h	10,6 segundos	10,7 segundos	11,2 segundos	9,9 segundos
Maletero	300 litros	285 litros	300 litros	292 litros
Dimensiones	3.996 / 1.749 / 1.474 mm	3.973 / 1.739 / 1.460 mm	4.062 / 1.731 / 1.448 mm	4.082 / 1.693 / 1.441 mm
Batalla	2.540 mm	2.538 mm	2.589 mm	2.469 mm
Diámetro giro	10,9 metros	10,4 metros	11,1 metros	10,0 metros
Depósito comb.	42 litros	45 litros	45 litros	45 litros
Peso	1.165 kilos	1.150 kilos	1.100 kilos	1.161 kilos
A favor	Es el más original del grupo y también el más personalizable. El C3 cuenta con el maletero más grande junto al Clio, aunque el Renault es más largo y tiene más batalla. El C3 es cómodo y agradable. Gasta poco y está muy bien rematado.	Primo del C3, el 208 consume un poco menos debido entre otras cosas a los desarrollos del cambio y a su mejor aerodinámica. Además cuenta con un depósito de combustible tres litros mayor y ofrece más autonomía. Sin embargo, es una décima más lento en aceleración.	Es el más potente y el que anuncia más par máximo, lo que no quiere decir que sea el que mejor acelere. También es el que menos pesa y, por lo tanto, el que acusa menos inercias. Recurre a un cambio de 6 marchas, mientras que el resto tiene 5. Y es el de mayor batalla.	A punto de ser sustituido, el Ibiza actual sigue batiendo records y sigue siendo el más vendido de su categoría con diferencia. Lo avalan un chasis magnífico, una calidad extraordinaria y una tecnología heredada del Grupo VW que es toda una garantía. Es el más rápido.
En contra	Sin ser el más largo, su peso supera en 4 kilos el del Ibiza, que no es muy ligero. Su sonoridad en frío es mayor de lo deseable. Y tampoco nos gusta que los mandos de la climatización estén integrados en la pantalla táctil.	Aunque la climatización se maneja desde mandos específicos más intuitivos que los del C3, lo cierto es que el salpicadero del 208 tiene un diseño muy especial que no gusta a todo el mundo, con el volante muy bajo.	Como decíamos en el apartado 'A favor', el Renault Clio es el más potente del cuarteto, pero sin embargo es el que peor acelera de 0 a 100 km/h. También es el que ha homologado un consumo más elevado.	El Ibiza es caro si tenemos en cuenta que está a punto de llegar una nueva generación que estrena un nuevo chasis más ligero. Ahora el Ibiza actual es el segundo más pesado. También es el más grande, pero su maletero no.



EL DETALLE

SEGURIDAD Llega muy preparado

No es habitual ver modelos tan equipados a nivel de seguridad en este segmento. Porque el nuevo Citroën C3 lleva, o puede llevar –dependiendo del nivel de acabado–, alerta de cambio involuntario de carril, alerta por cansancio, sistema de vigilancia de ángulos muertos, reconocimiento de señales de velocidad y recomendación, ayuda al arranque en cuesta y

cámara de marcha atrás. Y una buena estrategia de la marca francesa es que todos los sistemas opcionales tengan un precio muy competitivo.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

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

SEGURO

Seguro a terceros: 328,59 euros/año. Seguro a todo riesgo: 494,18 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

CITROËN
 Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo, 62. 28007 Madrid. Teléfono: 915 851 100

RED DE POSVENTA

1.055 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.citroen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 20.480 EUROS



▶▶ Su tracción quattro y sus suspensiones le procuran un paso por curva envidiable. Detrás hay pilotos OLED. Maletero justo, pero no tanto como sus plazas traseras. El 2.5 TFSI es 26 kilos más ligero que antes y tiene 60 CV más.



LAS CIFRAS Carburantes BP con tecnología ACTIVE

MOTOR	2.5 TFSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	5, en línea / 20
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.480
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	400 CV / 5.850-7.000
Par máximo/rpm	49,0 mkg / 1.700-5.850

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas, quattro
Caja de cambios	Automática, S tronic 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 370 mm/Dis. vent. 310 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente de cuatro brazos con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	245/35 R19 - 9,0J x 19"
Marca	Pirelli

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.515
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.191 / 1.832 / 1.344
Capacidad del maletero (l)	305 - 712
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	11,9
De 0 a 50 km/h	1,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,6 (3,7)
Recorriendo (metros)	58

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,1
1.000 m desde 40 km/h en D	21,1
De 80 a 120 km/h en D	2,5
Recorriendo (metros)	72

FRENADA (en segundos / metros)	
De 60 km/h a 0	1,6 / 14,0
De 100 km/h a 0	2,4 / 34,2
De 120 km/h a 0	2,9 / 48,2
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	13,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,0
En conducción dinámica	20,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,2
A 140 km/h de cruceo	12,3
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	10,0

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	11,3
Ciclo extraurbano	6,4
Ciclo mixto	8,4



Un R8 'low cost'

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

Cuando en 2007 la firma de los cuatro aros se animó a plantar cara a Ferrari, Lamborghini o McLaren con su Audi R8, apostó fuerte. Creó un deportivo de avanzado chasis, con un motor 4.2 V8 FSI de 420 CV, tracción total quattro... Aquello era una verdadera máquina; pero una máquina a la que este Audi TT RS Coupé le sacaría los colores.

Literalmente. Aquel R8 necesitaba 4,6 segundos para

Si tienes la suerte de poder desembolsar 200.000 euros por un deportivo, el Audi R8 V10 FSI sería una opción ideal. Pero, ¿y si te digo que por ese precio te puedes comprar dos Audi TT RS, uno Coupé y otro Roadster, y te sobra para un A3? Es más, con esta máquina de 400 CV ya puede ir 'fino' el del R8, porque te lo puedes 'merendar' a poco que te lo propongas.

acelerar de 0 a 100 km/h, y los 200 km/h los alcanzaba en 14,9. Eso sí, su velocidad máxima era de 301 km/h, mientras

que nstro protagonista 'sólo' puede llegar a 280 si optamos por un paquete opcional. Ahora bien, en 3,6 segundos llega

a 100 km/h, y 'pilla' los 200 en 14,7 segundos. Eso son palabras mayores, porque se codea con los datos homologados por el R8 V10 FSI actual, que tiene 540 CV y un precio de partida de 194.770 euros.

Para conseguir adherir como 'con Loctite' nuestro cuerpo a sus deportivos asientos –los mas altos echarán en falta un reposacabezas de verdad–, esta máquina fabricada en aluminio y acero –es 35 kilos más ligero que su antecesor– suma una efectiva tracción quattro y un rapidísimo cambio S tro-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Si compras este bolido, reserva algo para alquilar un circuito, porque será donde disfrutes de esta joya, que corre más de lo que imaginas. Pero no sólo eso. Su paso por curva es preciso, frena de maravilla y, además, está bien acabado. Sin duda, una máquina para disfrutar de la conducción... y por mucho menos que un R8.

nic de 7 velocidades, que añade Launch Control. Pero este modelo desarrollado por Audi Sport no es sólo veloz en línea recta.

Es hora de comprobar cómo es de rápida esta criatura, a la que delatan las tomas de refrigeración delanteras, su alerón fijo, sus piezas de fibra de carbono o unos pilotos posteriores con tecnología OLED, otra de las exquisiteces del TT RS.

Acomodarse es un juego de niños, y si puedes, cómpratelo con los baquets opcionales. Frente a nosotros encontramos el puesto de conducción de un

R8, con Audi Virtual Cockpit y un volante que suma un botón rojo con el que su 2.5 TFSI cobra vida. Se trata de un corazón de cinco cilindros que ha sido galardonado en siete ocasiones como 'Motor del Año' en su categoría. Palabras mayores y una tradición, la de los cinco cilindros, que en la firma de Ingolstadt se remonta a 1976.

Revisado por completo, en esta versión eroga 400 CV de potencia, lo que se traduce en una relación peso/potencia de 3,78 kg/CV. Ahora entiendes su manera de 'volar' a ras de suelo. Acelera como un dragger de competición, y para que ello ocurra la única 'complicación' es hundir el pie sobre su pedal derecho. El S tronic sube de marcha cuando su cuenta-vueltas digital parpadea, y su sistema de escape activo nos obsequia con un poderoso estruendo. Es música celestial para nuestros oídos.

Audi Sport ha puesto a pun-



▶▶ Estas llantas de 20 pulgadas con gomas 255/30 son opcionales. Las pinzas de freno delanteras tienen ocho pistones.



PRECIO	79.900 €	NUESTRA VALORACIÓN		
EMISIONES DE CO₂: 187 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	A FAVOR	EN CONTRA	
	COMPORTAMIENTO	*****	Prestaciones de Audi R8. Dinámica. Tecnología. Seguridad. Cuatro asientos. Calidad de acabado. 114.870 euros menos que un R8.	Plazas traseras testimoniales. Confort de marcha limitado. Depósito pequeño. Reposacabezas delanteros algo bajos.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			

COMO UN R8 COMPARTEN VOLANTE, Y LA INSTRUMENTACIÓN ES CALCADA. ESTE TT RS VIENE REPLETO DE CARBONO POR DENTRO



▲ Las plazas traseras son testimoniales, y los más altos seguro que prefieren unos reposacabezas 'de verdad'. Los asientos sujetan perfectamente, y como opción hay baquets de carbono. El Audi Virtual Cockpit es una pasada, y en cuestión de segundos te haces a su pantalla, configurable a tu gusto.

to su chasis, efectivo a más no poder. Los más puristas dirán quizás que es demasiado noble, pues el paso por curva es más propio de un AVE. Aplomado y efectivo, no te obliga a corregir continuamente mediante su directa dirección para mantenerlo en la trazada adecuada. Eso sí, su zaga tampoco se insinúa, lo que da mucha seguridad y nos invi-

ta a ir más rápido cada vez, incluso con los controles latentes –se pueden quitar si consideras que tus manos y tus reflejos son parecidos a los de Mattias Ekström, el piloto de rallycross de la marca–. Pero no conviene calentarse, por lo menos en carreteras abiertas al tráfico. Y si nos gustan los ritmos 'alegres', mejor decantarse por sus frenos cerámicos opcionales.

Otra posibilidad es desactivar el modo Dynamic y elegir cualquiera de los otros programas del Audi Drive Select. Aunque ninguno convierte en un delicado 'angelito' a este bólido, que te transmite con fidelidad todo lo que sucede bajo sus neumáticos.

Pero no es incómodo, y tu 'body' soportará largos viajes; sólo que con paradas frecuen-

tes, porque la diversión está limitada por los 55 litros de su depósito, que a ritmos vivos dura nada y menos. Que todos los problemas sean así y se solucionen repostando de vez en cuando. No debería ser un problema para alguien que pague los 79.900 euros que cuesta. Por ese dinero puedes comprar un R8 de 'ocasión', pero este corre bastante más.

SUS RIVALES



BMW M2 COUPÉ DKG 370 CV

Muy rápido y divertido, no tiene tracción total ni versión cabrio. Su motor es una maravilla, así como su cambio DKG. Más barato y con plazas traseras más cómodas.

Precio	67.945€
Peso/Potencia	4,31 kg/CV
Consumo	7,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,3 seg.



JAGUAR F-TYPE 3.0 S/C 340 CV R-DYNAMIC

Se trata del motor de acceso y no anda tanto como el TT; y además, no ofrece tracción AWD. En cambio, su imagen impone, pero es un estricto biplaza.

Precio	81.400€
Maletero	4,64 kg/CV
Consumo	8,4 l/100km
0 a 100 km/h	5,3 seg.



PORSCHE 718 CAYMAN S PDK 350 CV

Su motor bóxer de cuatro cilindros va en posición central. Anda bien y gasta lo justo, junto al PDK. No tiene tracción total. Dos plazas y precio similar.

Precio	76.322€
Maletero	4,17 kg/CV
Consumo	7,3 l/100km
0 a 100 km/h	4,4 seg.

AUDI TT RS ROADSTER 400 CV a cielo abierto

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

Si te gusta disfrutar de los días soleados al volante de un deportivo de 400 CV, tengo la solución. Pero te va a costar 3.010 euros más que el Coupé. Audi Sport también ofrece su TT RS en versión Roadster, que tiene techo de lona, capaz de ponerse o quitarse en 10 segundos –y hasta 50 km/h– pulsando sólo un botón.

Esta cubierta presenta una estructura de magnesio y aluminio, y pesa 39 kilos, tres menos que antes. Se guarda en un espacio específico que reduce su maletero a 280 litros.

Debido a los refuerzos estructurales, vitales en un bólido semejante, el conjunto pesa 1.605 kilos y hereda las entrañas del Coupé, incluyendo su corazón 2.5 TFSI con 400 CV de potencia. También añade la tracción quattro, el cambio S tronic y una puesta a punto que corre por cuenta de los especialistas de Audi Sport.

Sin duda es una versión muy divertida, porque te permite disfru-



◀ Sólo dos plazas. El techo se pone o quita en 10 segundos. Su chasis es una auténtica maravilla.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.5 TFSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	5, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.480
Potencia máxima/rpm	400 CV/5.850
Par máximo/rpm	49,0 mkg/1.700
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	S tronic, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	245/35 R19
Peso (kg)	1.605
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.191/1.832/1.346
Volumen maletero (l)	280
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	3,9
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	189
Precios desde... (euros)	82.910

tar de las curvas con el cielo por techo y escuchando la melodía de sus escapes activos, en estéreo. Es igual de efectivo que el Coupé y casi tan rápido, porque le hemos medido una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos, y alcanza 200 km/h en 14,7 segundos. También, si optamos por un paquete opcional, llega a los 280 km/h de velocidad punta.

Eso sí, a ese ritmo iremos mejor con la capota puesta, porque a

partir de 200 km/h se generan turbulencias en su interior, aún con el deflector eléctrico puesto, elemento que es todo un acierto. Ahora bien, sólo lo podrán disfrutar dos ocupantes, que se acomodan en un deportivo habitáculo, bien acabado y con espacio suficiente. Pero quien se lo pasará como un niño será su conductor, sobre todo si opta por seleccionar el modo Dynamic y lleva su cambio S tronic en el programa

secuencial, aunque no estarían de más una levas más grandes. Ahora es el momento de la diversión, pero mucho mejor en un circuito, porque los 15 puntos del carné te podrían 'saber' a poco...



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

3.010 euros es una diferencia asumible para este bólido, que corre que se le pela y presume de una dinámica de auténtico deportivo. Audi Sport ha hecho los deberes con su TT RS Roadster, capaz de 'volar' a ras de suelo y cortar la respiración con su capacidad de aceleración.



▲ En sólo 3,6 segundos alcanza los 100 km/h, y sale del primer kilómetro a 235 km/h. El TT RS pone en evidencia a muchos caros superdeportivos.



Acaba de ponerse al día

Su imagen no cambia mucho, pero la renovación del Mazda3 se nota en otras muchas facetas. Y la versión de gasolina de 120 CV es interesante.

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

Llantas y paragolpes rediseñados, cambios en parrilla, espejos y faros antiniebla, ópticas delanteras más eficaces... En la versión 2017 del Mazda3 cambian muchas cosas por fuera, aunque el aspecto general no diste tanto del anterior, y dentro se produce una revisión que afecta a materiales o al diseño de instrumentación y volante, y que coincide con una mejora del equipamiento, ahora más 'premium': freno de mano de botón, head-up display... El resultado es magnífico, pues se optimiza la calidad general, antes ya muy buena, y aumenta el refina-

miento y el confort, a lo que ayuda un mejor aislamiento acústico. El acabado es muy bueno, y cuesta encontrar algún detalle mejorable, como el forrado posterior del respaldo trasero, mal tensado.

Hay amplitud, un maletero razonable de 364 litros—no muy generoso para tratarse de un compacto que mide 4,47 metros—y una brillante dotación en la versión Luxury probada, aunque el nivel Style trae lo más importante y ahorramos 2.740 euros.

Nos ponemos en marcha y sigue la 'química' con el coche japonés: cambio manual de manejo perfecto, dirección precisa, suspensión con equilibrio entre comodidad y efica-

cia... Y ahora monta el sistema G-Vectoring Control, que mejora el guiado en curva.

Hemos elegido la versión intermedia de gasolina—Mazda ofrece el motor 1.5 de 100 CV y los 2.0 de 120 y 165 CV—por ser la preferida del público; y se entiende, pues aporta agrado por su gran cilindrada; aunque si queremos sacar de él una sólida respuesta debemos mantenernos entre 3.500 y 6.000 vueltas—a partir de 5.000 le cuesta más seguir subiendo—, pues no hay turbo y se echa en falta el extra de par de los motores más pequeños con sobrealimentación.

El consumo, correcto: 7,5 l/100 km reales, aunque varios de sus rivales bajan de 7.

LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	SKYACTIV-G2.0
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 4.000

CHASIS	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Discos
Dímetro de giro	10,6
Vueltas de volante	2,55
Neumáticos de serie	215/45 R18

CARROCERÍA	
Peso orden de marcha (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470 / 1.795 / 1.450
Distancia entre ejes (mm)	2.700
Capacidad maletero mín./máx.	364 - 1.263
Capacidad depósito (l)	51

PRESTACIONES	
Aceleración 0-100 km/h	8,9 seg.
Velocidad máxima	195 km/h

CONSUMOS	
Urbano-Extraurbano-Mixto	6,5 - 4,3 - 5,1

PRECIO 23.465 €

EMISIONES DE CO₂

119 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

Con descuento, 21.265 euros. Acabado Style más asequible. Cambio. Equipamiento. Calidad y confort. Consumo.

EN CONTRA

Empuje hasta 3.500 rpm. Recuperaciones algo lentas. Sin rueda de repuesto. Relación tamaño/maletero.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ El acabado general es muy bueno, pero una instrumentación algo más completa vendría bien. Los asistentes disponibles se han incrementado.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Mazda3 se sitúa en una 'clase' intermedia, entre los compactos generalistas más económicos y los 'premium' más caros. Ahí está el Volkswagen Golf, pero también el nuevo Hyundai i30. Los cambios introducidos ahora le refuerzan en confort, agrado y tecnología.

LAS CIFRAS **Carburantes BP**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TSI 90
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	16,3 / 1.500-3.500

CHASIS	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos. Delantero/Trasero	Discos ventilados / Tambores
Dímetro de giro	9,8
Vueltas de volante	2,9
Neumáticos de serie	185/55 R15

CARROCERÍA	
Peso orden de marcha (kg)	1.002
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.600 / 1.641 / 1.504
Distancia entre ejes (mm)	2.407
Capacidad maletero mín./máx.	251 - 959
Capacidad depósito (l)	35

PRESTACIONES	
Aceleración 0-100 km/h	9,9 seg.
Velocidad máxima	185 km/h

CONSUMOS	
Urbano-Extraurbano-Mixto	6,1 - 3,9 - 4,7

PRECIO 14.190 €

EMISIONES DE CO₂

108 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

Calidad. Movilidad en ciudad. Amplitud y maletero. Agrado de uso. Motor energético y prestaciones. Consumo.

EN CONTRA

Suena a 'tres cilindros'. Depósito justo. Salidas de aire centrales. Cuatro plazas. Precio. Sin caja automática en opción.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Espabilado por un turbo

Hace pocos meses, el Up! introducía cambios estéticos, mejoraba su equipamiento y, muy importante, adoptaba el motor 1.0 TSI. Un acierto.

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

Las diferencias estéticas, de equipamiento o de precio, e incluso la atracción que sintamos por una u otra marca, serán las que determinen qué coche elegimos entre Seat Mii, Skoda Citigo y Volkswagen Up!, tres utilitarios casi idénticos que comparten motores, transmisiones, tecnología... Pero el Up!, tras su renovación el pasado año, se destaca al ofrecer en exclusiva la mecánica 1.0 TSI, que frente a los 1.0 MPI de 60 y 75 CV disponibles desde el primer momento añade tres soluciones técnicas clave: inyección directa, turbo e intercooler. El resultado, 90

CV y un par máximo de 16,3 mkg a muy bajo régimen: desde 1.500 hasta 3.500 vueltas. Ciertamente es que este tricilíndrico sobrealimentado de un litro de capacidad rinde 115 CV en otros Volkswagen—el Golf, por ejemplo—, pero los 90 CV de nuestro protagonista son más que suficientes para mover con alegría un conjunto que sólo pesa una tonelada en orden de marcha.

Anuncia 185 km/h de velocidad punta—en nuestra pista de pruebas habitual rebasamos esa cifra—, acelera de 0 a 100 km/h en 9,9 segundos y requiere más o menos ese tiempo para recuperar de 80 a 120 km/h en cuarta, de manera que el Up! más energético

afronta con garantías los viajes por autovía o los adelantamientos en carreteras de doble sentido, e incluso permite disfrutar en áreas de montaña. Anda tan bien que hasta se echa en falta una suspensión algo más firme. Con ella, y con unos discos traseros, este Up! High Up! bien podría haber sido llamado... «Sport Up!»

Y el consumo no se dispara, pues homologa 4,7 l/100 km y le hemos medido 5,8 litros reales. Medio litro más, eso sí, que el Up! 1.0 MPI de 75 CV.

Por lo demás, mucha amplitud para cuatro—y 'sólo' para cuatro—, maletero capaz, buena calidad, agrado—salvo el sonido 'raro' del TSI—y precio por encima de sus rivales.



▲ Entre los utilitarios de su tamaño, el Up! destaca por calidad. No nos gusta la ubicación de las salidas de aire centrales, detrás de la pantalla.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si quieres tu Up! básicamente para moverte por ciudad, con el motor de 75 CV, e incluso con el de 60, tendrás suficiente. Pero si buscas un utilitario ahorrador y muy compacto, fácil de aparcar pero con buenas aptitudes extraurbanas, esta versión TSI te satisfará.

Kia lanza la tercera generación del Picanto, un funcional utilitario que con sólo 3,59 metros de longitud presume de amplitud. Su actualizada presencia gana enteros, y sus motores sorprenden por unos rendimientos y unos consumos excelentes. Sin olvidar los 7 años de garantía.



▲▲ La calidad y la ergonomía están muy conseguidas. Su plataforma libera mucho espacio interior y tiene cinco plazas. Los mandos en el volante son de serie, pero esta atractiva pantalla táctil es una opción exclusiva para los GT Line y cuesta 900 euros junto al pack ADAS.



'MINI GT' EN SEPTIEMBRE LLEGA EL 1.0 T-GDI, CON 100 CV. SI SE ASOCIA AL ACABADO GT LINE SERÁ UN DEPORTIVO EN TODA REGLA. LOS 1.0 Y 1.25 CVVT SON BRILLANTES POR AGRADO, PRESTACIONES Y CONSUMO. REALMENTE, EL 1.0 ES UNA OPCIÓN IDEAL



◀ El acabado GT Line está disponible con sus dos motores: obligatorio en el 1.25 CVVT y opcional por 1.500 euros en el 1.0 CVVT. Suma detalles deportivos en exterior e interior, una suspensión específica y más equipamiento de serie.

Ciudad y algo más

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el pasado Salón de Ginebra se presentaba la tercera generación del Kia Picanto, un pequeño urbanita que ya hemos conocido a fondo y que se pondrá a la venta en España en el mes de mayo.

Exteriormente es sencillo encontrar los cambios, porque Kia se ha esforzado por aportar un diseño más desenfado y masculino, evolución curiosa en un segmento donde tres cuartas partes de la clientela es femenina. Estrena faros con luces diurnas e intermitentes LED, nuevos paragolpes, colores y llantas; además, claro está, de su inconfundible parrilla delantera marca de la casa. Y deja de lado la carrocería de tres puertas en favor de la de cinco, más práctica y que de-

trás mantiene ventanillas 'de verdad', y no las de compás, habituales entre sus competidores.

Dicho así parece que hablamos más de un profundo 'restyling' que de una generación nueva, que es lo que en realidad es este Picanto, que estrena una plataforma con 15 milímetros más de distancia entre ejes, un 22 por ciento

más de aceros de alta resistencia, suspensiones revisadas... Todo ayuda a rebajar su peso en unos 23 kilos frente a su antecesor, pero también a proporcionar un mejor comportamiento dinámico.

Dentro sorprende su presentación. Los plásticos son rígidos, pero los ajustes son de primera. La ergonomía está muy conseguida, más toda-

vía si optamos por la pantalla táctil de 7 pulgadas –suma navegador, Android Auto, Apple CarPlay, cámara trasera...–, una opción exclusiva en los GT Line. Encontrar la postura ideal es sencillo, aún sin un volante regulable en profundidad –sólo se ajusta en altura–, y sorprende su buena visibilidad.

Llama la atención la amplitud y que esté homologado como cinco plazas –tiene cinco reposacabezas–, cuando sus rivales se conforman con cuatro asientos. Sin mencionar que su maletero gana 55 litros y tiene doble fondo. Y aunque hay espacio para una rueda de repuesto, equipa kit reparapinchazos.

Comenzamos con el 1.25 CVVT, un motor atmosférico con 84 CV de potencia que le proporciona un elevado agra-



▲ Con 255 litros, su maletero es récord en el segmento. De serie equipa kit reparapinchazos.

do y buenas prestaciones. Es suave y se ha mejorado considerablemente la insonorización. Da gusto accionar su cambio manual, y como opción hay una veterana transmisión automática de cuatro marchas. Sube con alegría de vueltas y, combinado con el acabado GT Line, presenta una dinámica muy divertida, a la que contribuye una

puesta a punto específica de sus suspensiones y unas gomas 185/55 R15. Además, equipa Stop-Start y presume de bajos consumos.

Pero con esos 84 CV eran de esperar buenas prestaciones tratándose de un utilitario. Por eso nos ha llamado la atención el 1.0 CVVT, una mecánica con tres cilindros y sólo 67 CV, que mueve con gran soltura sus escasos 860 kilos. Es tan suave y agradable como el de cuatro cilindros, y para desplazarnos por la ciudad y sus alrededores resultará más que suficiente por las prestaciones que ofrece. Le delata su sonido 'triclíndrico' por debajo de 1.000 revoluciones y por encima de las 5.000, porque estira como un chicle ayudado por su cambio manual, muy agradable. También tiene Stop-Start y gasta verdaderamente poco, lo que provoca que no sea necesario un Picanto diésel. Pero si un futuro 'mini-GTT', que llega en septiembre adoptando el 1.0 T-GDI con 100 CV.

El motor básico 1.0 CVVT se combina con el acabado Concept –lo hay también en nivel GT Line–, con unas suspensiones más suaves que ayudan a filtrar mejor las irregularidades del asfalto, pero que confieren una dinámica muy sana. Su dirección sigue los pasos del bastidor y ha sido enfocada para ofrecer una brillante maniobrabilidad, mientras que los frenos cumplen su cometido. Con él ahorramos 500 euros frente al 1.25 CVVT a igualdad de acabado, cifra considerable para un utilitario que parte de 8.535 euros con descuentos y que ya presenta un completo equipamiento, con control de tracción y estabilidad, ayuda al arranque en pendientes, seis airbag, volante multifunción, bluetooth, USB, ordenador, sensor de luz, aire acondicionado, 7 años de garantía... Y 1.500 euros más cuesta el GT Line, que suma faros LED, climatizador, elevallas traseras, discos traseros y una atractiva estética exterior más deportiva.

PRECIO DESDE **11.590 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 101 A 124 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

Imagen. Motores brillantes. Equipamiento. 5 plazas. 8.535 euros con descuento. Garantía.

Sin versión de 3 puertas. Pantalla sólo en GT Line. Kit reparapinchazos. Cambio automático.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 CVVT	1.25 CVVT
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.248
Potencia máxima/rpm	67 CV / 5.500	84 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,8 mkg / 3.500	12,4 mkg / 4.000
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 5 vel. (Aut. 4 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Discos
Neumáticos	175/65 R14	185/55 R15
Peso (kg)	860	864 (Aut: 884)
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.595/1.595/1.485	3.595/1.595/1.485
Volumen maletero (l)	255 / 1.010	255 / 1.010
Capacidad depósito (l)	35	35
De 0 a 100 km/h (s)	14,3	12,0 (Aut: 13,7)
Velocidad máxima (km/h)	161	173 (Aut: 161)
Consumo mixto (l/100 km)	4,4	4,6 (Aut: 5,4)
Emissiones CO ₂ (g/km)	101	106 (Aut: 124)
Precios desde... (euros)	11.590	13.590

3 TRENES DE RODAJE: NORMAL, DE ALTURA REBAJADA Y OFF ROAD CONFORT, CON MÁS ALTURA AL SUELO



De 122 a 381 caballos, cambio manual o automático 7GTronic, tracción delantera o total... El nuevo Mercedes GLA se adapta a la perfección a lo que un usuario busca en un crossover premium. Aunque hay pocos cambios estéticos.



▲ No hay grandes cambios estéticos ni en el exterior ni en el interior del coche. La calidad sigue siendo una seña de identidad.



◀▶ La pantalla central flotante preside un salpicadero de aire muy técnico, con acabados metálicos.

ginemos, pues se puede circular con él 'de paseo' sin ningún problema. Con una dirección muy directa, levas en el volante y unas suspensiones firmes pero no incómodas, permite ir muy rápido con sensaciones de superGTI, pues su altura al suelo no compromete su comportamiento.

Después tomamos los mandos del 220d con 177 caballos



OFF ROAD Se atreve con todo

Con el chasis off road Confort y la tracción total 4Matic, el GLA muestra una capacidad fuera de carretera muy destacable. Cuenta con control de descenso de pendientes –que funciona entre 4 y 18 km/h– y suma dos dispositivos muy útiles, la cámara de visión de 360° que permite ver lo que pasa bajo las ruedas en cuatro cuadrantes: delante, detrás, y a cada uno de los lados. El conductor puede elegir en cada momento qué zona necesita ver para un recorrido seguro. Funciona hasta 30 km/h. Otra pantalla permite ver la inclinación, tanto lateral como frontal del coche. En una pista off road en el circuito de Hungaroring, pudimos comprobar la capacidad del GLA, y el resultado fue sorprendente. Muy ágil, su altura al suelo le permite adentrarse con garantías por lugares inhóspitos. Y sale sin problemas de las pruebas a las que lo sometemos.



▲ Cámara de 360° y visor de inclinaciones para off road.

Mucho más capaz

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No se puede dormir Mercedes en los laureles pues la competencia aprieta fuerte en uno de los segmentos de mayor demanda e interés; el de los SUV compactos premium, donde pelean modelos como el Audi Q3, el BMW X1, los rivales clásicos de la marca alemana; sin olvidar a otros como el Infiniti QX30 y los que llegarán, como el futuro UX de Lexus o el XC40 de Volvo. Por eso Mercedes rearma el GLA, que recibe muy ligeros retoques en el estilo y más equipamiento, sobre todo en España.

Porque en nuestro país, el GLA añade equipo específico mucho más completo que el que sale de fábrica. Es la forma de dar argumentos a los compradores para que opten por el modelo de la estrella. Elementos como faros LED High Performance delante y pilotos

traseros también de led; luces de carretera automáticas, climatizador bi-zona, llantas de aleación de 18 pulgadas, servicios de conectividad específicos para poder abrir el coche desde el Smartphone o la Línea Urban, con una estética más deportiva serán distintivos de la gama española.

No hay grandes cambios en apartados mecánicos, porque se estrena un motor de gaso-

lina en la gama, el 220 4Matic con 184 caballos, pero a España, al menos por el momento, no va a llegar. La gama de motores ofrece dos diésel y cuatro gasolina, que oscilan entre los 122 y los 381 caballos del imponente GLA 45 AMG. Y siguen ofreciéndose variantes de tracción delantera y total así como cambio manual de 6 velocidades o automático 7-G Tronic de 7 marchas.

Posiblemente el gran cambio en la gama del GLA –porque en lo estético, más allá de los paragolpes y los faros no hay grandes variaciones– tenga que ver con su tren de rodaje, con tres alternativas: confort, de altura rebajada o confort off road (que aumenta la altura de la carrocería 30 milímetros). Gracias a ello, hay un GLA adaptado a las necesidades de cualquier tipo de conductor.

Hemos podido ponernos al volante del nuevo GLA en Budapest, donde la marca ha puesto a nuestra disposición su gama de compactos. Primero nos montamos en el 45 AMG, con el motor de cuatro cilindros más potente del mundo. Con el cambio automático, este 'bóldo SUV' es una fiera –si ponemos el pie en el acelerador con contundencia– o el animal más dócil que ima-

PRECIO		DESDE 31.050 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 108 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Prestaciones y comportamiento. Cambio automático. Consumo GLA 220d.	Pocos cambios de diseño. Sonoridad motor diésel. Habitabilidad trasera	

FICHA TÉCNICA

MOTOR	GLA 180	GLA 200	GLA 250 4M	GLA 45 AMG	GLA 200D	GLA 220D
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.595	1.991	1.991	2.143	2.143
Potencia máxima/rpm	122/5.000	156/5.300	211/5.500	381/6.000	136/3.200-4.000	177/3.600-3800
Par máximo/rpm	20,4/1.250-4.000	25,5/1.250-4.000	35,5/1.200-4.000	48,4/2.250-5.000	30,6/1.400-3.000	35,7/1.400-3.400
Tracción	Delantera	Delantera	Total	Total	Delantera	Delant./total
Caja de cambios	Man 6 veL./Aut 7 vel	Man 6 veL./Aut 7 vel	Aut. 7 vel	Aut. 7 vel	Man 6 veL./Aut 7 vel	Aut. 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	235/50 R18	235/50 R18	235/50 R18	235/40 R20	235/50 R18	235/50 R18
Peso (kg)	1.395/1.435	1.395/1.435	1.505	1.585	1.505/1.540	1.540/1.595
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.424/1.804/1.494	4.424/1.804/1.494	4.424/1.804/1.494	4.424/1.804/1.494	4.424/1.804/1.494	4.424/1.804/1.494
Volumen maletero (l)	421/1.235	421/1.235	421/1.235	421/1.235	421/1.235	421/1.235
Capacidad depósito (l)	50	50	50	56	50	50/56
De 0 a 100 km/h (s)	9/8,7	8,4/8,1	6,6	4,4	9,5/9,1	7,7
Velocidad máx. (km/h)	200	215	230	250	205	223/218
Consumo mixto (l/100 km)	5,7/5,6	5,8/5,6	6,5	7,4	4,2	4,2/4,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	133/131	134/131	152	172	110/108	110/127
Precios desde... (euros)	31.050	37.300	47.450	71.000	33.650	38.925

y cambio automático. Una versión más normal que garantiza prestaciones y consumos muy bajos. Un gran rodador como comprobamos en la segunda parte de nuestra pruebas, que se desarrollaba casi por completo en autopista entre Budapest y la fábrica de Kecskemét, donde se produce el Clase B, el CLA y el CLA Shooting Brake para todo el mundo. Cómodo y con buen empuje gracias a un motor con par máximo que se ofrece a tan solo 1.400 vueltas. No es el 45 AMG; pero sobra con esta versión para ir muy rápido, con total comodidad y gastando mucho menos.

Más atrevido y eficiente



Nos hemos puesto al volante del revitalizado Toyota Yaris, un exitoso utilitario que estrena imagen exterior, nuevas tecnologías y sistemas de seguridad, opciones de personalización y eficientes mecánicas, donde la ecológica versión Hybrid sigue siendo una de sus puntas de lanza.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El competido segmento B tiene cada vez integrantes más duros, y para hacerles frente Toyota ha decidido revitalizar su exitoso Yaris. Lo hace revisando pilares básicos como el diseño, la personalización, la tecnología, la seguridad o la eficiencia.

Sobre la base de su tercera generación, lanzada en 2011, el centro de diseño ED² que la firma nipona tiene al sur de Francia se ha encargado de actualizar su fachada. Han rediseñado los paragolpes, el portón trasero o los grupos ópticos, los traseros con peor fortuna quizás que los delanteros, aunque eso será cuestión de gustos. Dependiendo del nivel de equipamiento añaden la tecnología LED, que realza su carácter.

Los inconformistas ahora tienen más opciones de personalización, gracias a las versiones Bi-Tono, que combinan

el techo negro con el resto de la carrocería en tonos azul, blanco, rojo o gris. Estas mismas combinaciones cromáticas se trasladan también al habitáculo, donde se ha mejorado la ergonomía, se ha añadido una pantalla TFT de 4,2 pulgadas y se ha integrado mejor su pantalla central táctil. A nivel de amplitud no hay cambios, con espacio para cinco ocupantes y un maletero de 286 litros.

Encontrar nuestra posición de conducción es fácil, y co-

menzamos descubriendo las mejoras que reciben los híbridos, que suponen un 42 por ciento de las ventas del Yaris en España. No obstante, es el único utilitario con una mecánica semejante. Y quieren incrementar esa cifra hasta el 60 por ciento en esta generación, que mantiene el mismo grupo propulsor, combinando un motor 1.5 VVT-i con otro eléctrico. Son 100 CV en total que van a las ruedas delanteras por medio de una transmisión CVT. Agradable

en ciudad, muestra sus carencias al demandar energía con celeridad, pues tiene el 'feo' hábito de revolucionar en exceso el motor de gasolina, con un incremento lógico del ruido. Y eso que Toyota ha mejorado su insonorización –hasta 5,5 dB–, pues se han instalado nuevos soportes para el motor y escape. Esos 'defectos' los pasarán por alto los más respetuosos con el medio ambiente –al igual que su mejorable tacto de freno–, pues ellos se fijarán más en sus 3,3 l/100 km de gasto medio, en los 75 g/km de CO₂ y en la opción de 'jugar' con el modo EV para circular en algunas ocasiones sin gastar ni gota de carburante.

Otra novedad es la introducción de un sofisticado motor 1.5 VVT-iE. Es atmosférico, tiene una relación de compresión de 13,5 a 1 y una sofisticada EGR refrigerada por agua. Además, puede pasar de ciclo Otto a Atkinson, y



▲ Dependiendo del acabado, ahora hay iluminación LED delante, y también detrás.

PERSONALIZADO
LOS YARIS BI-TONO OFRECEN AHORA CUATRO COLORES PARA LA CARROCERÍA –ANTES ERAN TRES–, PERO SIEMPRE CON EL TECHO EN NEGRO. ESTOS COLORES SE TRASLADAN TAMBIÉN AL INTERIOR



▲ Los relojes con pantalla TFT de 4,2 pulgadas son nuevos. Hay más opciones de personalización interior y amplitud para cinco ocupantes.



viceversa, en décimas de segundo. El resultado son 111 CV de potencia y 13,9 mkg de par, además de una eficiencia térmica del 38,5 por ciento. Eso sobre el papel, porque en marcha es suave y agradable, y se combina con una

transmisión manual de 6 velocidades, aunque el tacto del embrague es mejorable y no han confirmado por el momento un cambio automático. Ofrece energía desde poco más de 1.000 rpm y supera fácilmente las 6.000, con

progresividad y sin altibajos; además, sin la necesidad de turbocompresor. Corre bastante más que el 1.33 al que reemplaza, pero a la hora de adelantar hay que reducir de marcha, como buen atmosférico. Ahora bien, también presume de bajos consumos y emisiones, ya que cumple la futura norma Euro 6c.

Junto a ellos se mantiene el conocido 1.0 VVT-i, y no se ofrecerá un motor diésel, algo que viene haciendo el Yaris desde septiembre de 2015.

Toyota también ha trabajado en el chasis, que presenta una dinámica noble y un elevado confort de marcha.

Eso sin mencionar la seguridad activa, porque todos los Yaris equipan de serie Toyota Safety Sense, que añade ayudas a la conducción como la frenada de emergencia Pre-collision, control de luces de carretera, avisador de salida de la vía y reconocimiento de señales de tráfico. Por último, se han rediseñado los reposacabezas y también los airbag de cortina.

Comienzan a llegar el 21 de abril, con precios que parten de los 10.550 euros para los Yaris 70 City 3 puertas –9.550 con descuentos– y mantienen la compra 'Pay Per Drive' desde 120 euros al mes.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 VVT-I	1.5 VVT-iE	1.5 VVT-i HYBRID
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.497	1.497
Potencia máxima/rpm	69 CV / 6.000	111 CV / 6.000	100 CV (combinada)
Par máximo/rpm	9,7 mkg / 4.300	13,9 mkg / 4.400	11,3 mkg / 3.600
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Automático e-CVT
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Discos
Neumáticos	175/65 R15	175/65 R15	175/65 R15
Peso (kg)	1.055	1.115	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.945/1.695/1.510	3.945/1.695/1.510	3.945/1.695/1.510
Volumen maletero (l)	286	286	286
Capacidad depósito (l)	42	42	36
De 0 a 100 km/h (s)	15,3	11,9	11,8
Velocidad máxima (km/h)	155	165	165
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (4,1 con S&S)	4,3 (4,1 con S&S)	3,3
Emisiones CO ₂ (g/km)	99 (95 con S&S)	4,3 (4,1 con S&S)	75
Precios desde... (euros)	10.550	13.300	15.850

► El Yaris Hybrid es el único con cambio automático.





AUMENTO DE POTENCIA PRÁCTICAMENTE TODOS LOS GOLF P ROBADOS AUMENTAN SU POTENCIA, Y MEJORAN LAS PRESTACIONES



FICHA TÉCNICA

VW e-GOLF	100 KW
Tipo de motor	Síncrono de imanes permanentes
Potencia	136 CV / 3.000-12.000 rpm
Par	29,6 mkg a 3.000
Caja de cambios	De 1 velocidad
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.270/1.799/1.482
Maletero (l)	408 / 480
Tipo de batería	ión litio
Peso de la batería	345 kg
Capacidad de la batería	35,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,6
Velocidad máx. (km/h)	150
Consumo combinado	12,7 kWh/100 km
Emissiones CO2	0 g/km
Autonomía máxima (km)	300
Tiempo de recarga	De 45' a 4 h y 15' al 80%
Precios desde... (euros)	38.020

Más Golf

Tras lanzar una parte de la gama del nuevo Golf el pasado mes de enero, Volkswagen termina de cuajar ahora la familia completa con algunos de los modelos más interesantes, sobre todo de cara a los clientes más ecológicos; o a sus opuestos, que buscan prestaciones y carácter.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con 115 caballos y 190 kilómetros de autonomía teórica, el Golf eléctrico vendido hasta ahora quedaba claramente penalizado por prestaciones y practicidad. Sin embargo, la nueva generación del modelo alemán ha traído consigo un e-Golf cuya potencia aumenta en 21 caballos, hasta los 136. Además, el par máximo se incrementa de 27,6 a 29,6 mkg y la autonomía con una sola carga pasa de los 190 kilómetros citados a los 300 ahora anunciados, que en realidad serán 200 en una utilización real. Una de las claves técnicas que ha permitido estas mejoras es la nueva batería de iones de litio, cuya densidad energética aumenta respecto al modelo anterior de 24,2 kWh a 35,8 kWh –40 kWh en un Renault Zoe, con 400 kilómetros de auto-

nomía pero 48 caballos menos—. Esto, que no ha ido aparejado a un aumento de tamaño de las baterías, sí ha conllevado un incremento de peso de 30 kilogramos –parte de ellos achacables al mayor equipamiento–, que queda muy disimulado gracias a la mayor potencia y al proverbial comportamiento del e-Golf, muy

cercano –sería idéntico si no fuera por las inercias provocadas por el peso– al de un modelo convencional, referente en estabilidad. La mayor autonomía aporta tranquilidad de uso, y la mayor potencia, adelantamientos más seguros y una respuesta contundente e inmediata. De hecho, el e-Golf acelera de 0 a 100

km/h en 9,6 segundos –10,4 el modelo anterior– y la velocidad máxima, limitada electrónicamente, queda fijada en 150 km/h, 10 km/h más que antes. Y a pesar del aumento de potencia y autonomía, el consumo medio permanece constante en sólo 12,7 kWh. El tiempo de recarga de la batería depende de la fuente de



▲ Los nuevos sistemas de infoentretenimiento permiten adaptar la información a cada necesidad.



- e-Golf: el nuevo Golf eléctrico aumenta su potencia hasta el equivalente a los 136 CV, y su autonomía hasta los 300 km.
- Golf GTE: con 204 caballos, este híbrido enchufable utiliza el GPS para realizar un control predictivo de su sistema híbrido.
- Golf GTI Performance: esta versión aumenta su potencia hasta los 245 caballos, y la pantalla activa es de serie.
- Golf R y R Variant: los Golf más deportivos aumentan también de potencia hasta los 310 caballos.
- Nuevo diseño: los Golf que llegan ahora heredan la nueva estética, con paragolpes, alerones y faros rediseñados.
- Los nuevos faros de tecnología LED reemplazan a los anteriores en e-Golf, Golf GTE, Golf GTI y Golf R.
- Más intuitivos: el sistema de infoentretenimiento Discover Pro con control gestual forma parte del equipamiento.
- Digitalizados: ahora Volkswagen ofrece nuevos instrumentos digitales, por primera vez con Active Info Display.
- Siempre conectado: Con los nuevos servicios en línea «Guide&Inform» y el nuevo «Security&Service».
- Semi automatizado: el Golf puede circular de forma semi autónoma arrancando y parando en un atasco hasta 60 km/h.

corriente que se utilice: con un enchufe convencional de 230 V –a 2,3 kW– la duración de una carga al 80 por ciento es de 13,15 horas; en una estación de carga con 7,2 kW es de aproximadamente 4,15 horas, y con el sistema CCS (Combined Charging System) de 40 kW baja a sólo 45 minutos. Sigue convenciendo el silencio y la suavidad de marcha, y la facilidad con la que se recupera energía gracias a la frenada regenerativa seleccionable.

La segunda generación del e-Golf equipa de serie el nuevo sistema de Infotainment Discover Pro con pantalla de 9,2 pulgadas y control gestual. Y otra de las novedades de este modelo son los instrumentos adaptados a la utilización eléctrica, como la pantalla op-

VW GOLF GTE

AHORA CON CONTROL PREDICTIVO

El Volkswagen Golf GTE, propulsado por un motor TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 75 kW (102 CV), y con un rendimiento máximo de 204 CV, ofrece como novedad un mayor aprovechamiento de la energía. Y es que a través de la nueva configuración del control híbrido predictivo, disponible desde el verano de 2017, el conductor puede sacarle mayor partido al potencial del coche en modo puramente eléctrico. Si el nuevo GTE dispone de uno de los sistemas de navegación opcionales, éste optimizará la estrategia híbrida evaluando los datos del trayecto y del GPS, y adaptando los modos de conducción a la orografía y al tipo de escenario. De esta forma, el Golf GTE reconoce previamente la topografía del recorrido y sabe cuándo se aproxima a una subida o descenso de montaña, a una autopista, a una carretera nacional o a una ciudad, adaptándose al itinerario elegido. Por ejemplo, en una carretera nacional a una velocidad de 100 km/h se utiliza habitualmente el motor de propulsión. Al reconocer que el coche se está aproximando a una ciudad el sistema activa el motor eléctrico directamente en la entrada a la zona urbana. De este modo, el automóvil circula por la



ciudad con cero emisiones y sin consumo de combustible, y sin que el conductor tenga que estar preocupándose de activar nada. Por lo demás, el GTE sigue siendo un híbrido enchufable equilibrado y eficaz que añade a su equipamiento nuevos sistemas de ayuda a la conducción y de infoentretenimiento, y utiliza por vez primera

▲ Potencia de 204 CV en total combinando los dos motores.

el asistente de atascos hasta 60 km/h, un paso más de cara a la conducción autónoma. El nuevo GTE estará disponible desde 40.250 euros.

El Golf GTE permite un uso más racional en el modo eléctrico, pues llega a decidir automáticamente qué motor usar según el tipo de vía.



▼ Baterías de iones de litio con una densidad energética mayor es lo que utiliza el nuevo e-Golf para ofrecer una mayor autonomía.



cional Active Info Display en lugar de los instrumentos analógicos. El e-Golf está disponible en España desde 38.020 euros –sin ayudas–, pero Volkswagen descuenta 2.420 euros por promoción de lanzamiento y otros 1.600 por financiar con la marca, por lo que el precio queda en 34.000 euros, sin ayudas del Gobierno. De aprobarse un nuevo Plan MOVEA, a estos descuentos habría que añadir 5.500 euros más.

GTI PERFORMANCE ES EL MODELO MÁS EQUILIBRADO DE TODOS



VW GOLF GTI Y GTI PERFORMANCE Potencia equilibrada y controlada

El nuevo Golf GTI pasa de 220 a 230 CV, mientras que en la versión Performance la potencia aumenta 15 caballos, hasta los 245. Por su parte, el par máximo aumenta 2 mkg, hasta alcanzar 37,8 mkg. El GTI Performance acelera de 0 a 100 km/h en sólo 6,2 segundos, alcanzando una velocidad máxima de 250 km/h. Estas prestaciones se logran tanto en la versión con caja de cambios manual de seis velocidades como con el nuevo cambio automático DSG de 7 marchas. Con su consumo de 6,3 l/100 km, el Golf GTI Performance dotado de ese cambio ahorra 0,2 l/100 km. En comparación con el de 230 CV, el nuevo GTI Performance ofrece un equipamiento de serie

▶ En el Golf GTI Performance, la potencia sube 15 caballos, hasta los 245. El bloqueo de diferencial ayuda a trazar.



ampliado, como discos de freno más grandes con pinzas en rojo, bloqueo variable del diferencial delantero, pantalla Active Info Display y tubos de escape cro-

mados con un tamaño mayor. El GTI Performance mejora su carácter deportivo manteniendo un aplomo y un comportamiento que impactan por su eficacia y

equilibrio entre agrado, firmeza y agarre. En carretera, lejos de los circuitos donde el Golf R se halla en su salsa, llega a gustar más que su hermano 'R'.



▶ Los nuevos Golf R y R Variant aumentan su potencia hasta los 310 caballos. Y el nuevo escape Akrapovic forma parte de las opciones.



En cuanto al Golf R, que como sucedía hasta ahora sólo estará disponible con tracción total, la potencia de su 2.0 TSI aumenta 10 caballos –hasta 310– gracias a una revisión del software, convirtiéndose en el Golf de serie más potente, más rápido y más competitivo de la historia. Todos los R alcanzan 250 km/h, aunque el limitador puede desactivarse a través del paquete Performance opcional, que se ofrecerá a partir del otoño. En

este caso, la velocidad máxima aumenta a 267 km/h, y a 270 en el Variant. Los modelos de 3 y 5 puertas con cambio manual aceleran de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos. Si están equipados con el cambio DSG, el tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h se reduce a 4,6 segundos. Una de las novedades del nuevo Golf R es la posibilidad de adquirir varios accesorios opcionales que multiplican las sensaciones y la emoción al volante. Habla-

mos de elementos como el nuevo escape Akrapovic, fabricado en titanio y que se ofrecerá sólo para las versiones de 3 y 5 puertas. Sus virtudes, reducir el peso 7 kilos y emitir un sonido espectacular.

Además, dentro de un paquete denominado 'Performance' o de forma individual –todavía no está decidido– podrá adquirirse para todos los Golf R un sistema de frenos específico –pesa 2 kilos menos–, neumáticos semi-slick, un

FICHA TÉCNICA

MOTOR	GOLF R
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	310/5.500-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	38,8/2.000-5.400
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	DSG, de 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.263/1.790/1.465
Volumen maletero (l)	343
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,6
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	160
Precios desde... (euros)	43.680

spoiler más grande en el borde del techo –no disponible en la versión Variant– y llantas de 19 pulgadas, de diseño Spielberg o Pretoria.

Rodamos en circuito con el Golf R dotado de todos estos accesorios y las sensaciones llegan por todas partes: desde el sonido que estremece hasta el agarre, la rapidez del cambio DSG o la facilidad de conducción en 'Race Mode'. El Golf R estará disponible desde 43.680 euros.

DESDE **56.150 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **159 A 254 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Versatilidad de uso.
- Confort. Habitabilidad con 7 plazas 'de verdad'.
- Aptitudes off road.
- Tecnología. Motores.

DEBE MEJORAR

- Acceso incómodo a la tercera fila. Sensible al viento lateral. Inercias todavía considerables.
- Precio.



Contigo al fin del mundo

La quinta generación del Discovery incrementa aspectos como el confort o la tecnología, y sigue siendo la mejor opción 'off road' de su segmento.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Más cerca de Range Rover, pero sin renunciar a la genética 'off road' de Land Rover. Para explicarnos: el nuevo Discovery se remata con más calidad, abandona su silueta 'cuadriculada' por unas líneas más aerodinámicas y cuidadas, se rodea de una tecnología que abruma e incrementa claramente su confort de marcha, virtudes inherentes a sus parientes en Range Rover; aunque por las malas se convierte en un verdadero 'tanque' al que pocos obstáculos

se le resisten. Son las dos caras de un vehículo redondo. Se ha sometido a una dieta que trae consigo un ahorro de peso de hasta 480 kilos, mejorando su dinámica y los consumos, aunque las inercias siguen siendo considerables. En asfalto gana puntos, pero no goza de la agilidad de rivales del calibre del Porsche Cayenne o el Maserati Levante.

La cosa cambia en el ámbito 'off road', donde es la mejor opción entre los SUV familiares de gran tamaño. Aliados como la tracción total, el sistema Terrain Response 2 –que

optimiza la motricidad sobre diferentes superficies–, el asistente All Terrain Progress Control –que permite fijar una velocidad constante para que sólo tengamos que preocuparnos de la dirección–, la suspensión neumática y la caja reductora –que son de serie con los motores V6–, el sensor de vadeo, el bloqueo del diferencial trasero... ayudan a su-

perar obstáculos sin esfuerzo, como pudimos comprobar en un original escenario montado en una mina subterránea.

El interior resulta amplio y es una garantía en modularidad. Disponible con cinco o siete plazas, las de las filas segunda y tercera se pueden abatir de manera eléctrica. Pero a la tercera fila no se accede cómodamente.

El nuevo Discovery ya está disponible con cuatro opciones mecánicas, todas ellas asociadas a una caja automática de ocho relaciones y a la tracción total. Lo dicho, cada vez más Range Rover...



El nuevo Discovery ha mejorado su dinámica sobre asfalto, pero donde lo borda es en conducción off road.

▶ El interior resulta muy confortable. Ofrece hasta siete plazas, y las cinco últimas se pueden abatir de manera eléctrica.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	S16 340 CV	TD4 180 CV	SD4 240 CV	TDV6 258 CV
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	4, en línea	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	1.998	1.998	2.993
Potencia máxima (CV/rpm)	340/6.500	180/4.000	240/4.000	258/3.750
Par máximo (mkg/rpm)	45,9/3.500-5.000	43,9/1.500	51,0/1.500	61,2/1.750-2.250
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/65 R19	235/65 R19	235/65 R19	235/65 R19
Peso (kg)	2.223	2.174	2.184	2.298
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.970/2.073/1.846	4.970/2.073/1.846	4.970/2.073/1.846	4.970/2.073/1.846
Volumen maletero (l)	1.231/2.500	1.231/2.500	1.231/2.500	1.231/2.500
Capacidad depósito (l)	89	77	77	85
De 0 a 100 km/h (s)	7,1	10,5	8,3	8,1
Velocidad máx. (km/h)	215	189	207	209
Consumo mixto (l/100 km)	10,9	6,0	6,3	7,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	254	159	165	189
Precios desde... (euros)	67.800	56.150	60.450	65.300



Aroma clásico

El Fiat 124 Spider tiene el sabor de los descapotables clásicos. Dos ediciones limitadas, además, homenajean al modelo original.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com
Fiat vuelve al segmento roadster para recuperar la tradición de conducir, de disfrutar de cada kilómetro y de que el viaje, el recorrido sea una experiencia por sí mismo. Y lo hace con el 124 Spider, uno de los modelos de la gama 'emocional' de la casa italiana. Con un estilo de 'coche clásico' y guiños al lápiz de Pininfarina como la parrilla hexagonal, los faros redondos o las dos nervaduras en el capó delantero.

Y características de roadster puro como la tracción trasera, su bajo centro de gravedad, el motor longitudinal o un perfecto reparto de pesos entre los dos ejes. Aspectos que se unen a un motor turboalimentado, que ofrece gran empuje y casa muy bien con el carácter de 'coche pa-

ra conducir' sin tener que estar cambiando continuamente de marcha. Así lo hemos podido disfrutar durante un recorrido por la Costa Brava repleto de curvas. El motor es muy elástico y basta pisar el acelerador con decisión para apreciar un comportamiento seguro y muy divertido gracias a su ligereza y la relación peso-potencia de 8,03 kg/CV. La dirección es precisa, el cambio muy agradable y los frenos correctos. El trabajo en las suspensiones es destacable; vira pla-

no, pero no es una tabla, ni se hace en absoluto incómodo.

Y ahora, además, puede ser aún más exclusivo gracias a dos ediciones limitadas, de 1.000 unidades cada una para el mercado europeo. Una se llama América y la otra, Europa, y ambas cuentan con detalles especiales. La primera utiliza el color Bronce Magnético y la segunda, el Rosso Pas-

▼ El 124 Spider Europa se remata en color Rojo Passione.



PRECIO 24.750 €

EMISIONES OFICIALES: 148 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Diseño. Capota fácil de accionar sin parar. Comportamiento. Equipamiento de las versiones especiales

DEBE MEJORAR

- Espacio. Kit de reparación de pinchazos. Antena antiestética. Volante regulable solo en altura.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TURBO
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368
Potencia máx. (CV/rpm)	140 / 5.000
Par máximo (mkg/rpm)	24,5 / 2.250
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.
Neumáticos	195/50 R16
Peso (kg)	1.125
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.054/1.740/1.233
Volumen maletero (l)	140
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	7,5
Velocidad máx. (km/h)	215
Consumo mixto (l/100 km)	6,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	148
Precios desde... (euros)	24.750

sione. Y suman detalles como llantas de aleación de diseño 'vintage', portamaletas en la parte trasera –en el América– y un logo en la parrilla frontal. En el interior, la tapicería es de piel, en color tabaco en el primero y negra en el segundo. Ambos incluyen una placa numerada.



▲ Acabado de calidad y estilo elegante con toques clásicos. El 124 Spider hace guiños en el diseño al modelo original.

PRECIO 27.200 €

EMISIONES OFICIALES: 120 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento dinámico. Rendimiento de motor y cambio. Espacio interior. Maletero y modularidad.

DEBE MEJORAR

- Acceso a la tercera fila de asientos. Muchos mandos tras el volante. Asistente de salida de carril intrusivo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máx. (CV/rpm)	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,4 / 1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.
Neumáticos	225/55 R18
Peso (kg)	1.310 / 1.317
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.641/1.844/1.646
Volumen maletero (l)	780 / 1.060
Capacidad depósito (l)	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,9/10,4
Velocidad máx. (km/h)	188
Consumo mixto (l/100 km)	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	120
Precios desde... (euros)	27.200



▲▼ El i-Cockpit también es señal de identidad en el 5008. Los asientos de la segunda fila tienen la misma anchura.



Qué grande

El 5008 nos vuelve a sorprender por su capacidad interior, y sobre todo por la combinación de motor tricilíndrico y cambio automático.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com
El Peugeot 5008 rompe moldes; por versatilidad interior podría considerarse monovolumen, por su aspecto exterior, definirse como SUV, y por su dinámica, pasar por un familiar. Hace unas semanas lo conducíamos en Lisboa y ahora hemos hecho un recorrido intensivo –340 kilómetros– con una de las versiones más redondas, dotada del motor tricilíndrico de gasolina 1.2

PureTech con 130 caballos y el cambio automático EAT6. Una combinación que se ajusta perfectamente al carácter familiar del coche.

Nos ponemos al volante del 5008 en la estación del AVE de Lérida para cubrir los 170 kilómetros que la separan de Baqueira Beret, una carretera de montaña, repleta de curvas y con mucha circulación, que es un buen 'circuitito' para medir las posibilidades de

transmite ningún tipo de vibración extraña, ni lo delata un sonido raro.

El cambio es rápido y baja de marchas con contundencia cuando nos aplicamos sobre el pedal del acelerador. Y gracias a las levas se pueden reducir marchas con gran facilidad.

Y si hablamos de ese 'comportamiento de familiar' nos reafirmamos. El 5008 te transmite confianza en cada kiló-



▲▲ Enorme maletero, y además, adaptable a cada necesidad.



este propulsor pequeño, pero con brío gracias a un par máximo de 23,5 mkg a solo 1.750 vueltas, con lo que ofrece un empuje casi instantáneo. Eso le lleva, por ejemplo, a realizar la simulación de un adelantamiento –de 80 a 120 km/h– en un tiempo de solo 7,1 segundos en modo Sport. Y todo con una suavidad que nos hace olvidar que, realmente, lo que llevamos bajo el capó es un tricilíndrico, pues no

metro, con unas suspensiones confortables y que no balancean en exceso. Es un coche grande, pero noble y dócil, que obedece fielmente el trabajo del conductor sobre el volante. En definitiva, un viajero excelente con el que el conductor disfrutará al máximo mientras el resto del pasaje viajan con un espacio sobresaliente y una modularidad que no envidia nada a la de los modelos monovolumen.

DISEÑO EXTERIOR E INTERIOR SOFISTICADO Y DE GRAN CALIDAD PARA HACER DEL NUEVO FIESTA UN SUPERVENTAS EN EL SEGMENTO DEL SEAT IBIZA



▼ Amko Leenarts, jefe de Diseño Interior Global de Ford, y Murat Gueler, jefe de Diseño Exterior de Ford Europa presentaron el nuevo Fiesta en la sede madrileña del Istituto Europeo di Design.

Conexión emocional

Más allá de lanzar 13 modelos electrificados de aquí a 2020 o de proponer una versión con 140 CV de su motor 1.0, Ford y el Fiesta son noticia por su diseño. Tanto exterior como interiormente, el nuevo Fiesta da un salto cualitativo al cambiar la forma de trabajar de sus estilistas.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Actualmente, el equipo de Diseño Global de Ford se reparte en 9 estudios a lo largo del mundo y trabaja en 45 proyectos, cada uno de los cuales incorpora 3.000 componentes. Objetivo: hacer que la vida de los usuarios de Ford sea más fácil. Este es su 'leitmotiv' actual, en un mundo dominado por las nuevas tecnologías; el otro es seguir capturando la atención de los nuevos compradores con un diseño exterior impactante.

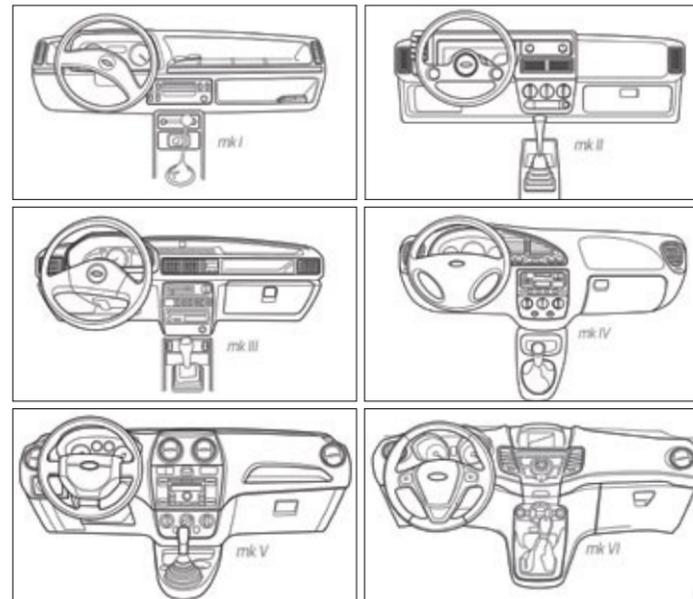
«Los nuevos desafíos cambian la forma de diseñar para mejorar la conexión emocional entre el cliente y el coche. Con el diseño interior no sólo tienes que enamorarte de las formas desde el principio, sino también de la manera en que las cosas funcionan, la manera en que interactúas con ellas», dice Amko Leenarts, jefe de Diseño Interior Global de Ford desde 2012.

«Cómo queremos que se sienta la gente; cómo interactuar con el espacio y las personas; cómo activar sus

sentidos; cómo crear percepciones memorables; en definitiva, cómo hacer diferentes a nuestros productos». Estos son los seis atributos principales de su diseño, según Leenarts, a los que se llega tras un largo proceso en el que diseñadores y psicólogos evalúan cómo interactúa la gente con su coche: observando a las personas en su vida real y descubriendo sus aspiraciones, interpretando los datos recabados, definiendo lo que les gusta y lo que no les gusta al comprobar las reaccio-

nes de sus sentidos mediante software avanzado de seguimiento ocular, probando, validando y aportando soluciones concretas.

Amko Leenarts asegura que el diseño interior del nuevo Fiesta se ha desarrollado pensando ya en futuras evoluciones tecnológicas, y destaca algunos de los aspectos del puesto de conducción: volante multifunción lo más intuitivo posible; reducción al 50 por ciento de los botones de la consola central, pero manteniendo independientes los del



▲ 41 años de evolución. Los salpicaderos de las seis generaciones anteriores muestran el cambio desde las líneas rectas hasta las redondeadas y envolventes. Los materiales no han evolucionado menos, pero la revolución está en los sistemas de infotretenimiento, como la gran pantalla central del nuevo modelo, compatible con Apple CarPlay y Android Auto.



► Murat Gueler, jefe de Diseño Exterior de Ford Europa, llama coloquialmente parrilla «superman» a la del Fiesta Vignale por su sensación de fortaleza. Su construcción consta de varias piezas y es bastante compleja.

ESTILO EXTERIOR Amor a primera vista

«Hemos querido evolucionar todo lo bueno del diseño del anterior Fiesta, pero incorporando además una imagen premium más marcada, un aspecto global más sobrio y una mejora de la habitabilidad interior». Así resume Murat Gueler, jefe de Diseño Exterior de Ford Europa, el estilo del nuevo Fiesta. Y matiza «a los usuarios del Fiesta les encanta el modelo actual», por lo que el nuevo puede considerarse un homenaje a su predecesor. Personalmente, nos parece un producto bastante más refinado, no digamos ya la versión Vignale, plagada de detalles. Asimismo, su apariencia es más grande y dinámica, mientras que las superficies son más suaves. El Fiesta VII utiliza una evolución de la plataforma del modelo precedente. Así, la distancia entre ejes es de 2.493 milímetros, 35 mayor que la del Fiesta VI; de ahí procede esa mejora en espacio interior. La longitud total aumenta de 3,97 a 4,04 metros, habiendo crecido también algo el ancho de vías y la anchura: 12 milímetros, acentuados ópticamente por la disposición horizontal de los pilotos posteriores. La altura permanece prácticamente invariada, pero el montante A se ha retrasado ligeramente. Otro detalle que contribuye a resaltar el diseño exterior son las llantas de 18 pulgadas de diámetro, mientras que antes lo máximo eran 17 pulgadas.



► Las ópticas traseras horizontales 'ensanchan' el Fiesta aún más.

equipo de audio y la climatización para no superar tres puntos máximos de atención junto con la pantalla central, situada a la altura de la vista y así no desviar los ojos de la carretera. También nos comenta que todas las versiones, desde la más básica, llevarán dicha pantalla central, aunque de distinto tamaño.

La realización de los interiores del nuevo Fiesta se ha llevado a cabo con esmero para realzar los valores de su diseño. Así, todo el salpicado

se ha integrado en una sola pieza para mejorar su ensamblaje final, ofreciendo un aspecto impecable; también la calidad general y el tratamiento de los plásticos es superior, con unos niveles propios de un segmento más alto; por último, se ha creado una gama completa con una versión básica y derivados muy específicos, como ST Line o Vignale para adaptarse a cada cliente, un cliente que se ha convertido en... el rey del diseño.

CALENDARIO FIESTA ESTE VERANO, EN TU CONCESIONARIO

La nueva generación del Fiesta llegará a los concesionarios a finales de julio o principios de agosto. Las primeras versiones disponibles lo estarán con los acabados Trend, Titanium y ST Line; y seguidamente llegarán el lujoso Fiesta Vignale y el aventurero Fiesta Active. Los motores iniciales serán: en gasolina, 1.1 de cuatro cilindros con 70 y 85 CV, y 1.0 EcoBoost de tres cilindros con 100, 125 y 140 CV; y en diésel, 1.5 TDCi de cuatro cilindros con 85 y 120 CV. Sus bajas emisiones de CO₂ van de 82 a 102 g/km. A finales de año se lanzará el deportivo Fiesta ST con motor de gasolina 1.5 EcoBoost de tres cilindros, que rinde 200 CV.



◀ Algunos detalles de los distintos materiales empleados en cuatro de los acabados del Fiesta. Se pueden personalizar hasta las carcasas de los retrovisores.

la frase

Luca Parasacco. Consejero delegado del Grupo Fiat en España y Portugal



«El GLP es la mejor alternativa para reducir emisiones que existe, mientras los coches eléctricos aún tienen que superar importantes limitaciones en términos de autonomía, facilidad de recarga o precios»

en breve

► **CAMBIO DE DENOMINACIÓN.** - Fuji Heavy Industries ha pasado a llamarse Subaru Corporation, como parte de la apuesta de la marca nipona para crecer en el mercado global del automóvil.

► **DEFECTO DE FABRICACIÓN.** - 20.000 euros de indemnización recibirá la propietaria de un Ford C-Max, defendida por Automovilistas Europeos Asociados, por «un defecto de fabricación o de mal diseño del coche» reconocido por la Audiencia Provincial de Madrid.

► **ORO PARA IVECO MADRID.** - De las 64 plantas que CNH tiene en el mundo, la de Madrid detenta el nivel más alto en excelencia de fabricación. Lo atestigua el Oro en World Class Manufacturing.

► **RAPIDEZ DE CAMBIOS.** - 27 segundos es el intervalo con que salen las cajas de cambio de la cadena de componentes de la fábrica de Seat en El Prat de Llobregat (Barcelona). Es la número 1 del Grupo Volkswagen en tiempo de fabricación de cajas de cinco velocidades.

el puntazo

«Los medicamentos no influyen en la conducción» es la creencia errónea de los automovilistas españoles que Ponle Freno-AXA se ha propuesto erradicar.

El 25 % de los fármacos puede alterar la capacidad al volante y el 5 % de los accidentes de tráfico en España está relacionado con el consumo de medicamentos. Son conclusiones del informe del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA, que también ha detectado el desinterés de más de la mitad de los conductores por la interacción de medicamento y conducción. Un desinterés especialmente preocupante cuando una cuarta parte de los compuestos autorizados en España llevan el triángulo rojo en torno al coche, pictograma que recomienda leer el prospecto antes de ponerse al volante. A ese desinterés generalizado se añade que cerca del 30 % de los conductores está en tratamiento y que más del 26 % de los muertos en accidente en 2015 había ingerido psicofármacos.

(el sustituto del Mokka X) y Rüsselsheim (uno grande). Anuncio aprovechado para asegurar que la venta al grupo PSA no supondrá cambios para los trabajadores, porque los acuerdos firmados serán válidos. Además, todas las actividades de la compañía en Europa se integrarán en una misma empresa, independiente en el futuro dentro de PSA.

Sector El automóvil no admite más presión fiscal

Ante la nueva regulación de la fiscalidad del automóvil que se plantea el Gobierno, fabricantes (Anfac), importadores (Aniacam), concesionarios (Faconauto), vendedores (Garvam) y empresas de renting (AER) coinciden en la necesidad de ser escuchados. Medidas para renovar el parque e impuestos que incentiven la movilidad sostenible sin penalizar las ventas, gravando el uso y no la compra del vehículo, centran las peticiones de una industria que representa el 10 % del PIB y el 11 % del empleo del país. Lo expresaron los responsables de esas asociaciones en el foro promovido por Arval, en el que se recibió como buena noticia que los Presupuestos Generales del Estado no contemplen un aumento de la fiscalidad relacionada con el vehículo, porque no puede haber más presión fiscal sobre el automóvil. La fiscalidad tam-

Petición Megatruck para coches

El Cluster de la Industria de Automoción de Cataluña (CIAC) pide que los megatruck sean aptos también para el transporte de automóviles, lo que requiere una modificación de las especificaciones aprobadas en diciembre de 2015. Además de esa autorización ministerial, solicita a la DGT la revisión del convenio comunitario que regula la circulación de esos grandes camiones en la Unión Europea para poder realizar el recorrido piloto previsto entre España y Portugal.



co puede ser hostil con la renovación del parque, cuyo necesario rejuvenecimiento también pasa por fomentar opciones alternativas a la compra, como el renting, modalidad que necesitaría incentivos para animar a los particulares a apostar por esa fórmula. Asimismo, se considera imprescindible desincentivar la circulación de los vehículos más antiguos y contaminantes, por lo que se debería sustituir potencia y cilindrada por criterios ambientales en los baremos del Impuesto de Circulación.

Emisiones La Eurocámara endurece las normas

El Parlamento Europeo ha rechazado la creación de

una agencia comunitaria independiente de control de emisiones, pero sí aboga por un marco europeo para reclamar las indemnizaciones que pudieran derivarse de nuevos fraudes. Además, las recomendaciones aprobadas por los eurodiputados contemplan imponer la obligatoriedad de pruebas en condiciones reales de conducción en situaciones diversas y variaciones imprescindibles para detectar posibles dispositivos de manipulación. El informe de la Eurocámara añade que los Estados Miembros deben examinar cada año, al menos, el 20 % de los modelos comercializados en su territorio el ejercicio anterior, y que la falsificación de resultados se castigue con hasta 30.000 euros de multa por vehículo.

la cifra

9.630

es la cifra más alta de matriculaciones lograda por Nissan en el mercado español, récord histórico conseguido en marzo tras casi doblar el crecimiento del mercado y subir su penetración al 6,5 por ciento, la segunda cuota más alta de la compañía. También refuerza el liderazgo en la venta de modelos crossover, segmento clave del mercado español en el que se mantiene como la marca asiática más vendida en el primer trimestre del año.

Estudio Reticentes al cinturón

Nos cuesta ponernos el cinturón y colocar los niños en un sistema adecuado. De nuevo lo dejan patente las 3.000 personas circulando sin cinturón y los 240 menores viajando sin sistema de retención infantil detectados en la semana de vigilancia del uso de esos dispositivos. Se añade que dos de cada diez pasajeros no lleva el cinturón cuando viaja en autocar, como refleja el estudio de la Fundación Mapfre y nueve compañías de autocares, que resalta que los autobuses no deberían arrancar sin comprobar que todos los pasajeros van bien sujetos al asiento.

Deficiencias La vista es la vida al volante

Siete millones de conductores (27,2 % del censo) tienen al menos una deficiencia visual que les afecta al volante y 600.000 conducen con una agudeza visual por debajo de lo permitido. Son datos del «El estado de la salud visual de los conductores en España», estudio promovido por la asociación Visión y Vida que muestra la relación directa entre mala visión y siniestralidad vial, al constatar que los conductores con una agudeza visual por debajo del mínimo legal sufren tres veces más accidentes.

Nombramientos Cambios en España

Volkswagen tiene nueva directora de Publicidad, responsabilidad que recae en **Bea Colorado**, que sustituye a Carlos Galindo, incorporado a Seat. Vinculada al sector del automóvil desde hace más de una década, llega a la marca alemana desde Nissan Iberia, donde ha sido la responsable de publicidad los dos últimos años. Algo más tarde, el 1 de junio, **Rafael Vázquez** y **Anne-Catherine Brioux** se pondrán al frente de las plantas que Renault tiene en Valladolid. Sobre Vázquez recaerá la dirección de la de Carrocería y Montaje, y sobre Brioux, la de Motores. Sustituyen a **Manuel Guillermo**, el director de esas dos factorías, que pasa a dirigir Fabricaciones y Logística de la Región África-Oriente Medio-India de la multinacional gala.



▲ Bea Colorado



▲ Rafael Vázquez



▲ Anne-Catherine Brioux



▲ Manuel Guillermo

LAS VÍCTIMAS MORTALES POR MILLÓN DE HABITANTES

	2010	2015	2016 ¹	15/16 %	10/16 %
Alemania	45	43	39	-7	-12
Austria	66	56	49	-11	-23
Bélgica	77	65	56	-13	-24
Bulgaria	105	98	99	0	-9
Chipre	73	67	54	*	-23
Croacia	99	82	73	-12	-28
Dinamarca	46	31	37	18	-18
Eslovaquia	65	57	50	-12	-22
Eslovenia	67	58	63	8	-6
España	53	36	37	2	-31
Estonia	59	51	54	6	-10
Finlandia	51	49	45	-6	-8
Francia	64	54	54	0	-13
Grecia	112	73	75	2	-35
Holanda ²	32	31	33	4	3
Hungría	74	65	62	-6	-18
Irlanda	47	36	40	13	-11
Italia ²	70	56	54	-5	-21
Letonia	103	95	80	-16	-28
Lituania	95	83	65	-22	-37
Luxemburgo	64	64	52	*	-6
Malta	36	26	51	*	69
Polonia	102	77	79	2	-23
Portugal	80	57	54	-10	-40
Reino Unido ³	30	28	28	1	-4
República Checa	77	70	59	-16	-23
Rumanía	117	95	97	1	-19
Suecia	28	27	27	2	-1
UE	63	51,5	50	-2	-19

1- Datos provisionales. 2 y 3- Estimación sobre datos de enero a junio, y de enero a septiembre, respectivamente. * Estadísticamente no significativo.

tres esa posibilidad entre los ciudadanos de los estados con mayores índices de accidentes mortales y los que viven en los de índices más bajos. Al contemplar los últimos seis años la media presenta una disminución del 19 %, porcentaje que queda aún lejos del -50 % marcado como objetivo para el periodo 2010-2020 por la UE. Además, los 50 muertos por millón de habitantes con que se cerró el pasado año es un resultado inadmisible, dado que, como recuerda la comisaria de Transportes, Violeta Bulc, «no es de cifras de lo que se trata, sino de pérdida de vidas y de familias afectadas por ello».

segunda. Muy de cerca le sigue Reino Unido (28), y con cinco muertos más por millón los Países Bajos se ubican en la tercera posición. Justo delante de España y Dinamarca, ambos con 37; precisamente el país nórdico aparece destacado con la mayor subida 2015/2016. Como se puede comprobar en el cuadro, una tasa por debajo de la media también consiguen Alemania, Irlanda, Finlandia y Austria. Mención especial merece Malta, con un mal 2016, que la desplaza a la décima plaza desde la primera que ocupó en 2015. El máximo se situó en los 99 de Bulgaria.

La estadística también refleja que la posibilidad de morir en la carretera varía entre países, con diferencias que aumentan hasta

MUERTOS EN CARRETERA EN LA UE DE 2001 A 2016



ESTADÍSTICAS DE SINIESTRALIDAD VIAL

Europa salva vidas

2016 ha acabado con los dos años de parón en el descenso de la siniestralidad mortal en Europa presentando 600 muertos menos que el año anterior. Un retorno al porcentaje negativo (-2 % sobre 2015) que no deja de ser preocupante, porque nada menos que 25.500 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE el pasado año. Son datos de la Comisión, que añaden 135.000 heridos graves, con los usuarios más vulnerables -peatones, ciclistas y motoristas- como principales afectados. Con algo más de la mitad (55 %) las carreteras secundarias se anotan el mayor número de siniestros mortales, por delante de las zonas urbanas (37 %)

y las vías de alta capacidad (8%). También el coche cobra un protagonismo especial al anotarse el 46 % de las víctimas, con el 21 % de las muertes en carretera protagonizadas por peatones y el 14 % por motoristas. Suecia, pese a ser uno de los estados con subida en sus estadísticas, aparece como el «más seguro» en el ranking de muertos por millón de habitantes (27), en el que el año anterior era

Gestamp Salida a Bolsa

La multinacional española de componentes para automoción Gestamp ha protagonizado la mayor salida a Bolsa de Europa. Líder europeo en la fabricación de piezas de automóviles consiguió 5,35 euros por acción y 587,72 millones de euros, tras



poner a la venta 155,38 millones de acciones. Corresponden al 27 % del capital, y la familia Rivera continuará siendo el accionista mayoritario, con el 58,95 % de los títulos.

Radares Italia y España con mayor actividad

Francia (7.043 dispositivos) e Italia (3.324) adelantan a España (1.845) en número de radares fijos, de tramo y móviles que pueblan sus territorios, pero somos los segundos en puntos de

control por kilómetro. La relación de los 163.273 kilómetros de carreteras y los radares está en 0,8 cinómetros por cada 100 km, proporción que en Italia asciende a 1,5 y en Francia se queda en 0,3, la misma cifra que presenta Bélgica. Los datos recabados por Coyote también incluyen a Polonia, que cierra el ranking con 0,2 radares por 100

km, al tener 1.059 dispositivos y 413.523 km.

Opel Empresa única en Europa

Cuando Figueruelas acaba de despedir la producción del Meriva, Opel confirma la llegada de dos nuevos todocamino en las plantas alemanas de Eisenach



Sueños de 2,4 millones de euros

En la localidad francesa de Molsheim, en Alsacia, se encuentran los cuarteles generales de Bugatti, y es también allí donde se ubica su Atelier, en el que se ensambla el nuevo Chiron. No hablamos de fabricación, hablamos de artesanía, la que rodea a la creación de cada exclusiva 'criatura'.

Adquirir un vehículo tan exclusivo como el Bugatti Chiron debe ser una experiencia única en el mundo, y ninguna otra marca en el mundo consigue igualarlo en la actualidad. Cuando encargas un deportivo de cuatro ruedas por el que debes desembolsar un mínimo de 2,4 millones de euros, el trato de la firma hacia el cliente es simplemente exquisito. Tanto como su personalización, un proceso que puede durar tres

meses para convertir en único cada Chiron.

En este proceso, los diseñadores de Bugatti asesoran al cliente sobre qué color elegir entre los 23 disponibles para la carrocería, y sobre cuál de ellos combina mejor con los 8 tonos diferentes de fibra de carbono, opción esta última que sale por 255.000 euros. Esto acaba de empezar, porque ahora vas a experimentar lo que es personalización al más puro es-

tilo Bugatti. La firma francesa te ofrece 31 colores diferentes para el cuero, 8 tonos de tapizado Alcántara, 30 tipos de respaldos, 18 colores de alfombrillas, 11 de cinturones de seguridad... Eso sin llegar aún al apasionante mundo de las molduras que decoran salpicadero, puertas...

Si estas opciones 'estándar' no son capaces de plasmar la pasión del cliente por el detalle, Bugatti te invitará a poner-

te en manos de La Maison Pur Sang, un departamento donde la personalización supera los límites imaginados.

A La Maison Pur Sang sólo acuden los más inconformistas, pero inconformistas con cuentas corrientes muy bien saneadas. Estos artesanos se van a encargar de convertir en una realidad los sueños de cualquier multimillonario. Que quieras un color exterior a juego con el de tus ojos... sin pro-

blema, se hace. Que quieras los emblemas EB en oro de 18 kilates o bordar el nombre de tu caballo favorito en los asientos... Faltaría más señor, ahí lo tiene. Tú pide.

Una vez configurado el Bugatti Chiron en el mundo digital debe pasar a convertirse en algo tangible; y esto no se hace en una fábrica. Un Chiron es una obra de arte y, como tal,

se ensambla en un Atelier ubicado en sus instalaciones de Molsheim, la localidad donde Bugatti fue fundada allá por el año 1909. Se trata de un lugar mágico de 1.000 metros cuadrados, espacios amplios e imaculados, en los que no verás algo que se parezca a una cadena de montaje y donde 20 afortunados operarios construyen de forma artesanal cada una

de estas maravillas compuestas por 1.800 piezas. Dicho así parece que hablemos de un complejo puzzle valorado en 2,4 millones de euros.

La producción del Bugatti Chiron consta de 12 estaciones con un orden meticulosamente estudiado. La orquesta de ingenieros toca una melodía donde nada puede fallar, y en la que sólo su motor 8.0 W16

con cuatro turbos, y capaz de generar la friolera de 1.500 CV de potencia, viene ya ensamblado desde la fábrica de motores que el Grupo Volkswagen tiene en Salzgitter. Este poderoso corazón pesa 628 kilos y se une con su chasis de carbono—lo que coloquialmente llaman 'matrimonio'— con sólo 14 tornillos de titanio. Cada uno de ellos apenas pesa 34 gramos



▲ Estas columnas soportan cada ejemplar de Bugatti Chiron durante su fabricación. La cadena de montaje, realmente, brilla por su ausencia.



▲ El motor 8.0 W16 genera 1.500 caballos. A velocidad máxima necesita sólo 9 minutos para 'devorar' los 100 litros de gasolina de su depósito.



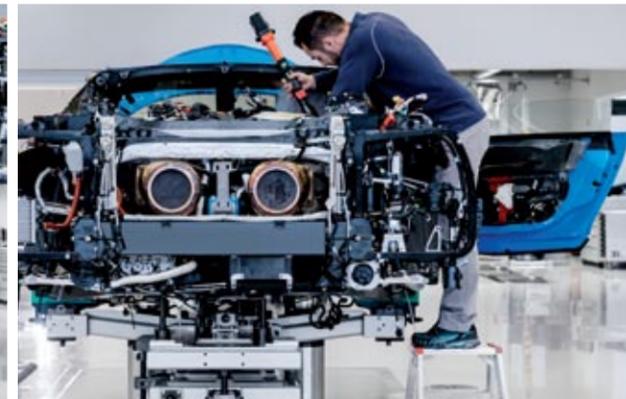
▲ En Molsheim se sitúan los cuarteles generales de Bugatti. De aquí también salieron las 450 exclusivas unidades del Bugatti Veyron.



▲ Christophe Piochon es el responsable de la producción y de la logística del Atelier de Molsheim, donde se fabrica el Chiron.



▲ Michelin suministra unos neumáticos especiales para el Chiron, capaces de soportar 3.600 G. Un juego de neumáticos acaricia los 50.000 euros.



▲ Los 1.068 tornillos que tiene cada Chiron están documentados. Se sabe quién lo puso, la fecha e, incluso, el par de apriete de cada uno.



y requiere un orden y un par de apriete determinados. Tal es la minuciosidad con la que se ensambla el Chiron que cada uno de los 1.068 tornillos que lo componen tiene su propio registro de qué operario lo ha instalado y con qué par de apriete.

Antes de instalarle su corazón, el Bugatti Chiron ha pasado por la estación de pintura, donde ha necesitado de tres semanas de trabajo para que el acabado sea perfecto. Esta fase también se realiza de forma manual y cuidando el más mínimo detalle. Pero estas tres semanas no son nada si se comparan con los seis meses



▲ Este experto necesita un día entero para verificar el acabado de la pintura. El exterior en carbono es una opción que cuesta 255.000 euros.

de trabajo necesarios para que eche a rodar cada uno de estos superdeportivos.

Una vez la máquina está ensamblada, los pilotos de Bugatti prueban en el banco de rodillos más potente del mundo cada una de las unidades. Son sometidos a tres horas de trabajo para que todo esté como debe, y eso incluye superar los 200 km/h. En esta fase recorren unos 60 kilómetros, pero sin moverse del sitio. Una vez testado, el Chiron pisa el asfalto para poner rumbo al aeródromo de Colmar, el escenario donde se prueba a velocidades superiores a los 250 km/h. Este paseo de 300 kiló-

metros es necesario para dar el 'OK' a cada Bugatti Chiron.

Si esta máquina capaz de alcanzar 420 km/h de velocidad –está limitada electrónicamente–, recibe el visto bueno, se traslada a una zona en Mol-

sheim para someterse a un minucioso trabajo de preparación y limpieza. No hay razón para preocuparse por no ser el primero en conducirlo, porque esos primeros kilómetros no cuentan, y ni se graban en su

odómetro. Dos días sirven para dejarlo en un estado imaculado, y los ingenieros de Bugatti incluso sustituyen los exclusivos neumáticos Michelin o los 20 litros de aceite que caben en el cárter de su 8.0 W16.

De su Atelier saldrán 70 unidades al año, y así hasta completar los 500 ejemplares que verán la luz. Sus primeros tres afortunados ya lo tienen en casa. Uno incluso reside en Madrid, y lo conduce un tal CR7.



◀ El cuidado por los detalles es absoluto. Ensamblar su habitáculo lleva a un experto tres días de trabajo. El interior en carbono es una opción de 50.000 euros.



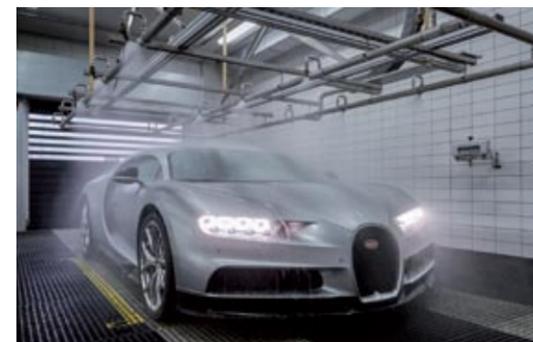
◀ El chasis monocasco está fabricado en carbono y se ensambla con su corazón mediante sólo 14 tornillos de titanio. Cada uno de ellos pesa 14 gramos.



▲ Cada Bugatti Chiron es único. Las opciones de personalización son prácticamente infinitas, y pueden tardarse tres meses en configurarlo.



◀ Este banco de rodillos es el más potente del mundo. Imprescindible para probar sus 1.500 caballos.



◀ Una vez se le da el 'OK', cada ejemplar se prepara para su entrega. Este proceso necesita de dos jornadas.





Del circuito a la calle

Los nuevos Michelin Pilot Sport⁴ S están desarrollados para deportivos de altas prestaciones. Los hemos probado en todo tipo de condiciones.

Michelin añade un nuevo neumático enfocado a vehículos de altas prestaciones. Se trata del Pilot Sport⁴ S, que sustituye al Pilot Super Sport y aprovecha la experiencia del Pilot Sport Cup2, una 'goma' desarrollada para circuitos, aunque homologada para carretera.

En superdeportivos y vehículos de alta gama es vital la precisión de la dirección, la motricidad y la capacidad de frenado. El neumático ahora presentado marca nuevas referencias en este sentido, además de ser líder en durabilidad, firmando registros, según la marca, de hasta 52.000

kilómetros sin apenas perder sus cualidades originales.

En su estructura, la parte exterior de la banda de rodadura tiene un compuesto híbrido que favorece el agarre en seco, mientras que en la parte interior el material utilizado favorece la adherencia en mojado.

De esta manera, en las pruebas realizadas por Michelin, los Pilot Sport⁴ S siempre han registrado las mejores distancias de frenado frente a sus competidores directos, con unas diferencias que oscilan entre los 0,80 y los 3,87 metros para una frenada en seco desde 100 km/h.

Motor 16 tuvo ocasión de probar estos nuevos neumáticos, en todo tipo de condiciones, sobre el trazado valenciano de Cheste. Y tenemos que señalar que nos convenció plenamente, más en lo que respecta a cambios de dirección y motricidad que en severas frenadas de emergencia.

Primero afrontamos un sinuoso trazado con dos Ford Focus RS idénticos. Con los nuevos Pilot Sport⁴ S fue más fácil trazar, al tener que corregir menos sobre la dirección, y hasta la motricidad está un paso por encima de los Pirelli que montaba la segunda uni-

dad. Se va más rápido y más fácil.

Menos diferencias hubo, pero siempre a favor, en las distancias de frenado. En mojado, desde 80 km/h y con dos Mercedes-AMG A45 4Matic –uno calzado con Michelin y el otro con Bridgestone–, el primero firmó 25,6 metros y el segundo, 26,0. También hubo mucha igualdad en seco.

Disponibles en 44 medidas para llantas de 19 y 20 pulgadas, el precio recomendado oscila entre los 215 y los 460 euros.



◀ El circuito de Cheste fue el escenario elegido por Michelin para comprobar la eficacia de los nuevos Pilot Sport⁴ S. Y nos convencieron de verdad.



Emisiones a la baja, pero menos

Peugeot y Citroën vuelven a encabezar la lista de las marcas con las gamas de modelos que menor cantidad de CO₂ emiten, en un año en el que la bajada de la media europea es la peor mejora del último decenio.

La lucha contra la contaminación de los fabricantes de automóviles y su esfuerzo para prepararse de cara al nuevo control de emisiones –con pruebas en circulación real– vuelve a apuntarse una nueva bajada del CO₂ en los coches vendidos el año pasado en Europa. Una media colocada en 117,8 g/km, que supone un -1,4 por ciento sobre el año anterior, según el análisis llevado a cabo por Jato Dynamics en 23 mercados del Viejo Continente.

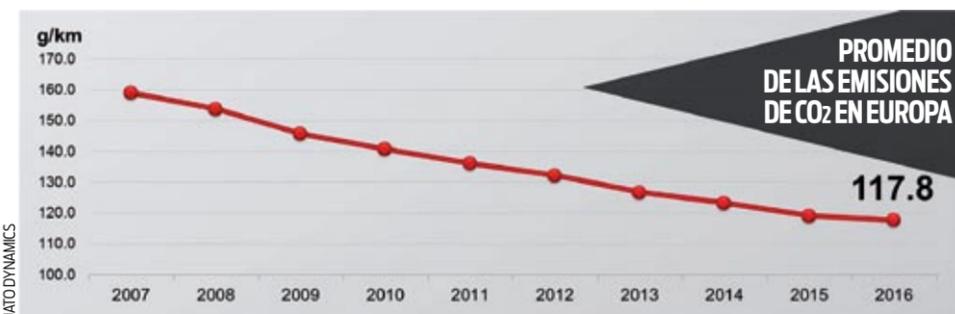
Sin embargo, la desaceleración de las compras de motores diésel y el aumento de las medias en Dinamarca y, especialmente, en Holanda, han convertido ese -1,4 % en la mejora porcentual más baja de los últimos diez años. Se trata de dos países penalizados por el cambio de política de sus gobiernos: las tasas impositivas a los eléctricos adoptadas en Dinamarca, que han supuesto la caída del 71 % en las matriculaciones

de esos coches, y la reducción de incentivos fiscales en los Países Bajos, traducida en un retroceso del 53 % en la demanda de mo-

delos PHEV. Noruega, que vuelve a liderar el ranking, destaca por su drástico descenso (6,3 g/km de CO₂ menos), propiciado por los

LAS MARCAS EN LOS 23 PAÍSES ESTUDIADOS

	CO ₂ 2016 (g/km)	Variación 16/15 % (g/km)	Posición 2015
PEUGEOT	101,9	-1,7	1
CITROEN	103,3	-2,3	2
TOYOTA	104,0	-3,6	4
RENAULT	105,6	-0,3	3
SKODA	111,8	-3,7	6
NISSAN	115,0	0,8	5
SEAT	115,8	-0,9	7
FIAT	116,0	-1,6	9
MINI	116,4	-0,6	8
DACIA	117,6	-4,3	12
VOLKSWAGEN	117,7	-0,1	10
FORD	120,1	2,1	11
VOLVO	122,0	-0,8	13
OPEL/VAUXHALL	122,4	-3,9	14
BMW	123,2	-4,8	19
KIA	124,5	-3,1	18
AUDI	124,7	-2,6	15
HYUNDAI	124,8	-2,5	16
MERCEDES	127,5	-0,6	20
MAZDA	127,7	0,2	17
MEDIA	117,8	-1,4	



incentivos de apoyo a eléctricos e híbridos, tecnologías que representaron el 39 % de las ventas de 2016 en el país, la mayor rebaja con diferencia –ver cuadro– de los 23 estados estudiados.

Por fabricantes, el Grupo PSA coloca por segundo año consecutivo dos de sus marcas en las primeras posiciones, con Peugeot como la gama que menos CO₂ expulsa por el escape y Citroën muy cerca en la segunda plaza. Por detrás, su gran mejora de emisiones permite a Toyota desplazar a Renault de la tercera plaza, con Skoda situada quinta ya por encima de 110 g/km de CO₂, como se puede ver en el cuadro. Sin mejora sobre lo logrado en 2015 se quedan Nissan, Ford y Mazda, retroceso que los expertos de Jato Dynamics achacan a los 138,1 g/km del X-Trail –el tercer Nissan más vendido– y al aumento de las ventas de Mustang y MX-5, respectivamente.

CIFRAS DISPARES

	CO ₂ 2016 (g/km)	16/15 % (g/km)
Noruega	94,2	-6,3
Portugal	104,6	-1,0
Holanda	105,7	5,1
Grecia	105,7	0,0
Dinamarca	106,8	0,7
Francia	110,2	-0,7
Croacia	111,0	-1,3
Irlanda	112,1	-2,2
Italia	112,5	-2,1
España	114,2	-1,4
Bélgica	115,7	-1,9
Eslovenia	117,9	-0,6
Reino Unido	119,9	-1,3
Austria	120,1	-3,2
Rumania	121,0	-1,9
Finlandia	121,1	-3,2
Rep. Checa	122,9	-2,0
Suecia	123,0	-3,2
Eslovaquia	124,5	-1,5
Hungría	124,6	-2,2
Alemania	125,6	-1,7
Polonia	126,3	-2,6
Suiza	132,9	-1,6
MEDIA	117,8	-1,4

DISTRIBUCIÓN POR SEGMENTOS

	CO ₂ 2016 (g/km)	16/15 % (g/km)
A (Ciudadano)	104,0	-0,1
B (Utilitario)	106,4	-1,2
C (Compacto)	110,3	-0,2
D (Berlina media)	118,0	-3,8
EI (Ejecutivo)	125,5	-3,2
EZ (Lujo)	168,3	-14,5
Mini MPV	120,1	-2,5
Medio y gran MPV	130,3	-3,0
SUV	137,4	-6,1
Deportivo	155,1	0,3
Otros	164,8	-15,4

VOLKSWAGEN



MEJORA TU CONDUCCIÓN

No es necesario ser cliente de Volkswagen para asistir a alguno de los cursos que organiza la Escuela de Conducción de la marca en toda la geografía española. Los interesados pueden apuntarse a tres tipos de cursos: Escuela R (conducción deportiva en circuito), Escuela 4Motion (conducción sobre cualquier superficie con tracción 4x4) y Race Tour (presenta los últimos lanzamientos de la marca). La información y precios se pueden consultar en la web de la izquierda.

+ en <https://drivingexperience.volkswagen.es>

ATENTOS A... DEL 5 AL 14 DE MAYO

Ford se traslada a las ciudades de **Valencia (5 al 7 de mayo)** y **Granada (12 al 14 de mayo)** con una nueva edición del programa **'Ford, conduce tu vida'**, dirigido a jóvenes conductores de entre 18 y 24 años. Los cursos son gratis y hay 900 plazas disponibles.



AUDI SE BUSCAN IDEAS
La segunda edición del Audi Creativity Challenge cuenta ya con 353 equipos, integrados por 1.059 alumnos de ESO, Bachillerato y Ciclos Formativos de Grado Medio.

+ en www.audi-crea.com



Esta competición busca las propuestas más creativas para ofrecer soluciones al reto de cómo innovar en el sector cultural. En mayo se elegirán los 10 equipos finalistas y la final se celebrará en junio.

+ en www.peugeot.es

PEUGEOT

Peugeot suma ya cinco modelos premiados como 'Coche del Año en Europa': 3008, 308, 307, 405 y 504.



LOS CINCO REYES DE EUROPA

El Peugeot 3008 ha sido el primer SUV ganador del premio del Coche del Año en Europa, una distinción que ya habían conseguido antes otros cuatro modelos de la marca francesa. **Peugeot 504 (1969).** Llegó al mercado con un equipamiento de lujo para la época: cinturones de seguridad, radiocasete, dirección hidráulica, aire acondicionado... Su diseño estaba firmado por Pininfarina.

Peugeot 405 (1988). Tiene el récord de votos en el certamen: 54 de los 57 miembros del jurado le dieron la máxima puntuación. Montó el primer motor turbodiésel de PSA. **Peugeot 307 (2002).** Ofrecía un gran equilibrio entre diseño y funcionalidad. Introdujo el filtro de partículas FAP, asociado con el motor 2.0 L HDI. **Peugeot 308 (2014).** Llegó al mercado en 2013 y, desde entonces, no ha

dejado de cosechar éxitos. Fue uno de los primeros modelos en contar con el innovador puesto de conducción i-Cockpit. **Peugeot 3008 (2017).** Las posibilidades casi ilimitadas de personalización o sus múltiples sistemas de ayuda a la conducción convencieron al jurado del Coche del Año. Un galardón que se suma a la veintena de premios nacionales e internacionales conquistados ya.

+ en www.dsautomobiles.es

CON ALEJANDRA SALAZAR UN DS3 EN EL MUNDIAL DE PÁDEL

La marca DS ha cedido un DS3 Le Make Up by Givenchy a la jugadora de pádel Alejandra Salazar, actual número 1 del mundo en esta disciplina junto a su compañera de equipo, Marta Marrero. El World Pádel Tour 2017 arrancó el 27 de marzo en Santander y contará con 12 torneos en el calendario



+ en www.desiertoninos.com

SOLIDARIDAD

El **Hyundai i20 Active** se suma este año a la caravana solidaria **Desierto de los Niños**, que también cuenta con varias unidades de los modelos Grand Santa Fe, Santa Fe, Tucson y la furgoneta HI.

+ en www.spainclassicraid.com

III SPAIN CLASSIC RAID

2.300 KM POR CAMINOS DE TIERRA

Cruzar España por caminos de tierra con coches con más de 25 años de antigüedad sin apenas modificaciones tiene un punto de 'locura'. Si a eso se añade que el Spain Classic Raid es la única prueba de regularidad que recorre 2.300 kilómetros por caminos de tierra, la aventura y la diversión están aseguradas. La tercera edición de este peculiar raid contó con 70 equipos y una lista de vehículos en la que figuraban desde un Citroën Dyane 6 400 hasta un Audi Quattro GT Coupé, entre otros. La lluvia, el barro y la nieve marcaron algunas de las etapas de una competición ganada por el equipo formado por Víctor D'Crozy y Jordi Serrat, al volante de un Volkswagen Golf GTI II.



▲ La climatología adversa marcó la tercera edición del Spain Classic Raid.

+ en www.landrovers.es / www.bultaco.com

MOTOBIKE DE LAND ROVER Y BULTACO BRINCO DISCOVERY: AVENTURA PARA TODOS

Land Rover España y Bultaco unen fuerzas y lanzan la nueva motobike eléctrica Brinco 'Discovery'. Cuesta 5.330 euros.

Land Rover y Bultaco, dos marcas reconocidas por su espíritu aventurero, lanzan en España la motobike Bultaco Brinco Discovery, el complemento perfecto para el SUV más capaz del mercado. Combina elementos de moto y bicicleta de campo y está pensada para disfrutar en los terrenos más complicados. Ofrece tres modos de

conducción –Sport, Urban y Eco– y su batería se puede recargar en tan solo dos horas. Cuenta con una potencia de 2 KW, un par de 60 Nm y su motor está situado en la rueda trasera. Tiene chasis de aluminio y cambio de nueve velocidades. Estará disponible en edición limitada a un precio de 5.330 euros.



◀ Land Rover y Bultaco han colaborado en el desarrollo de la motobike Brinco Discovery.



▶ La nueva motobike tiene tres modos de conducción: Sport, Urban y Eco.



+ en www.renault.es

TERESA PERALES Y RENAULT DE VISITA EN VALLADOLID

Teresa Perales viajó con las últimas medallas olímpicas conseguidas en Río de Janeiro hasta las factorías de Renault en Valladolid. De esta forma, la atleta española con más medallas paralímpicas de la historia compartió sus

éxitos con los trabajadores de ambas plantas. Acudió como embajadora de la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible e impartió una charla a los mandos de ambas fábricas bajo el título 'La fuerza de la actitud'.



+ en www.jarama.org

CLÁSICOS 20.000 espectadores y unos **200 coches clásicos** confirmaron el éxito de la **segunda edición del Jarama Classic**, celebrado recientemente en el circuito del Jarama-RACE, en Madrid.

+ en www.jeep.es

JEEP COMPASS REALIDAD AUMENTADA

Los clientes de varios países europeos, entre ellos España, podrán descubrir todos los secretos del nuevo Jeep Compass mucho antes de que el modelo llegue al mercado, a finales de verano. La marca dispone en sus concesionarios de la aplicación Visualiser, que se basa en la tecnología de realidad aumentada para smartphones de Google y recrea el coche virtual a tamaño real.



HASTA QUE RED BULL MEJORE SU COCHE Y ANULE LOS 45 SEGUNDOS QUE CEDE POR CARRERA, EL DUELO SERÁ MERCEDES-FERRARI

La Fórmula 1 se pasa al ping pong

El Gran Premio de China parece haber confirmado la deseada tendencia que apuntaba en 2017 a un duelo entre Mercedes y Ferrari, la mejor noticia para el campeonato, aunque el partido de ping pong se juegue solo entre Hamilton y Vettel. Fernando Alonso volvió a poner al McLaren 'fuera de sitio', y Carlos Sainz le echó algo más que talento a su actuación en Shanghái.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“¡Somos los más rápidos, hombre, los más rápidos! ¡La próxima vez ganaremos!” Sebastian Vettel intentaba animar a los suyos por la radio nada más cruzar la meta del Gran Premio de China. No era un consuelo infundado. “El único resumen que puedo hacer es que todo estuvo muy igualado”, explicaba Lewis Hamilton al terminar la carrera, “hubo momentos en que Sebastian hizo muy buenas vueltas y era muy duro igualar sus tiempos. En las últimas doce, él hacía un 35.6 y yo un 35.8, era muy difícil llegar hasta donde estaba. Hubo otras veces en las que yo era más rápido”.

Turno de Vettel. “Cuando llegaron a la conclusión de que tenía que recuperar medio segundo por vuelta... seguí atacando porque nunca se puede saber, quizás Lewis cometiera un error, o podría tener

▲ Vettel y Hamilton se fundieron en un abrazo al finalizar la carrera. Los dos saben que este año pueden ser campeones, y también que el único que les puede arrebatar el título es... 'el otro'.



▲ Hamilton fue el más rápido en entrenamientos y logró su primer triunfo de la temporada. Pero su compañero, Bottas, sigue con la adaptación.

▲ El Ferrari SF70H funciona bien en distintas condiciones de neumáticos y temperatura ambiental. Vettel no estuvo lejos de su segunda victoria.

un problema con el coche, así que quise mantener la presión, y disfruté con la sensación de que estábamos compitiendo aunque no estuviéramos emparejados en la pista, sino a cinco o seis segundos uno del otro. Saber que él también estaba atacando fueron también buenas noticias”.

El toma y daca de Vettel y Hamilton en China ofrecía otra nueva respuesta a la pregunta clave en este arranque de temporada. ¿Tiene capacidad Ferrari para plantar cara

a Mercedes en 2017? El británico puso la guinda para la cuestión tras lo vivido en el asfalto chino: “Va a ser una de las luchas más igualadas, si no la que más, que nunca he experimentado. Estoy esperando con ganas esta pelea, y pronto otros estarán en ella. Ferrari ha hecho un trabajo fantástico. Los dos atacamos, intercambiando los tiempos. Disfruto con ello porque es una gran pelea, los coches se ven mejor, y son mejores de conducir”.



▲ El podio de China repetía dos actores: Vettel y Hamilton. Pero esta vez se sumaba a la fiesta Verstappen, pese a un Red Bull aún en evolución.

Tras solo dos carreras ya se sabe que tanto Vettel como Hamilton, Ferrari como Mercedes, pueden ganar en 2017. Y, lo más importante, la victoria se está decidiendo por pequeños detalles. En Melbourne, la parada en boxes de Hamilton y su vuelta a la pista por detrás de Verstappen. En Shanghái, por un coche de seguridad que salvó a Mercedes cuando Vettel y Ferrari se habían quedado magníficamente situados para la victoria. El toma y daca entre ambos al final de la carrera confirmó la igualdad entre los dos monoplazas, ya que el SF70H parece funcionar bien en diferentes condiciones de neumáticos y temperatura ambientales.

Desde la cúpula de Mercedes parece compartirse el diagnóstico. “La victoria de Hamilton ha sido la respuesta perfecta (a la de Vettel en Australia)” declaraba Toto Wolff tras la carrera china, “estaba encantado con Niki (Lauda) porque apostó conmigo a que Sebastian haría la

pole, y le batimos dos veces. Todos somos competidores y queremos luchar. Los últimos tres años han sido una excepción que nunca antes había ocurrido en la Fórmula 1. Es una nueva época, y tenemos que acostumbrarnos a ello”.

Pero no todos están al mismo nivel en los dos equipos punteros. “Valtteri tiró la carrera bajo el coche de seguridad”, señaló directamente Toto Wolff ante el error de “aficionado”, como el propio piloto finlandés reconoció tras la carrera. Lejos de Hamilton en los entrenamientos de Australia, más cerca en la carrera pero siempre por detrás, nuevamente superado por Vettel en Shanghái, Bottas está sufriendo para estar al nivel de su compañero de equipo. “Aún quedan dieciocho carreras”, añadía el responsable de Mercedes para defenderle tras el error de Shanghái. Pero con un solo año de contrato y un mercado totalmente abierto para 2018, el piloto finlandés no puede convertirse en un secundario del britá-

VERSTAPPEN CONFIRMÓ SU PARTICULAR TALENTO, Y REALIZÓ UNA PRIMERA VUELTA ASOMBROSA

FERNANDO ALONSO Se agotan los milagros

“Si miramos al simulador y predicciones, no hay posibilidades. Pero lo hicimos en Australia, así que esperamos hacerlo de nuevo otra vez”. Fernando Alonso afrontaba el Gran Premio de China con la única motivación posible, “poner el coche fuera de su posición. Tenemos que seguir luchando, seguir extrayendo el máximo del coche como hicimos en Australia. En estos momentos complicados el equipo espera lo máximo de mí, sacar algo más allá de lo normal, casi lo hicimos en Melbourne y estoy seguro que lo haré de nuevo aquí. La gente espera de mí un pequeño milagro más, en Australia se hizo, ¿por qué no aquí también?”. Pero el trazado de Shanghái, con sus largas rectas, invitaba a la utopía ante las limitaciones del motor Honda, y todos en McLaren y Honda se ponían la venda antes de la herida.

Todo empezó el sábado, pilotando como un “animal” para conseguir de nuevo una sorprendente decimotercera plaza con dos vueltas monumentales que sentaron las bases para la carrera, en la que las condiciones ambientales podrían ayudar a mitigar las carencias. “De las mejores vueltas que he hecho en mi vida, me siento bien con el coche, capaz de tirar al máximo”. Entonces, cabía preguntarse por el potencial del MCL32 ante las imágenes de un Alonso atacando a tope con un monopla sin potencia. «Somos los más lentos en recta, con mucho» remataba el sábado. Las velocidades máximas en el ‘speed trap’ así lo delataban. Magnussen, 329,7 km/h, Bottas, 328,8, Hamilton 328,0. Alonso y Vandoorne, 315,4 y 314,4 respectivamente. Último y penúltimo.

Y el domingo llegó otro ‘pequeño milagro’. “No me quiero repetir como en Australia, pero es una de las mejores carreras que he hecho, esas treinta vueltas, ser sexto en la tercera vuelta... No vamos a repetir esta carrera otra vez”. Pero por segunda vez fue el chasis y no el motor el que falló, y Alonso protegió al equipo “Tiene que ver con el motor, dimos solo siete vueltas (en pretemporada), sin poder hacer tests invernales, y ahora vamos descubriendo problemas carrera tras carrera, esperamos tener dentro de poco una fiabilidad para acabar carreras”.

Fernando Alonso afronta una situación complicada. Por un lado, la constatación del colosal retraso que McLaren afronta respecto a la cabeza del campeonato. Por otro lado, con un monopla que parece competitivo, pero sin el kilometraje de pretemporada. Con un potencial latente que no puede desarrollarse mientras Honda no evolucione su propulsor. Con la incertidumbre sobre la capacidad del fabricante nipón para alcanzar a los rivales en este apartado.

Puede que McLaren se convierta en un equipo ganador algún día. Pero no será este año. Mientras tanto, el piloto español tiene que decidir su futuro en un año en el que acaba contrato. Una decisión clave en la recta final de su carrera. Ya empieza a ser motivo de especulaciones sobre su destino. La suya es una margarita difícil de deshojar. Mientras tanto, en Bahrein, “no debería llover”, avisaba Alonso. Ya no deberían darse más milagros.

Alonso volvió a protagonizar una actuación impresionante. Pero el coche volvió a fallar.



Raikkonen parece fuera de la lucha, y el mismísimo Marchionne está hablando de ello con Ferrari



Ricciardo acabó cuarto, justo por detrás de su compañero y completando un gran fin de semana para Red Bull.



nico. A mitad de temporada estaría condenado.

El panorama es más oscuro para Raikkonen tras solo dos carreras. “He hablado con Mauricio (Arri-

vabene) de esto”, declaraba tras la prueba el mismísimo presidente de Ferrari, Sergio Marchionne. El finlandés quedó nuevamente descolgado de su compañero y del grupo de cabeza, incluso superado por los Red Bull. Está en otra dimensión frente a Vettel. “Quizás deberían sentarse en una mesa y hablar con él. Hoy parecía muy ocupado con otras cosas”. Raikkonen encuentra más problemas para la puesta a punto del SF70H que su compañero, y está muy lejos de su ritmo de carrera. El finlandés afronta la misma situación que su compatriota, porque acaba su contrato, pero con menos margen de maniobra que Bottas.

Max Verstappen se convirtió en otro de los grandes protagonistas en China, con una asombrosa primera vuelta y posterior remontada desde el fondo de la parrilla. En condiciones variables, el holandés confirmó su particular talento, superando incluso a Ricciardo, que había



CARLOS SAINZ “A veces i echarle un poco de hue... vale la pena!”

Como Fernando Alonso, Carlos Sainz también afronta una temporada crucial para su carrera. Pero el madrileño, desde otra perspectiva. Este será su último año en Toro Rosso, y necesita todo el caudal deportivo posible para buscar el salto a un grande. Red Bull podría ser un destino, pero con Ricciardo y Verstappen no resultará fácil.

De aquí que cualquier actuación destacada engordará ese capital deportivo. El Gran Premio de China fue una de esas ocasiones. Toro Rosso tiene como objetivo el quinto puesto de Constructores, y Sainz ser el ‘primero de los mortales’ tras Mercedes, Red Bull y Ferrari. En Shanghái lo consiguió. Y de qué manera.

«Nunca olvidaré esa cara tuya en la parrilla, pero sabía que era la decisión buena», le diría Carlos Sainz a Franz Tost después de la carrera en China. El responsable del equipo se había opuesto vehementemente a la decisión de Sainz de salir a la carrera con neumáticos lisos en una pista en parte mojada, cuando el resto de la parrilla había montado intermedios. Antes, sus ingenieros le habían dicho que se había vuelto loco. «Te prometo que va a funcionar», le contestó primero el piloto español. “Cuando estás en la pista, a punto de empezar una carrera, y tomas una decisión como la de hoy, sientes una gran presión sobre tus hombros, sabiendo que podías tirar por tierra un buen resultado para el equipo. Pero entonces, me dije a mí mismo: «¡Vamos, confía en ti mismo, es lo que hay que hacer!»”. Y funcionó.

“A veces, i echarle un poco de hue... vale la pena!» apuntaba Sainz en Twitter tras la carrera. Osadía, o confianza en su capacidad para rodar en condiciones deslizantes, Sainz dio un golpe de mano en Shanghái. Pero luego también brilló en la complicada tarea de gestionar la decisión, sobre todo cuando alcanzaba en determinados momentos a los Ferrari y Red Bull que marchaban por delante, logrando incluso en dos ocasiones la vuelta rápida en pista “No os podéis imaginar lo contento que estoy”, explicaba casi con ingenuidad al final de la carrera. “Esto también puede ayudar”. A engordar la hucha de su capital deportivo. Pensando en 2018.

partido en las primeras posiciones. Pero el tercero y el cuarto de Red Bull no oculta la realidad del momento. “Este resultado dependía de las condiciones. Estamos a 45 segundos de la victoria. Tenemos mucho trabajo que hacer. Es un buen resultado para el equipo, pero queda mucho ritmo por encontrar”. El equipo austríaco depende de su evolución aerodinámica tras el impacto del recurso de Ferrari sobre las suspensiones, y de la nueva evolución de Renault prevista hacia el Gran Premio de Canadá. Como insinuaba Ha-

milton, a partir de entonces será cuando Red Bull se acerque a Mercedes y Ferrari.

Puede que el Gran Premio de Bahrein también se haya celebrado ya cuando se lean estas líneas, y ojalá confirme el esquema visto en las dos primeras carreras de la temporada. “Parece que el ritmo con Ferrari es muy igualado. Espero un partido de ping pong durante la temporada. En una carrera estaremos por delante, en otra serán ellos...” sentenció Lewis Hamilton ¿A quien le tocará en el desierto Bahrein?

EL MUNDIAL

PILOTOS

1. Sebastian Vettel (ALE) 43 puntos
2. Lewis Hamilton (GBR) 43 pto.
3. Max Verstappen (HOL) 25 pto.
4. Valtteri Bottas (FIN) 23 pto.
5. Kimi Räikkönen (FIN) 22 pto.
6. Daniel Ricciardo (AUS) 12 pto.
7. Carlos Sainz (ESP) 10 pto.
8. Felipe Massa (BRA) 8 pto.
9. Sergio Perez (MEX) 8 pto.
10. Kevin Magnussen (FIN) 4 pto.

CONSTRUCTORES

1. Mercedes..... 66 puntos
2. Ferrari..... 65 pto.
3. Red Bull Racing..... 37 pto.
4. Toro Rosso..... 12 pto.
5. Force India Mercedes..... 10 pto.
6. Williams Mercedes 8 pto.
7. Haas Ferrari..... 4 pto.
8. Renault 0 pto.
9. Sauber Ferrari..... 0 pto.
10. McLaren Honda..... 0 pto.

POR SEGUNDO AÑO MADRID ACOGÍA EL MEJOR PROGRAMA DE CARRERAS DE COCHES CLÁSICOS DE EUROPA

De lo bueno,
lo mejor



El Jarama, que acoge carreras de coches desde 1967, ha visto rodar por su asfalto en este medio siglo de historia algunos de los mejores campeonatos de circuito: turismos y gran turismos, sport prototipos... Muchos de sus protagonistas, acompañados para la ocasión por máquinas míticas en los albores del automovilismo deportivo, volvieron a reunirse sobre el trazado madrileño con ocasión del Jarama Classic, una cita promovida por Peter Auto, principal organizador de carreras de clásicos de Europa, que hizo las delicias del público con su intenso programa de pruebas, de evidente aire 'vintage' pero no exentas de lucha y emoción.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com Fotos: Peter Auto



▲ En Classic Endurance Racing 1 – Prototipos de 1966 a 1971, y GT de 1966 a 1974 – ganó Philipp Bruehwiler con un Chevron B19 FVC de 1971.



▲ Sandy Watson y Martin O'Connell (Chevron B26 1974) vencieron en Classic Endurance Racing 2, para Prototipos de 1972-1981 y GT 1975-1981.

▲ Triunfo de Yves Scemama (Ford Capri 2600 RS 1971) en Heritage Touring Cup. A la derecha, el Maserati T61 de 1960 de Guillermo Fierro, ganador en el Trofeo Nastro Rosso.



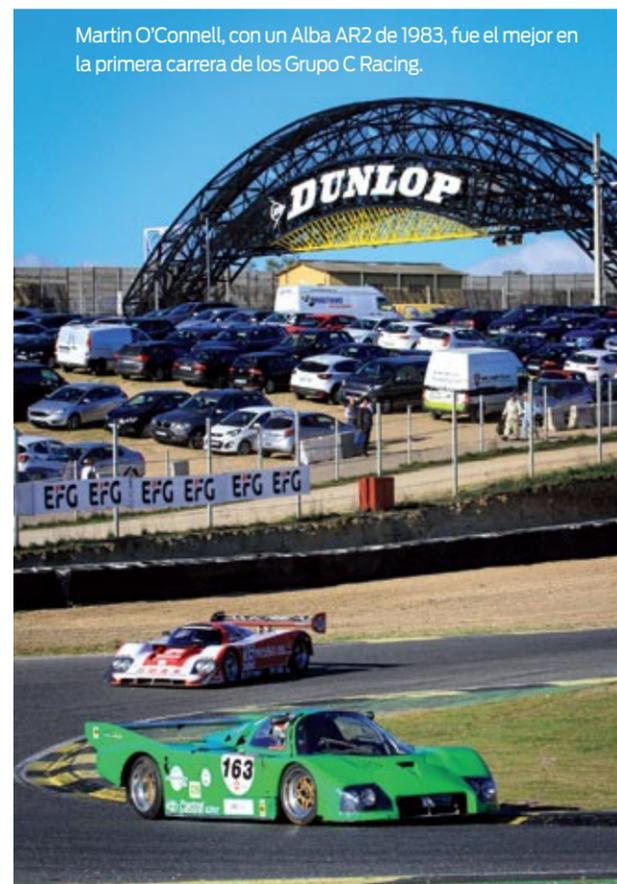
► La carrera de dos horas de Sixties Endurance acabó con la victoria de Shaun Lynn y Emanuele Pirro, con un Shelby Cobra 289 de 1963.



► Martin Halusa (Bugatti 35 C de 1927) se adjudicó la primera carrera del Trophée Legende, reservado a auténticos mitos del automóvil.



► En la segunda manga del Trophée Legende el triunfo fue para Lukas Halusa, con un Alfa Romeo 8C 2300 Zagato Spyder de 1932.



Martin O'Connell, con un Alba AR2 de 1983, fue el mejor en la primera carrera de los Grupo C Racing.



▲ El Porsche 962 C de 1987 compartido por Tommy Dreelan y Aaron Scott se anotó la victoria en la segunda manga final de Grupo C Racing.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

MARZO CIERRA CON +12,6 %

Con 125.600 unidades y un 12,6 por ciento de aumento ha cerrado marzo el mercado español. Crecimiento que, según las asociaciones del sector (Anfac, Faconuato y Ganvam), propician los dos días laborables que en 2016, cuando la Semana Santa cayó en el tercer mes del año. Argumento que fabricantes, concesionarios y vendedores apoyan en la comparación de las ventas por día laborable, que deja la subida en un 2,8 %, valor que en compras de particulares baja al 2,1 %, cuando en el conjunto del mes, la subida de ese canal sobre marzo de 2016 está en el 11,8 %, con 57.078 operaciones. En la subida de las ventas

de marzo también colaboran las empresas alquiladoras, que han comenzado a renovar sus flotas de cara a la temporada alta del turismo comprando 35.322 unidades (+9,3 %) en marzo. Más alto es el incremento del canal de empresas, un 18 %, con 33.200 unidades adquiridas en una renovación pendiente desde hace tiempo para muchas compañías. Con marzo se cierra el primer trimestre del año, periodo en el que se han vendido 307.911 coches, que suponen un 7,9 % más sobre 2016 y es una cifra aún lejana de las 347.738 matriculaciones obtenidas de enero a marzo de 2008, cuando se inició la crisis.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Marzo	Enero-Marzo
VW 10.085	OPEL 25.090
RENAULT 9.809	SEAT 24.340
OPEL 8.933	VW 23.711
FORD 8.770	PEUGEOT 20.580
NISSAN 8.464	RENAULT 20.290
SEAT 8.421	NISSAN 17.293
PEUGEOT 8.311	FORD 17.133
CITROËN 6.625	TOYOTA 16.899
TOYOTA 6.017	CITROËN 16.280
AUDI 5.796	AUDI 15.533

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Marzo	Enero-Marzo
POLO 4.292	IBIZA 9.125
QASHQAI 3.845	LEON 9.014
C4 3.503	CORSA 8.258
CLIO 3.394	C4 8.206
CORSA 3.127	QASHQAI 7.974
LEON 2.937	POLO 7.731
IBIZA 2.792	GOLF 6.764
FIESTA 2.688	CLIO 6.717
FOCUS 2.629	ASTRA 6.164
GOLF 2.298	SANDERO 5.692

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-MARZO)

Modelo	Unidades
FIAT 500	4.128
FIAT PANDA	2.475
FORD KA+	1.477
TOYOTA AYGO	1.166
KIA PICANTO	942
BMW SERIE 7	134
AUDI A7 SPORTBACK	116
MERCEDES CLASE S	116
AUDI A8	40
MERCEDES CLASE CLS	31
SEAT IBIZA	9.125
OPEL CORSA	8.258
VW POLO	7.731
RENAULT CLIO	6.717
DACIA SANDERO	5.692
FORD MUSTANG	166
MAZDA MX-5	155
FIAT 124 SPIDER	59
AUDI TT COUPE	51
PORSCHE BOXSTER	37
SEAT LEÓN	9.014
VW GOLF	6.211
OPEL ASTRA	6.164
PEUGEOT 308	5.059
FORD FOCUS	4.731
PORSCHE PANAMERA	74
PORSCHE 911	71
MERCEDES CLASE S	15
BMW M3	7
BENTLEY CONTINENTAL	6
MERCEDES CLASE C	2.179
AUDI A4	2.111
BMW SERIE 3	1.911
VW PASSAT	1.910
OPEL INSIGNIA	1.881
HYUNDAI IX20	450
NISSAN NOTE	434
CITROËN C3 PICASSO	410
OPEL MERIVA	398
KIA VENGA	186
HYUNDAI TUCSON	4.465
NISSAN QASHQAI	7.974
SEAT ATECA	4.640
HYUNDAI TUCSON	4.465
KIA SPORTAGE	4.068
VW TIGUAN	3.766
NISSAN QASHQAI	7.974
SEAT ATECA	4.640
HYUNDAI TUCSON	4.465
KIA SPORTAGE	4.068
VW TIGUAN	3.766
NISSAN QASHQAI	7.974
SEAT ATECA	4.640
HYUNDAI TUCSON	4.465
KIA SPORTAGE	4.068
VW TIGUAN	3.766

FUENTE: ANFAC Y ELABORACIÓN PROPIA



SOLUCIONES INTELIGENTES BOSCH Aparcar te va a gustar

Simplificar la búsqueda de aparcamiento y automatizar la colocación del coche en el hueco libre son campos en los que se mueven las investigaciones de Bosch, inmerso en ofrecer tecnologías y servicios que faciliten una actividad que genera el 30 por ciento del volumen del tráfico en el centro de las ciudades, y en la que se invierten unos 20 minutos de promedio para encontrar plaza. En esa línea de eliminar las molestias al aparcar y facilitar la

movilidad urbana, el consorcio alemán desarrolla soluciones inteligentes para llegar al aparcamiento totalmente automatizado en 2020. Mientras tanto, y tras ayudas como el 'Park Assist', la cámara trasera de marcha atrás, el sistema multicámara y la frenada de emergencia en maniobras, llegaba al mercado en 2015 el 'Remote Park Assist', que permite al vehículo aparcar en la plaza que previamente ha detectado y medido con sus sensores de ultrasonidos. El si-

guiente paso es la 'Home Zone Park Assist', aplicación ya desarrollada que se espera introducir en el mercado en 2019 para facilitar las maniobras recurrentes de aparcamiento. Es decir, el sistema aprende un recorrido preestablecido hacia la plaza en la que debe colocar el vehículo para repetir la maniobra sin la intervención del conductor, ayudado por doce sensores de ultrasonidos y una cámara de video, con capacidad para frenar ante los obstáculos desconocidos y

DEVALUACIÓN No todos los coches envejecen igual

Dacia se colocaba en 2015 como la marca cuyos coches menos se devalúan. Con un 13,55 % de depreciación adelanta a Mercedes-Benz (14,44 %), Audi (14,69 %) y Honda (16,59 %), cuando un año antes ocupaba la cuarta plaza por detrás de Audi, Mercedes-Benz y Mini, colocados en esa posición. Son los resultados del estudio realizado por 'Valorarmicoche', la herramienta online gratuita que analiza el mercado de ocasión desde 2012 para determinar los promedios de depreciación de los

usados según su marca. Una 'población' de 182.515 automóviles de ocasión en la que se han tomado como muestra 37.962 unidades con 30.000 kilómetros anuales recorridos entre 2012 y 2015 para determinar el ranking. En el 'top ten' de los que mejor envejecen, Land Rover ocupa la primera plaza en 2012 y 2013, pero desaparece de los diez primeros en los dos años siguientes, ejercicios en los que Mercedes-Benz asciende hasta la segunda plaza, desde la sexta de 2012 y la quinta de 2013. Un comportamiento similar presenta Audi, la primera en 2014 pero la séptima un año antes. La cruz de la moneda en dicho ranking son las marcas que más sufren la devaluación, una clasificación que Citroën (37,70 % y 44,68 %) y Opel (35 % y 43,72



%) encabezan, en ese orden, en 2014 y 2015, tras los resultados desiguales anteriores: Opel primera en 2013 y segunda en 2012, años en los que Citroën aparece octava y cuarta, respectivamente. El lado positivo es la clara mejora de la devaluación que se aprecia al comparar la depreciación a lo largo de esos cuatro años, porcentaje de pérdida del valor que pasa del 54,93 % de Renault en 2012 al 37,70 % de Citroën en

sortearlos si el desvío necesario es ligero. Pero el aparcamiento automatizado va más allá del vehículo, premisa que Bosch tiene presente en su búsqueda de soluciones con los sensores de ocupación y ultrasonidos como principales activos para recabar información de las plazas disponibles en los aparcamientos o los huecos libres en la calle, y subir esa información a la 'nube' para proporcionar un mapa digital en tiempo real a los conductores que buscan un lugar de estacionamiento.

Tecnologías destinadas a llegar al sueño de muchos conductores: el 'Automated Valet Parking', que permite al conductor bajarse en la entrada del parking para que el vehículo se encargue de aparcar, y regresar por sí sólo cuando es llamado. Es el aparcamiento totalmente automatizado, que estará listo para su producción en serie antes de 2020, según asegura Lorenzo Jiménez, el responsable de Marketing Mobility Solutions de Bosch España.

2015, los primeros del ranking de devaluación en esos dos años. Para conocer el precio real del vehículo, 'Valorarmicoche' utiliza parámetros reales y una metodología estadística y de análisis de valores residuales de vehículos. Herramientas con las que elabora una tasación basada en el comportamiento real del mercado, que se entrega con un certificado que, asegura la empresa, garantiza el precio de esa unidad.

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

De Madrid al mundo

La fábrica de sensores de ultrasonidos que Robert Bosch tiene en Madrid produce al año unos 64 millones de esas pequeñas y delicadas piezas que hacen posible que los coches se muevan solos; y se superará el listón de los 200 millones de unidades este año. También se fabrican sensores de aceleración para los sistemas de airbag -más de 400 millones producidos ya- y módulos de serie limitada para sistemas de inyección. Son 700 personas las que trabajan en este centro, referencia en la producción de sensores del Grupo Bosch, que también los fabrica en China y México para esos mercados.



El almacenaje de papel ya es pasado

La documentación que se genera en un concesionario de automóviles es gigante. No solo hablamos de espacio ocupado, también de tiempo en su búsqueda y rapidez de respuesta a un cliente cuando se necesita recuperar su expediente. El sistema 'Papel Cero' de dealerBest permite dar un salto tecnológico y olvidar el archivo de papel, así como proporcionar la mejor experiencia al usuario. ¿Qué cambios experimenta un concesionario con la solución 'Papel Cero'?

Sistematización de la búsqueda de expedientes: El primer cambio es la **comodidad** de su uso. Cualquier persona de la concesión puede acceder a archivos automatizados, sin temor a que estos sean desubicados o extraviados. Además, al estar digitalizado se puede reenviar o compartir.

Mejora de la experiencia del usuario: Gracias a 'Papel Cero' se elimina que un profesional tenga que moverse por la concesión para localizar un documento.

El cliente lo obtiene de forma inmediata, ahorrándole tiempo y haciendo su paso por el concesionario más eficaz.

Ahorro de tiempo: Se ahorra entre un 5 y un 15 por ciento de tiempo gracias, según el departamento, a la rapidez para encontrar archivos o documentos. Con este sistema **todo está al alcance de un clic.**

Copias de seguridad: Importante destacar la **seguridad**. De esta manera, se guarda en el servidor y en las copias de seguridad. Con archivos en papel solo están disponibles en un lugar, con una única copia de los documentos.

Más espacio disponible: Como consecuencia directa se experimenta un **aumento de espacio**, ya que se desaloja toda el área dedicada a guardar el papel y permite ampliar otros departamentos que suelen requerir de espacio, como recambios o administración.

Acceso sin límites: En la era de internet, la **conectividad** es vital. Con 'Papel Cero' se puede acceder y consultar todos los archivos desde cualquier dispositivo y desde cualquier punto con acceso a internet o wifi.

'Papel Cero' es una solución diseñada por dealerBest para el uso eficiente de la documentación.

VOLKSWAGEN GILAUTO

40 AÑOS DEDICADOS AL AUTOMÓVIL

La venta de vehículos nuevos y la posventa son las principales actividades de una empresa consagrada a la automoción y convertida en referente del sector en la provincia de Granada. Se trata de un concesionario de Volkswagen ubicado en la localidad de Pulianas, a unos cinco kilómetros de la capital, que cuenta con una superficie de 11.000 metros cuadrados, y donde destaca el icónico edificio 'light house'. 30.000 automóviles vendidos y más de 280.000 vehículos reparados suman las cuatro décadas de actividad de este punto de la red Volkswagen, que desde 2016 es también Servicio Oficial Posventa de Audi.



MIDAS

HÍBRIDOS DE CORTESÍA

La cadena especializada en el mantenimiento integral del automóvil ha cerrado con Toyota España un acuerdo de renting para poder ofrecer a sus clientes un Yaris hybrid como coche de sustitución. Un servicio gratuito de Midas, que ya desarrolla en sus centros revisiones de mantenimiento de los modelos adaptados a esta tecnología. Cada uno de los 150 centros que la cadena tiene distribuidos por España disponen de un Yaris hybrid para prestar como coche de cortesía mientras se realizan las operaciones sobre el vehículo del cliente.



PRECIOS	PVP	Con descuentos
1.0 CVT Concept	11.590 €	8.535 €
1.0 CVT Concept (Pack Comfort)	12.090 €	9.035 €
1.0 CVT GT Line	13.090 €	10.035 €
1.2 CVT GT Line	13.590 €	10.535 €
1.2 CVT Aut. GT Line	15.040 €	11.865 €

KIA Las entregas del Picanto se inician en mayo

El nuevo utilitario coreano, que ha sido modificado a fondo, llegará a los concesionarios en mayo con un precio que parte de 8.535 euros, aplicados los 3.055 euros de descuento con que pueden contar todas las versiones. E incluso 3.175 euros en el 1.2 GT Line

automático. Sólo se comercializa en carrocería de cinco puertas y con dos motores de gasolina, de baja cilindrada y alto rendimiento, asociados a un cambio manual de cinco marchas, salvo el 1.2, que ofrece una caja automática de cuatro velocidades como alter-

nativa. Junto a los dos acabados, estructuran una gama de cinco opciones a las que en septiembre se unirá la versión impulsada por el nuevo tricilíndrico 1.0 T-GDI de 100 CV, también de gasolina. El nuevo urbano de Kia cuenta de serie con la garantía exclusiva de la marca de 7 años o 150.000 kilómetros y un equipamiento notable desde el acabado de acceso —incluye ABS, EBD, BAS, ESC, VSM, HAC, ESS, airbag frontales, laterales delanteros y de cortina, control de presión de neumáticos y asistente de frenada de emergencia—, además de opciones como pantalla de 7 pulgadas, cámara de marcha atrás y frenada de emergencia en ciudad... a precios ajustados.

CITROËN GLP para la gama C3

El gas licuado de petróleo (GLP) llega a la oferta del nuevo C3 asociado al acabado Feel y el motor de gasolina PureTech 82 adaptado para funcionar también con ese combustible ecológico, que cuesta menos y baja el consumo, manteniendo las prestaciones de la mecánica convencional. El C3 Feel, que puede funcionar indistintamente con gasolina o GLP, está disponible bajo pedido en la red de concesionarios de Citroën por un precio que queda en 15.000 euros, una vez aplicados los 1.200 euros de descuento programados por la marca para esta versión.



Disfrútalo por 15.000 euros

PEUGEOT Style S: unos 208 y 308 muy racing

Se llaman Style S y son las versiones de 208 y 308 destinadas a los que buscan un aire más deportivo y un equipamiento superior. Para este acabado, dos son las opciones mecánicas en el 208: 1.2 PureTech de 82 caballos y 1.6 BlueHDi de 100 caballos, ambos asociados al cambio manual de cinco marchas. También son dos las opciones mecánicas del 308 Style S: el 1.2 PureTech de 130 caballos y el 1.6 BlueHDi de 120 caballos, que se ofrecen con el cambio manual de 6 marchas o el automático EAT6 y Start&Stop

para rebajar consumos. El equipamiento de este exclusivo acabado dota de serie al 208 de elementos como llantas de aleación de 16

pulgadas diamantadas, cámara de visión trasera y detector de obstáculos, detalles racing en el exterior y un iPhone SE. Y si es la versión de gasolina, a través de Peugeot Easy Renting se puede conseguir con una entrada de 778 euros, una cuota final 7.334



EL PRECIO DE LOS 208 Y 308 STYLE S		
208 1.2 PureTech 82	13.840 €	
208 1.6 BlueHDi 100	16.490 €	
308 1.2 PureTech 130 man.	17.940 €	
308 1.2 PureTech 130 EAT6	19.440 €	
308 1.6 BlueHDi 120 man.	19.790 €	
308 1.6 BlueHDi 120 EAT6	21.290 €	

OPEL COMERCIALES CONECTADOS Y NUEVOS SERVICIOS ONSTAR

A la inclusión del Navi 80 IntelliLink con función de tráfico real en la lista de opciones de los comerciales Vivaro (908 €) y Movano (1.452 €) se unen las mejoras del Opel OnStar, que asiste a los conductores de sus coches.

El sistema, que ofrece respuesta automática en caso de colisión, diagnóstico del vehículo, asistencia en robo y Wi-Fi, añade ahora la reserva de hotel en ruta y la búsqueda de parking.

En ambos casos, el sistema OnStar efectuará una búsqueda acorde con las indicaciones y necesidades del cliente, enviando al navegador del coche la dirección exacta del servicio solicitado.

Dos nuevos servicios lanzados con el nuevo Insignia y pronto disponibles para todos los modelos de la marca, que también aumentarán la conectividad personal y asistencia individualizada con un potente punto Wi-Fi 4G/LTE.

euros y 47 cuotas de 135 euros. En cuanto al 308, 'Coche del Año en Europa 2015', destacan en el Style S detalles como bajos ensanchados, difusores traseros con embellecedores, pedales y umbrales de puertas de aluminio, llantas de aleación Rubí de 17 pulgadas y cámara de visión trasera. También hay una financiación especial que permite disfrutarlo por 47 cuotas de 160 euros, tras una entrada de 3.539 euros y un pago final de 9.605 euros.



JAGUAR APPROVED

USADOS CON GARANTÍA

La relación calidad/precio, una garantía de dos años sin límite de kilometraje más 24 meses de asistencia en carretera y la disponibilidad de todos los modelos de la gama actual de la marca son las cualidades que fomentan el éxito del programa de usados de Jaguar. Disponibles en cualquiera de los concesionarios oficiales de la marca, cada unidad recibe una completa revisión antes de ponerse a la venta, revisión que cumple los estándares de calidad del fabricante. Además, el historial y la procedencia de los vehículos está asegurado en este programa estandarizado a nivel mundial, que ofrece una cobertura similar a la del vehículo nuevo. Un trabajo riguroso que ha propiciado el crecimiento del 208 por ciento de las operaciones Jaguar Approved en 2016 respecto al año anterior.



MERCEDES-BENZ

Mejores precios para la Citan

La actualización realizada por la marca de la estrella en los precios de su furgoneta urbana supone una bajada del 10 por ciento para este vehículo, que ofrece soluciones para el cliente profesional y el usuario privado, con equipamientos y opciones típicas de un turismo en el caso de la Citan Tourer. El comercial de Mercedes también destaca por su ajustados niveles de emisiones de CO₂, bajos costes de mantenimiento y excelente rentabilidad, sin olvidar una capacidad de carga que llega a 3,8 metros cúbicos y una carga útil de 800 kilogramos. Además, las Citan CDI BlueEfficiency 108 y 109 presumen de los consumos más bajos de su categoría.



BMW 530e iPerformance, el sexto de la gama híbrida

La red de concesionarios de la marca alemana ya admite pedidos de la versión híbrida enchufable de la nueva Serie 5, un modelo que presenta un consumo homologado de 1,9 l/100 km y unas emisiones

combinadas de 44 g/km de CO₂, datos que pueden variar según la llanta elegida. De 60.500 euros parte el 530e iPerformance, que puede recorrer 50 kilómetros con el motor eléctrico, autonomía que lo cataloga como vehículo 'cero emisiones', con las ventajas que esa calificación supone: acceder a áreas de circulación restringida, estacionamiento regulado gratuito... Cuenta con



Por 60.500 €

DUNLOP Una gama de alto rendimiento para coches clásicos

En mayo se iniciará la venta de los Sport Classic, la gama de neumáticos de Dunlop destinada a los coches clásicos de alto rendimiento. Es la vuelta a los orígenes de una marca curtida en competición de los años 50 a los 70, con sus ruedas para turismos y los GT que

corrían en Le Mans. Ahora repite sus exitosos productos combinando un aspecto clásico con una manejabilidad y capacidad de frenado acorde a las tecnologías modernas de alto rendimiento. Agarre, estabilidad y dirección en seco y mojado se esconden ba-



jo una banda de rodadura con la apariencia de 'otros tiempos', tan apreciada por los orgullosos propietarios de modelos clásicos. Estarán disponibles en diez medidas diferentes, con precios que partirán de 236,50 euros.



Su precio, 47.100 €

LEXUS

El Sport Edition añade atractivo al NX 300h

Se ha puesto a la venta en España una nueva versión del NX 300h: el Sport Edition, que resalta el lado más deportivo del SUV coreano a precio más comedido que el acabado F-Sport. Numerosos detalles lo diferencian del resto de la gama, como la parrilla

delantera y los retrovisores en negro, los cristales traseros tintados, los protectores delantero y trasero, los estribos laterales, las exclusivas llantas de aleación de 18 pulgadas –también con acabado en negro–, y el techo panorámico. Tampoco faltan en esta

nueva versión faros LED L-Shape y faros antiniebla delanteros LED con función 'cornering' de iluminación en curva; y hay cinco colores para elegir. Al NX 300h Sport Edition, que no cuenta con tracción integral, lo impulsa la tecnología Lexus Hybrid Drive de segunda generación, que integra un propulsor de gasolina de 2,5 litros, más un generador, una batería de alta potencia y un motor eléctrico. Un sistema que proporciona 197 CV.

COYOTE

SERVICIO OPTIMIZADO

Un nuevo motor de navegación de alto rendimiento mejora la aplicación de Coyote, el asistente a la conducción que informa del tráfico en tiempo real en siete países europeos, y que en España incluye los radares de cinturón y móvil, las áreas de prioridad residencial (APRs) y las zonas de accidentes frecuentes. Con el cambio efectuado, la aplicación incorpora visualiza-



ción del mapa en 3D, precisión del carril que debe escoger, mayor rapidez de cálculo, mejor estimación del tiempo de llegada y datos de tráfico, instrucciones de navegación más precisas –con locución de voz y/o guiado natural– y reducción del tiempo de búsqueda de un destino. Para ofrecer todas esas mejoras Coyote se ha asociado con HERE, el experto internacional que desde hace más de 30 años desarrolla los mejores mapas GPS del mundo.

DS

Crossback Moondust, un DS 4 muy exclusivo

Equipamiento y exclusividad son las bazas de esta nueva edición limitada del DS 4 Crossback, disponible en el mercado español con los motores 1.6 THP de 165 CV y 2.0 BlueHDI de 180 CV –gasolina y diésel, respectivamente– en combinación con la transmisión automática EAT6. Su exclusividad empieza por su carrocería Gris Platino en acabado mate, completada con unas llantas de 18 pulgadas Brisbane negras, color del alerón posterior, las carcasas de los retrovisores y otros detalles en negro brillante, en contraste con las barras del techo en acero. Exclusividad que

en el interior potencia el tapizado en cuero Nappa Negro Basalto, el mismo material que aparece en salpicadero y paneles de las puertas. En el equipamiento de esta edición limitada destacan elementos como el sistema de navegación con pantalla táctil de 7 pulgadas, el MirrorLink para conectar nuestro smartphone, las luces DS Led Vision, la cámara trasera, la alerta por

cambio involuntario de carril o los sensores de aparcamiento delanteros y traseros. El DS 4 Crossback Moondust llega con un descuento de 1.800 euros, que deja en 33.630 euros el precio de la versión con motor de gasolina y en 36.530 euros el diésel.



1.6 THP 165 CV EAT6: 33.630 €
2.0 BlueHDI 180 CV EAT6: 36.530 €

CONECTIVIDAD

IPHONE PARA PEUGEOT 208 Y 2008

La marca del león da un paso más en la conectividad de sus modelos al regalar un iPhone SE de 64 Mb a los compradores de los 208 Style, Style S, Allure o GT Line. También los que adquieran un 2008 Style, Allure y GT Line recibirán ese iPhone, que cuenta con cámara de 12 megapíxeles para poder editar videos 4K, la eficiencia de un microprocesador A9, el avanzado sistema operativo iOS 10, el sistema de pago Apple Pay o el desbloqueo por huella dactilar. La campaña está vigente hasta el próximo 30 de abril, fecha en la que también finalizarán las condiciones



especiales de financiación que permiten la compra de un 208 Style 1.2 PureTech 82 por 48 mensualidades de 130 euros, tras pagar 368 euros de entrada y reservar 7.138,46 euros para el final. Si se trata del 2008, para Style 1.2 PureTech 110 la oferta contempla 47 cuotas de 140 euros, con una entrada de 2.918 euros y una cuota final de 9.489 euros.

PRECIOS	108 CDI 75 CV	109 CDI 90 CV	111 DCD 110 CV	112 115 CV
PROFESIONAL*				
Furgon Compacto B.E.	14.803 €			
Furgon Largo B.E.	15.486 €			
Furgon Compacto B.E.		15.104 €		
Furgon Largo B.E.		15.786 €		
Furgon Extralargo B.E.		17.061 €		
Mixto Extralargo B.E.		18.644 €		
Furgon Largo B.E.			16.606 €	
Furgon Extralargo B.E.			17.881 €	
Mixto Extralargo B.E.			19.464 €	
Furgon Largo				14.953 €
Tourer Base (NI) B.E.	15.504 €			
Tourer Base (NI) B.E.		15.805 €		
Tourer Pro (NI) B.E.	15.951 €			
Tourer Pro (NI) B.E.		16.251 €		
Tourer Pro (NI) B.E.			17.070 €	
Tourer Select (MI)	16.801 €			
Tourer Select (MI)		17.100 €		
Tourer Select (MI)			17.919 €	
Tourer Select (MI)				16.001 €
Tourer Select (MI) Extralarga				19.079 €
PRIVADO**				
Tourer Plus	22.950 €			
Tourer Plus		23.942 €		
Tourer Plus				22.468 €
TourerPlus Extralarga			25.359 €	
Tourer prime			26.292 €	
Tourer prime				24.911 €

* Los precios no incluyen impuestos ni transporte
** Precios PVP (matriculado como turismo) incluyen IVA, transporte e impuesto IEDMT



PROBLEMAS CON EL EMBRAGUE

Luis Cisneros

Tengo un Honda Accord diésel con once años de antigüedad y la verdad es que durante todo este tiempo estoy encantado con él. Salvo las revisiones obligatorias al taller, lo cierto es que apenas he tenido contratiempos. Hago más de 25.000 kilómetros al año, muchos de ellos por Madrid capital, y hace días que ha comenzado a fallar el embrague. En carretera va bien, pero en ciudad el pedal del embrague se me queda en ocasiones abajo y tengo que ayudarlo a subir con el pie. Supongo que el arreglo será cuantioso y mis hijos me comentan que le 'jubile' porque con tanto años y 380.000 kilómetros ya no interesa repararlo. ¿Qué opinan? Me da pena deshacerme de él.

RESPUESTA

Pues nuestra opinión es que todo el mundo tiene algo de razón, pero la última palabra es la suya, que al fin y al cabo es quien lo conduce y el vehículo es de su propiedad. Es cierto que con tantos años y ese kilometraje es inevitable que surjan problemas, aunque por lo que nos comenta no parecen que hayan sido muchos. Si con esa cantidad de kilómetros que lleva el embrague ha aguantado, parece ya de por sí un milagro. El propulsor 2.2 diésel de 140 caballos de potencia siempre brilló por su rendimiento y buenos consumos, pero su elevado par va pasando factura al embrague. En cualquier caso nosotros consultaríamos antes de nada con un mecánico qué tipo de avería tiene el vehículo. Y decimos esto porque, por lo que nos comentas, quizás sea la bomba de retorno lo que se ha estropeado y por eso el pedal del embrague no 'regresa' tras pisarlo. En este caso



CARTA DE LA SEMANA

EL MOTOR ROTATIVO TIPO WANKEL ES INGENIOSO, PERO ¿POR QUÉ NO TIENE CONTINUIDAD?

Alfonso Alcaraz

Siempre he oído que el motor rotativo es una maravilla precisamente por su 'sencillez' en su funcionamiento. ¿Qué ventajas e inconvenientes presenta? Lo digo porque sólo Mazda parecía apostar por él, pero me parece que ni siquiera la marca japonesa lo hace ya.

RESPUESTA

Mazda quizás sea la marca que más se asocia al motor rotativo, pero en ningún caso es la única. Es cierto que es la que más ha utilizado esta tecnología, en este caso de tipo Wankel –en honor a su inventor–, en modelos que van desde el Cosmo 110S hasta el RX-8, con victoria incluida en las 24 Horas de Le Mans en 1991. Pero fabricantes como Citroën, Mercedes, Chevrolet... también lo han utilizado en algunos de sus modelos.

Se trata de un cilindro que presenta una cámara ovalada; el pistón es un triángulo con los lados curvos que al girar va arrastrando al piñón y al cigüeñal mediante una corona dentada. Consta de cuatro tiempos, y entre sus principales virtudes encontramos que se trata de propulsores que suelen vibrar poco y que ofrecen unos notables

valores de potencia; por contra, el par motor suele ser escaso y su principal inconveniente siempre ha sido mantener la estanqueidad de los segmentos, aunque en los últimos tiempos este problema se fue reduciendo. Además, suelen tener un peor rendimiento térmico y un consumo más elevado.

Dicho así no parece una solución demasiado 'apetecible' en la actualidad, sobre todo por las emisiones, pero no la descartaríamos definitivamente. En Mazda meditan lanzar al mercado el RX-9, un espectacular deportivo que llegaría para ocupar el puesto del desaparecido RX-8 y llevaría motor rotativo. E incluso se habla de que ese motor rotativo formaría parte, como generador, en una mecánica híbrida. Sería en 2020...

la avería podría ser perfectamente asumible, y no llegaría a los 400 euros, aunque depende en gran medida del precio de la mano de obra.

De no ser esta la solución y tener que cambiar el embrague completo, se multiplicaría la factura

final considerablemente, en torno a los 1.500 euros. La decisión, en cualquier caso, sería suya, y si se encuentra a gusto con su coche... Aunque haciendo 25.000 kilómetros al año lo más lógico es que surjan nuevos 'achaques' de veterano.

CONSULTAS RÁPIDAS

RELACIÓN DE DESMULTIPLICACIÓN EN LA DIRECCIÓN

Antonio Méndez

Indica el número de vueltas teóricas que habría que dar al volante para que las ruedas directrices giren 360°. Cuando se dan valores como 18:1 o 14:1 quiere decir que tendríamos que dar 18 vueltas de volante, o 14 en el segundo caso, para que las ruedas giren 360°. A mayor número de vueltas de volante, hablaríamos de una dirección más desmultiplicada

y, por lo tanto, menos directa. En nuestro ejemplo, una relación de 18:1 será más desmultiplicada que la de 14:1. Cuantas más vueltas tengamos que dar al volante menos esfuerzo tendremos que hacer; por ejemplo, al maniobrar en parado. Pero en una zona con curvas obligará a 'trabajar' más de la cuenta.

AUDI RS2, EL PRIMERO DE LA SAGA

Julián Cano

El primer modelo que salió

al mercado como vehículo de altas prestaciones en quattro GmbH fue el Audi RS2 Avant, vehículo que vio la luz en 1994 fruto de un acuerdo de colaboración entre esta empresa y Porsche. El vehículo montaba un propulsor de 2,2 litros y cinco cilindros en línea que daba una potencia de 315 caballos, alcanzaba los 262 km/h de velocidad máxima y aceleraba de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, unas prestaciones muy brillantes.

▶ 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 a: 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ESTÁ EL CONCESIONARIO OBLIGADO A CAMBIARME EL COCHE SI ESTANDO EN GARANTÍA SUFRE AVERÍAS DE MOTOR GRAVES?

Tengamos en cuenta que el caso que se plantea desde un punto de vista jurídico, y en función del detalle de los hechos y los daños sufridos, está a caballo entre la garantía y lo que legalmente se denomina producto defectuoso. La primera es reclamable al vendedor, mientras que el segundo es reclamable ante el fabricante. La garantía legal es por 2 años y reclamable en un plazo de 3 años desde la compra, mientras que el producto defectuoso es reclamable durante los 3 años siguientes a los que se sufra el daño. Habría que analizar, por tanto, el caso concreto, fechas, tipo de avería sufrida, gravedad de los desperfectos, consecuencias de la misma y su posible afectación a la seguridad en la conducción, posibles daños y perjuicios sufridos, reiteración de la avería a pesar de su reparación, etc. Debemos estar en presencia de una avería grave del motor que pueda afectar a la seguridad en la conducción y que no haya podido solventarse efectivamente con la reparación. De ello habría que disponer de pruebas suficientes, tales como los partes de reparación realizados, peritajes del vehículo, piezas reemplazadas, etc.

BUENA PREGUNTA

LA DECISIÓN DEPENDE DE SI EL PRÉSTAMO ESTÁ VINCULADO A LA COMPRAVENTA O NO

¿Puedo solicitar financiación para la compra de un vehículo a nombre de mi hijo, pero ser yo el propietario titular del coche?

RESPUESTA

En líneas generales, legalmente no hay impedimento para conseguir una financiación personal a nombre de otra persona distinta del titular del préstamo. Debemos, no obstante, distinguir las fórmulas de la financiación:

- 1.- Si se trata de préstamo vinculado a la compraventa, como puede ser un préstamo al consumo, es muy posible que le exijan que figure el titular del vehículo, al menos como cotitular del préstamo, de cara por ejemplo a las garantías de carácter real que puede exigir la financiera a reflejar en el Registro de Ventas a Plazos de Bienes Muebles, tales como la reserva de dominio.
- 2.- Si no fuera un préstamo vinculado a la compraventa, que usted puede contratar con cualquier entidad bancaria, sí sería más factible que figurara un único titular

sin necesidad de que sea el propietario del vehículo.

En este caso, al tratarse de un préstamo personal no se sujeta específicamente ningún bien al pago –a diferencia de lo que sucede, por ejemplo, con las hipotecas–, de modo que el deudor asume frente a la financiera el pago de la deuda con todos sus bienes presentes y futuros, bienes entre los que lógicamente no se incluye el vehículo al estar a nombre de otra persona.



TIENEN QUE PASAR TRES DÍAS HÁBILES DESDE QUE SE DA EL AVISO

¿Pueden cobrarme recargo en la factura del taller por no recoger el coche el mismo día que me llamaron para ir?

RESPUESTA

No. El taller puede cobrar por gastos de estancia del vehículo si, reparado el vehículo y habiéndose comunicado al cliente este hecho, no se procede a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles. Además, tenga en cuenta que los gastos de estancia sólo procederán cuando el vehículo se encuentre en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo. Si usted considera que el taller no ha cumplido la normativa, las vías de reclamación son las siguientes:

- 1.- Debe rellenar la hoja de reclamaciones que el establecimiento debe tener a disposición del público. En caso de que el establecimiento no disponga de hoja de reclamaciones o se niegue a

entregarla al cliente, es preciso que el consumidor envíe la reclamación al taller en la que especifique el caso concreto, fecha, objeto de la reclamación... Esta reclamación puede remitirse en forma de carta certificada y con acuse de recibo o mediante burofax.

2.- En caso de denegación de la reclamación por parte del taller, el usuario puede acudir a organismos de consumo, acompañando copia de toda la documentación que justifique la reclamación (contratos, garantías, facturas...) y copia del DNI del reclamante. Si el establecimiento está adherido a una junta arbitral de consumo el consumidor puede dirigir la reclamación a este organismo de forma gratuita, acompañando toda la documentación en que justifique su reclamación. El laudo por el que el organismo resuelva este asunto será obligatorio y vinculante, y se considera cosa juzgada, siendo ejecutable en la vía judicial.

3.- Otra alternativa al arbitraje es acudir a los tribunales de justicia.

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

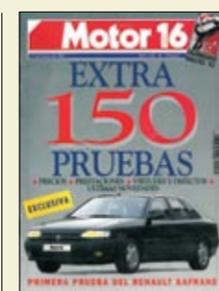


LEGALITAS.COM

Hyundai, a la conquista de España

Hyundai iniciaba su desembarco en el continente europeo y en España, con una gama de tres modelos que destacaban por su precio. 25 años después, la marca coreana ha conquistado a los europeos

No está al alcance de cualquiera que una marca ponga su nombre a un modelo. Pero Carlos Sainz lo había logrado. Tras su primer Mundial de Rallys, Toyota había bautizado con su nombre una edición limitada del Toyota Celica Turbo 4WD. Entre las novedades de la semana, una que iba a marcar el sector



LA PORTADA
Nº 439
FECHA
17-3-1992
HABLAMOS DE
El repaso a los 150 coches probados por Motor16 en el último año era el principal mensaje de nuestra portada de la semana, que también guardaba un espacio para el nuevo buque insignia de Renault, el Safrane, que habíamos probado a fondo.

del automóvil en España y en Europa: la llegada de los coreanos. Lo hacía Hyundai, que aterrizaba en España con tres modelos, el S-Coupé, el Lantra y el Sonata, cada uno con una sola alternativa de motores. Los coches llegaban desde las dos factorías que tenía la marca: una en Canadá y otra en Corea. 25 años después, Hyundai ya nos ha conquistado. La prueba de la semana analizaba una berlina, tope de la gama de Renault. El Safrane venía a sustituir al Renault 25 y destacaba en nuestra prueba por su estabilidad, acabado y equipamiento. Y si de pruebas hablábamos, en este número había para dar y tomar, pues en él repasábamos los 150 coches que habían pasado por nuestras manos en el último año: desde el pequeño Citroën AX al imponente Mercedes 600 SEL.



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

Audi 80 TDI: probamos un mechero con ruedas

Más que el Audi 80, lo que ahora, 25 años después, valoramos son las siglas TDI. Los diésel empezaban a pedir paso. Y entre ellos, este Audi nos sorprendía con sus cifras.

Se acercaba el Siglo XXI y en Motor16 queríamos adelantarnos a lo que nos iba a deparar el sector del automóvil. Nuevas tendencias, nuevos modelos... Hacíamos un poco de adivinos cuando mostrábamos algunos nuevos modelos, como el proyecto de monovolumen que iba a dar como resultado el Peugeot 807 o el Fiat Ulysse, el futuro BMW Serie



LA PORTADA
Nº 440
FECHA
24-3-1992
HABLAMOS DE
Futuros modelos que iban a llegar al mercado entre 1992 y 1995 eran los protagonistas de nuestra portada: el monovolumen de PSA y Fiat, el Mercedes SLK, el BMW Serie 1... Adelantábamos esta semana algunas tendencias del futuro del automóvil.

1 o el Mercedes SLK, que conocíamos entonces como 190 SLK. Y el tercero, el Audi 80, iba acompañado de unas siglas que han hecho historia estos 25 años. TDI era ese apellido que convertía a la berlina alemana en un rodador sorprendente. Con su motor de 90 caballos, el 80 homologaba un consumo de 6,2 litros y, lo que es más sorprendente, una autonomía que superaba los 1.000 kilómetros. Era la hora de los diésel.



19-28
MAYO
2017



¡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

WE LOVE VICTORY!

VICTORIA EN DAKAR, CONSAGRACIÓN EN GINEBRA.



NUEVO SUV PEUGEOT 3008

CAR OF THE YEAR



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

Gama Nuevo Peugeot 3008: Consumo mixto (L/100 km): desde 3,5 hasta 7,6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 92 hasta 174.

NUEVO SUV PEUGEOT 3008

