

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

AUDI S8 PLUS
RENAULT 8 TS

605 CV

56 CV



ENFRENTAMOS DOS
DEPORTIVOS DE
LEYENDA

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.699 del 25 de abril al 5 de mayo de 2017



NOVEDADES PARA EUROPA SE PRESENTAN EN CHINA

Citroën C5
Aircross ▼



Audi e-tron
Sportback
◀ Concept



Skoda
Vision E



Mercedes
Concept A Sedán ▲



Opel
Grandland X

OTRO RIVAL
PARA EL QASHQAI

▲ Volkswagen I.D. Crozz



Probamos **5** familiares y SUV



Renault Mégane
Sport Tourer dCi 110



Peugeot 3008
1.2 PureTech 130



Mercedes E
220d Estate



Fiat Tipo SW 1.6
Multijet 120 DDCT



Ford Kuga 2.0
TDCI 180 Vignale

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

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Al detalle



DOBLE PÉRDIDA EN EL AUTOMOVILISMO

Desde Motor 16 queremos transmitir un cariñoso saludo a los familiares y amigos de dos amantes del automovilismo que nos han dejado en los últimos días. Uno es Gonzalo Basurto, el piloto burgalés de sólo 10 años que perdió su vida durante los entrenamientos del Campeonato de Asturias de Karts en el circuito Fernando Alonso. El otro es Juan Antonio Zorzo, que ha fallecido en Granada a los 48 años tras una rápida enfermedad que le impidió cumplir su ilusionante sueño: crear la F-1438, un campeonato de costes muy reducidos que se disputaría con monoplazas basados en los F-1430 de los 70 y que él, ingeniero técnico de Automoción, estaba desarrollando. Descansen en paz.



EL SECTOR SIGUE EN ALZA

Un 45 por ciento se ha incrementado el superavit comercial en el sector español del automóvil en los dos primeros meses del año, gracias a los 1.107 millones de euros de diferencia entre exportaciones e importaciones. La industria sigue dando buenas noticias.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© 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

McDesastre

Una inversión de 400 millones de euros, 300 ingenieros trabajando a tres turnos... pero el superpiloto de McLaren, con un contrato superior a 30 millones, se larga a correr las 500 Millas.

Tirar la toalla. Eso es exactamente lo que han hecho McLaren y Honda, permitiendo que Fernando Alonso se largue a correr las 500 Millas de Indianápolis, en detrimento de todo un Mundial de Fórmula 1. La realidad es que después del fracaso continuado a lo largo de dos años, el ridículo de las tres primeras carreras de éste y el desastroso comportamiento del motor en los test posteriores a Bahrein, la escudería ha entrado en un agujero negro del que a todos les gustaría salir. De hecho, la imposibilidad de Honda para crear en todo este tiempo un motor competitivo y la permanente inoperancia de McLaren, es lo que provoca que su piloto estrella deje de lado el emblemático GP de Mónaco, en el que ha

ganado dos veces, para probar suerte en Indianápolis. Por otra parte, según el hombre fuerte de McLaren, Mansour Ojeh, Honda ha reconocido y entonado el 'mea culpa' y está dispuesta, a base de más dinero, presión y trabajo, a realizar un cambio general de la arquitectura del motor, que estaría teóricamente listo para junio. Además, están hartos de los comentarios hirientes de Alonso, que tanto daño hacen a la marca. Como, por ejemplo, "nunca he corrido con tan poca potencia", "somos tan lentos en

crono, como en carrera y seguimos sin novedad", "cómo demonios me adelantan, si a principio de recta estaban a 300 metros"... Un flagelo constante que duele mucho más si tenemos en cuenta la monumental inversión de 400 millones de euros, los 300 ingenieros trabajando a tres turnos o el formidable contrato de más de 30 millones a su superpiloto, que ahora huye a Estados Unidos para disputar las 500 Millas. Una frívola decisión que no está a la altura de una escudería con el historial de McLaren. Como tampoco dice mucho de todo un bicampeón del mundo, por mucho que le divierta y le venga bien cambiar de aires. Lo que sí demuestran estos acontecimientos

es que la relación laboral de Alonso con McLaren-Honda puede finalizar con el contrato actual, que termina este año. A este respecto, unas veces dice que hablará de su futuro en verano. Otras, que quiere seguir en la Fórmula 1 y ganar las 500 Millas y Le Mans. Ojalá lo consiga, pero como bien sabe por experiencia, es necesario contar con el mejor equipo posible y tener tiempo para adaptarse a las nuevas reglas del juego. Lo contrario, como decía Ortega, son esfuerzos inútiles que conducen a....

Según el hombre fuerte de McLaren, Mansour Ojeh, Honda ha reconocido y entonado el 'mea culpa' y está dispuesta, a base de más dinero, presión y trabajo, a realizar un cambio general de la arquitectura del motor, que estaría teóricamente listo para junio. Además, están hartos de los comentarios hirientes de Alonso, que tanto daño hacen a la marca.

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 Climà financiando a través de Preferencia 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 

    renaudt.es

SUMARIO

Nº 1.699 · 24 abril al 8 mayo de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA SALÓN DE SHANGHAI

En la ciudad china se han presentado las últimas novedades para el mercado europeo.

6.- SKODA VISION E

7.- CITROËN C5 AIRCROSS

8.- AUDI E-TRON SPORTBACK CONCEPT

10.- MERCEDES CONCEPT A SEDÁN

11.- MERCEDES CLASES

12.- VOLKSWAGEN I.D. CROZZ CONCEPT

14.- EN PORTADA SALÓN DE NUEVA YORK.

Las marcas asiáticas y americanas conquistan la 'Gran Manzana'.

14.- HYUNDAI GENESIS GV80 CONCEPT

15.- TOYOTA FT-4X CONCEPT

16.- INFINITI QX80 MONOGRAPH

17.- JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK

18.- OPEL GRAND LAND X

El tercer miembro de la familia X.

20.- CUATRO RUEDAS FORD KUGA VIGNALE

La versión más exclusiva, con 180 caballos, cambio automático...

24.- FIAT TIPO SW

El cambio automático DDCT le sienta bien al Tipo diésel de 120 CV.

26.- MERCEDES E220 E SW

Confort de marcha, calidad, excelente dinámica

28.- PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH 120

El motor tricilíndrico combina a la perfección con el 3008.

30.- RENAULT MÉGANE SPORTOURER DCI 110

Versatilidad y eficiencia las claves del Mégane familiar.

6



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	8, 38, 46
CITROËN	7
FIAT	24
FORD	20
HYUNDAI	32, 48
INFINITI	16
JEEP	17
MERCEDES	10
OPEL	18
PEUGEOT	28
RENAULT	30, 38
SKODA	6
SUZUKI	36
TOYOTA	15
VOLKSWAGEN	12
VOLVO	35

38



35

32



48

32.- HYUNDAI IONIQ EV

Un eléctrico que no lo parece.

34.- JEEP GRAND CHEROKEE

Restyling en su 25 aniversario

35.- VOLVO V90 CROSS COUNTRY D4

La versión de acceso a la gama del todocamino sueco se muestra como un excelente viajero.

36.- SUZUKI SWIFT

Nueva generación del utilitario japonés.

38.- AUDI S8 PLUS FRENTE A RENAULT 8 TS

47 años separan a estas dos berlinas de corte deportivo.

44.- LA SEMANA

46.- +INTERESANTE CONSTRUCCIÓN EN ALUMINIO EN AUDI

La nueva generación del Audi A8 contará con un chasis con los más avanzados materiales.

36.- EL DESIERTO DE LOS NIÑOS

Recorremos Marruecos con la caravana solidaria en la que participa Hyundai.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS BLACKPAIN SERIES.

Empieza el campeonato de GT más importante.

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...    

Las firmas europeas **trasladan sus escaparates** a China

Los chinos son desde hace años los principales consumidores de coches del planeta, y muchos usuarios, incorporados a la cultura del automóvil en plena era del teléfono inteligente, creen que hay que comprar vehículos con la frecuencia que cambias de smartphone. Un país así es terreno abonado para desvelar novedades, y las marcas europeas lo han demostrado en Shanghai, donde hemos visto los 'concept cars' más avanzados y primicias mundiales como el Citroën C5 Aircross.

Skoda Vision E

Otro **punto de inflexión** en la historia de la marca checa

En la trayectoria de las marcas suele haber modelos que suponen un 'punto y aparte' en materia de diseño o tecnología. En Skoda, por ejemplo, podría atribuirse ese papel al Felicia de 1996, primer modelo nacido en la 'era Volkswagen', pero también a este Vision E, 'concept' con carrocería SUV de cinco puertas y perfil coupé que señala el inicio de la electrificación y de la conducción autónoma en la casa checa. En el primero de esos capítulos por poner en juego dos motores eléctricos que suman 225 kW -306 CV de potencia- y permiten alcanzar con agilidad los 180 km/h de su velocidad punta autolimitada. Y sus potentes baterías de iones de litio, ubicadas en el suelo del vehículo -cuya distancia entre ejes es de 2,85 metros-, darían para recorrer

hasta 500 kilómetros entre cada recarga. Con el Vision E, Skoda inicia el proyecto de electrificación de su ga-

▶▶Dentro, cada ocupante tiene su propia pantalla, y los asientos delanteros giran 20 grados para facilitar la accesibilidad.



el Superb híbrido enchufable. Pero decíamos que el Vision E es también el pionero en conducción autónoma dentro de la marca de Mlada Boleslav, y eso es así porque cumple requisitos del llamado Nivel 3: puede operar autónomamente en congestiones de tráfico, circular con piloto automático en autopista, permanecer en un carril o desviarse, efectuar adelantamientos, buscar plazas de aparcamiento gratuitas, estacionar o salir de ellas sin intervención del conductor...

El Vision E mide 4,65 metros de largo, 1,92 de ancho y 1,55 de alto. Es algo así como un Kodiaq Coupé.



▶▶Según la marca, el C5 Aircross es líder en amplitud de su clase, sobre todo en la segunda fila. Además, 482 litros de maletero.

Citroën C5 Aircross

Por amplitud, confort y tecnología, **un ambicioso SUV** de tamaño medio

Primicia mundial en el Salón de Shanghai, el C5 Aircross llegará a los concesionarios chinos de Citroën en el segundo semestre de 2017, aunque en Europa no será lanzado hasta un año

Tiene un maletero de 482 litros con suelo a dos niveles, respaldo trasero 60:40 abatible mediante el mando Magic Handle y portón eléctrico 'manos libres', y su batalla de 2,73 metros se

traduce en un interior amplio. Según Citroën, 'best in class' en esa faceta, sobre todo en la segunda fila, con las mejores cotas del segmento en hueco para piernas y altura al techo. Y es que el confort ha sido prioritario, contribuyendo a ello el trabajo de aislamiento realizado y una primicia tecnológica: la suspensión con amortiguadores progresivos hidráulicos, que permiten trabajar al sistema de distinta forma según sean de fuertes o ligeras las



compresiones y extensiones del amortiguador. Y los asientos delanteros pueden equipar función masaje gracias a las 8 bolsas neumáticas integradas en cada respaldo. Además, estrena el sistema Clean Cabin, con el que podremos visualizar en la pantalla central, de 8 pulgadas, la calidad del aire filtrado en el habitáculo. También cuenta con una pantalla de 12,3 pulgadas como instrumentación, y no faltarán el sistema Grip Control de mejora de la tracción -vinculado a neumáticos M+S con llanta de 19 pulgadas- o el control de descensos HADC, graduable desde 3 km/h.



después. Será entonces cuando la marca gala luche con todas las de la ley en el segmento SUV de mayores ventas, pues su nuevo modelo, de cinco puertas y cinco plazas, mide 4,50 metros de largo y se las verá con Tucson, 3008, Qashqai, Kadjar y compañía.

▶▶El nuevo SUV de Citroën mide 4,50 metros de largo, 1,84 de ancho y 1,67 de alto. A Europa llegará a finales de 2018, y tendrá una versión híbrida eAWD de 300 CV.



BMW M4 CS

A caballo entre el M4 Coupé y el M4 GTS se sitúa el M4 CS, serie especial limitada que extrae 460 CV de su motor 3.0M TwinPower Turbo de seis cilindros, suficientes para acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y, gracias al paquete M Driver de serie, alcanzar 280 km/h. El gasto es de 8,4 l/100 km. Equipa la caja de doble embrague MDCT de 7 marchas, su suspensión es parecida a la del M4 con paquete de competición y, según BMW, completa una vuelta a Nurburgring en 7 minutos y 38 segundos.



▶▶El CS monta neumáticos 265/35 R19 delante, y detrás unos 285/30 R20. Dentro, asientos en cuero y Alcántara.



CHEVROLET FNR-X CONCEPT

PATAC (Pan Asia Technical Automotive Center) es una 'joint venture' de GM que trabaja pensando en mercados asiáticos, y ya en 2015 desarrolló el 'concept' FNR (Find New Roads) que evoluciona hasta convertirse en este FNR-X Concept, que emplea una avanzada tecnología. Por ejemplo, una mecánica híbrida enchufable que podemos usar en modo cien por cien eléctrico y tiene dos programas de conducción, una suspensión activa con altura al suelo variable, parrilla frontal de lamas activas, aerodinámica adaptativa con spoiler delantero y alerón trasero móviles, o unos sensores ADAS que ayudan a elegir la mejor ruta en conducción 'off road'.

►Mecánica híbrida enchufable, dos programas de conducción –Versátil y Sport– y suspensión con firmeza y altura regulables.



◀El FNR-X es el segundo 'concept' en dos años creado por PATAC, una 'joint venture' de General Motors para Asia.

Audi e-tron Sportback Concept SUV, eléctrico, coupé... y será un modelo de serie en 2019

Queda un año para que Audi lance su primer vehículo eléctrico, el SUV e-tron. Y otro año después estará lista su variante coupé –también de cinco puertas–, que la firma germana nos avanza con este e-tron Sportback Concept exhibido en Shanghai. Ese segundo eléctrico de Audi mide 4,90 metros de largo, tiene una distancia entre ejes de 2,93 metros y anuncia un maletero de 550 litros ampliable a 1.450 si abatimos la fila trasera. Podríamos definirlo como un A7 Sportback... pero SUV. Y eléctrico. Porque sus 435 CV de potencia –que au-

mentan a 503 CV en modo Boost– y 81,6 mkg de par máximo se logran combinando tres motores eléctricos: uno en el eje delantero y otros dos en el trasero, garantizando la tracción Quattro. Y como no hay árbol de transmisión –los motores son independientes– mejora la amplitud. La batería de iones de litio de 95 kWh, situada en el suelo, permite cubrir más de 500 kilómetros entre recargas, y la aceleración de 0 a 100 km/h se completa en 4,5 segundos. Además, la velocidad punta ha sido limitada a 210 km/h. En cuanto

al funcionamiento, un controlador calcula cómo se combina la acción de los motores. Si aceleramos suavemente sólo funciona el delantero, pero en modo S o al acelerar con fuerza –influyen otras variables, como el programa elegido del Audi Drive Select o el nivel de carga de la batería– actuarían los tres. De hecho, el controlador tiene también en cuenta datos del entorno del coche procedentes de los sensores del sistema de conducción pilotada. El e-tron Sportback tiene



►Las baterías van bajo el suelo y hay tres motores: uno delante y dos detrás. El maletero cubica 550 litros.



suspensión neumática de altura variable –cuatro niveles– y estrena los faros DML (Digital Matrix Light), con 1,3 millones de píxeles cada uno y que iluminan mejor sin deslumbrar.



◀◀Mide 4,90 metros de largo, 1,98 de ancho y 1,53 de alto. El modelo definitivo será muy similar cuando llegue en 2019, un año después de que aparezca el primer Audi e-tron.



Consumo mixto 9,1 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 207 (g/km).

Nuevo Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+. Decídete.

Ahora o nunca. Todo o nada. Así de extremo es el nuevo Mercedes-AMG E 63. Toda una bestia de la carretera que no conoce el término medio. Sus líneas muscudas definen su radical diseño deportivo, mientras su motor V8 biturbo unido al sistema 4MATIC+ es capaz de alcanzar los 612 CV (450kW) en su versión "S" permitiéndole batir el récord de su categoría con una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. Instintivo y contundente, el nuevo Mercedes-AMG E 63 no deja lugar a dudas, simplemente lo quieres o no lo quieres. Tú decides.



LEXUS NX

El NX, lanzado en 2014, acaba de someterse a una actualización que la firma japonesa desvelaba en el evento chino, y que afecta a diversos capítulos. Por ejemplo, a la imagen exterior, que introduce un nuevo frontal con faros similares a los del coupé LC, una parrilla más vistosa o faros antiniebla reubicados, así como grupos ópticos traseros nuevos, paragolpes rediseñados y nuevas llantas de 18 pulgadas. Y dentro, cambios como una pantalla central de 10,3 pulgadas –ahora es de 7–, mandos simplificados, nuevo reloj, materiales aún más lujosos...

▼ La pantalla central pasa a ser de 10,3 pulgadas, hay más huecos para colocar cosas, las tomas USB son mejores...



Mercedes-Benz Concept A Sedan
Buena pista sobre la **próxima familia de compactos**

Según la firma de la estrella, el Concept A Sedan es «un adelanto de la futura generación de categoría compacta y una posible nueva variante de carrocería». La primera parte del anuncio está clara, pues la gama actual –Clase A, Clase B, CLA, CLA Shooting Brake y GLA– arrancó en 2012 –desde entonces suman más de dos millones de unidades vendidas– y es lógico que en Stuttgart preparen sus relevos. En cuanto a la segunda parte de la frase, muchos pensarán que el CLA actual es ya un sedán y que esa «variante de carrocería» ya existe, pero desde Mercedes, en realidad, se ha tratado siempre al CLA como un coupé. De cuatro puertas, con tres volúmenes... pero coupé. Es decir, que la

siguiente generación tendría un sedán 'de verdad', y este Concept A Sedan anticiparía esa carrocería, una especie de Clase C a escala. Sus dimensiones lo demuestran, pues mide 457 centímetros de largo –7 menos que el CLA y 12 menos que el Clase C berlina–, 187 de ancho –9 más que el CLA, e incluso 6 más que el C– y 146 de alto –3 más que el CLA y 2 más que el C–. El Concept A Sedan tiene voladizos cortos y cintura

elevada, pero también un techo más alto que el del CLA y menos tendido –no tan coupé– en su parte trasera gracias a un pilar posterior más erguido. Gorden Wagener, jefe de Diseño de Daimler, se siente especialmente orgulloso del frontal, con la llamada 'parrilla pa-

americana baja', los faros con la característica 'ceja' de la marca o el largo capó con trazos longitudinales.

▲▲ Las llantas de 20 pulgadas acentúan la deportividad, como el paragolpes trasero con difusor inferior.



El Concept A Sedan recurre a retrovisores de tamaño contenido y manillas de puerta enrasadas.



Mercedes Clase S
Una **renovación que se extiende** a las versiones AMG y Maybach

Presentación del renovado Clase S, a la venta en Europa en julio y que adopta una gama nueva de motores, más eficientes. El S 560 4Matic equipa un V8 de 469 CV que reduce el gasto un 10 por ciento –8,5 l/100 km, y 9,3 en el Merce-

des-Maybach S 560 4Matic, también remotorizado–, mientras que las versiones diésel S 350 d 4Matic y S 400 d 4Matic estrenan un seis cilindros, con 286 y 340 CV respectivamente, que rebaja el gasto un 7 por ciento: 5,5 l/100 el primero

y 5,6 el segundo. Asimismo, el Mercedes-AMG S 63 4Matic+ estrena un V8 Biturbo 4.0 de 612 CV con desconexión selectiva de cilindros que baja el consumo –anuncia 8,9 l/100 km– frente al anterior V8 Biturbo 5.5. Al margen de los cambios mecánicos, muchísimo más, como las



▲▲ Las dos pantallas de 12,3 pulgadas alineadas son nuevas. También el volante, los acabados en madera, el frontal...



mejoras en el asistente de distancia Distronic y en el asistente de dirección para aumentar las dotes de conducción autónoma, el sis-

tema Energizing –combina masaje, iluminación o climatización para un efecto 'wellness'– o la suspensión Magic Body Control opti-



▲ El Mercedes-AMG S 63 4Matic+ sustituye el anterior V8 Biturbo 5.5 por un nuevo V8 Biturbo 4.0 con desconexión de cilindros, 612 CV y menor consumo: 8,9 l/100 km.



▲ El S 65 mantiene su V12 Biturbo de 630 CV, pero hay cambios en muchos capítulos.



▲ El Mercedes-Maybach S 560 4Matic se pone al día por imagen, tecnología... Y estrena un motor que rebaja el gasto.

mizada, y ahora con una función Curve que inclina la carrocería hasta 2,65 grados hacia el interior de la curva para que los ocupantes se muevan menos.

LYNK&CO 03 CONCEPT

Cinco meses después de que naciese la nueva marca creada por el gigante chino Geely, dueño de Volvo, Lynk&Co inicia su andadura

comercial en el país asiático, previa a su aventura internacional. Y lo hace de tres maneras: poniendo en marcha la 'app' que permite comprar o compartir un coche de la em-

presa, mostrando por vez primera el SUV 01 de producción –hasta ahora sólo se había visto el 01 Concept– y desvelando el 03 Concept, que avanza cómo será el segundo

vehículo de Lynk&Co: una berlina de tres cuerpos que podría equipar mecánicas de gasolina e híbridas, y compartirá con futuros Volvo la plataforma modular CMA.

▼ La nueva marca de Geely apuesta por la tecnología: conectividad, asistentes... De hecho, busca sus compradores y usuarios entre los llamados 'Millenials'.



Volkswagen I.D. Crozz Concept

Así podría ser el **crossover eléctrico** que preparan en Wolfsburg para 2020

Que Volkswagen está preparando una nueva familia de vehículos eléctricos no es un secreto. En 2016 mostró en París el I.D. –un compacto de talla Golf– y hace unos meses, en Detroit, desvelaba el I.D. Buzz, avance de un posible VW

▼ Un motor eléctrico por eje y una suspensión muy avanzada: detrás, de seis brazos.

Microbús eléctrico. Pero ahora nos llega esta tercera alternativa, y bajo una carrocería SUV Coupé de cinco puertas que la firma de Wolfsburg llama CUV: crossover utility vehicle. Mucho en común, en cualquier caso, con el Vision E que Skoda mostraba también estos días en Shanghai.

Tanto por fuera como por dentro, pues el I.D. Crozz –dado todo de la plataforma modular MEB para vehículos

eléctricos– es un crossover de emisiones 0, tiene tracción a las cuatro ruedas y su autonomía se acerca a los 500 kilómetros entre recargas gracias a que combina una batería de gran capacidad –va en el suelo, lo que libera mucho espacio en el habitáculo y baja el centro de gravedad para optimizar el comportamiento– con dos motores eléctricos –uno en cada eje– y sendas cajas de cambio. La potencia total, como en el Skoda, es de 306 CV, y la velocidad punta se ha limitado a 180 km/h. Si usamos un punto de carga de 150 kW



▲ Sin botones en el salpicadero, sustituidos por pantallas táctiles capacitivas, órdenes por voz y control gestual.

podríamos 'repostar' el 80 por ciento de la batería en sólo 30 minutos.

Y el I.D. Crozz Concept equipa el sistema I.D Pilot, que retrae el volante en tres segundos si el conductor pulsa el botón correspondiente, pasando el coche a asumir la conducción totalmente autónoma a partir de ese momento. Y entonces, cuatro luces emergen del techo para advertir al resto de que circulamos en modo autónomo.

◀ El aire que entra en el habitáculo es controlado previamente por el sistema CleanAir, que analiza y mejora su calidad.



RENAULT R.S. 2027 VISION

La marca francesa ilustra su visión de la Fórmula 1 del futuro con este 'concept'. Según Renault, con 40 años de experiencia en el certamen, será «una competición más centrada en el piloto, más espectacular, más eléctrica y más segura», y propone algunas ideas en su R.S. 2027 Vision, como iluminación led

activa en las ruedas, elementos aerodinámicos móviles, cuatro ruedas motrices y directrices, depósito con la mitad de capacidad, uso obligatorio de un modo cien por cien

eléctrico en boxes y cockpit cerrado de policarbonato transparente para ver al piloto y protegerle mejor. Además, la telemetría estaría a la vista del aficionado en tiempo real.

eléctrico en boxes y cockpit cerrado de policarbonato transparente para ver al piloto y protegerle mejor. Además, la telemetría estaría a la vista del aficionado en tiempo real.



▶▶ Renault propone una Fórmula 1 «más eléctrica» y con habitáculo cerrado.

QX30 | Q30

BORN TO CHALLENGE

Descubra la nueva gama de compactos de INFINITI con un diseño único, tecnología de vanguardia y un completo equipamiento de serie.

Solicite su prueba de conducción en infiniti.es



GAMA **Q30*** | **QX30**** DESDE 22.990 €



INFINITI

INFINITI QX30 2.2d de 125 kW (170 CV), consumo mixto de 4,9 l/100 km y emisiones de CO2 de 128g/km.
INFINITI Q30 1.5d de 80 kW (109 CV), consumo mixto de 3,9 l/100km y emisiones de CO2 de 103 g/km.
 Modelos visualizados con equipamiento opcional.

* INFINITI Q30 1.5d de 80 kW (109 CV). PVP recomendado INFINITI Q30 en Península y Baleares desde 22.990€ (incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y acciones promocionales). La oferta irá dirigida a clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 15.000€, a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida hasta el 30 de junio de 2017 sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad financiera. No incluye: gastos de gestión, matriculación y pre entrega. Consulta condiciones en www.infiniti.es

** INFINITI QX30 2.2d de 125 kW (170 CV) AT. PVP recomendado INFINITI QX30 en Península y Baleares desde 33.900€ (incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y acciones promocionales). La oferta irá dirigida a clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 15.000€, a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida hasta el 30 de junio de 2017 sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad financiera. No incluye: gastos de gestión, matriculación y pre entrega. Consulta condiciones en www.infiniti.es

NYC nunca duerme

La ciudad que nunca duerme. Así es como muchos denominan a Nueva York, y aunque se suele atribuir la frase a Frank Sinatra por su famoso tema 'New York, New York', lo cierto es que ya en 1924 se había estrenado una película titulada "The city that never sleeps" y dedicada a NYC. Fuera como fuese, Nueva York parece reclamar el protagonismo mundial que muchos ya le niegan, y hasta su Auto Show va ganando interés desde hace años. Un ejemplo es la edición recién celebrada, donde marcas locales, asiáticas y europeas han desvelado muchas novedades.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

HYUNDAI GENESIS GV80 CONCEPT

Tan innovador por fuera como por dentro

Genesis, la exclusiva marca de Hyundai, desvelaba el GV80 Concept para mostrar las ideas de sus diseñadores liderados por Luc Donckerwolke y Peter Schreyer, y dar pistas sobre las tecnologías del futuro.



El GV80 Concept es, básicamente, una demostración de fuerza. En primer lugar, porque anuncia una nueva generación de sistemas de propulsión, ecológicos pero potentes, en los que todas las posibilidades técnicas están abiertas, empezando por esta mecánica híbrida enchufable donde el protagonismo corresponde a una pila de hidrógeno. O lo que es igual, un Plug-in FCEV. Y el proto-

tipo de Genesis, un elegante y deportivo SUV con llantas de 23 pulgadas, permite también al dúo Schreyer-Donckerwolke enseñarnos el aire de familia de los futuros Genesis. Tanto por fuera como por dentro, pues el habitáculo apuesta por materiales de máxima calidad, cuidadas texturas y una gran dosis de innovación: pantalla OLED de 22 pulgadas sobre el salpicadero y con dos zonas bien definidas, mando táctil principal tipo 'touchpad' en la consola, controles independientes para los cuatro ocupantes...



◀ Numerosos detalles del GV80 se trasladarán a futuros modelos de Genesis, como la parrilla frontal o las manillas de puertas enrasadas. La gran pantalla que recorre el salpicadero se divide en dos zonas.



ACURA TLX.- La división de Honda para Norteamérica pone al día su exitoso sedán TLX con una imagen más deportiva y nuevos equipamientos, destacando los numerosos asistentes de seguridad englobados en el sistema AcuraWatch.



BUICK ENCLAVE.- Otro 'made in USA' que evoluciona es el Enclave, un SUV que ahora dispone de más espacio en su tercera fila de asientos, ve aumentada su capacidad de remolque y estrena tecnologías de seguridad, conectividad, confort...



BUICK REGAL SPORTBACK.- El Regal Sportback —resulta curioso que la firma americana recurra a un apellido tan 'Audi'— es un derivado del nuevo Opel Insignia Grand Sport. Su motor 2.0 Turbo rinde 250 CV, y está disponible con tracción total.



TOYOTA FT-4X CONCEPT

Lógica californiana

A partir de la plataforma TNGA usada por Prius y C-HR, Toyota ha imaginado un práctico todoterreno de ciudad.

Su nombre FT-4X significa 'Future Toyota Four Wheel Drive Crossover', y eso es ya una declaración de intenciones. La firma japonesa, que lo ha diseñado en su centro de Newport Beach, explica que este vehículo se dirigiría a los 'millennials', esa nueva generación de profesionales amantes de la tecnología que se mueven principalmente en grandes urbes. Por eso el FT-4X Concept mide sólo 4,25 metros de largo, aprovecha la plataforma TNGA del Prius y propone un interior que llaman 'Multi-Tool': espacios múltiples donde guardar cosas, colocar ropa de verano y de invierno, calentar o enfriar alimentos... Y con tracción total.



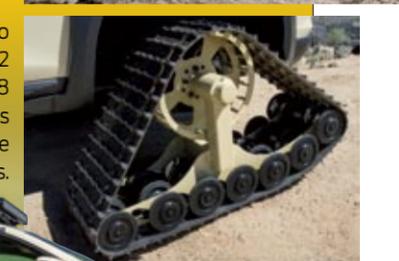
◀ ¿Conductores que apenas salen de la ciudad? Toyota cree que lo mejor será convertir cada trayecto en una aventura.

NISSAN ROGUE TRAIL WARRIOR PROJECT

Otro X-Trail que no tiene límites

El Nissan X-Trail, comercializado en Norteamérica como Rogue, había dado lugar ya el año pasado a un 'concept' Warrior que sustituía las ruedas por orugas para moverse por zonas nevadas con apabullante agilidad. Pero en el Salón de Nueva York recién celebrado la firma japonesa mostraba la evolución de este prototipo, el Trail Warrior, adaptado a caminos, pistas forestales, arenales y zonas pedregosas, y también a la nieve. Vestido con pintura de camuflaje y equipado con faros de luz amarilla para reforzar su estilo 'militar', el Rogue Trail Warrior incorpora, además de las cuatro orugas de tracción —fabricadas por la empresa especializada Dominator Tracks—, una suspensión específica, pero mantiene el motor 'de calle' —un 2.5 de gasolina con cuatro cilindros y 170 CV— y la transmisión automática Xtronic de variador continuo. El equipamiento incluye también un winch en el frontal.

▶ Cada una de las cuatro orugas tiene una longitud de 122 centímetros, por 76 de altura y 38 de anchura. Han sido fabricadas por la compañía estadounidense Dominator Tracks.



BUICK REGAL TOUR X.- El Opel Insignia Sports Tourer es bautizado TourX cuando Buick lo adapta al mercado local. Con la segunda fila abatida tiene 2.080 litros para carga, y ofrece de serie tracción AWD y cambio automático de 8 marchas.



CORVETTE CARBON 65 EDITION.- Para celebrar los 65 años de la saga Corvette llega esta serie especial limitada a 650 unidades, disponibles en versión Coupé y Convertible. Equipamiento muy especial y precio unos 14.000 euros más alto.



CHEVROLET TAHOE RST.- La edición RST (Rally Sport Truck) torna más deportiva su imagen —usa llantas de 22 pulgadas— y suma el Performance Package: motor 6.2 V8 de 420 CV, suspensión magnética, caja automática de 10 marchas...



DODGE CHALLENGER SRT DEMON.- Sus antecesores, los Charger y Challenger SRT Hellcat, se quedaron en 707 CV, pero la nueva 'criatura' saca 840 CV del 6.2 Hemi Demon V8: de 0 a 48 km/h en un segundo, y de 0 a 96 en 2,3 segundos.



RAM 1500 SUBLIME SPORT.- Se trata de una edición limitada a 3.000 unidades y personalizada con el color de carrocería verde lima y sus llantas negras: 22 pulgadas en la variante de tracción trasera y 20 en la de tracción total. Monta motor V8.



FORD EXPLORER SPORT.- Entre las mejoras introducidas por el Explorer destaca una conexión Wi-Fi que pueden usar diez dispositivos a la vez, incluso a 15 metros de distancia del coche. De paso, adopta varios asistentes de conducción.

AUDI R8 COUPE 'AUDI SPORT EDITION' Sólo 200 unidades

Para celebrar los éxitos deportivos del R8, la marca alemana lanza esta serie especial, disponible con los V10 de 540 y 610 CV.

A partir de mayo, los clientes interesados podrán pedir su R8 Coupe 'Audi Sport Edition', una serie especial limitada a 200 unidades para todo el mundo cuyos precios –en Alemania– van de los 181.900 euros de la versión V10 de 540 CV a los 205.800 del V10 Plus con 610 CV. Las entregas comenzarán a finales de verano, y sólo podrá elegirse entre cuatro colores de carrocería: dos tonos plateados –brillo o mate–, blanco y negro. En todos los casos, asociados a detalles exteriores exclusivos en rojo y negro, llantas de 20 pulgadas –con neumáticos 245/30 delante y 305/30 detrás–, pinzas de freno especiales –el V10 Plus equipa discos cerámicos– y un interior personalizado con tapicería de piel Nappa en rojo y negro, inserciones en carbono, volante más deportivo...



► También en Nueva York se vio el R8 LMS GT4, el nuevo coche de carreras para clientes de Audi Sport. Rinde 495 CV y debutará en las 24 Horas de Nürburgring.



►► El 'concept' Monograph, nacido en Japón, propone ideas sobre la siguiente generación del QX80, un SUV de 5,31 metros a la venta en Norteamérica.



INFINITI QX80 MONOGRAPH Potencia el lujo de la marca

El QX80, que no se vende en Europa, es lo más de lo más en la oferta de Infiniti en Norteamérica, un gigantesco SUV de 5,31 metros con tres filas de asientos dotado de un motor 5,6 V8 que rinde 400 CV de potencia y se une a un cambio automático de 7 marchas. Pero la firma nipona quiere elevar aún más su exclusividad y ha presentado lo que, en un futuro próximo, podría ser un QX80 aún más lujoso. Se llama Monograph y es un 'concept' diseñado en el centro técnico que tienen en Japón. Se han respetado dimensiones y forma básica, pero todo lo demás evoluciona, avanzándonos también cómo podría ser el siguiente QX80 y qué rasgos estéticos se aplicarán a otros modelos de la gama: según sus diseñadores, «una mezcla de formas geométricas y orgánicas».

◀◀ La nueva serie especial está disponible en colores plata –mate o brillo–, negro y blanco.

SUBARU ASCENT SUV CONCEPT Se hará realidad en 2018

Subaru necesitaba cubrir en el mercado norteamericano la parte alta de su gama SUV con un nuevo modelo y la solución es el Ascent. O, mejor dicho, el Ascent SUV Concept, nombre del modelo desvelado en Nueva York que avanza los rasgos del todocamino de tres filas de asientos que llegará en breve. Destinado exclusivamente al mercado local, donde este tipo de modelos goza de gran aceptación, será fabricado a partir de 2018 en la planta que Subaru tiene en Indiana, y estrenará un motor bóxer –de cilindros horizontales y opuestos– totalmente nuevo, equipado con inyección directa de gasolina y turbo. Y empleará como base la nueva Plataforma Global de Subaru, combinable con la tracción total y que reporta ventajas como un 40 por ciento de mejora en la absorción de energía en caso de impacto o la reducción drástica de los niveles NVH: ruido, vibración y 'asperza'.

►► Hay rasgos comunes con el XV, pero el Ascent –aún un 'concept'– es mucho más grande: tiene tres filas de asientos.



JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK Madre de todas las bombas

Motor 6.2 V8 de 707 caballos, 290 km/h de velocidad punta, frenos Brembo... Jeep ha puesto muy alto el listón entre los SUV.

La gama 2018 del Grand Cherokee introduce la versión Trackhawk, un brutal SUV dotado de un 6.2 V8 con compresor que rinde 707 CV de potencia y 98 mkg de par máximo, y que asociado al cambio automático TorqueFlite de 8 marchas permite alcanzar 290 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en poco más de 3,5 segundos. Sus frenos Brembo le permiten detenerse desde 100 km/h en sólo 34,7 metros, y el sistema SelecTrack nos deja elegir entre cinco modos de conducción: Auto –distribución de par 40/60 entre los ejes delantero y trasero–, Sport –el reparto es 35/65–, Track –reparto 30/70–, Tow –distribución 60/40– y Snow –reparto 50/50 entre ejes–. En este último, además, reduce la potencia del motor.



◀◀ A finales de año en las tiendas de Estados Unidos, y quizás en España a lo largo del 2018.



FORD POLICE RESPONDER HYBRID SEDAN. - El segundo de los 13 vehículos electrificados que Ford lanzará en el próximo lustro es esta berlina destinada a cuerpos policiales, que ahorrará por coche unos 3.600 euros en combustible al año.



HONDA CLARITY ELECTRIC. - Al Clarity Fuel Cell, alimentado por pila de hidrógeno y lanzado en 2016, se añade esta versión cien por cien eléctrica 'convencional'. Motor de 161 CV y batería de 25,5 kWh recargable al 80 por ciento en 30 minutos.



HONDA CLARITY PLUG-IN HYBRID. - También Honda presenta la versión híbrida enchufable del Clarity, que asocia un 1.5 de gasolina –ciclo Atkinson–, un motor eléctrico de 181 CV y una batería de 17 kWh. Su alcance eléctrico, 67 kilómetros.



HYUNDAI SONATA. - El rediseño del Sonata es obra del estudio de Hyundai en California, destacando la nueva parrilla frontal, un perfil más enérgico o una zaga totalmente nueva. Y dentro, consola y cuadro de instrumentos también son distintos.



KIA RIO SEDÁN. - La nueva generación del Rio llega también a Norteamérica, aunque allí lo hace incluyendo en la oferta una carrocería sedán y un motor 1.6 GDI de gasolina que da 130 CV y puede unirse a un cambio manual o al automático.



LEXUS LS 500 F SPORT. - La nueva generación del LS sigue creciendo, y en Nueva York se veía la versión F Sport: llantas de 20 pulgadas, colores de carrocería específicos, frenos más grandes, suspensión más deportiva... Motor de 415 CV.



LINCOLN NAVIGATOR. - La edición 2018 del Navigator se pone al día en tecnología –conectividad, seguridad...– y reduce el peso 90 kilos aplicando el aluminio a su carrocería. Emplea un V6 Biturbo de 450 CV y tiene un cambio de 10 marchas.



MASERATI GIBLI NERISSIMO. - La serie Nerissimo Black Edition, de 450 unidades, se reserva a EE UU y Canadá. Disponible en color «extremadamente negro», tiene un equipamiento deportivo y se ofrece en versiones Ghibli, Ghibli S y Ghibli S Q4.



MITSUBISHI OUTLANDER SPORT. - El Outlander Sport –ASX en Europa– es el 'best seller' de Mitsubishi en Norteamérica y cambia ahora por fuera y por dentro. Estrena, de paso, un paquete opcional con varios asistentes de conducción.



NISSAN 370Z COUPE HERITAGE EDITION. - Además de conmemorar el 50 aniversario del icónico deportivo de Datsun que inició la saga, sirve para introducir algunas mejoras en el 370Z Coupe: ópticas, embrague Exedy con la caja manual...



SUBARU CROSSTREK. - Primera aparición en América del nuevo Crosstrek –comercializado en Europa como XV–, que usa la Plataforma Global de Subaru para reducir la sonoridad y mejorar la seguridad. Nuevo motor 2.0 bóxer de 152 CV.



SUBARU OUTBACK. - El Outback 2018 ve rediseñado el frontal y la zaga, e introduce mejoras en confort, seguridad y equipamiento. Además, la renovada transmisión Lineartronic CVT de variador ayuda a reducir el ruido del motor 2.5i al acelerar.



◀▶ En la dotación del Grandland X destaca el sistema multimedia IntelliLink o un servicio Opel OnStar con nuevas funciones. Y ofrecerá Grip Control.

El tercer miembro de la saga X de Opel

En otoño llega el Grandland X, un SUV de 4,48 metros y cinco plazas que permitirá a Opel batallar en un segmento vital. Por tecnología, diseño y amplitud, un modelo a tener muy en cuenta.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Tras la experiencia del Antara, un SUV de 4,58 metros fabricado en Corea y que partía del Chevrolet Captiva, Opel decidió crear un producto que le permitiese luchar mejor en un segmento de mercado que no para de crecer –la participación de los SUV en la clase compacta ha pasado del 7 por ciento en 2010 al 20 por ciento actual–, y donde la ‘densidad’ es ya tremenda. Ahí nos encontramos

con Qashqai, Tiguan, Ateca y Tucson, o con el nuevo Peugeot 3008, del que el Grandland X toma la plataforma –2.675 milímetros de distancia entre ejes– o sistemas como el Grip Control, con cinco modos de conducción –nieve, barro, arena, superficies húmedas...– y que adapta el reparto de par entre las ruedas delanteras para optimizar la tracción, ayudado por neumáticos M+S, también opcionales.

Pero, como puede deducirse, no se contemplan versiones con tracción total.

◀▶ En opción podrá pedirse el acabado exterior en dos tonos, con techo negro en contraste.

La primera información oficial no habla de motores, pero sí toca el capítulo tecnológico, donde el Grandland X –hermano mayor de Crossland X y Mokka X, ambos unos 20 centímetros más cortos– ofrecerá control de crucero adaptativo con detección de peatones y frenado automático de emergencia, alerta de fatiga, asistente avanzado de aparcamiento, cámara de visión 360°, faros delanteros adaptativos AFL con tecnología led y, ya en el terreno de la conectividad o el entretenimiento, la recarga inalámbrica del smartphone, el sistema multimedia IntelliLink o el asistente personal de servicio OnStar, que incluirá funciones inéditas como reserva de habitaciones de hotel y búsqueda de aparcamiento.

Y, según versiones, podrá contar también con asientos ergonómicos AGR, volante de aro calentable, calefacción en los asientos delanteros y traseros o portón trasero eléctrico con apertura mediante el movimiento del pie. Abriéndolo, accederemos a un maletero de 514 litros, ampliable hasta los 1.652 litros.

El Grandland X, que será presentado oficialmente en septiembre durante el Salón de Francfort y llegará a las tiendas en otoño, mide 4.477 milímetros de longitud, 1.844 de anchura y 1.636 de altura.



Nuevo Kia Rio Ahora, tú decides.



The Power to Surprise

Para que otros no decidan por ti, deja que el diseño, la tecnología y el espacio del Nuevo Kia Rio hablen por sí solos. Así te resultará más fácil tomar tus propias decisiones.

Nuevo Kia Rio desde 9.970€

Consumo combinado (l/100 km): 3,5-4,8. Emisiones de CO₂ (g/km): 92-109.

PVPR Kia Rio 1.2 CVT Concepto. Precios máximos (incluyendo impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye gastos de gestión y matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Santander Consumer Finance S.A. un importe mínimo de 8.000€ a través de la campaña Flexible Range Finance a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas y promociones válidas hasta el 31/05/2017 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Consulta condiciones en www.kia.com o al teléfono 900 10 10 10. El precio no se corresponde con el ofertado. Consultar manual de garantía Kia.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Fue uno de los primeros modelos que reaccionaron al éxito comercial del Nissan Qashqai, bañado en multitudes desde su lanzamiento en 2007, aunque ahora el Kuga –ya en su segunda generación– comparte cartel con un numeroso grupo de SUV compactos, y eso complica las cosas. Por eso se ha renovado recientemente, y por eso incorpora el exclusivo acabado Vignale, un sello que trata de poner tierra de por medio con respecto a los rivales

Hemos probado la versión más exclusiva en la gama del Ford Kuga. Combina un motor diésel de 180 caballos, el cambio automático y la tracción total, y presume del acabado Vignale, que se traduce en más calidad, equipamiento y atención personalizada.

de marcas generalistas para acercarse al sello premium en calidad de acabados, equipamiento de serie y servicios de atención al cliente.

Comencemos por el final. Recibimos el vehículo en la redacción, en lugar de acudir a Ford a recogerlo, como es

lo habitual. Es un guiño de la marca para que nos hagamos una idea de lo que le espera al propietario, que dispondrá de un asesor personal las 24 horas del día para recogidas o entregas del vehículo, citas, coche de sustitución...

Seguimos. Nuestra unidad

se viste con las mejoras galas. Exteriormente se desmarca con una rejilla frontal personalizada de malla hexagonal, detalles cromados y llantas de 18 pulgadas exclusivas; y por dentro el conjunto se remata con mayor calidad, con tapicería de cuero de serie y más esmero en la insonorización.

Y ahora analizamos la dotación, porque el apellido Vignale trae consigo faros bixenón, un asistente de aparcamiento activo, asientos delanteros calefactados –el del conductor con diez ajustes eléctricos–, equipo de sonido Sony, acceso y arranque



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Siempre es importante desmarcarse del resto con detalles originales, y esto es lo que hace nuestro protagonista. Más allá de ser un vehículo cómodo, versátil y práctico en el ámbito familiar o del ocio, el Kuga más exclusivo de la gama se rodea del 'glamuroso' acabado Vignale, que marca distancias en aspectos como la calidad, la dotación de serie y el servicio de atención al cliente. Es el SUV generalista más premium que podemos encontrar en el mercado actualmente...



Vestido con traje de gala

PRECIO **40.550 €**



EMISIONES DE CO₂:
134 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA



Confort de marcha. Comportamiento dinámico. Equipamiento de serie generoso. Cambio PowerShift eficaz. Versatilidad de uso. Atención al cliente.

DEBE MEJORAR



Peso algo elevado. Capacidad del maletero frente a sus rivales. Respuesta del motor a bajo régimen. Consumos. Posibilidades 'off road' limitadas.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS **Carburantes BP**
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDCI 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 3.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,2 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de tipo multi-link, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R18
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.716
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.541 / 1.856 / 1.694
Capacidad del maletero (l)	456 / 1.603
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (10,0)
Recorriendo (metros)	167

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,7
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Recorriendo (metros)	222
Error de velocímetro a 100 km/h	+4%

FRENOS (en metros)	
60 km/h	13,7
100 km/h	37,3
120 km/h	52,3

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,7 km/h de promedio	8,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,5
En conducción dinámica	12,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	10,0
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,7

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	779
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,5
Ciclo extraurbano	4,9
Ciclo mixto	5,2

Por su calidad y su fórmula exclusiva



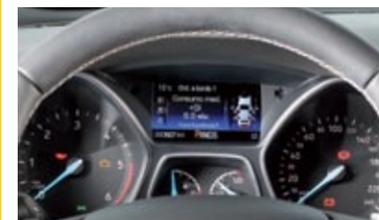


EXCLUSIVIDAD
EL ACABADO VIGNALE LE
SITÚA A CABALLO ENTRE
SUS RIVALES NATURALES
'GENERALISTAS' Y LOS DE
LA CLASE PREMIUM

INTERIOR
EL ASISTENTE SYNC 3
PERMITE CONTROLAR
EL SISTEMA DE
INFOENTRETENIMIENTO
MEDIANTE CÓMODAS
ÓRDENES POR VOZ



▲ A pesar de que esta versión incrementa considerablemente su peso, la dinámica del Kuga sigue siendo uno de sus puntos fuertes.



▲ El cuadro de mandos es muy completo; y la pantalla táctil del salpicadero, de ocho pulgadas, se ofrece en la dotación de serie.

▲ El maletero oscila entre los 456 y los 1.603 litros. Al abatir los respaldos queda un escalón en el piso. La rueda de repuesto de emergencia, opcional, cuesta 100 euros.

▶ La tapicería de piel es de serie. El asiento del conductor goza de regulación eléctrica; y detrás, el piso plano favorece el confort de la plaza central.



▲ El cambio de doble embrague PowerShift es de seis relaciones. El manual vale 1.750 euros menos.

sin llave, SYNC 3 con pantalla táctil de 8 pulgadas y portón trasero con función de apertura y cierre 'manos libres'. Todos estos caprichos se traducen en un sobreprecio de 4.100 euros respecto a la misma versión pero con acabado ST-Line, y en 5.850 euros extra frente al elegante Titanium.

Y ya que estamos, seguimos a lo grande. Probamos el motor diésel más potente de la gama, el conocido dos litros asociado a la eficiente caja automática de doble embrague PowerShift y a la tracción total.

En primer lugar, tanto 'currículum' trae consigo un incremento de peso hasta acariciar los 1.800 kilos. Nada preocupante dinámica-



▲ La guantera del copiloto y los múltiples huecos repartidos por el interior resultan muy prácticos.

mente, donde sigue siendo uno de los SUV compactos más ágiles del segmento; pero sí lastra un tanto las prestaciones y eleva los consumos con respecto a algunos de sus rivales directos.

Ojo, porque no es ningún torpe, ya que acelera de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos y afronta adelantamientos con solvencia. Sin embargo, para que reaccione hay que pisar con energía el acelerador y apostar por el programa deportivo del cambio, pues si no es así tarda algo más de la cuenta hasta que entra en acción la función 'kick down'.

El abanico de actuación del propulsor no es muy amplio. Por debajo de las 2.000 revoluciones por minuto es voluntarioso, sin más, y ya 'lo da todo' a 3.500 vueltas, aunque el cambio de marcha, si forzamos, lo realiza a 4.200. Podemos jugar con las seis relaciones sobre unas levas situadas en el volante, y puestos a pedir quizás alarga-

riamos un poquito el desarrollo final de la sexta velocidad, con el fin de reducir decibelios y consumos en los trayectos por autopista.

En ese hábitat es una balsa de aceite y pasan los kilómetros como si nada; y sólo cuando nos acercamos a los 140 km/h de marcador se hace evidente algún ruido aerodinámico y el consumo se dispara hasta los 10 litros.

En carretera se muestra ágil y bastante estable. Apenas sufre balanceos de la carrocería y la dirección, pese a no ser muy precisa, es comunicativa. El trabajo de la tracción total es básico en todo esto. En condiciones normales actúa sobre las ruedas delanteras, y sólo cuando detecta una pérdida de adheren-

cia transfiere par al eje trasero en milésimas de segundo. El Kuga presenta cierta tendencia al subviraje, pero basta con levantar el pie del acelerador para que la zaga redondee con naturalidad el giro. Y ya que estamos, destacar las cortas distancias de detención y la calidad de las frenadas registradas, firmando 52,3 metros desde 120 km/h.

▶ SUS RIVALES



HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDI 184 CV AT. STYLE

Muy equilibrado en todos los frentes, es el modelo que homologa un consumo más alto. Se puede bloquear el embrague central al 50 por ciento entre los ejes.

Precio	43.095 €
Maletero	513 litros
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,5 seg.



MAZDA CX-5 2.2 D 175 CV AWD LUXURY PREMIUM

Dinámicamente es el más similar al Kuga, y pese a apostar por una mayor cilindrada su consumo real es muy atractivo. Está muy bien equipado. Y en junio llega el nuevo CX-5.

Precio	41.105 €
Maletero	503 litros
Consumo	5,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 190 CV DSG7 SPORT

El cambio automático es de siete marchas, y es el modelo que mejores prestaciones ofrece. El maletero es el más generoso y cuenta con un programa 'off road'.

Precio	42.260 €
Maletero	615 litros
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.

La mencionada tracción total está más enfocada a estabilizar las cosas sobre asfalto que fuera de él. Con el Kuga podemos afrontar pistas de tierra sin dificultades, y hasta pasar un buen rato en ellas, pero nada más. Su capacidad 'off road' es inferior en este sentido a la de otros rivales del segmento, ya que no presenta aliados campeones como un bloqueo del diferencial central o un simple control de descensos.

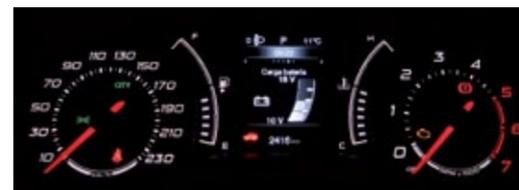
Por último analizamos un interior que se remata con esmero gracias a detalles como la tapicería de piel. El habitáculo resulta amplio, y aunque no bate precisamente records en la cota de anchura detrás, el piso prácticamente plano facilita las cosas a la hora de

acomodarnos en la plaza central de la segunda fila.

El maletero ofrece 456 litros, un volumen que le sitúa en la zona medio-baja del segmento. De serie trae el kit de reparación de pinchazos, pero podemos pedir la rueda de repuesto de emergencia opcional -100 euros- para circular con más tranquilidad, sobre todo a la hora de afrontar pistas de tierra.

Y la dotación del Vignale incluye el nuevo asistente SYNC 3 con control por voz y un sistema de aparcamiento asistido que ahora puede ejecutar maniobras en batería.

En definitiva, un SUV generalista que parece no querer serlo al rodearse de un mayor lujo, más equipamiento y atención personalizada.



Automático, mejor

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

Los 23.890 euros de la factura del Tipo SW Lounge con motor 1.6 Multijet de 120 CV y cambio DDCT tienen 'truco'. Pero truco... del bueno. Porque el llamado 'Precio Promo' es de 21.900 euros, y aplicando el 'Precio Permuta' –entregamos un usado a cambio, o demostramos que un familiar directo posee un coche del grupo FCA– se queda en 18.900 euros. Pero es que, además, si nos acogemos a la financiación de FCA Capital la factura baja a 17.500 euros. ¿Insuperable? Pues según y cómo, porque si optamos por el acabado Easy se quedaría en 16.580 euros, y si nos conformamos con la carrocería 'normal' de cinco puertas –20 centímetros más corta y con 440 litros para equipaje– seguiríamos restando hasta los 15.670 euros 'reales'. Recordemos: por un compacto con motor diésel de 120 CV y cambio automático. Imbatible.

Aunque, curiosamente, Fiat no combina la caja DDCT con la variante más asequible del Tipo, con carrocería Sedán, maletero de 520 litros y menores dosis de versatilidad.

El cambio automático DDCT de doble embrague le sienta bien al Tipo con motor diésel de 120 CV, pues mejora el agrado de uso sin merma de prestaciones ni aumento del consumo. Y con la carrocería Station Wagon, además, aporta mucho espacio y practicidad.

Pero centrémonos en nuestro protagonista, con virtudes visibles que ya atraen como una carrocería con portón y maletero de 550 litros, ampliable gracias al respaldo trasero 60:40, y cuyas plazas traseras brillan por anchura –134 centímetros dan para tres adultos,

superando por centímetro y medio al Peugeot 508 o al Skoda Octavia–, por altura al techo y por el pequeño tamaño del túnel central. En proporción son más justos los 69 centímetros de hueco para las piernas en la segunda fila con un conductor de 1,75 al volan-

te; aunque bajo las banquetas caben bien los pies.

Destaca también el Tipo SW Lounge por su equipo de serie, que incluye ocho airbag, ayuda al arranque en cuesta, control de crucero, climatizador, sensores de lluvia y luz, espejo interior fotosensible o pantalla táctil de 7 pulgadas a color, entre otros elementos. Y las opciones, numerosas y a buen precio, permiten eliminar 'lagunas' –rueda de repuesto, cámara trasera, sensor de aparcamiento, ajuste lumbar en el respaldo del conductor, apoyabrazos central trasero...– o personalizar nuestro coche. Además, el acabado general es satisfactorio, sobre todo por calidad de materiales, aunque también deben criticarse cosas, como la ausencia de salidas de aireación traseras o la alta rumorosidad, tanto por sonido mecánico como por la rodadura.

El comportamiento es noble y seguro, aunque la eficacia 'deportiva' no parece haber sido prioritaria. La suspensión cumple su labor y la dirección es rápida, pero los frenos nos parecen sólo correctos: 54,9 metros para detenernos desde 120 km/h. Quizás el peso



◀ En la consola central hay un botón para el programa de conducción Eco y otro para el modo City de la dirección, que aumenta la asistencia a baja velocidad.



ta dinámico, da de sí más de lo esperado. Los 32,7 mkg de par máximo a sólo 1.750 rpm o la rapidez de reacciones del cambio –más que la suavidad, sobre todo en atascos a baja velocidad o en fuertes arrancadas desde parado– son decisivos. Los 8,1 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h o los 6,5 l/100 km de gasto real hablan bastante bien de él.



▶▶ Maletero de 550 litros. Kit reparapinchazos de serie y rueda de repuesto opcional: 175 euros.

–tonelada y media en orden de marcha– le perjudica algo. Una lástima, porque el conjunto, desde el punto de vis-

LAS CIFRAS **Carburantes BP con tecnología ACTIVE**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 16V 120 CV MULTIJET II
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 3.750
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,93
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,0Jx17"
Marca	Pirelli

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.500
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.571 / 1.792 / 1.514
Capacidad del maletero (l)	550
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (10,4)
Recorriendo (metros)	181

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3

1.000 m desde 40 km/h en D		30,1
De 80 a 120 km/h en D		8,1
Recorriendo (metros)		229
Error de velocímetro a 100 km/h		+2%

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 21,9 km/h de promedio		6,2

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		5,4
En conducción dinámica		8,9

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		7,1
A 140 km/h de cruceo		7,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km		6,5

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		769

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano		4,5
Ciclo extraurbano		3,5
Ciclo mixto		3,9

Por su calidad y su fórmula exclusiva



SUS RIVALES



FORD FOCUS SPORTBREAK TREND+ 1.5 TDCI 120 POW.

Hay tres niveles de acabado, y el Trend+ es el más barato: sale ahora por 21.545 euros. El Focus vence por confort y comportamiento, pero tiene menos maletero.

Precio	24.075 €
Maletero	490 l.
Consumo 0 a 100 km/h	3,8 l/100km
	11,0 seg.



PEUGEOT 308 SW STYLE 1.6 BLUEHDI 120 EAT6

De los tres acabados, el Style es el más asequible: 22.750 euros ahora. Aún así, es el más caro del trío. Pero el 308 tiene un gran maletero, gasta poco, es cómodo, rápido y eficaz...

Precio	26.150 €
Maletero	556 l.
Consumo 0 a 100 km/h	3,7 l/100km
	9,9 seg.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si buscamos un compacto de carrocería familiar –capaz de acoger a toda la familia y a sus 'cositas'– y queremos un motor diésel con más de 100 CV, el Tipo SW es la opción más asequible. Y con la caja automática DDCT –eleva el precio entre 1.370 y 1.500 euros– mejora el agrado, convirtiéndose en una opción muy lógica.



Espacio inteligente

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Espacio sobresaliente, dinámica excelente, prestaciones brillantes, consumos comedidos, calidad a raudales, tecnología de vanguardia y un diseño que sigue rebajando la edad media de los clientes de la firma alemana. Sí, nos referimos a la última Clase E Estate de Mercedes equipada con un propulsor diésel de 194 CV que se convierte en un aliado perfecto a la hora de 'devorar' kilómetros.

El sentido práctico no tiene que estar reñido necesariamente con otros aspectos. Nuestra unidad incorpora el acabado AMG Line opcional -2.117 euros-, de corte deportivo y que se desmarca con detalles como discos de freno delanteros perforados, salidas de escape con embellecedores, entradas de aire más generosas, faldón trasero con forma de difusor, llantas específicas y el tren de rodaje Agility Control con suspensión adaptativa y una altura del conjunto rebajada 15 milímetros.

Al acomodarnos en el inte-

Si buscas confort de marcha, calidad, una excelente dinámica y el mejor maletero del segmento premium quizás te interese nuestro protagonista, propulsado además por un brillante motor diésel de 194 CV que brinda atractivos consumos y buenas prestaciones.

rior no hay duda de que estamos ante un representante con sello premium. Calidad, ergonomía y una pantalla de 12,3 pulgadas que hace las veces

de cuadro de mandos -cuesta 1.028 euros- y que, si la pruebas, ya no querrás la que trae de serie. Si añadimos otra del mismo tamaño en el salpicadero

la sensación es lo más parecido a estar en el cine.

Detrás tampoco encontramos problemas para acomodarnos, aunque si lo hacemos en la plaza central nos obligará a separar las piernas excesivamente. Y llega su gran baza: el maletero. Portón eléctrico de serie, un umbral de carga a sólo 57 centímetros del asfalto, un ancho mínimo entre los pasos de ruedas de 109 centímetros y un volumen de 640 litros al que no llegan sus rivales directos en Audi, BMW o Volvo. Y si abatimos el respaldo posterior, divisible en secciones 40/20/40, la capacidad se multiplica hasta los 1.820 litros, de modo que podremos comprar en Ikea sin agobios.

Ya en marcha, la versión E 220 d probada monta un propulsor dos litros completamente nuevo que eroga 194 CV y se asocia a una transmisión automática 9G-Tronic con convertidor de par que se muestra especialmente rápida y refinada en su funcionamiento.

El propulsor empuja con fuerza desde 1.400 rpm y su-

PRECIO		53.350 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Confort de marcha. Maletero enorme. Comportamiento dinámico. Calidad. Transmisión 9G-Tronic.	-
		Precio frente a sus rivales. Plaza central trasera. Leva y palancas de intermitencia y Tempomat muy juntas.



▲▼ La calidad y la elegancia no están reñidas con el toque deportivo de acabado AMG Line. Las dos pantallas de 12,3 pulgadas, una a continuación de la otra, le dan un aspecto muy sofisticado.



◀▲ Amplio delante y detrás, su gran baza es un maletero con 640 litros, el más amplio en el segmento de los familiares premium. El eje trasero multibrazo cuenta con muelles neumáticos de serie.



▲ El cuadro de mandos se configura con tres modos: deportivo, clásico y progresivo.

4,6 litros en carretera, aunque es complicado bajar de los 6,8 en ciudad. En Sport+ la suspensión se endurece para controlar los balanceos de la carrocería y la electrónica se relaja, hasta el punto de que nos permite deslizar la zaga en conducción muy deportiva.

Y todo esto 'aliñado' con un confort de marcha y un equipamiento que abruma...

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

No somos todavía un mercado que contemple con fuerza las carrocerías familiares, aunque ganan adeptos día a día. Personalmente creo que son la solución más equilibrada, sobre todo en el caso de nuestro protagonista, un modelo sin fisuras que cubre muchos frentes y en todos lo hace realmente bien.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	E 220 d
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.950
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	194 CV / 3.800
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.600-2.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 9 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	83,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles neumáticos, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.780
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.933 / 1.852 / 1.475
Capacidad del maletero (l)	640 / 1.820
Capacidad del depósito (l)	66

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	235 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,9 (7,7)
Recorriendo (metros)	132
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,5
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	164

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h	13,0
A 100 km/h	37,2
A 120 km/h	51,9
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 25 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,6
En conducción dinámica	9,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	6,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.100
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,6
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	4,3

SUS RIVALES



AUDI A6 AVANT 2.0 TDI ULTRA S TRONIC 190 CV
De salida parte con un precio bastante más atractivo. Tracción delantera, cambio de doble embrague de siete marchas y una calidad de acabado excelente.

Precio	49.300 €
0-100 km/h	8,5 seg.
Consumo	4,4 l/100km
Maletero	565 litros



VOLVO V90 D4 AUT. 190 CV
El confort de marcha y la seguridad son dos de las grandes premisas de este sueco, de reciente lanzamiento, con tracción delantera y cambio de ocho relaciones.

Precio	52.183 €
0-100 km/h	8,5 seg.
Consumo	4,5 l/100km
Maletero	560 litros

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP
con tecnología **ACTIVE**



Tiene gancho

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

La segunda versión del 'Coche del Año en Europa 2017' que analizamos recurre al eficaz motor PureTech –un 1.2 triclíndrico con turbo, inyección directa de gasolina y 130 CV– y a un cambio manual de seis marchas, aunque existe también como alternativa el automático EAT6 –1.800 euros extra–, combinable con los acabados Active y Allure; pero no, curiosamente, con el GT Line probado, de tinte más dinámico gracias a detalles en el exterior –tecnología led en faros principales y antiniebla, llantas mate, retrovisores negros, paragolpes exclusivos y parrilla cromada, escapes también cromados, barras de techo de aluminio y techo Black Diamond– o en el interior –pedales en aluminio, respuntes en salpicadero, umbrales de puertas decorados, revestimiento negro del techo y volante de cuero perforado–; al margen del equipamiento extra, pues respecto al nivel Allure suma Safety Plus Pack –reúne muchos e interesantes asistentes de seguridad–, espejos plegables eléctricamente –con iluminación del suelo– y,

Tras probar el nuevo 3008 con acabado GT y mecánica 2.0 BlueHDi 180 EAT6 nuestra impresión fue de lo más favorable. Pero esta vez nos hemos ido al otro extremo de la gama –motor de gasolina de tres cilindros, cambio manual...–, y el SUV francés también convence.

muy importante, el Peugeot i-Cockpit Amplify, que supone desde el Pack Sport Drive –sirve para configurar la respuesta de motor y chasis– hasta el ajuste de luz ambiental, la animación del cuadro de instrumentos, la difusión de fragancias... En este senti-

do, ponerse a los mandos del 3008 es ya una experiencia.

Sumemos a ello que el volante es muy pequeño, que la instrumentación va sobre elevada para no tener que desviar la vista de la calzada o que la pantalla central táctil de 8 pulgadas está a mano, y ten-

dremos como resultado una postura de conducción única... que a unos convencerá más que a otros. Bastante, por ejemplo, al que esto escribe.

Pero cambiaría cosas, pues la consola resulta muy voluminosa –conduces encajonado–, la pantalla central gestiona demasiadas funciones –al final no hay nada como botones o ruedas para ciertas operaciones rápidas– y el botón de encendido y parada del motor exige pulsar con énfasis.

El acabado general es bueno –el GT Line no lleva las inserciones de madera de roble gris del GT, cuestionables por 'rústicas'– y hay amplitud: para equipajes, con un maletero de 520 litros ampliable a 1.482, y para el pasaje, destacando las generosas cotas en la segunda fila: 135 centímetros de anchura, 92 de altura y 74,5 a lo largo. Y con el suelo totalmente plano, aunque el plano de apoyo queda un poco alto y viajamos con las piernas bastante flexionadas.

En marcha siguen las buenas notas, pues el 3008 es agradable, seguro y bastante eficaz, destacando sus potentes frenos –de 120 km/h a 0 en 48,6 metros– o una altura



▶ Hay mucha amplitud interior, y un acabado bastante bueno. La instrumentación es completa y vanguardista, pero a la consola le sobra volumen.



◀ El 3008 combina una generosa altura al suelo, útil lejos del asfalto, y un comportamiento eficaz. El nivel GT Line, que con el descuento se queda en 28.100 euros, monta de serie unos 225/45 R18 de magnífico agarre. Y en opción, los M+S.



▶ Maletero de 520 litros y formas muy aprovechables. Debajo, y de serie, una rueda de emergencia.

al suelo enorme: 21,9 centímetros. Si pensamos circular por pistas o frecuentar la nieve, el Pack Motricidad –Grip

Control con cinco programas de tracción, neumáticos M+S y control de descensos– es una buena, y asequible, idea.

Por prestaciones cumple de sobra, pues el 3008 es ligero –plataforma EMP2 ya– y el triclíndrico empuja muy bien. Y no suena 'raro'. Pero su gasto real dista del homologado y es muy sensible al tipo de uso.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El nuevo 3008 tiene atributos para enganchar al público, como una cuidada dotación o un interior muy amplio. Y su gran altura libre al suelo le habilita para salir del asfalto, especialmente si solicitamos el Pack Motricidad. Con el PureTech 130 anda bien y es agradable. Una opción ideal para kilómetros anuales bajos.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
MOTOR	1.2 PURETECH 130 S&S
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo pseudo-McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, mediante eje por viga de torsión, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7,5Jx18"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.325
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.624
Capacidad del maletero (l)	520 / 1.482
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (10,8)
Recorriendo (metros)	181
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,9

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
Precio	29.350 €
Maletero	503 l
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.
EN CARRETERA	
A 22,1 km/h de promedio	8,4
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,7
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	646
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,0
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,1

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
Precio	29.350 €
Maletero	503 l
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.
EN CARRETERA	
A 22,1 km/h de promedio	8,4
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,7
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	646
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,0
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,1





Para toda la familia

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

En un mercado dominado por SUV y crossover, tanto los vehículos monovolumen como los familiares deben conformarse con las 'migajas' de quienes buscan un vehículo para disfrutar en familia.

Renault controla la situación, pues en el segmento C sitúa a Kadjar, Scénic y Mégane Sport Tourer, todos ellos productos jóvenes. Los dos primeros ya se han ganado al público, y por eso nos dedicamos ahora al Mégane con carrocería familiar, que te va a sorprender y que no envidia a sus 'hermanos' citados. Como ellos, parte de la plataforma CMF, pero respecto a un Mégane, el Sport Tourer tiene 43 milímetros más de batalla, y en total crece 267 milímetros. También hereda una imagen muy personal, caracterizada por esos singulares faros con tecnología LED.

Ese plus de tamaño se traduce en unas plazas traseras más holgadas. No son tan amplias como las de un Seat León ST, pero hay más centímetros que en el Mégane 'a secas'.

Si buscas un vehículo para disfrutar en familia debes echar un vistazo al eficiente Mégane Sport Tourer 1.5 dCi 110. Esta versión no descuida el espacio o la tecnología, y suma un extra de confort gracias a su cambio automático EDC.

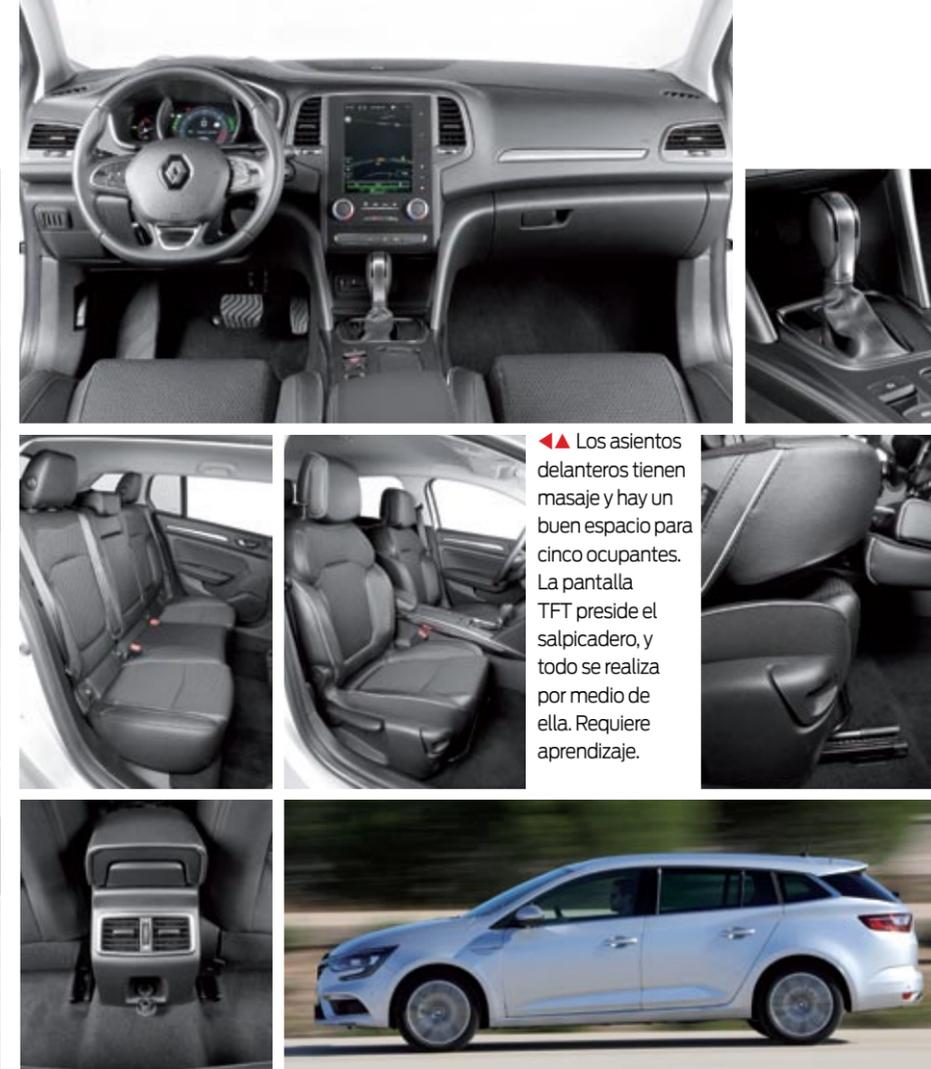
Quienes valoren el espacio, que miren más atrás. Aquí encontramos un maletero con 521 litros de capacidad. Son 137 litros más que en el Mégane 'normal', 49 más que en el Kadjar y 15 más que en el nuevo Scénic.

¿Quién duda de los familiares? Además, por si toca mudanza, el respaldo del acompañante también se abate.

El único 'pero' es que no puede equipar portón trasero eléctrico, detalle que contrasta con

la tecnología que ofrecen los Mégane, más con este acabado Bose, que incluso añade un sofisticado sistema de sonido con subwoofer, que elimina la rueda de repuesto.

Si priorizas la eficiencia, esta versión con el conocido motor diésel 1.5 dCi 110 es una apuesta ganadora. Y si además demandas un alto agrado de marcha, desembolsa 1.320 euros extra y cómpratelo con el cambio EDC de doble embrague, que ha sido revisado y es más agradable. Sus prestaciones son más que correctas, y en contadas situaciones necesitaremos más energía. Una de ellas puede ser al adelantarse en carreteras de doble sentido con el aforo completo. Pero en vacío, nada que reprochar a los 8,7 segundos que ha empleado para pasar de 80 a 120 km/h con sólo pisar a fondo el acelerador. Aunque donde más cómodo se siente es en los largos viajes por autovía. Y no nos cansará, pues hasta sus asientos delanteros tienen función masaje y nos mantendremos entretenidos con su pantalla táctil. Debería ser al-



Los asientos delanteros tienen masaje y hay un buen espacio para cinco ocupantes. La pantalla TFT preside el salpicadero, y todo se realiza por medio de ella. Requiere aprendizaje.



Incluso se puede abatir el respaldo del acompañante. El confort de marcha es elevado; y 'le encantan' los viajes largos.

go más intuitiva y contar con un borde donde apoyar la mano, pues controlarla a pulso es complejo.

Los 3,7 l/100 km que homologa son imposibles de lograr. Aún así, le hemos medido 5,4 l/100 km reales. Es una cifra baja y, para llegar a ella se ayuda del Start&Stop y del modo Eco, que podemos seleccionar desde el Multisense. También

podemos optar por los modos Perso, Comfort, Neutral y Sport, que varían la gestión del motor, la dirección, el cambio, la iluminación ambiental...

Sólo cuesta 748 euros más que un Mégane de cinco puertas equivalente, y también es 2.583 euros más barato que un Scénic 1.5 dCi EDC Edition One, o 1.990 euros más asequible que un Kadjar 1.5 dCi EDC Zen. Echa cuentas, porque este Mégane ST compensa.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Los familiares me parecen vehículos muy prácticos, espaciosos y funcionales. Tanto o más que muchos monovolumen o crossover, que, además, nunca van a pisar un camino. Este Mégane es un claro ejemplo, porque tiene mejor dinámica, es más eficiente y ahorramos unos cuantos euros. Y si puedes, mejor con caja EDC.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 ENERGY DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/50 R17 - 7.0 x 17"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.400
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.626 / 1.814 / 1.457
Capacidad del maletero (l)	521 - 1.504
Capacidad del depósito (l)	47

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	187 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,9 (12,7)
Recorriendo (metros)	200

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	30,8
De 80 a 120 km/h en D	8,7
Recorriendo (metros)	246

FRENADAS (en metros)	
De 60 a 0 km/h	13,4
De 100 a 0 km/h	36,9
De 120 a 0 km/h	52,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

CONSUMOS	
	l/100 km

EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,1
En conducción dinámica	9,2

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,6
A 140 km/h de cruceo	6,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,4

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	870
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,0
Ciclo extraurbano	3,5
Ciclo mixto	3,7





BIEN ACABADO LOS MATERIALES Y AJUSTES DEL INTERIOR SON DE ALTO NIVEL. LA PANTALLA MUESTRA INFORMACIONES DEL USO. Y EL CAMBIO ES DE TECLAS



▶ Hay tres posibilidades de carga, doméstica (el cable que viene de serie), con Wallbox o una toma de hasta 100 kWh. Las 12 horas de la carga doméstica son demasiadas.

¿Eléctrico?

La segunda entrega del Hyundai Ioniq ya está aquí. La versión eléctrica destaca por su eficiencia, pero también por su tacto y comportamiento divertido, que nos ha hecho olvidar que conducimos un eléctrico.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hyundai es la única marca, hasta la fecha, que ha desarrollado un modelo con tres alternativas de propulsión eléctricas. El Ioniq se desdobra en una versión híbrida, una eléctrica y un híbrido enchufable. Y ahora, llega al mercado la segunda de estas alternativas, el eléctrico. Un modelo para el que la marca coreana ha tirado de toda la tecnología de la que dispone, que es mucha. Motor síncrono de imanes permanentes con batería de polímero de iones de litio (en lugar de las clásicas de níquel-hidruro, para mejorar la eficiencia de la carga), tres alternativas de sistemas de carga (para un enchufe doméstico en 12 horas, para un WallBox en 4 y media o para una toma de corriente continua de 100 kWh, en cuyo caso puede recargar el 80 por ciento de la batería

en 23 minutos). Y además una cuidada construcción para adaptar sus peculiaridades como eléctrico a una conducción que ofrezca sensaciones al volante. Por ejemplo, la ubicación y el peso de las baterías, bajo los asientos traseros provocan un centro de gravedad bajo que mejora el comportamiento y aplomo del coche y evita, por ejemplo, tener que utilizar una suspensión trasera multilink.

Porque en Hyundai han creado un modelo eficiente pero divertido de conducir. Por ejemplo, cuenta con tres modos de uso (Normal, Eco y Sport), con características



que pueden configurarse, como la velocidad máxima o la capacidad de regeneración de la batería en frenadas. El empuje es instantáneo gracias a sus 265 Nm de par disponibles desde 0 –y si circulamos en modo Sport el par sube hasta 295 Nm–. Eso se traduce, por ejemplo, en una aceleración de 0 a 100 km/h en modo Sport en 9,9 segundos, o 10,2 en modo normal. O en una maniobra de simulación de adelantamiento –de 80 a 120 km/h– en la que solo invierte 7,7 segundos.

automático, reduciendo de marcha (aunque en realidad lo que hacemos es aumentar su capacidad de frenada). El coche, así, parece que reduce o sube de marchas, aunque en realidad se trata de un cambio de una sola velocidad. Pero al conductor le permite ajustar el comportamiento del coche a su gusto. La dirección, además, tiene mucho tacto –algo no muy habitual en modelos de este tipo– y una dureza perfecta para sentir lo que pasa bajo las ruedas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	EV 5P 88KW
Disposición	Del. transversal
Tipo	Síncrono imanes permanentes
Potencia máx. (CV)	120
Par máximo (mkg)	30,1
Tipo de batería	Polímero de iones de litio
Capacidad de la batería	28 kWh
Ubicación de la batería	Trasera
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Una velocidad
Frenos del./tras.	Disc vent./discos
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.880
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Volumen del maletero (l)	455/1.410
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máxima (km/h)	165
Consumo (Wh/km)	115
Autonomía NEDC (km)	280
Tiempo recarga mínimo	23 minutos
Tiempo recarga máximo	12 horas
Precio desde... (euros)	34.600

Además de la respuesta, el Ioniq permite 'jugar con el cambio'. Porque Hyundai ha desarrollado un sistema con levas en el volante que permite cambiar la fuerza de retención del coche. Un sistema que tiene cuatro intensidades y que podemos seleccionar con solo dar a la leva. Esto significa que podemos utilizarlo para hacer la función de un cambio



280 kilómetros de autonomía parecen pocos para lo que empiezan a anunciar los rivales. Comportamiento magnífico.

Y además de sensaciones y prestaciones, la eficiencia se nota también. Por ejemplo, han homologado un 'consumo' de 11,5 kWh/100 km (equivalente a un consumo de gasolina de 1,2 l/100 km). Y no es un gasto de laboratorio, porque durante la presentación del Ioniq eléctrico, en un recorrido de 120 kilómetros por los alrededores de Madrid, y a buen ritmo, logramos un consumo medio de 14,8 kWh/100 km –es decir, como si hubiéramos gastado 1,6 l/100 km–. Lástima que los 280 kilómetros de autonomía, ahora que se empiezan a anunciar por encima de los 300-400, no redondeen el conjunto.

Remata la faena un alu-

viación de sistemas de ayuda: detección de ángulos muertos, aviso de cambio y de mantenimiento de carril, sistema de frenado de emergencia, control de crucero inteligente... Y, por supuesto, la guinda, la garantía de cinco años sin límite de kilómetros para el coche y de 8 años o 200.000 kilómetros para las baterías.

En nuestro recorrido de 120 kilómetros por carreteras muy variadas hemos descubierto un coche divertido de conducir con sensaciones de coche 'convencional'. Muy bien de suspensiones es cómodo pero con un toque tirando a duro. La dirección, como decimos ofrece mucha información y un tacto mag-

nífico, y el poder 'jugar con el cambio' y adaptar el comportamiento a tu modo de circular añade atractivos.

La gama del Ioniq eléctrico ya está disponible en el mercado, en tres acabados y con precios que parten de 34.600 y llegan a los 39.600 en el caso de la versión más equipada. A estos precios se les puede descontar 1.400 euros por financiar con la marca coreana... Un precio aún alto a falta de que el Gobierno decida finalmente poner en marcha el Plan Movea, lo que garantizaría otro descuento que, en el anterior Movea se cifraba en 5.500 euros. Sería la guinda para un eléctrico que, en marcha, no lo parece.

PRECIO DESDE **34.600 €**

EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Comportamiento. Tacto dirección. Sistema de ajuste de la frenada. Acabado y equipamiento</p>	<p>Autonomía 'normal'. Precio. Tacto del pedal de freno. Tiempo de recarga doméstica elevado.</p>



DESDE 58.250 €

EMISIONES OFICIALES: DE 184 A 315 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Capacidad 'off road'. Confort de marcha. Prestaciones del SRT. Habitabilidad. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

- Precio. Peso elevado. Acabados cerrados y casi sin opciones. Freno de estacionamiento de pedal.

Bodas de plata

El Grand Cherokee celebra su 25 aniversario con un 'lavado de cara' y la llegada del acabado Trailhawk, que incrementa su capacidad 'off road'.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El actual Jeep Grand Cherokee cumple su ciclo medio de vida y eso trae consigo la inevitable actualización del producto para mantenerse joven y relanzar un modelo que, además, cumple ahora su 25 aniversario. Un doble motivo para 'honrar' al SUV más premiado de la historia.

No son cambios drásticos, ni mucho menos. De hecho la gama de motorizaciones permanece tal cual, con las conocidas variantes diésel 3.0 V6 de 190 y 250 caballos, y las tres de gasolina: 3.6 V6 de 286 CV, 5.7 V8 de 352 CV y 6.4 V8 de 468 CV, el más potente y correspondiente al acabado SRT. Todas ellas están asociadas a una transmisión automática de ocho relaciones.

Si observamos con aten-

ción comprobamos que la imagen se 'refresca' en el frontal al incorporar una nueva parrilla y faros antiniebla, además de rediseñar las llantas de aleación. Los cambios son más evidentes en el acabado SRT, cuyo morro es ahora algo más agresivo.

Novedad también es la llegada del acabado Trailhawk,

versión que multiplica la ya de por sí excelente capacidad off road del vehículo. Para ello cuenta de serie con tracción total Quadra Drive II con diferencial electrónico de deslizamiento limitado en el eje trasero, suspensión neumática, neumáticos all-season, placas protectoras en los bajos, pasos de rueda más eleva-



▲ La nueva versión Trailhawk es la mejor opción 'off road' de la gama. Está disponible desde 71.600 euros.

dos y el asistente Selec-Speed Control, que permite regular la velocidad de cruce entre 1 y 8 km/h para que el conductor sólo se concentre en la dirección.

Precisamente probamos este acabado asociado al motor diésel de 250 CV. En autopista es un modelo muy confortable, aunque es difícil bajar de los 9 litros de consumo. En carretera es más ágil de lo que parece, pero sus 2,5 toneladas provocan inercias considerables que hay que tener muy en cuenta.

Donde lo borda es fuera del asfalto. Afrontamos una larga pista de tierra, pronunciadas pendientes, descensos sin apenas adherencia, exigentes cruces de puentes, rocas, surcos... Da igual. Con el Selec-Speed Control activado y jugando con los cinco programas del Select-Terrain es como ir en un tanque que no se detiene ante nada.

Siete son los acabados disponibles del Grand Cherokee, con un abanico de precios que oscila entre los 58.250 y los 100.200 euros.



◀◀ El cambio automático y el Select-Terrain con cinco programas de conducción son elementos de serie. El interior es muy aparente y amplio.

PRECIO 56.873 €

EMISIONES OFICIALES: 134 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento dinámico. Sistemas de seguridad. Tracción total. Calidad de acabado.

DEBE MEJORAR

- Tacto cambio manual. Túnel central voluminoso. Bandeja trasera deja ver maletero. Precio.



Calidad de acabado y equipamiento de gran nivel, un modelo ideal para viajar.

Un gran viajero

La 'versión básica' del nuevo Volvo V90 Cross Country es un 'tope de gama' por versatilidad, calidad, seguridad y rendimiento.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tras haberlo probado en 'su salsa invernal' en Suecia, volvemos a ponernos al volante del Volvo V90 Cross Country, el todocamino premium de la marca, durante un viaje de más de 300 kilómetros entre Madrid y León, recorriendo también parte de la provincia leonesa. Elegimos para esta prueba la versión de acceso a la gama, el D4 de 190 caballos con cambio manual. Pero no hablamos de un 'básico'... sino de un modelo con un nivel de equipamiento y acabado de auténtico lujo, como se respira en un interior amplio y muy habitable.



◀◀ Mayor altura al suelo que en el V90, pero no varía el comportamiento. Maletero de apertura con el pie.

Y esta variante diésel de 190 caballos combina a la perfección con lo que se espera de un todocamino como este V90. El motor es un cuatro cilindros muy agradable, aunque con una sonoridad en frío un poco evidente al principio. Pero en marcha y gracias al trabajo de insonorización, no se escucha el motor en el interior del coche. En autovía, el V90 Cross Country permite velocidades de cruce elevadas y una respuesta viva al acelerador, con un par máximo de 400 Nm que está disponible desde solo 1.750 vueltas. La versión que probamos cuenta con cambio manual de 6 velocidades con un

manejo cómodo aunque un tacto un poco más 'blando' de lo que nos gusta.

Es una alfombra mágica a alta velocidad y con buen firme gracias a unas suspensiones con la dureza justa. La dirección es precisa y los frenos potentes. Pese a su mayor altura el comportamiento es muy sano en carreteras con curvas, sin más balanceos que un V90 normal y gracias a la tracción total, con total seguridad y sensación de control absoluta. Y fuera del asfalto mantiene las mismas virtudes.

Si todo esto lo redondeamos con un buen dato de consumo (5,1 l/100 km de gasto medio y 7,2 en nuestro recorrido... a buen ritmo) descubrimos que no es nece-

sario mucho más para satisfacer a los conductores más exigentes. Salvo que busques con ahínco más prestaciones y un comportamiento más deportivo, para lo que habría que optar por alguna de las versiones de gasolina (245 o 320 caballos) o el diésel más potente, con sus 235 caballos. Pero con esta versión de acceso, que parece un tope de gama, todos quedarán satisfechos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	D4
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969
Potencia máxima/rpm	190/4.250
Par máximo/rpm	40,8/1.750-2.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Man 6 vel/Aut 8 vel
Frenos del./tras.	Disc vent/discos
Neumáticos	235/55 R18
Peso (kg)	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939/1.879/1.543
Volumen maletero (l)	560/1.526
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	8,8
Velocidad máx. (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,1/5,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	134/138
Precios desde... (euros)	56.873





120 KILOS ES EL AHORRO EN PESO DEL NUEVO SWIFT RESPECTO AL MODELO ANTERIOR. EL COCHE ES TOTALMENTE NUEVO



De Japón a Europa

Con una plataforma completamente nueva y muy ligera, mayor espacio interior, dos motores con alternativas 'semihíbridas', cinco años de garantía y el respaldo de un Made in Japan que suele ser sinónimo de máxima calidad, llega la tercera generación del Swift. Se venderá desde 12.250 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Swift es uno de esos coches que pasa casi desapercibido y, sin embargo, es junto con el Vitara el modelo más importante de Suzuki; y a nivel mundial se venden más Swift que Opel Corsa o Fiat Punto.

La tercera generación del Swift es totalmente nueva, desde la plataforma –la nueva Heartect, que además de ser mucho más ligera reparte mejor el flujo de energía en caso de colisión– hasta el diseño. Respecto al actual, es 10 milímetros más corto, 15 más bajo y 40 más ancho, de forma que se potencia su aspecto deportivo y musculoso, combinándose con unas nuevas señas de identidad que tienen que ver con un parabrisas envolvente, unos faros verticales con luz día de leds, una parrilla más ancha y un techo de estilo 'flotante'. Si tiramos de números encontramos cifras que sorprenden, como una reducción de peso de hasta 120 ki-



▲ La nueva plataforma, mucho más ligera, incluye una nueva geometría de la suspensión delantera que facilita la conducción.

PRECIO DESDE		12.250 €
EMISIONES DE CO ₂ DESDE: DE 90 A 110G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Consumos. Habitabilidad. Comportamiento. 5 años de garantía. Calidad. Peso muy bajo.	Volante ajustable en profundidad solo en versiones superiores. Dotación versión básica.	

los respecto al actual gracias, entre otras cosas, a los aceros de muy alta resistencia utilizados. O una aerodinámica mejorada un 8 por ciento, un 25 por ciento más de espacio en el maletero –pasa a ofrecer 265 litros– y un espacio interior que crece 23 milímetros en altura y anchura en las plazas traseras. En este sentido hay que decir que si al volante se sienta cómodamente un conductor de 1,86 de estatura, detrás otro pasajero de idéntica altura ni rozará con sus rodillas en los respaldos ni con la cabeza en el techo.

El Swift de tercera generación incorpora una nueva geometría delantera y un eje trasero del estilo al ya visto en el Vitara o el S Cross, que junto a la rigidez y ligereza de la nueva plataforma le ayudan a lograr un tacto de suspensión más flexible y, a su vez, ágil; al margen de una dirección más directa y precisa. Y se nota al volante con mayor



◀ El nuevo Swift puede llevar una pantalla táctil central de 7 pulgadas que incluye navegador. La que va entre los relojes, con 4,2 pulgadas, es multifunción.



◀ El coche tiene 20 milímetros más de batalla, lo que le permite mejorar su espacio interior y la capacidad de un maletero en el que se ganan 54 litros frente al modelo anterior.



solidez, un aplomo de coche grande, silencio de marcha y menos balanceos sin sacrificar comodidad.

De las dos mecánicas disponibles probamos el 1.2 Dualjet de gasolina con 90 caballos y dotado del sistema híbrido SHVS, que combina un ISG (Integrated Starter Generator) que funciona como generador y como motor eléctrico, y una batería de ion-litio. Dicho sistema, que permite catalogar a este modelo como

híbrido y que garantizará la pegatina ECO para entrar en las grandes ciudades con graves episodios de contaminación, implica un incremento de 2.500 euros porque va asociado a un equipamiento superior, pero aporta una potencia adicional de 3 caballos y funciona a la perfección en situaciones que requieren un gasto alto de combustible, como al arrancar desde parado. El ahorro con este sistema es de 0,3 l/100 km respecto al mismo

motor sin SHVS. En nuestro recorrido, con dos personas y a buen ritmo pero respetando los límites legales, el Swift con este motor ha consumido 4,8 l/100 km, un magnífico dato. Este motor 1.2 se puede asociar a la tracción delantera o a la tracción total; y, además, es el único que puede combinarse con un cambio manual de 5 marchas o un CVT.

El otro propulsor es el 1.0 Boosterjet de tres cilindros y 111 CV dotado de turbo, que

homologa un consumo medio de 4,6 l/100 km, o de 4,3 en caso de incorporar el sistema híbrido SHVS. Y en octubre llegará una versión Sport con el 1.4 Boosterjet de 140 CV.

El Swift se ofrecerá con acabados GLE y GLX; y estará disponible entre los 12.250 euros de la versión más económica –aplicados todos los descuentos– y los 15.950 del modelo más caro. Por su parte, la tracción total supondrá un incremento de 1.500 euros.



▲ El sistema 'semi híbrido' SHVS permite ahorrar algo en consumo, sobre todo al arrancar desde parado. Lleva una batería de ion-litio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 DUALJET	1.2 DUALJET CVT	1.2 DUALJET 4WD	1.0 BOOSTERJET
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.242	1.242	1.242	998
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 6.000	90 / 6.000	90 / 6.000	111 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	12,2 / 4.400	12,2 / 4.400	12,2 / 4.400	17,3 / 2.000-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Automático CVT	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Tambor
Neumáticos	185/55 R16	185/55 R16	185/55 R16	185/55 R16
Peso (kg)	840 (SHVS: 850)	900	950	865 (SHVS: 875)
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.840/1.735/1.495	3.840/1.735/1.495	3.840/1.735/1.520	3.840/1.735/1.495
Volumen maletero (l)	265 / 947	265 / 947	265 / 947	265 / 947
Capacidad depósito (l)	37	37	37	37
De 0 a 100 km/h (s)	11,9	11,0	12,6	10,6
Velocidad máx. (km/h)	180	175	170	195
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (SHVS: 4,0)	4,6	4,9	4,6 (SHVS: 4,3)
Emissiones CO ₂ (g/km)	98 (SHVS: 90)	103	110	104 (SHVS: 97)
Precios desde... (euros)	12.250	13.650	13.750	13.450

El R8 que soñaba con ser S8

8 cilindros, 8 marchas, R8, S8... En numerología, el 8 simboliza el poder. Y en esta singular prueba, el 8 es el poder personificado. El Renault 8 TS era una de las berlinas deportivas carismáticas de la época y el Audi S8 es ahora el sùmmum de las berlinas de lujo con genio. Los enfrentamos para comparar datos sorprendentes. Pasen al festival de los contrastes.

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

El Renault 8 TS de esta comparativa tan especial apareció en 2010 enterrado bocabajo en la parcela de un pueblo cuando una máquina excavadora horadaba el hueco para una piscina. El coche llevaba 23 años bajo tierra y estaba deshecho; sin embargo, tenía la documentación en la guantera, su odómetro marcaba exactamente 85.600 kilómetros y el chasis estaba intacto, lo que quiere decir que todavía 'respiraba', que había posibilidades de devolverle a la vida. El destino quiso darle

una segunda oportunidad a este carismático vehículo para que no terminara sus días de una forma tan cruel. Y quién le iba a decir que después de muerto y enterrado, su nuevo propietario lo iba a restaurar por completo y que un día, 47 años después de su nacimiento, se iba a codear en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) con, nada más y nada menos, la berlina deportiva más sofisticada y deportiva del momento: el Audi S8 Plus, un 'cohete' con 605 caballos de potencia -549 más que su 'rival'- cuyo precio permitiría, trasladán-

donos al año 1970, comprar 186 unidades del R8 TS.

Una comparativa tan singular surge de una tormenta de ideas durante una gris tarde de invierno en la redacción. Mi compañero Pedro y yo charlábamos sobre el S8 Plus que íbamos a tener de prueba, y le dábamos vueltas a hacer algo diferente con esa unidad. ¿Te imaginas compararlo con una berlina deportiva clásica? ¿te imaginas enfrentarlo a un Renault 8 TS? ¿te imaginas las fotografías de los dos juntos si encontráramos un TS bueno? A medida que hablábamos del

tema el entusiasmo aumentaba, y de imaginar pasamos a ejecutar, decidiendo buscar un R8 TS en buen estado. La solución a todos nuestros problemas la encontramos en el Club R8 y en su presidente, Pedro Juan de Blas, que se mostró encantado con la idea. El R8 TS que trae para



AUDI S8 PLUS	
	
PRECIO	160.570 €
EMISIONES OFICIALES:	231 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Motor, cambio y tracción total. Calidad, confort y lujo. Amplitud interior. Doble personalidad.
DEBE MEJORAR	
-	Maletero generoso pero no ampliable. Consumos reales. Precio elevado. Frenos propensos a la fatiga.

RENAULT R8 TS	
	
PRECIO	860 €
EMISIONES OFICIALES:	N.D.
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Comportamiento deportivo. Asientos muy buenos en la época. Frenos eficaces. Acabado. Motor.
DEBE MEJORAR	
-	Estabilidad en mojado. Cambio impreciso. Pedales desplazados a la derecha. Flotabilidad del tren delantero.

el reportaje es el suyo, el que restauró por completo tras el descubrimiento bajo tierra. Pedro Juan tardó cerca de un año en dejarlo como nuevo a razón de dos o tres horas diarias, y con una inversión de unos 7.000 euros en piezas... sin contar su tiempo. 7.000 euros que en el Audi S8 Plus darían para equiparlo con los asientos delanteros y traseros climatizados y con función masaje, y con el cuero Unikat. Y por 11.000 euros, que es lo

que cuestan sólo los frenos cerámicos opcionales del S8 Plus, hoy se puede comprar alguna unidad del R8 TS totalmente restaurada.

Entrar en la dinámica de comparar datos tiente mucho en una prueba de estas características; y sin embargo, en muchas ocasiones determinadas desigualdades resultan un poco injustas por la diferencia de años y de precio. Pero sirven para hacerse una idea de cómo ha evolucionado



amas@motor16.com

LA CLAVE

a evolución experimentada por el automóvil en los últimos 47 años queda reflejada a la perfección en esta especie de comparativa con el 8 como protagonista. Una modesta berlina deportiva que dejó una huella imborrable de la mano de Renault y una de las berlinas más potentes, lujosas y deportivas en la actualidad. Los contrastes son brutales y la historia, espectacular.





◀ NOCHE Y DÍA POR LO QUE CUESTA HOY UN AUDI S8 SE PODRÍAN COMPRAR EN LA ÉPOCA 186 UNIDADES DEL R8 TS. Y 14 SI NOS DEDICÁRAMOS A COMPRAR MODELOS RESTAURADOS A RAZÓN DE UNOS 11.000 EUROS POR UNIDAD. VIENDO AMBOS SALPICADEROS SE APRECIA EL AVANCE



▲▼ Los mayores contrastes los encontramos en los motores. Un 4 cilindros 1.1 de 56 CV con carburador de doble cuerpo en el R8 TS frente a un V8 de 605 CV, inyección directa y turbo en el S8 Plus. Pero lo curioso es que gasta más el TS.



▲▶ Cámara de visión nocturna, pantalla de 8 pulgadas, 5 modos de conducción, botón de arranque, freno de estacionamiento eléctrico, cambio automático de 8 marchas con levas... el S8 Plus lo tiene todo.

do el mundo del automóvil en todo este tiempo. Por ejemplo, en el apartado de la seguridad la mayor aportación del R8 TS eran los frenos de disco, y la novedad era tan importante en esa época –el R8 fue el primer modelo español en montarlos– que hasta se diseñó un adhesivo para la luneta trasera que advertía bien claro: «¡ATENCIÓN: Frenos de disco!», un detalle que hoy suena casi a chiste. Pero sólo tenía discos en las ruedas delanteras, y el sistema carecía de servo, por lo que el TS, que ya corría lo suyo, requería de un esfuerzo extra a la hora de pisar el pedal. El TS también llevaba cinturones de seguridad para las plazas delanteras, pero ahí



▲ El lujo, la calidad de acabado y los materiales nobles están presentes por todas partes en el S8. Y la electrónica tiene mucho que decir.

acababa su ‘despliegue’ de elementos de seguridad. Y es que en los años 70 del siglo pasado las prioridades eran otras. En cambio, la lista de equipamiento de seguridad del S8 Plus es interminable, y después de bajar del R8 TS montar en el Audi transmite la misma sensación que si nos introdujéramos en la ‘caja fuerte’ más lujosa y cómoda del mundo. Diez airbags, ABS, ESP, sistema precolisión, innumerables asistentes activos de conducción, cámara de visión nocturna, tracción total con diferencial central autoblocante y diferencial trasero deportivo, iluminación selectiva por cámara, GPS, todo tipo de sensores... El equipamiento de seguridad del S8 Plus abruma, pero también su dotación en el resto de apartados. Como el mecánico.

El motor V8 de gasolina del S8 Plus rinde nada menos que 605 caballos. Y como dato curioso hay que decir que, respecto al S8 normal, el



▲▶ Los pedales del R8 TS están muy desplazados a la derecha por el prominente paso de rueda. Eso, junto con la posición de la palanca, obliga a adoptar una posición de la pierna derecha muy forzada.

Plus gana, además de algo de equipamiento, 85 caballos a cambio de 27.000 euros extra; lo mismo que vale el Audi Q2 más barato. Pero el rendimiento de la berlina alemana es brutal, porque acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos –2,5 un F1–, mientras que el asiento te va dando un masaje y tú ni siquiera has separado las manos del volante.

En la actualidad, el R8 TS puede parecer una berlina deportiva demasiado modesta con ese motorcito de 1.108 centímetros cúbicos, el carburador de doble cuerpo y los 56 caballos, pero se trataba del mismo motor que se montaba en el Alpine A110, y destaca por lo bien que sube de vueltas hasta rozar las 6.500



▲ En los años 70 del pasado siglo los asientos del TS eran magníficos, auténticos butacones, pero la sujeción lateral dejaba mucho que desear.

rpm, o por alcanzar sin problemas los 140 km/h. Acelera de 0 a 100 km/h en 15 segundos, 11,2 segundos más que el S8 Plus, lo que es casi una eternidad. Pero, en su día, el Renault 8 TS hacía las delicias de un tipo de aficionado que buscaba una utilización familiar, aunque con una filosofía y un carácter deportivos que no encontraba en muchos más coches de la época, salvo el R12 Gordini o el Seat 1430 FU.

Lo que sí sorprende ahora del R8 TS es su ligereza, pues pesa sólo 780 kilos y se le nota muy ágil en todo momento. Y precisamente esa ligereza, junto a su condición de ‘todo atrás’, propiciaba un comportamiento a veces errático, por cuanto el morro del coche, sin apenas peso, flotaba en las curvas y se quedaba sin dirección. El apaño ‘técnico’ recomendado por Renault para paliar esa pega era cargar el maletero –recordemos, situado en la parte frontal– con algo que pesara exacta-

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

	RENAULT R8 TS	AUDI S8 PLUS
MOTOR	1.1 - 56 CV	4.0 TFSI - 605 CV
Disposición	Trasero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	8 en V
Cilindrada (c.c.)	1.108	3.993
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Carburador Weber 32 DRC de doble cuerpo	Inyección directa admisión variable, dos turbos de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	56 / 5.500	605 / 6.100-6.800
Par máximo (mkg/rpm)	8,3 / 3.000	71,4 / 1.750-6.000

TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 4 marchas	Automática, 8 marchas

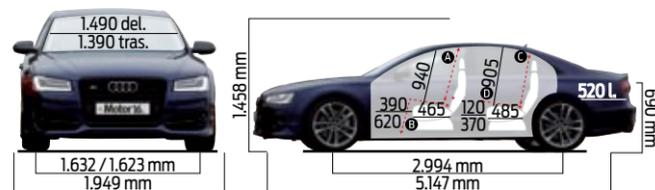
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2	2,4
Diámetro de giro (m)	9,25	12,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos / Tambores	Discos ventilados / Discos ventilados

SUSPENSIÓN		
Delantera	De paralelogramo deformable con brazos triangulares superpuestos. Muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente de tipo multibrazo con suspensión neumática, muelles y barra estabilizadora
Trasera	Semiejes oscilantes y brazos de reacción diagonales. Muelles y amortiguadores telescópicos	Independiente de tipo multibrazo con suspensión neumática, muelles y barra estabilizadora

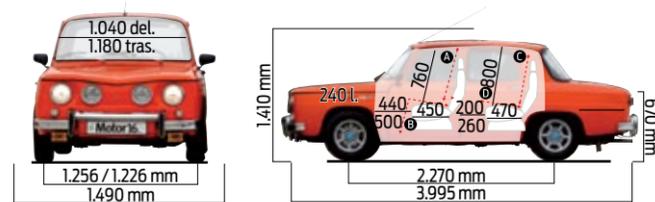
RUEDAS		
Neumáticos	135/38 15	275/35 R21

PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	780	2.065
Capacidad del depósito (l)	38	82
Relación peso/potencia (kg/cv)	14,3	3,4
Velocidad máxima	145 km/h	250 km/h (opción: 305)
Aceleración de 0 a 100 km/h	15,0 segundos	3,8 segundos
Consumo medio ponderado	10,4 l/100 km	10,0 l/100 km

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
940 mm	1.085 / 855 mm	905 mm	855 / 605 mm



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
760 mm	950 / 890 mm	800 mm	730 / 670 mm

EL DETALLE

**PEDRO JUAN DE BLAS
Presidente del Club R8**

Que Pedro Juan de Blas sea el presidente del Club R8 en España no es casualidad. Este guadalajareño posee cinco unidades de esta berlina, además de dos R10, un R5 TX, dos R11 –un TSE y un TXE–, un R14 y un R12 SLE, así como un Seat 127 y un 124. La afición por los Renault le viene de su juventud, cuando siendo representante le tocó recorrer miles de kiló-



metros al volante de un R10 de su padre. En cuanto reunió suficiente dinero, Pedro Juan se compró su primer R8, y a partir de ahí comenzó la historia. El Club R8, R8 TS y R10 reúne en España a 276 miembros, que a menudo realizan concentraciones por toda la península. Y, por cierto, todos los R8 que ha comprado Pedro los ha restaurado personalmente.

mente 37 kilos, y que podían ser sacos de arena o un trozo de hierro. Pero al TS probado no le hace falta ese remedio casero, ya que su propietario ha recurrido a trucos que con el tiempo y la experiencia de la Copa TS –una competición de iniciación que, gracias a este modelo, permitió dar a conocer a una increíble generación de jóvenes pilotos–, y las propias recomendaciones del fabricante, se han ido apli-

cando a estos coches. Nos referimos a caídas negativas en el eje trasero, amortiguadores de doble efecto o la rebaja de la altura de la suspensión trasera. Incluso algún 8 TS rueda por el mundo con el esquema del Alpine, que llevaba cuatro amortiguadores



► Pocas berlinas de dos toneladas de peso van tan bien como el S8 Plus. La tracción total es definitiva. Lleva rueda de repuesto de galleta.



EL PASO POR CURVA DE AMBOS MODELOS ES MAGNÍFICO... SALVANDO LAS DISTANCIAS. EL R8 TS PROBADO LLEVABA CAÍDAS NEGATIVAS EN EL EJE TRASERO, LO QUE LE PROPORCIONA UNA ESTABILIDAD MUY BUENA



► El R8 fue el primer coche en España que tenía frenos de disco, lo que llevó a la marca a anunciarlo 'a bombo y platillo'. El maletero delantero del R8 cubicaba 240 litros.

traseros, dos por rueda. Con todo, el R8 TS se mueve por las curvas de las pistas del INTA con decisión y destreza. Las trazadas son limpias, y cuando se insinúa el tren trasero –que lo hace a pesar de las medidas tomadas–, resulta muy fácil corregir para que esta deportiva berlina de cuatro metros de longitud vaya por su sitio. Aunque si de ir por su sitio se trata, el S8 Plus lo borda. Y eso que la entrega de potencia y par del V8 con doble turbo da pie a pensar que no va a ser así. Pero las armas del buque insignia de Audi son definitivas. Para empezar, su carrocería de aluminio permite que su masa, a pesar del equipamiento y de su envergadura, no se haya disparado. Con todo, son más de dos toneladas las que pretenden superar una curva pronunciada lo más rápidamente posible. Pero ahí están la tracción total y un esquema de suspensiones brillan-

te para ocuparse del asunto. Con colaboraciones muy especiales, como la ayuda de la suspensión neumática adaptable, que se combina con el sistema Audi Drive Select y permite seleccionar hasta cinco modos de conducción. Lo cierto es que en el S8 Plus todo es precisión, lujo, amplitud y deportividad. Y además, algo que no se ve pero se nota, como es la ergonomía. Y es que a nuestro juicio uno de los peores defectos del R8 TS es su postura de conducción. Pedro, su propietario, ya se ha acostumbrado y no le da importancia, pero en realidad cuando me pongo al volante del TS por vez primera compruebo con horror que no puedo pisar el acelerador y cambiar a la vez, ya que los pedales están tan desplaza-

dos a la derecha que no sé de qué forma poner la pierna para hacerlo. Con el tiempo me invento una postura forzada que me permite conducir, pero creo que no sería capaz de hacer un viaje largo. Eso sí, el sonido tan peculiar del motor, ese interior de sabor añejo, la precisión del cambio y su divertido comportamiento me trasladan a una época

gloriosa que, gracias a propietarios como Pedro Juan de Blas, siempre tendremos presente.

Sirva además esta peculiar prueba comparativa como homenaje a las marcas que han sabido convertir una berlina familiar en un coche deportivo, divertido y que apetece conducir, tanto en 1970 como 47 años después.



► Aunque el R8 TS de serie tenía un tren delantero que flotaba en las curvas por el bajo peso del frontal, la unidad probada iba de cine.

la frase

Luca de Meo. Presidente de Seat.



«La inversión de 900 millones de euros en los nuevos Ibiza y Arona demuestra nuestro compromiso con el desarrollo económico del país y ratifica nuestro liderazgo como primer inversor industrial en I+D».

en breve

► **EL PRIMER VOLVO ELÉCTRICO SERÁ CHINO.** - La marca sueca fabricará su primer modelo totalmente eléctrico en el país asiático. Se pondrá a la venta en 2019 y será exportado a todo el mundo.

► **NUEVA NAVE.** - Volkswagen ha invertido 117,2 millones de euros en su planta de Navarra para contar con una nueva nave de Chapistería en la que 366 robots han iniciado la fabricación del bastidor del nuevo Polo.

► **PILA DE COMBUSTIBLE EN GRAN TONELAJE.** - Un camión de gran tonelaje con pila de combustible ha puesto en marcha Toyota en el puerto de Los Ángeles para experimentar las posibilidades de esa tecnología en grandes vehículos industriales.

► **ZENUITY ENTRA EN ESCENA.** - La empresa creada por Volvo y Autoliv para desarrollar el vehículo autónomo ha iniciado su actividad. Es la primera alianza de una marca de coches con un proveedor de sistemas de ayuda a la conducción y tecnologías para conducción autónoma.



BUEN COMIENZO DEL AÑO EN SINIESTRALIDAD VIAL

Llamada al optimismo

A pesar del pequeño repunte de febrero, los tres primeros meses de 2017 se cerraban con 23 muertos menos que el primer trimestre del año anterior en el que, bien es cierto, en marzo había caído la Semana Santa, con el aumento de movimientos y siniestralidad que conlleva. Sin embargo, esos días de éxodo masivo, que este año han tocado en abril, no han roto la tendencia a la baja de las vidas que se cobra el tráfico iniciada con la llegada de 2017; es más, hasta el 18

de abril, recién acabada la Operación Semana Santa, había 25 fallecidos menos que a esa fecha de 2016, reducción que se acerca al 10 por ciento. Son datos provisionales de los muertos en vías interurbanas en las 24 horas de producirse el accidente en los que mucho ha tenido que ver el buen comportamiento de las vacaciones de Pascua, las menos trágicas en las carreteras de los últimos cuatro años. Diez días y medio que, con un accidente mortal más que en 2016, se

cerraban con 29 fallecidos, 12 menos que en 2016, pese a producirse 15,2 millones de traslados de largo recorrido durante ese periodo, un millón más que el año anterior. Por comunidades autónomas destaca Cataluña, que pasa de los 17 muertos de 2016 a uno este año; claro que en la anterior Semana Santa se produjo un grave accidente de autobús en Tarragona, con trece fallecidos. Por el contrario, Aragón, Asturias, Castilla y León y La Rioja aumentan en dos

el número de fallecidos, con Canarias, Murcia y Navarra sin muertos este año, y Castilla y León (6), Andalucía (4) y Castilla-La Mancha (3) presentando el mayor número de fallecidos. De nuevo las carreteras convencionales aparecen como las más lesivas, copando 26 muertes. Se sigue manteniendo el desprecio al cinturón, que no llevaban puesto en el momento del accidente 6 de los 16 fallecidos en un vehículo de cuatro ruedas, como tampoco llevaba casco uno de los cuatro ciclistas muertos. Por tipo de vehículo, turis-

mos y motos presentan los números más altos, 14 y 7 muertos respectivamente, y la salida de vía se mantiene como el siniestro mortal más frecuente, con 13 fallecidos, además de 5 muertos en colisiones frontales y 2 por atropello. Durante la operación de Semana Santa ningún menor de 14 años y mayor de 75 ha perdido la vida, concentrándose la siniestralidad mortal entre 35 y 64 años, con 18 fallecidos, al igual que se concentra de 7 de la mañana a 8 de la tarde, horario en el que 23 personas perdieron la vida.

Accidentes mortales y víctimas mortales a 24 horas en vías interurbanas. Semana Santa 1993-2017



el puntazo

El Gobierno apuesta por potenciar la expansión de vehículos movidos por energías alternativas, con ayudas a la compra e incentivos al desarrollo de las infraestructuras necesarias para esa expansión.

En el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2017 (PGE), que el Parlamento aún debe aprobar, hay una partida de 50 millones de euros para apoyar la movilidad eficiente y sostenible, además de otros 16,6 millones de euros asignados al Plan Movea, destinado a incentivar la compra de vehículos con energías alternativas y las infraestructuras necesarias para su expansión. Una partida insuficiente, considera el sector del automóvil, que también reclama ayudas a la compra de modelos nuevos con motores de combustión de bajas emisiones, frente a la intención de Industria de limitar las subvenciones a eléctricos, de hidrógeno, de gas o híbridos enchufables.

la cifra

30.366.603

vehículos integraban el parque automovilístico español al cierre de 2016, con un dominio total de los turismos: 22,78 millones, que suponen el 75,4 por ciento del total. Son datos recabados por Urban Science para Aniacam (importadores) en los que más de la mitad de unidades en circulación (64,92 %) tiene más de 10 años y un 21,5 % del total ha cumplido los 20. Por marcas, resalta Renault, que acapara el 11,28 % del conjunto nacional, con 3,42 millones de unidades, con Citroën (3,3 millones y 10,89 %) en segunda posición, por delante de Seat (9,6 %), Peugeot (8,13 %) y Ford (8,01 %). El 'top ten' lo completan Opel (7,01 %), VW (6,8 %), Mercedes-Benz (4,56 %), Nissan (4,13 %) y Audi (3,27 %).



BMW SERIE 5	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	85%
PEATONES	81%
S. SEGURIDAD	59%



FIAT DOBLÓ	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	75%
NIÑOS	46%
PEATONES	57%
S. SEGURIDAD	25%

EuroNCAP La veteranía se paga en seguridad

Una vez más, los análisis del consorcio europeo ponen de manifiesto la relación coche moderno/seguridad, coche cargado de años/inseguridad. Los resultados del nuevo BMW Serie 5 refrenda la primera premisa: una nueva plataforma y los actualizados sistemas y frenado autónomo –que ayudan a evitar y mitigar los golpes con otros vehículos y peatones– proporcionan a sus ocupantes una seguridad de cinco estrellas, a la que se une la excelente protección de peatones que apoyan el 'Person Warning' y el eficaz capó activo. En el extremo opuesto se encuadraría el Fiat Doblo, vehículo comercial al que 'la edad' deja con sólo tres estrellas en su calificación final. Nacido hace 17 años, la somera renovación efectuada en 2015 no ha sido suficiente para que el pequeño y versátil modelo italiano se acerque en seguridad a los niveles de los vehículos líderes de su clase.



Cámaras de control Ponte el cinturón

Habituarse a los automovilistas reacios a ponerse el cinturón es el objetivo que la DGT quiere conseguir con las 225 cámaras de vigilancia del uso de ese dispositivo, que han entrado en funcionamiento recientemente –la ubicación se puede consultar en m16.in/6190 y la web de la DGT–. Ubicadas en pórticos o postes, el 60 por ciento controla si el conductor lleva puesto el cinturón en vías convencionales, que son las que registran la mayor siniestralidad. Hasta mediados de junio la multa se sustituye por una carta informando de que se ha incumplido la norma, que el cinturón reduce casi en un 60 por ciento las probabilidades de morir en un siniestro de tráfico, que hay 180 muertes al año por no usar los dispositivos de seguridad obligatorios y que la sanción sería de 200 euros y 3 puntos del carné. Transcurridos los dos meses de 'carencia' establecidos, la infracción se penalizará conforme establece la ley.

Nacional española que le ceda la investigación iniciada contra Volkswagen por el fraude de las emisiones. La solicitud argumenta que abarca unos 11 millones de vehículos equipados con el EA 189, entre los que se incluyen los vendidos en España. También recuerda que el derecho europeo contempla que el archivo de un procedimiento abierto en un país supone la extinción de la acción penal de todos los iniciados en el espacio Schengen, incluyendo el alemán, que en este caso considera a todos los vehículos implicados. Al otro lado del Atlántico, el trucaje de motores diésel le costará al consorcio automovilístico alemán 2.800 millones de dólares –2.641 millones de euros– y tres años de control por parte de un supervisor independiente en Estados Uni-

Caso Volkswagen Alemania pide la investigación

La fiscalía alemana ha pedido a la Audiencia



Nissan Ávila Coches por recambios

Nissan dejará de hacer camiones en la planta de Ávila, que se convertirá en un centro de fabricación y distribución de piezas de recambio para Nissan y Renault. Lo anunciaba José Vicente de los Mozos, como máximo

responsable de la Alianza Renault Nissan en España y encargado de buscar soluciones ante el cese de la producción del NT-400 en septiembre de 2019. La reconversión de la factoría salvaría las instalaciones y el empleo con una inversión de 40 millones de euros.

Saic MG y Maxus, marcas para Europa

SAIC, el mayor fabricante de vehículos de China, relanzará MG y Maxus en Europa a

finales de 2019. En su sede de Luxemburgo, SAIC Mobility Europe prepara esos lanzamientos, con un modelo de negocio actualizado para MG y el desembarco del primer vehículo comercial completamente eléctrico de Maxus.

World Car 2017 Cetro mundial para el Jaguar F-Pace

El título de 'Mejor Coche del Año en el Mundo' ha sido para el F-Pace, que competiría por ese galardón con

los otros finalistas: Audi Q5 y Volkswagen Tiguan, un trío que confirma el empuje imparable de los modelos SUV. Junto a la corona mundial, el F-Pace ha recibido el título al Mejor Diseño, categoría que un Jaguar consigue por segunda vez al haberla ganado el F-Type en 2013. Los periodistas especializados de 24 países, que integran el jurado, también deciden otros galardones: el Mejor Coche de Lujo, que ha recaído en el Clase E de Mercedes-Benz; el Mejor De-

portivo, que ha sido el Porsche Boxster/Cayman, y el Mejor Coche Verde, para el Toyota Prius, que releva al Mirai, ganador en 2016. La lista la completa el BMW i3, que inaugura la categoría estrenada este año del Mejor Coche Urbano.





A8: aluminio y más

El aluminio mantiene el protagonismo en la estructura de la carrocería del nuevo Audi A8, que verá la luz el próximo mes de julio. Sin embargo, a este metal tan utilizado por la marca alemana se le unen ahora tres materiales más. Todo para seguir siendo la berlina más ligera de su segmento.

El próximo 11 de julio, Audi presentará a nivel mundial en la Fira de Barcelona el nuevo A8. El nuevo buque insignia de la firma germana también recurre a la tecnología Space Frame, que tantas ventajas ha aportado a lo largo de la historia de la marca; aunque el aluminio ha dejado de ser el único protagonista en la estructura de la carrocería. Y es que en la nueva berlina se utilizan hasta cuatro materiales: acero, aluminio, magnesio y polímero reforzado con fibra de carbono, que incluso derivan en hasta 29 diferentes materiales a base de tratar elementos como el aluminio o el acero, siempre ajustán-

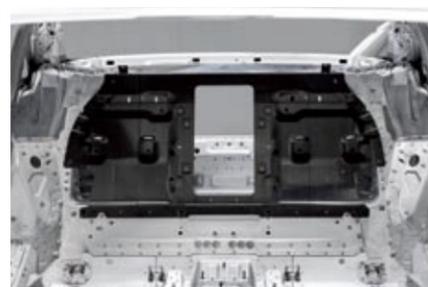
dose al nuevo lema: material adecuado en el lugar correcto y en la proporción necesaria. Esta construcción ligera multimaterial conlleva importantes virtudes, y no solo en cuanto a reducción de peso, porque también aporta ventajas en cuanto a rigidez torsional, un aspecto en el que el nuevo A8 supera al anterior en un 24 por ciento.

Hay que reconocer que el aluminio sigue siendo el que se lleva el mayor porcentaje, con un 58 por ciento del total de materiales; sin embargo, ese aluminio, que hasta ahora apenas se trataba, adquiere nuevas propiedades gracias a que ahora se modifica la aleación con tratamientos térmicos que aumentan su rigidez un 50 por

ciento, con una reducción de peso del 19 por ciento.

La utilización de acero conformado en caliente ha aumentado y ahora, por primera vez, se atornilla a la estructura en el pilar B. Se trata de ganar en seguridad utilizando este material en las zonas más delicadas de deformación programada ante una colisión, un aspecto en

► Magnesio en la unión de las torretas de suspensión y fibra de carbono en la pared que separa el maletero del habitáculo. Ligereza y rigidez al máximo.

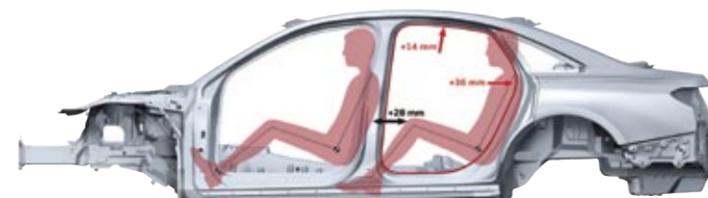


el que, según los ingenieros de la marca alemana, el aluminio tiene todavía que evolucionar.

Pero quizás una de las piezas en las que Audi ha puesto más empeño es la que corresponde al panel trasero que separa el habitáculo del maletero, realizado en fibra de carbono. En términos de dimensiones totales se trata del componente más grande que conforma la célula del habitáculo del nuevo Audi A8, y es un panel trasero de alta resistencia y elevada rigidez torsional realizado en fibra de carbono –con 2,7 kilogramos de peso–, que contribuye en un 33 por ciento a la rigidez torsional del vehículo. Y el nuevo proceso de producción automatizada de este material permite plan-

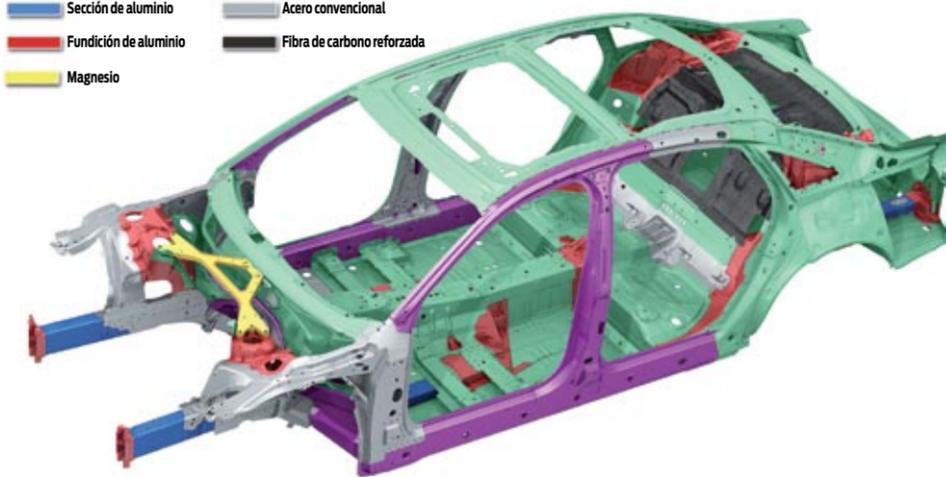
tearse grandes series a precios muy competitivos.

Por último, el magnesio se ha utilizado en la pieza que conecta las torretas de la suspensión delantera, con claros ahorros en peso –reducción del 28 por ciento– y densidad –33 por ciento de mejora–. Audi ha utilizado en la construcción del A8 hasta 14 procesos de unión para ensamblar los diferentes elementos que componen la carrocería multimaterial, incluyendo uniones mediante engatillado por roldana, remachado y soldadura remota de aluminio por láser, una técnica que se utiliza por primera vez en el mundo. El ensamblado mediante el proceso de engatillado con roldana se usa para los perfiles de las puertas y hace po-



▲ El ensamblado mediante el proceso de engatillado con roldana permite un acceso más cómodo al habitáculo, porque se libera espacio.

- Hoja de aluminio
- Sección de aluminio
- Fundición de aluminio
- Magnesio
- Acero conformado en caliente
- Acero convencional
- Fibra de carbono reforzada



sible un diseño que permite un acceso más cómodo al habitáculo, además de ampliar el campo de visión del con-

ductor alrededor del pilar A, una zona crítica para una conducción segura. También permite a los ingenieros ganar hasta 36 milímetros en los recortes de la silueta de las puertas, en comparación con el modelo predecesor.

Con todo, el nuevo Audi A8 pesa 51 kilogramos más que la generación anterior porque, según los ingenieros de la marca, necesitan mayor rigidez para las versiones de propulsión alternativa –léase híbridos enchufables o eléctricos–, y también para aumentar la seguridad. Pero de lo que no cabe la menor duda es que el nuevo A8 será el más ligero de su clase.



NECKARSULM La fábrica de la ligereza

Audi fabrica la carrocería Space Frame del nuevo A8 en unas instalaciones de reciente construcción dentro de la factoría de Neckarsulm, en las que se combina una gran variedad de sofisticadas tecnologías. En los últimos tres años Audi ha invertido en esta planta nada menos que 2.000 millones de euros para seguir siendo un icono en tecnología de construcción ligera. Así, han conseguido convertir esta fábrica en una Smart Factory, o fábrica inteligente con digitalización de todos los procesos. El taller está equipado con cerca de 500 robots, 90 equipos para unión mediante adhesivos, 60 máquinas para tornillos autorroscantes, 270 sistemas de remachado y 90 pinzas de soldadura por puntos. Muchos de los robots realizan varios pasos del proceso, cambiando de forma autónoma las herramientas necesarias según la fase, como brazos de agarre o pistolas de aplicación de adhesivo.

Para la construcción del nuevo emplazamiento de producción de carrocerías se ha empleado un total de 14.400 toneladas métricas de acero, el doble del necesario para construir la Torre Eiffel de París, y más de 16.000 cargamentos de hormigón. El recinto, donde se producen seis modelos –entre los que se encuentra el R8–, ocupa 50.000 metros cuadrados, que es el equivalente a 150 chalets unifamiliares.

LA HISTORIA DEL AUDI SPACE FRAME **CADA VEZ MÁS LIGEROS**

Ya desde la primera generación del Audi A8, que era un 40 por ciento más ligero que uno de acero, el Audi Space Frame (ASF) ha supuesto un fuerte impulso en la construcción ligera de automóviles. Desde entonces, Audi ha fabricado más de un millón de coches de acuerdo a este principio de diseño. Esto supuso el inicio de una espiral de desarrollo entre los productores de acero que ha llevado a que los nuevos aceros de alta resistencia hayan multiplicado su valor por cinco.



▲ La carrocería del primer A8 de 1994 pesaba solo 249 kilogramos. Estrenaba el diseño ASF.



▲ El A2, lanzado en 1999, fue el segundo modelo de Audi en utilizar la construcción ligera.



▲ La segunda generación del TT estrenó una carrocería ASF de aluminio y acero: 90 kilos menos.



▲ Para el R8 de 2007 se usó aluminio, magnesio y fibra de carbono. La carrocería pesaba solo 206 kilos.



▲ En la tercera generación del A8 se utilizaron 13 tipos de aluminio. Era un 20 por ciento más ligero.



▲ Hasta 325 kilos menos pesa el nuevo Q7 respecto a la generación anterior. Se utiliza aluminio y acero.



▲ Con aluminio y muchas piezas de fibra de carbono, la carrocería del último R8 pesa solo 200 kilos.



◀ **Récord de participación en 'El Desierto de los Niños', con 61 vehículos 4x4 y un total de 208 personas, de las que 65 eran niños entre 5 y 14 años de edad.**

Otro año más, Hyundai ha organizado la ruta-travesía de 'El Desierto de los Niños', que recorre Marruecos en un viaje emocionante, sobre todo por su labor humanitaria.



El desierto pide ayuda

A Marruecos siempre se vuelve. Es un país que deja huella y engancha, porque una vez que se visita siempre quedan ganas de volver. El desierto tiene magia, los paisajes lunares de las zonas más despobladas se quedan grabados en la retina y las dunas de Merzouga, esas montañas de arena de color dorado que se avistan a decenas de kiló-

metros, son un espectáculo misterioso cuyo atractivo aumenta cuando se pueden recorrer en coche.

Marruecos es una tierra de contrastes y, lamentablemente, también un país con muchas carencias y zonas muy deprimidas y de gran pobreza. Sin embargo, gracias a asociaciones como la del Desierto de los Niños ([www.](http://www.desiertoninos.com)

[desiertoninos.com](http://www.desiertoninos.com)), o la Fundación Alain Afflelou, la ayuda llega de verdad a quien lo necesita y las aportaciones se transforman en recursos que enseguida se convierten en guarderías, colegios, gafas, ropa, comida...

Para vivir todo esto sobre el terreno, Hyundai organiza cada año un viaje en coche para familias con niños. Un

viaje que combina un recorrido por lo más representativo del país africano, sin olvidar la parte solidaria y una gran dosis de aventura, ya que una parte de los kilómetros se realizan fuera del asfalto por pistas, ríos de arena e, incluso, por esas temidas dunas. Se trata de que los más pequeños –y también los adultos–, esos que viven en las grandes



◀ **La Cárcel Portuguesa, muy cerca de Rissani, ofrece unas vistas imponentes y ha sido el escenario elegido para rodar varias películas, como 'La Momia'. Para llegar hasta su mirador, la caravana de Hyundai tuvo que superar una trialera pedregosa bastante delicada. Pero, sin duda, mereció la pena.**



▶▶ **En las dunas, cualquier despiste o fallo te deja inmovilizado. No fue muy habitual, pero hubo quien cayó en la trampa o quién se llevó un buen susto. Aunque las situaciones se saldaron sin apenas consecuencias mecánicas.**



◀◀ **Los neumáticos Kumho mixtos montados para este viaje dieron un resultado excelente. Y eso que circularon mucho tiempo con una presión muy baja. No son excesivamente ruidosos.**



ciudades rodeados de lujos y comodidades, y casi siempre aislados de las crudezas del mundo, conozcan de primera mano un país de paisajes tan espectaculares como Marruecos, pero también de que descubran en persona cómo viven los niños de las zonas más desfavorecidas y valoren más todo lo que poseen, potenciando a su vez ese lado

solidario que les debe llevar a compartir y a ser generosos con los que no tienen nada.

Y, desde luego, el objetivo se cumple con creces porque en Marruecos todavía queda mucho por hacer en cuanto a labores de ayuda se refiere, y estas asociaciones se lo ponen muy fácil al viajero. Un viajero que desde que cruza la frontera se va a sorprender

de mil formas. Desde la hospitalidad, amabilidad y respeto que muestra el marroquí para con los visitantes hasta la diversidad de sus escenarios, que pasan de un paisaje montañoso y nevado en invierno en las estribaciones del Atlas –que bien podría pasar por Suiza– a, en muy pocos kilómetros, un espacio desértico con todos los ingredientes que

caracterizan a ese extremo entorno, como altísimas temperaturas, dunas de hasta 200 metros de altura, polvo, muy poca vegetación y muchos ríos de arena. La ruta-travesía que realiza Hyundai recorre Marruecos de norte a sur durante ocho días. Se apuntan todo tipo de vehículos de marcas dispares, pero los periodistas asistentes viajan a bordo de

LOS NIÑOS SOLIDARIOS Poco que vale mucho

La Asociación Desierto Niños (ADN) se ha volcado en la educación de los pequeños más desfavorecidos a través de la creación de dos escuelas y un taller de costura para mujeres viudas en las poblaciones de Erfoud y Aoufouss. Además, ADN ha financiado la totalidad de la reconstrucción y equipación de la guardería del pueblo de Ksar Oled Mbarek, en el palmeral de Erfoud. De entre las acciones solidarias de 2017 destacaba la pri-

mera visita de 'El Desierto de los Niños' a la Escuela Nómada que apadrina la española Cristina Aisha Montero. En los próximos meses, ADN colaborará financiando los gastos principales de la escuela, que son el sueldo del maestro y la comida de los alumnos. Además, se dejó una buena cantidad de material escolar, la mayoría del cual se recogió en España gracias al programa 'Los cuadernos de Manolo', en memoria de Manolo Domenech.



◀ Los niños de la expedición aprovecharon para entregar el material de ayuda en la Casa de Nómadas apadrinada por Cristina Aisha. Los ópticos de Alain Afflelou graduaron la vista a casi 1.000 personas.



▲ El Marruecos profundo está repleto de zonas de gran pobreza. En la foto, la caravana pasando por la zona del Atlas.

▲▼ En la foto superior, las Gargantas del Ziz antes del Túnel del Legionario. Debajo, un recorrido por las pistas más divertidas y, a su vez, peligrosas. Bajo estas líneas, la caravana pasando por el llamado Bosque de los Cedros.



los Hyundai Tucson y Santa Fe, con la única preparación de una buena protección de los bajos –a base de una chapa metálica– y unos neumáticos especiales Kumho M+S Road Venture APT. Y lo cierto es que en esta edición 2017, en la que se han batido todos los records de asistencia con 61 vehículos 4x4 y un total de 208 personas –de las que 65 eran niños de edades comprendidas entre los 5 y los 14 años–, los coches se han portado de maravilla. Mejor dicho, los Hyundai de Prensa y

Organización han dejado el pabellón muy alto frente a vehículos todoterreno 'de raza', pues en ningún momento los Tucson y Santa Fe han dejado de hacer algo que antes o después hayan hecho los otros. Desde superar sin despeinarse kilómetros y kilómetros de ríos de arena, hasta subir por escarpadas pendientes repletas de riscos cortantes, pasando por bailar a placer por las arenas 'movidizas' de las dunas más asombrosas. Pero antes de llegar a la arena, la caravana visitó el

yacimiento arqueológico de Volubilis, posiblemente las ruinas romanas mejor preservadas de esta región del norte de África, y que fueron incluidas en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la Unesco en 1997. También se detuvo en Fez, la más antigua de las ciudades imperiales de Marruecos, con su impresionante medina, la mayor de Marruecos. Y pasó también por Midelt, en las estribaciones del Alto Atlas; o las Gargantas del Ziz, la Presa Hassan Al-Dajil, Er-Rachidia

DUNAS Y RÍOS DE ARENA Tucson y Santa Fe, unos 'fieros'



◀ El bloqueo de la tracción total para distribuir la misma tracción a los dos ejes ayuda, pero hay otras claves para superar dunas.

El secreto para poder sortear dunas o ríos de arena con el Tucson 2.0 CRDI de 184 caballos y el Santa Fe 2.2 CRDI de 200 caballos –ambos con tracción total– no es otro que desinflar los cuatro neumáticos a 0,8 bares de presión, desconectar el control de estabilidad, bloquear el diferencial central y situar la palanca del cambio automático en modo manual, alternando las marchas primera y segunda. Eso, junto con un

poquito de intuición, tacto con el pedal del acelerador y no pretender ser más 'listo' que nadie, permitió a la mayoría de los miembros de la caravana divertirse con seguridad en un entorno tan privilegiado como éste. Pero no faltó quien, emocionado con el paisaje o algo despistado, bloquear el diferencial central y situar la palanca del cambio automático en modo manual, alternando las marchas primera y segunda. Eso, junto con un

o los grandes palmerales dátileros, que acumulan más de un millón de palmeras y dan una veintena de calidades diferentes de dátiles, y cuya cosecha tiene lugar en el mes de octubre. En total, la caravana recorrió más de 2.000 kilómetros por Marruecos, apoyada por una organización formada por 22 personas en varios coches y entre los que habría que destacar la actuación experta de los simpatísimos hermanos Jorge y Pablo Saiz, con su coche de intervención

rápida. O el imperturbable José Padial cerrando la caravana. Labor aparte la de Nacho Salvador, Federico Granda y Ana Martínez, responsables del viaje y de la Asociación Desierto de los Niños, y grandes conocedores de Marruecos y de todos sus secretos. Ellos han sabido impregnar cada poro de los viajeros de ese sentimiento solidario que, sí o sí, se acaba apoderando de ti cuando viajas a este mágico país, que siempre agradece la labor humanitaria de los visitantes.

PEUGEOT



FLOTA ELÉCTRICA

Diez unidades del Peugeot Partner Tepee eléctrico forman ya parte de la flota profesional de Operaciones y Red de Movistar. De esta forma, la operadora de telefonía podrá disfrutar antes que nadie de las ventajas que supone incorporar vehículos eléctricos, ya que el modelo no estará disponible en el mercado español hasta septiembre.

La Peugeot Partner Tepee eléctrica ofrece una autonomía de hasta 170 kilómetros y el uso por parte de Movistar supondrá un ahorro estimado de emisiones de 2,6 Tm CO₂ por vehículo y año.

RANGE ROVER VELAR PRESENTACIÓN EN EE.UU.

La cantante británica Ellie Goulding fue la encargada de presentar en Nueva York el nuevo Range Rover Velar en un evento que se retransmitió online a través de Facebook. La unidad que



condujo la intérprete pop fue subastada en una gala benéfica y su propietario será uno de los primeros en disponer de este SUV, diseñado para llenar en la gama del fabricante el espacio entre el Evoque y el Sport.

ROLLS ROYCE

Nick Mason (Pink Floyd), Francis Rossi (Status Quo) Giles Martin (hijo de George Martin) y Roger Daltrey (The Who) con el Wraith.



HOMENAJE A LA MÚSICA BRITÁNICA

El departamento Bespoke de Rolls Royce personalizará nueve unidades del Wraith inspiradas en bandas de la música británica. Los cuatro primeros fueron presentados por los artistas que ayudaron a crearlos: el líder de The Who, Roger Daltrey; Ray Davies, de The Kinks, y Giles Martin, hijo del productor George Martin.

Cada coche lleva el nombre del artista grabado en las puertas y en la base del Espíritu de Éxta-

sis. Están pintados en tono Lyrical Copper y lucen la bandera británica.

El líder de The Who, Roger Daltrey, creó dos coches para el proyecto. En uno de ellos, el logotipo de la banda adorna el reloj del salpicadero y está cosido en el cuero que hay entre los dos asientos traseros. El segundo diseño ha sido creado en colaboración con Mike McInerney, responsable de la parte artística del álbum 'Tommy', y luce la ilustración de la

cubierta del disco sobre el capó.

Ray Davies ha seleccionado las letras de 'Shangri-la' y 'Drivin', del álbum 'Arthur (Or the Decline and Fall of the British Empire)', de The Kinks, para las puertas del Wraith.

Por su parte, Giles Martin ha creado un homenaje a su padre, George Martin, considerado 'el quinto Beatle'. Su Wraith tiene detalles del manuscrito original de la canción 'Yesterday', de The Beatles.

+ en www.peugeot.es

+ en www.landrover.es

+ en www.rolls-roycemotorcars.com

+ en www.audimovistartour.com

ATENTOS A...

HASTA EL 5/11

Se disputará el Audi Movistar+ Tour de Golf, un circuito amateur que recorrerá 15 campos y en el que participarán más de 700 jugadores. La competición se podrá seguir en directo gracias a la aplicación móvil 'Vívelo'.



+ en https://es.tilolexus.lexusauto.es

AEROPUERTO MADRID-BARAJAS EL LUJO, SEGÚN LEXUS

Lexus ha abierto su propio espacio en la T4 del Aeropuerto de Barajas. Un lugar donde los viajeros podrán conocer cómo interpreta el lujo este fabricante, sin necesidad de ir a un concesionario. Hay una zona de exposición,

donde se exhibe el LC 500h y el Lexus Hoverboard, el innovador monopatín de la marca. Y también, un minilounge con wifi propio. Si pasas por allí y subes una foto a Twitter (#LexusLCBarajas) podrás ganar unos cascos.



VOLVO

El 14 de abril de 1927, la marca Volvo lanzó al mercado su primer modelo, el ÖV4. Ahora, el fabricante ha celebrado este 90 aniversario con el inicio de la producción del nuevo SUV XC60.

+ en www.volvocars.com/es

UNA NISSAN E-NV200 EN HARRODS REPARTO ECOLÓGICO

Los almacenes Harrods de Londres apuestan por la movilidad sin emisiones incorporando a su flota la furgoneta eléctrica Nissan e-NV200, que se fabrica en España para todo el mundo. La unidad ha sido especialmente adaptada para cubrir las necesidades de reparto, con una zona de carga refrigerada y estanterías para

transportar productos frescos. El exterior también se ha decorado con los tradicionales colores verde y dorado de Harrods.

Se calcula que en Harrods tendrán que recargar una vez a la semana la batería de la e-NV200, que tiene una autonomía de 170 kilómetros. El coste por uso de la furgoneta de Nissan es de tan solo 0,03 euros por kilómetro.



▲ Harrods ha incorporado a su flota de reparto una furgoneta Nissan e-NV200.

+ en www.beaulieu.co.uk

SE EXHIBE EN REINO UNIDO LA CARAVANA MÁS GRANDE CON PIEZAS DE LEGO

3,6 metros de largo, 2,2 de alto y 1.200 kilos de peso. Para construir la caravana más grande con piezas de Lego se utilizaron 215.158 'ladrillos'.

El Museo Nacional del Motor, en Beaulieu (Reino Unido), exhibe estos días la caravana más grande del mundo construida con piezas de Lego. Está realizada a escala real -mide 3,6 metros de largo y 2,2 de alto- y completamente equipada. Fue creada por doce personas, que emplearon más de mil horas y 215.158 ladrillos, pero el resultado es

asombroso y fue merecedor del récord Guinness. Además, en el interior, todo funciona: las luces se encienden, sale agua del grifo y los asientos se pueden convertir en cama.

El modelo reproduce la caravana clásica T @ B 320 y fue creada sobre la base de un chasis convencional. Únicamente se utilizaron piezas estándar de Lego.



▲ Todo funciona en el interior: se enciende la luz y tiene agua corriente.



▲ La caravana está construida con ladrillos convencionales de Lego.



+ en http://fordmaxmotordreams.com

FORD EN LA CUNA, COMO EN EL COCHE

Ford ha encontrado la solución para esos padres que solo consiguen dormir a su bebé después de un paseo nocturno en coche. La marca ha desarrollado una cuna que simula en casa los trayectos en el automóvil. Con la ayuda de una app para el móvil, la cuna 'Max Motor Dreams' replica la sensación de

movimiento, los sonidos y la iluminación que se perciben desde el interior de un vehículo en marcha. De momento es un prototipo, pero la marca ya se plantea comercializarla.



+ en www.volkswagen.es

VOLKSWAGEN

El Volkswagen e-Golf se paseó por las calles de Madrid hace unos días y los vecinos de la capital pudieron comprobar de primera mano cómo es este modelo 100% eléctrico, con 300 kilómetros de autonomía.

+ en www.seat.es

JORGE LORENZO Y ANDREA DOVIZIOSO EMBAJADORES DEL LEÓN CUPRA

El Seat León Cupra, el modelo más potente de la historia de Seat, ya tiene quien le represente. Los pilotos de Ducati Jorge Lorenzo y Andrea Dovizioso serán embajadores de Seat durante la temporada de MotoGP. El León Cupra es, además, coche oficial de la escudería Ducati,

por lo que el logo de Seat también estará presente en las motos, el mono de los pilotos y el uniforme del equipo.





MERCEDES-AMG Y LAMBORGHINI SE HAN REPARTIDO LOS TRIUNFOS EN LAS DOS PRIMERAS CITAS. LA PRÓXIMA ES EN BRANDS HATCH



▲ ▼ Miguel Toril –arriba– y Dani Juncadella –abajo– participan este año en el campeonato. Y hay cuatro pilotos españoles más: Andy Soucek, Miguel Molina, Albert Costa y Lucas Ordóñez.



El club más selecto

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Misano, primera cita del Blancpain Sprint: 22 coches se clasificaron en el mismo segundo durante los entrenamientos. Monza, primera carrera del Blancpain Endurance, el pasado 23 de abril: 28 coches de seis fabricantes diferentes entraban en el mismo segundo para la parrilla de salida. 34 fueron los inscritos en la primera cita del Sprint, 53 en la apertura del Endurance. En total, once fabricantes están presentes en la edición 2017 del Blancpain Series, que cada año está logrando mayor y mejor presencia de marcas y pilotos profesionales, una curva de tendencia que se está manteniendo desde su primera temporada.

“Aunque el pasado año las parrillas ya eran impresionantes, estamos encantados

Los circuitos italianos de Misano y Monza han acogido ya las dos primeras pruebas del Blancpain Series, el campeonato de GT más activo del momento. Y seis españoles participan en él. Andy Soucek, en su tercera temporada en la categoría con Bentley, nos explica los secretos del éxito del certamen.

de ver que la edición 2017 será de nuevo una referencia en las carreras de GT”, explicaba Stéphane Ratel, fundador y responsable de SRO, el promotor del Blancpain. “Con muchos equipos nuevos y los mejores pilotos de GT del mundo en la parrilla, esperamos mucho de la temporada que empieza”. Las dos carreras celebradas hasta el momento así lo han confirmado.

Tras la experiencia con el FIA GT1, basado en el formato ‘sprint’, Ratel evolucionó

hacia la idea de un certamen de resistencia, siempre centrado en la categoría GT3. Y desde 2014 se unió el concepto de

aquel con el formato Endurance que se corría en paralelo. El Blancpain GT Series consiste en dos certámenes con cinco carreras cada uno. El formato del primero consiste en dos carreras de una hora cada una durante el fin de semana. Una, el sábado, su resultado sirve para la parrilla de la principal, a celebrar el domingo. El Endurance también consta de cinco carreras, de 3, 6 y 24 horas –esta última en Spa Francorchamps–, integradas

ahora en el calendario. Cada campeonato consta de su propia clasificación, mientras que también se puede aspirar al global para ambos certámenes. Y los pilotos y equipos se dividen en tres categorías –Pro, Pro-Am y Amateur–, cada una con sus respectivas clasificaciones en cada cita del campeonato.

Con tanta variedad de coches de diferentes fabricantes, uno de los factores clave en el Blancpain es el famoso y a veces cuestionado BOP, (Balance of Performance), sistema con el que la organización intenta igualar las prestaciones de los diferentes coches para homogeneizar el rendimiento

entre los diferentes modelos. A ello se unirá luego el mejor o peor comportamiento de cada coche según su naturaleza y características del circuito en particular, por lo que el Blancpain ofrece una amplia variedad de ganadores a lo largo de la temporada y resulta difícil que los títulos se resuelvan antes de la última carrera, la tónica dominante desde su creación.

Audi, con el R8, es uno de los fabricantes con mayor presencia en el Blancpain a través de diferentes equipos. El Audi Club Team WRT será de nuevo el más potente, con cuatro coches luchando por el título absoluto, además de otro

en el Sprint. Enzo Ide –ganador del Sprint el pasado año–, Christopher Mies, Robin Frijns, René Rast, Markus Winkelhock, Frank Stippler y Will Stevens –ex de Manor en F1– están compitiendo de nuevo con el fabricante alemán esta temporada. Uno de los datos que confirma la potencia del Blancpain es que Audi ha incorporado al campeonato a dos de sus mejores pilotos en los últimos años en Le Mans, Marcel Fässler y Benoit Tréluyer. Otra de sus principales estrellas en los últimos años, Laurens Vanthoor, ha sido fichado por Porsche para su nuevo programa en el WEC. Pero jóvenes pilotos de monoplazas, como Jake Dennis, se han sentido atraídos por este certamen y han cambiado de tercio hacia los GT.

Mercedes también cuenta con una potente representación en el Blancpain, tanto en sus versiones Sprint como Endurance. En la primera cita de Monza había en parrilla nada menos que trece unidades del AMG GT3. El equipo HTP Motorsport, campeón absoluto el pasado año, parte nuevamente como favorito, manteniendo en su seno a los triunfadores del pasado año, Maximilian Buhk y Dominik Baumann. El primero compete este año con Frank Perera en el Sprint, con quien ganó la cita inaugural de la en Misano gracias a un doblete incontestable tanto en la carrera clasificatoria como en la principal.

Otro equipo de la marca que se ha reforzado para 2017 es AKKA-ASP, con cuatro coches para toda la temporada, y pilotos como Raffaele Mar-

ciello, Alex Fontana o Mathias Lauda, y que incluyen al español Daniel Juncadella, que participa tanto en el Sprint como en el Endurance, ahora ya a tiempo completo en el Blancpain tras terminar su carrera en el DTM. El equipo Black Falcon también competirá un año más con tres unidades en el Endurance.

Aunque con una presencia no tan potente como las dos marcas anteriores, McLaren se ha reforzado este año con la llegada del equipo Strakka, que abandonó el Mundial de Resistencia para atacar este certamen recogiendo el testigo del ganador el pasado año en la modalidad Endurance, el Garage 59. En su caso, Strakka pone en pista cuatro 650S GT3, dos más que el pasado año para la marca británica. Rob Bell recibe como compañero en el Sprint a Andrew Watson, miembro del McLaren GT Driver Academy. Come Ledogar, otro de los ganadores del título de 2016 recibe a otro joven piloto de monoplazas que se refugia en los GT, Ben Barnicoat. Y, por supuesto, se incorpora a Strakka el piloto oficial de McLaren Alvaro Parente, ganador en 2016 del Pirelli World Challenge para la marca británica.

Ferrari estrenó el pasado año el nuevo Ferrari 488, que se mantiene este año en el Blancpain y con una prestigiosa nómina de veteranos pilotos de la marca integrados en diferentes equipos, prueba del interés del certamen para el fabricante italiano. El pasado año el Spirit of Race ganó el título Pro-Am. Maranello

LOS COCHES SUPERDEPORTIVOS EN PIE DE GUERRA



▲ El Aston Martin Vantage V12 es el coche del Oman Racing Team



▲ Del Audi R8 hay dos variantes en liza: el LMS Ultra y el nuevo LMS.



▲ El Bentley Team M-Sport corre con el Continental GT3.



▲ Los equipos Walkenhorst y Rowe han recurrido al BMW M6 GT3.



▲ El Ferrari 488 GT3 es una de las máquinas abundantes en el pelotón.



▲ El motor V10 del Lamborghini Gallardo G3 Reiter rinde unos 535 CV.



PARA SOUCEK, UNA DE LAS CLAVES ESTÁ EN LAS TRES CATEGORÍAS DEL CERTAMEN. Y EN LOS DOS TIPOS DE PRUEBA: SPRINT Y ENDURANCE

ENTREVISTA ANDY SOUCEK

«El Blancpain se ha convertido en el campeonato más importante del mundo de GT»

Motor16: ¿A qué atribuye el éxito del Blancpain y su crecimiento año tras año en estas últimas temporadas?

Andy Soucek: Creo que hay varios factores para que se haya convertido en el más importante del mundo de GT, sobre todo en cuanto a nivel de inscritos. Primero, hay una mezcla de pilotos profesionales con Pro-am y 'gentleman', con lo que tienes tres categorías que abren una gran posibilidad de participa-

ciones, puntuaciones y premios distintos en una misma carrera. Ratel ha dado con la fórmula del éxito, con un número de carreras suficiente para hacerlo atractivo, y en circuitos muy destacados en los que a todos los pilotos nos gusta correr. Con dos modelos, Sprint y Endurance, con lo cual puedes optar al campeonato conjunto, o a cada uno de ellos por separado. Y luego, las marcas están apostando cada vez más por este campeonato por la contención de

costes. La GT3 es una categoría de costes contenidos.

M16: Este año hay pilotos ganadores de Le Mans y también 'ex' de la Fórmula 1. Estos coches, tan atractivos para el usuario de calle, ¿son estimulantes para los pilotos profesionales?

A.S.: Son diferentes. Estimulante es cualquier coche de carreras; pero no es un monoplace, claro, el paso por curva no es lo mismo, son 1.300 kilos de coche, llevan ABS y control de tracción. Pero también es muy difícil sacarles las últimas tres décimas. A muchos pilotos que vienen de los monoplaces no les apasiona, pero a mí me gustan mucho, porque creo que sacar el máximo rendimiento es muy difícil. De hecho, hay pilotos que no se adaptan al ABS en un coche de carreras. Tienen su atractivo, y tanto un 'gentleman' como un profesional pueden ir rápido. A mí sí me divierten, la verdad.

M16: Es el tercer año de Andy Soucek en Bentley, y su primera experiencia profesional tras dejar los monoplaces. ¿Qué ha encontrado en este equipo oficial y en este campeonato?

A.S.: La curva de aprendizaje de un piloto es infinita, no hay un año en que no haya aprendido una, sino muchas cosas. Cuando entré, el equipo venía de los rallyes y llevaba solo dos años en los circuitos. La evolución ha sido increíble. Desde el principio hasta ahora el equipo ha cambiado radicalmente. Sigue siendo la misma gente, pero ha mejorado muchísimo en cuanto a la calidad. Como equipo humano está muy capacitado,



▲ Soucek opina que sacar el mejor rendimiento de estos coches es muy difícil. La clave, según él, está en «las últimas tres décimas».

con muchos recursos, y con Bentley detrás al cien por cien. Somos de los pocos equipos que figuran como oficiales en el campeonato, y no recibimos los premios económicos por los resultados por ser considerados equipo de fábrica. Creo que tenemos todos los ingredientes para ganar el título en ambos campeonatos.

M16: ¿Y cómo ha sido el acoplarse con dos compañeros para un piloto que siempre ha corrido en monoplaces, donde prima el individualismo?

A.S.: La adaptación a correr en equipo siempre es difícil para un piloto que viene de competir contra tu compañero de equipo, que es tu máximo rival. Aquí has de entender que no estás tú solo, sino que tienes que compartir el coche con otros dos pilotos en el caso del Endurance. Esto al principio es raro, porque no solo tienes que pensar en ti y tienes que cambiar el chip, pero una vez que lo haces es muy interesante trabajar con otros dos pilotos. Si ellos se unen a ti y tú a ellos, los resultados son mucho mejores, tienes tres cabezas pensantes para las estrategias, lo que es mejor que una sola. Ahora mismo lo disfruto más que en las carreras de

antaño, donde estabas solo ante el peligro.

M16. ¿Cuáles son las opciones de Bentley para ganar este año, con una estructura que ha pasado parte de su vida en los rallyes?

A.S.: El pasado fue muy bueno en resultados, terminamos terceros e hicimos una campaña bastante buena. Este año no es que esté más difícil, pero repetir no será fácil porque el nivel ha subido, hay más y mejores pilotos en la parrilla, más coches profesionales. McLaren Mercedes y Ferrari tienen coches más modernos que el nuestro, ya en su quinto año... Por tanto, tenemos que ponernos las pilas e intentar evolucionar con pequeños reglajes que nos den una leve ventaja para estar a la altura de los más modernos.

pone a Giancarlo Fisichella y James Calado con el Kaspersky Motorsport. Los veteranos Olivier Beretta y Andrea Bertolini también vinculados a la marca, están presentes en el Blancpain. Y otro de los cinco pilotos españoles presentes este año en el certamen es Miguel Molina, recientemente nombrado oficial de la marca. SMP Racing, Rinaldi Racing, AF Corse y Kessel Racing lucharán por los títulos Pro-Am y Amateur.

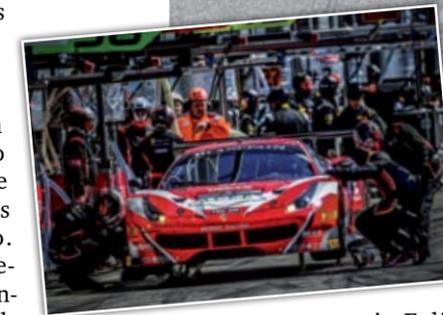
Lamborghini mantiene una temporada más al Huracán GT3, uno de los coches más rápidos a una vuelta, y extremadamente competitivo en algunos circuitos, aunque sin opciones a ninguno de los dos títulos hasta el momento. Cinco unidades corren en el Sprint, a manos de Grasser Racing Team y Attempto Racing, con dos cada uno, y el nuevo equipo Orange 1 Team Lazarus con el quinto. La cifra se puede doblar durante la temporada en el Endurance con unidades de las categorías Amateur y Pro-Am.

Lucas Ordoñez estará presente un año más en el Blancpain, aunque solo en el certamen de resistencia. El fabricante nipón ya se está quedando desfasado con el GT-R Nismo, y trabaja en el desarrollo de su próximo modelo. De momento, este año siguen con el equipo RJN Matt Simmons, Matthew Parry y Struan Moore como equipo joven, mientras que el veterano sigue integrado por el propio Ordoñez, Alex Buncombe, Lucas Ordoñez y Katsumasa Chiyo.

BMW, por su parte, no tiene una presencia nutrida en este certamen. Vuelve fundamentalmente con el equipo Rowe y dos unidades del M6, coche ya en su segunda temporada, y dos magníficos pilotos, Philipp Eng y Tom Blomqvist, además del portugués Anto-



Casi media docena de fabricantes están presentes ya en el Blancpain Series.



Ricard y las 24 Horas de Spa, claves frustradas para las aspiraciones finales del fabricante británico. Vincent Abril se une este año a la anterior pareja para las carreras del Endurance, mientras que Johnny Kane correrá con Guy Smith y otro refugiado de Audi y Le Mans, el británico Oliver Jarvis. Durante este invierno, M-Sport ha llevado un profundo programa de preparación para corregir los pequeños errores que el pasado año le costaron el título, y se presenta como uno de los aspirantes a la victoria absoluta del Blancpain.

Con elementos como el Balance of Performance, las paradas en boxes reguladas en tiempo, un mismo fabricante de neumáticos (Pirelli), 180.000 euros en premios por carrera repartidos entre diferentes categorías, espectaculares monturas de GT3 de once diferentes fabricantes repartidos en equipos extremadamente profesionales, un nivel de pilotos cada vez más alto, se comprende bien el éxito y la competitividad que disfruta el Blancpain Series, uno de los campeonatos de mayor crecimiento de los últimos años.

Bentley es el único equipo cien por cien oficial del campeonato, y participa de nuevo a través de la estructura de M-Sport, con el ya veterano Continental GT3. Aspirantes al título la pasada temporada, Soucek y Soulet perdieron la victoria casi segura en los 1.000 Kilómetros de Paul



▲ Otro coche que prolifera es el Lamborghini Huracan GT3.



▲ El McLaren 650S GT3 monta un 3.8 V8 Twin Turbo de unos 500 CV.



▲ Numerosos también los equipos que emplean el Mercedes-AMG GT3.



▲ El Nissan GT-R equipa un V6 Twin Turbo, y anuncia unos 500 CV.



▲ No podía faltar Porsche, representada por el 911 GT3-R.

MATRICULACIONES EN EUROPA

MARZO DE RÉCORD, CON REINO UNIDO LIDERANDO EL MERCADO

El mercado europeo marcaba en marzo el mejor registro de ese mes, con 1.891.583 coches vendidos, que suponen un +11,2 % sobre marzo de 2016 y la mayor subida porcentual en el último año –desde abril de 2016–, despegue propiciado por la estacionalidad de la Semana Santa. Otro hecho a destacar es el ascenso de Reino Unido al liderato de ventas, superando al mercado alemán, tradicionalmente el de mayor volumen en la UE. Las 562.337 unidades matriculadas en el Reino Unido (+8,4 % sobre 2016) suponen un volumen histórico al superar la marca de agosto de 1997. Son fruto de la anticipación a los cambios fiscales para los modelos con menos emisiones que han entrado en vigor en abril; adelanto de compras que ‘probablemente’ causará una caída este mes que, además, tiene menos días laborables que en 2016.

El registro mensual facilitado por ACEA –la patronal de fabricantes europeos– coloca en 4.141.269 las matriculaciones del primer trimestre en la UE, con un +8,4 % sobre el año anterior. Un acumulado en el que predominan las subidas con porcentajes de dos dígitos y donde Irlanda es el único mercado en negativo (-8,3%), mientras Finlandia mantiene el equilibrio tras perder en marzo el 3,9 %.

Como se puede comprobar en el cuadro, Volkswa-

gen se mantiene como la marca más vendida en el mes y el acumulado, aunque pierde medio punto de penetración en ambas clasificaciones, con Ford y Renault completando las primeras plazas, con notables subidas de ventas.

Por grupos, con 403.289 unidades en el mes y 935.054 en lo que va de año, el líder indiscutible sigue siendo Volkswagen, el único con una cuota de mercado por encima del 20 % (21 % en el mes y 22,6 % en el trimestre). El segundo volumen de entregas mensual lo presenta la Alianza Renault Nissan (180.481 unidades y +14,4 %), que desbancan a PSA de esa posición (178.810 y +6,9 %), aunque no lo supera en el acumulado, donde los dos grupos citados suman 399.275 (+11,1 %) y 414.316 (3,8 %), respectivamente. El cuarto puesto en marzo lo ocupa Ford (156.523 y +16,7 %) por delante del italo-estadounidense FCA (129.126 y +17,7 %). Para Opel es la quinta plaza (128.702 y +3,1 %), con BMW a poca distancia (126.015 y +7,7 %) y Daimler (111.922 y +12,7 %) completando la lista de los que superan la barrera de las 100.000 unidades. Las posiciones se mantienen en el cómputo trimestral, con 308.452 y +10,1 % Ford, 298.605 y 14,2 % FCA, 271.798 y 2,3 % Opel, 260.539 y 6,5 % para BMW y 242.370 unidades y 9,7 % Daimler.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Marzo	%17/16	Enero/Mar.	%17/16
VW	183.340	4,2	432.771	3,3
FORD	156.523	16,7	308.452	10,1
RENAULT	136.470	16,3	289.075	11,5
OPEL	128.702	3,4	271.798	2,7
PEUGEOT	104.331	7,8	242.697	5,0
MERCEDES	100.700	14,7	217.465	11,7
FIAT	99.247	16,8	227.132	14,3
BMW	99.106	7,8	209.962	6,4
AUDI	95.822	3,7	213.863	3,1
TOYOTA	80.308	20,5	185.360	20,9

LOS MAYORES MERCADOS

	Marzo	%17/16	Enero/Mar.	%17/16
REINO UNIDO	562.337	8,4	820.016	6,2
ALEMANIA	359.683	11,4	844.684	6,7
ITALIA	226.163	18,2	582.465	11,9
FRANCIA	226.134	7,0	541.054	4,8
ESPAÑA	125.600	12,6	307.911	7,9
BÉLGICA	61.066	8,2	164.709	9,5
POLONIA	49.429	26,0	125.932	7,4
SUECIA	38.387	10,6	89.404	7,4
AUSTRIA	36.830	15,3	88.493	12,8
HOLANDA	36.789	24,2	120.654	22,8
EU	1.891.583	11,2	4.141.269	8,4
EFTA	45.256	2,1	114.933	2,0
EU+EFTA	1.936.839	10,9	4.256.202	8,2

FUENTE: ACEA

PEUGEOT

Nueva generación del 5008: a la venta

Con 1.700 euros de descuento, que deja el precio de partida en 25.400 euros, llega al mercado español el renovado SUV de la marca del león. Esta nueva generación, basada en la plataforma

EMP2 del grupo PSA, incorpora la última versión del Peugeot i-Cockpit, el avanzado puesto de conducción en el que destaca el revolucionario cuadro de instrumentos y la gran pantalla táctil

de 8 pulgadas, que gestiona las principales funciones de vehículo. También el nuevo 5008 presenta una excelente habitabilidad, con tres asientos independientes idénticos y escamoteables en la segunda fila y otros dos, también independientes, escamoteables y extraíbles, en la tercera. Se añade el mayor volumen de ma-



PRECIOS

1.2 PureTech 130 S&S Active	27.100 €
1.2 PureTech 130 S&S EAT6 Active	28.900 €
1.2 PureTech 130 S&S Allure	29.350 €
1.2 PureTech 130 S&S EAT6 Allure	31.150 €
1.2 PureTech 130 S&S GT-Line	31.550 €
1.6 THP 165 EAT6 Allure	32.550 €
1.6 THP 165 EAT6 GT-Line	34.750 €
1.6 BlueHDI 100 S&S Active	27.500 €
1.6 BlueHDI 120 S&S Active	28.600 €
1.6 BlueHDI 120 S&S EAT6 Active	30.400 €
1.6 BlueHDI 120 S&S Allure	30.850 €
1.6 BlueHDI 120 S&S EAT6 Allure	32.650 €
1.6 BlueHDI 120 S&S GT-Line	33.050 €
1.6 BlueHDI 120 S&S EAT6 GT-Line	34.850 €
2.0 BlueHDI 150 S&S GT-Line	34.850 €
2.0 BlueHDI 180 S&S EAT6 GT	39.500 €

letero de su categoría, 780 litros, que integra el e-Kick o el e-Bike eF01 con su correspondiente estación de carga.



PRECIOS

	PVP	Con descuentos
Sedán		
1.4 16v Easy 120 CV gasolina/GLP	18.370 €	13.700 €
1.4 16v Lounge 120 CV gasolina/GLP	19.370 €	14.620 €
5 puertas		
1.4 16v Easy 120 CV gasolina/GLP	19.390 €	14.630 €
1.4 16v Lounge 120 CV gasolina/GLP	20.390 €	15.550 €
1.6 16v Easy 120 CV diesel Multijet II Auto DDCT	21.890 €	15.670 €
1.6 16v Lounge 120 CV diesel Multijet II Auto DDCT	22.890 €	16.580 €
SW		
1.4 16v Easy 120 CV gasolina/GLP	20.390 €	15.550 €
1.4 16v Lounge 120 CV gasolina/GLP	21.390 €	16.460 €
1.6 16v Easy 120 CV diesel Multijet II Auto DDCT	22.890 €	16.580 €
1.6 16v Lounge 120 CV diesel Multijet II Auto DDCT	23.890 €	17.500 €

FIAT

Tipo GLP y Multijet Auto DDCT, la gama crece

La oferta del Tipo se amplía con la llegada a la gama de una versión GLP, que cuenta con el turboalimentado 1.4 T-Jet de 120 CV, adaptado a funcionar indistintamente con gasolina o gas licuado de petróleo, manteniendo los 200 km/h de velocidad punta y la aceleración de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos. Pero con emisiones de CO₂ de 135 g/km y un gasto medio de 8,3 l/100 km. Asociada al cambio manual de seis velocidades, esta versión, que puede circular por el centro de las ciudades que apliquen restricciones por contaminación al contar con etiqueta ECO, está disponible en las tres carrocerías y con los acabados Easy y Lounge. A los descuentos que se aplican al modelo, Fiat añade 400 euros en un cheque regalo para repostar GLP en estaciones de servicio Repsol.

CITROËN

City Edition para el pequeño C1

Vivos colores, una estética más juvenil y desenfadada y un equipamiento que se adapta a las necesidades del tráfico urbano con la inclusión de serie de cámara de visión trasera, son los rasgos distintivos del C1 City Edition. Una versión especial del modelo ga-

lo disponible en tres colores de carrocería y dos tonalidades de techo; conforman seis vistosas combinaciones en las que resalta el Pacific Green, el tono para el techo que estrena este C1. A la pantalla táctil con tec-



VTI 68 ETG: 11.950 €
PureTech 82: 11.400 €

JAGUAR

Motor de cuatro cilindros y 300 CV para el F-Type

El Ingenium de gasolina de cuatro cilindros con turbo y 300 caballos llega a los F-Type Coupé y Convertible, y también a los R-Dynamic (68.750 € el coupé y 76.450 € el descapotable). Con este dos litros –el cuatro cilindros más potente de la marca– y el cambio automático Quickshift de 8 velocidades, el deportivo británico acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y alcanza los 249 km/h. Cuenta con renovados sistemas de ayuda a

la conducción, como Frenado de Emergencia Autónomo, Reconocimiento de Señales de Tráfico, Límite de Velocidad Adaptativa y Asistente de Mantenimiento en el Carril. Paragolpes rediseñados y faros e x - c l u - s i v o s



Coupé: 63.500 €
Convertible: 71.100 €

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

CITROËN

HASTA FINAL DE MES

Para coches con más de tres años, Citroën ofrece el cambio de las pastillas de freno delanteras con un 50 por ciento de descuento a través de los ‘Packs Economy’ destinados a vehículos que han cumplido ya el trienio. La campaña, activa hasta finales de abril, contempla pastillas de la gama ‘Economy’, que garantiza prestaciones técnicas de calidad equivalentes a las de las piezas de origen, a precios competitivos. En citroën.es se pueden conocer los Servicios Oficiales adheridos a la oferta.



PEUGEOT

DIAGNÓSTICO DIGITAL

La tecnología CitNow permitirá a los clientes de PSA Retail conocer el diagnóstico de su vehículo en cualquier dispositivo, fijo o móvil, para poder aprobar o rechazar los trabajos recomendados con sólo un clic. Ese diagnóstico de la reparación llega al usuario a través de un video en el que un técnico explica el análisis realizado, las anomalías detectadas y el presupuesto de la reparación. PSA Retail integra 30 concesionarios españoles de las marcas del grupo: Peugeot, Citroën y DS.

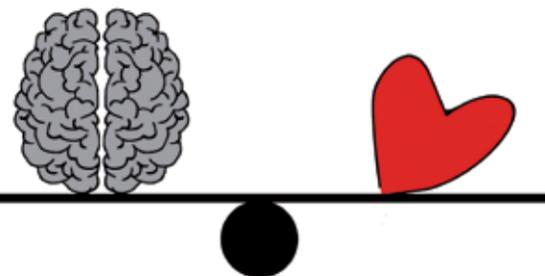




Escuela de vendedores dealerBest

Nace la **Sales Academy dealerBest** para mejorar y motivar los equipos de ventas en la industria de la automoción. Tras 20 años de experiencia, la consultora pone al servicio de las marcas y de los concesionarios

una nueva forma de seleccionar y formar a los profesionales más adecuados para este sector. Un sistema de éxito basado en tres principales pilares: **Selección**. Se comienza con un cuidado-



¿Estás buscando trabajo?



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

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

so proceso de reclutamiento y selección, que integra **herramientas de desarrollo personal** para conseguir **captar el talento**, tanto dentro como fuera del sector.

Formación

Los candidatos seleccionados serán formados en todos los aspectos de la venta, proporcionándoles **herramientas de inteligencia social** para **potenciar su interacción** con el cliente.

Integración y seguimiento

La planificación de la integración comienza con una **formación a los responsables de las concesiones** (mentores), que serán quienes realicen el plan de acogida al nuevo asesor de venta.

dealerBest realiza el seguimiento de todo este proceso para asegurar una perfecta adaptación del candidato seleccionado a la concesión con la máxima eficacia. Para ello cuenta con un equipo de expertos coaches, profesionales del área de RR.HH., experimentados comerciales o especialistas en Marketing y Comunicación. Todas las áreas de conocimiento cubiertas para que el estilo de la fuerza de ventas cambie y dé un salto cualitativo.

dealerBest es la empresa que facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción

BARCELONA

UN SALÓN DEL AUTOMÓVIL REINVENTADO

Convertido en Automóvil Barcelona, la edición 2017 de la cita del motor en la Ciudad Condal tendrá lugar del 11 al 21 de mayo en las instalaciones de Fira de Barcelona. El cambio se centra en que a la tradicional exhibición de novedades del automóvil se suma un gran fórum sobre conectividad, transformación digital de la industria, vehículo autónomo y movilidad eléctrica inteligente. Un cambio que supone más empresas participantes y mayor internacionalidad que nunca en esta cita con 98 años de historia.



MERCADO

HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS EN LÍNEA ASCENDENTE

Los 13.953 híbridos y eléctricos vendidos en el primer trimestre del año (+87,54% sobre 2016) suponen un 3,9% del total del mercado, cuota que en los turismos alcanza el 4,4%. En el reparto, los eléctricos, pese al aumento del 16,5%, sólo se anotan 1.230 unidades, dejando el resto para los híbridos, que consiguen un 99,3% de crecimiento sobre enero-marzo del año anterior. Los eléctricos 'puros' más vendidos son Renault Zoe, Nissan Leaf y BMW i3, mientras Toyota acapara las ventas de híbridos, con Auris, C-HR, Rav 4 y Yaris en las primeras plazas.



Berlina: 14.320 €
Cabrio: 17.120 €

FIAT

500 Mirror: creado para Millennials

Dedicados a la generación Millennials, llegan al mercado español los 500 y 500 C Mirror, asociados al propulsor 1.2 Fire de 69 CV. Al sistema Uconnect 7" HD Live, que cuenta con Apple Carplay y Android Auto por primera vez en un Fiat, se suman pantalla táctil, bluetooth, puerto USB y conexión

auxiliar con mandos en el volante, tapizado en piel. Destacan los dispositivos avanzados de integración de smartphone, que permiten gestionar las aplicaciones principales en la pantalla de 7 pulgadas del sistema Uconnect integrado en el salpicadero. Las carcasas cromadas de los retro-

visores, las llantas de aleación de 15 pulgadas o el emblema '500 Mirror' en el pilar B también diferencian esta serie especial, que se ofrece en cuatro colores y cuenta con un descuento de 3.320 euros, que baja a 11.000 euros el precio del 500 y a 13.800 euros el del 500 C.



Las primeras reservas tienen regalo

PRECIOS

1.0 75 CV S&S Reference	14.060 €
1.0 75 CV S&S Reference Plus	14.960 €
1.0 75 CV S&S Style	16.300 €
1.0 EcoTSI 95 CV S&S Reference	14.700 €
1.0 EcoTSI 95 CV S&S Reference Plus	15.600 €
1.0 EcoTSI 95 CV S&S Style	16.940 €
1.0 EcoTSI 95 CV S&S Xcellence	18.420 €
1.0 EcoTSI 115 CV S&S Style	17.550 €
1.0 EcoTSI 115 CV S&S Xcellence	19.030 €
1.0 EcoTSI 115 CV S&S FR	19.030 €

SEAT

Ofertas de lanzamiento para el nuevo Ibiza

Diez versiones componen la oferta inicial del nuevo Ibiza en su desembarco en el mercado, al que llega con carrocería de cinco

puertas, cuatro acabados y los motores 1.0 de gasolina con 75, 95 y 115 caballos. La apertura de pedidos se inicia con una interesante promoción de lanzamiento para las reservas que se realicen antes del 30 de junio. La promoción se concreta en paquetes de equipamiento gratuitos, como el Reference Plus (radio Media System Touch 5", volante multifunción,

aire acondicionado...) valorado en 900 euros para los Reference. En el Style, el pack incluye sensor de aparcamiento trasero, llantas de aleación de 16 pulgadas Design 20/1 y Luces diurnas y pilotos traseros LED, que supondría 450 euros. Lo mismo costaría el añadido a Xcellence y FR: radio Media System Plus con pantalla a color de 8 pulgadas y Full Link.

TOYOTA

Aygo x-sky y x-ware: únicos

Las dos nuevas ediciones del Aygo, que destacan por su techo de lona negro de accionamiento eléctrico, se ofrecen con cinco puertas, el 1.0 VVT-i de 69 CV y cambio manual de cinco marchas, con la transmisión pilotada x-shift en opción: 550 euros. El x-wave, el más completo, cuenta con llantas de 15 pulgadas bitono con embellecedor a juego con el color de la carrocería, tapizado en cuero y tela, y embellecedores en negro brillante; se puede añadir el x-nav (500 €) y el Toyota Safety Sense (400 €). Los x-sky llevan llantas de 15 pulgadas en plata y se completan con los pack in-touch (75 €), x-line (175 €), x-tense (150 €), navegador y Toyota Safety Sense. Desde 100 euros al mes se pueden conseguir con la financiación Pay per Drive.



PRECIOS

	PVP	Con descuentos
70 x-sky	13.950 €	12.100 €
70 x-sky x-shift	14.500 €	12.650 €
70 x-wave	14.950 €	13.100 €
70 x-wave x-shift	15.500 €	13.650 €

SEAT

EL AGUA RESIDUAL SE CONVIERTE EN COMBUSTIBLE

La producción y el uso del combustible alternativo para vehículos procedente de aguas residuales, cien por cien español, es un hecho conseguido por Seat y Aqualia. La colaboración de ambas empresas ha dado como resultado un biocarburante que reduce un 80 por ciento las emisiones de CO₂ respecto a la gasolina, teniendo en cuenta producción y uso. Puede ser utilizado en coches de gas natural comprimido (GNC), que no están sujetos a las restricciones de tráfico que activan algunas ciudades europeas para reducir la polución.



IVECO

OK TRUCKS LLEGA A ESPAÑA

En Madrid ha abierto el primer centro español OK Trucks, la marca dedicada a la venta y comercialización de usados que está presente en 13 países europeos. Variedad de elección en unidades de segunda mano –seguras, fiables, garantizadas y certificadas por Iveco– es la oferta que completa otros servicios, como garantía válida en Europa, asistencia en carretera, reparación de averías o la financiación y leasing de Iveco Capital. La mayor parte de los productos OK Trucks proceden de las operaciones de recompra de vehículos Iveco, aunque también hay unidades de otras marcas.



GRUPO PSA

LLEGA A ESPAÑA FREE2MOVE LEASE

Para proporcionar una oferta más rica y optimizada, un servicio integral y un único punto de contacto ha nacido Free2Move Lease, la nueva unidad de negocio de PSA ya operativa en Francia, Reino Unido y Alemania. Reagrupa los servicios de alquiler de larga duración B2B para todo tipo de clientes a través de los concesionarios de las marcas del grupo (Peugeot, Citroën y DS), con una oferta que facilita a el 'todo incluido'. Supone mantenimiento, servicio posventa en las redes oficiales, seguro a todo riesgo, asistencia en carretera, gestión de multas, gestión de flota online e impuestos; con cambio de neumáticos y vehículo de sustitución como opción.



MERCEDES-BENZ

Marco Polo Horizon, estrellas aventureras

El miembro más aventurero de la familia Marco Polo es una opción para los que gustan disfrutar del aire libre sin depender del hotel y sin renunciar a una apariencia

elegante. Como buen Mercedes-Benz ofrece los últimos avances en tecnología, conectividad y seguridad. Sin superar los dos metros y sin problemas de altura para aparcar en parking cerrados, puede ofrecer hasta siete asientos y cama para hasta 5 ocupantes, aprovechando la ubicada bajo el techo elevable. Cuenta con cocina, armario, asientos delanteros giratorios y otras tres plazas en una banqueta corrida que se convierte en cama. Se puede individualizar

	P.F.F.*	Turismo**	Mixto***
200 d	39.690 €	52.548 €	48.630 €
220 d	41.630 €	55.085 €	50.977 €
250 d	45.742 €	58.149 €	55.953 €

* Sin impuestos y transporte.
** Con transporte, IVA e IM.
*** Con transporte e IVA

con todo tipo de materiales y acabados, y con una amplia gama de opciones, y se puede pedir con los motores diésel de la Clase V, con potencias de 136, 163 y 190 CV. Como alternativas, tracción total y cambio 7G-Tronic Plus.



PEUGEOT

El Traveller, también con versión Long

Con 530 centímetros de largo y una altura de 190 centímetros, que le permite el acceso a garajes y estacionamientos subterráneos sin problema, llega al mercado la versión de gran

capacidad del Traveller, un vehículo que ofrece gran modularidad interior para adaptarse a todas las situaciones y disfrutar tanto de la familia como del trabajo. No faltan equipamientos de confort y seguridad de última generación, algunos poco habituales e incluso novedosos en el segmento, como las puer-

	Tarifa	Neto profesional	Neto particular
1.6 BlueHDi 115 S&S Business	34.880 €	21.427 €	25.927 €
1.6 BlueHDi 115 S&S Active	38.140 €	23.421 €	28.339 €
1.6 BlueHDi 115 S&S Allure	44.900 €	27.555 €	33.342 €
2.0 BlueHDi 150 S&S Business	37.210 €	22.852 €	27.651 €
2.0 BlueHDi 150 S&S Business VIP	44.309 €	27.194 €	32.905 €
2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	47.230 €	28.980 €	35.066 €
2.0 BlueHDi 180 EAT6 S&S Business	40.860 €	25.084 €	30.352 €
2.0 BlueHDi 180 EAT6 S&S Business VIP	47.960 €	29.426 €	35.606 €
2.0 BlueHDi 180 EAT6 S&S Active	44.120 €	27.078 €	32.765 €
2.0 BlueHDi 180 EAT6 S&S Allure	50.880 €	31.212 €	37.767 €

tas laterales deslizantes 'manos libres', el Head-up display o el reconocimiento de señales con indicación de la velocidad permitida. Además, estrena el VisioPark 1 con cámara de marcha atrás con visión cenital de 180° y zoom de la vista trasera, así como vigilancia de falta de atención del conductor.

reconocimiento del límite de velocidad. Para seducir a empresas y profesionales, otras bazas de la funcional apuesta de Citroën son confort, conectividad y posibilidades de personalización.



A partir de 11.589 € (sin IVA)

CITROËN

El C3, en versión comercial

Asociado al diésel BlueHDi 75, que consume tan sólo 3,7 litros cada cien kilómetros, Citroën lanza el C3 Comercial, una versión que aprovecha el espacio interior y las prestaciones del utilitario francés para satisfacer las necesidades de los profesionales. Separado por una rejilla, ofrece un espacio de carga de 589 litros con el suelo revestido de PVC, para poder transportar todo tipo de mercancía sin que el material se resienta. Se une un nivel de equipamiento de última tecnología, en el que no falta la asistencia

a la salida en pendiente (Hill Assist), alerta de cambio involuntario de carril, el indicador de descanso recomendado o el



21º Salón del Vehículo de Ocasión

Una gran tienda de coches seminuevos

Es la oferta más variada en vehículos seminuevos, que pasan una exhaustiva revisión previa y se benefician de ofertas especiales también en seguros, financiación y servicios adicionales.

El próximo 19 de mayo abre sus puertas en Feria de Madrid el Salón del Vehículo de Ocasión, en una edición preparada para superar, e incluso mejorar, el éxito de la cita anterior, en la que 47.183 personas pasaron por los seis pabellones de Ifema destinados a la feria. Se propició la venta de cerca de 3.129 vehículos, que suponen el 61 por ciento de las unidades expuestas, y que uno de cada 12 visitantes efectuara una compra.

Una gran y variada oferta de más de 5.000 turismos, vehículos todoterreno y comerciales de segunda mano protagoniza un evento que organiza Ifema con la colaboración de Ganvam, la Asocia-

ción Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios. Integran un gran escaparate de unidades seminuevas, de todas las marcas y segmentos, bien equipados y con la calidad que ratifica la certificación de Applus Automotive, el especialista en servicios de inspección de vehículos. Es la empresa elegida este año por la organización para verificar cada una de las unidades que entran en la exposición, como medio seguro y fiable de ratificar los controles previos que realizan las marcas.

Junto a esa garantía del estado del vehículo, que debe cumplir las exigencias requeridas por la organización para estar a la venta

dentro de la zona de exposición, las adquisiciones que se cierran en el Salón tienen como añadido los atractivos descuentos que ofrecen los fabricantes, las condiciones especiales de financiación diseñadas para el evento y la posibilidad de probar la unidad elegida en los circuitos exteriores antes de tomar la decisión definitiva. Se une la presencia de los servicios necesarios para que, gestionada la compra, en la mayoría de los casos se pueda efectuar la entrega del coche elegido si el comprador así lo quiere.

Para esta edición, las previsiones indican que se pueden volver a batir records, puesto que, a falta de casi un mes para la celebración

GUIA DEL VISITANTE

Fecha: del 19 al 28 de mayo.
Horario: de 11 a 21 horas viernes, sábado y domingo, y de 13.30 a 21 horas de lunes a jueves.
Dónde: Feria de Madrid, Parque Ferial Juan Carlos I, 28042
Correo electrónico: vehiculo-ocasion@ifema.es
Metro: Campo de las Naciones (L8)
Autobús: 112, 122
Precio: 5 € adultos, niños hasta 12 años gratis.

http://www.ifema.es/vehiculoocasion_01/

del certamen, más de 30 empresas han confirmado su participación. Entre ellas se encuentran marcas líderes como Citroën, DS Automobiles, BMW Ibérica, Mini, Fiat, Jeep, Abarth, Fiat Industrial, Ford, Infiniti, Jaguar, Land Rover, Kia, Lexus, Mercedes-Benz, Smart, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Dacia, Toyota, Audi, Seat, Skoda, Volkswagen, VW Comercial y Volvo.

Marcas, sus divisiones específicas dedicadas al vehículo seminuevo, compañías de seguros, entidades financieras, vendedores de recambios y accesorios, prensa especializada y asociaciones y organismos se distribuirán en los 28.000 metros cuadrados que ocupan los seis pabellones de Ifema dedicados a la 21 edición del Salón del Vehículo de Ocasión. Una cita que este año se celebra con horarios adaptados a los periodos de más afluencia de público y mayor eficacia comercial. Por eso, del 19 al 21 de mayo y del 26 al 28 –los dos fines de semana coincidentes con la muestra– se abrirá de 11 a 21 horas, mientras que del lunes 22 al jueves 25 la apertura se retrasa a las 13,30 horas.



◀▶ En la anterior edición se vendieron más de 3.100 vehículos en esta feria, que ocupó seis pabellones de Ifema y tuvo casi 50.000 visitantes.





CONDUCCIÓN AUTÓNOMA EN TESLA

Alfredo Martínez

Llevo tiempo oyendo hablar de Tesla pero sigue siendo una gran desconocida. Sé que sus vehículos son eléctricos y que anuncia un sistema de conducción autónoma. ¿Es posible esto en España por reglamentación legal? Siempre he oído que este tipo de conducción no estará lista hasta que pase, al menos, una década. ¿Me lo podrían aclarar? Gracias.

RESPUESTA

Es cierto que no hay muchos Tesla circulando por nuestras carreteras porque la comercialización de esta marca en España es muy reciente, pero eso no indica que sea una gran desconocida. Es más, quizás sea el fabricante de vehículos eléctricos más conocido y valorado internacionalmente. Y, como bien dices, los tres modelos que ofrece –Model S, Model X y el futuro Model 3– contemplan un sistema de conducción autónoma. Este complejo asistente permite al vehículo circular sin que se requiera ninguna acción por parte del conductor, según señala la marca.

Dicho así suena bien, pero ese complejo hardware que se basa en el trabajo de ocho cámaras activas y 12 sensores de ultrasonido, podrá venir instalado en el vehículo que compramos, pero no estará activo. El motivo es que las regulaciones en muchos países todavía no permiten este tipo de conducción. Cuando se pruebe, Tesla enviará una actualización del software para poder circular de manera autónoma. Por lo tanto, sí que tiene la tecnología, pero todavía falta la aprobación de las administraciones.



DS 7 CROSSBACK FRENTE A BMW X6 CON EL PAQUETE DEPORTIVO M: EXCLUSIVOS SÍ, PERO RIVALES NO

Luis Rojas

Me gustaría saber su opinión sobre dos modelos: el BMW X6 xDrive35i con el paquete deportivo M y el nuevo DS 7 Crossback que se presentó hace unas semanas en el Salón de Ginebra. Gracias.

RESPUESTA

Ya nos sorprenden pocas cosas, pero tenemos que reconocer que tu planteamiento sí nos ha dejado un tanto en fuera de juego. Dudar o comparar modelos como un BMW X6 y el nuevo DS 7 Crossback es lícito, pero no parece demasiado lógico. Es más, el planteamiento de los responsables del nuevo SUV francés pasa por encuadrarlo frente a rivales que se encuentran varios escalones por debajo del modelo alemán al que te refieres. De esta manera, sus oponentes directos serían vehículos como el BMW X1, el Audi Q3 o el Mercedes-Benz GLA.

Es cierto que los 4,57 metros de longitud del DS 7 Crossback se acercan más al X3 que al X1, pero en la marca más 'premium' de PSA insisten en ofrecer un modelo de lujo y muy avanzado, y

que a la vez sea más espacioso que los modelos premium comentados anteriormente. No entraremos en las estrategias de cada fabricante, pero en ningún caso nos parece una alternativa al X6 xDrive 35i, un modelo de corte mucho más deportivo, más aún con el paquete M al que haces referencia. Esta versión ofrece 306 CV y el paquete deportivo M añade detalles específicos por un precio de 8.164 euros, elevando la factura final hasta los 85.764 euros. Lo más parecido en el DS 7 será la versión híbrida de 300 CV, cuya personalidad y enfoque distan mucho del X6. Tampoco el precio tendrá mucho que ver, porque la gama DS 7 estará disponible, a nivel internacional, entre 30.000 –algo más en España– y 58.000 euros, aproximadamente.

CARTA DE LA SEMANA

CONSULTAS RÁPIDAS

CIRCULABA A 100 KM/H ADELANTANDO EN UN TRAMO DE VELOCIDAD MÁXIMA A 80 KM/H. ¿ES LÓGICO QUE ME MULTEN POR ELLO?

La normativa reguladora, efectivamente, establece que las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, que no discurren por suelo urbano, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a la limitación fijada.

Por tanto, varias son las premisas que se exigen para poder superar el límite fijado a la hora de realizar un adelantamiento. En primer lugar sólo podrán superar el límite fijado los turismos y motocicletas, en ningún caso el resto de vehículos. Por otro lado sólo se permite en carreteras convencionales, es decir, aquellas que tienen una calzada para ambos sentidos –no en autopistas o autovías–, y nunca en las travesías o mientras transcurra por suelo urbano. Además, el vehículo adelantado deberá circular a velocidad inferior a la limitación establecida.

Por ello, si se dan todos los condicionantes se podría rebasar el límite en 20 km/h, si bien, en el caso de ser denunciados, debemos defender dos aspectos; por un lado, acreditar que se estaba realizando un adelantamiento, y por otro, demostrar que el otro vehículo estaba circulando a una velocidad inferior a la limitación establecida.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDE SANCIONAR SI ACCEDEMOS POR UNA ACERA O APARCAMOS DE 'CUALQUIER MANERA'

¿Pueden multarme por aparcar en un descampado si no existe señalización contraria?

RESPUESTA

En principio hay que valorar varias consideraciones que se deben hacer al respecto. La primera de ellas es que si para acceder al descampado se tuviera que pasar por encima de la acera, podríamos ser denunciados y multados por circular por zonas exclusivas y reservadas a otros usuarios, en este caso, a los peatones. En esta circunstancia la infracción sería considerada grave y, por tanto, la sanción podría ser de 200 euros sin pérdida de puntos.

En segundo lugar habría que tener en cuenta que, en cualquier caso, al estacionar en el descampado tendríamos que cumplir con todas las normas reguladoras del estacionamiento, especialmente respecto a la colocación del vehículo, es decir, no impedir que otros usuarios puedan circular o puedan incorporarse a la circulación, permitiendo la utilización del restante espacio disponible, porque, en todo caso, si el

estacionamiento no cumpliera con las normas aplicables, la acción podría ser denunciada y sancionada. En este caso la infracción también sería considerada grave y, por tanto, la sanción sería también de 200 euros. Y, por supuesto, hay que poner especial atención a las normas reguladoras de cada municipio, puesto que podríamos encontrar alguna limitación al respecto.



EN LA PROPIA DGT O EN EL AYUNTAMIENTO

¿Cómo se informa a la DGT de un cambio de domicilio?

RESPUESTA

En general dos son los registros cuya gestión compete a la Dirección General de Tráfico. Por un lado, el del Registro de Vehículos, donde consta el domicilio que, a su vez, se recoge en el Permiso de Circulación del vehículo; y por otro lado, el del Registro de Conductores, donde consta la dirección del carné de conducir. Es muy importante que estos dos domicilios se encuentren correctamente actualizados en la DGT, puesto que si no fuese así, además de todos los inconvenientes que se generan a la hora de remitir cualquier tipo de notificación, también podríamos ser denunciados y sancionados por ello. Existe la obligación de que todos los interesados tengamos perfectamente actualizados todos los datos en la DGT; es más, la obligación de comunicar los cambios dentro del plazo de 15 días

desde que se produjeron los mismos; y para el caso de que no fuese así la normativa de tráfico plantea una sanción, que es catalogada como leve, por lo que su importe podría llegar a ser de hasta 100 euros. Por todo ello, para actualizar los domicilios que constan en la DGT debemos acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico o al Ayuntamiento del domicilio, siempre que éste último tenga convenio suscrito con la DGT, bien personalmente o por medio de representante debidamente acreditado, rellenar la oportuna instancia que nos facilitarán –recordemos que tendríamos que hacer dos instancias, una para el Registro de Vehículos y otra para el Registro de Conductores– y la gestión no supondrá ningún coste por ser gratuita. Se deberá llevar el DNI donde conste el nuevo domicilio, en su defecto certificado de empadronamiento o tarjeta censal; no obstante, si no hubiera cambio de municipio, bastará con un recibo actual de agua, luz, gas... Además, será necesario aportar el permiso de circulación y la tarjeta de ITV del vehículo.

CONSULTAS RÁPIDAS

CONTROL DE DESCENSOS ¿INFALIBLE?

Alfonso Alcaraz

Afortunadamente no es lo habitual, pero lo que te han comentado puede ocurrir. El control de descensos, lo mismo que ocurre con la electrónica cuando actúa sobre sistemas como el control vectorial de par o la tracción total, funciona frenando selectivamente las ruedas para no perder la trayectoria, en este caso en un descenso, maniobra que pudiera

resultar muy peligrosa si se pierde el control. Hasta ahí parece claro. En un uso muy intensivo los discos de freno podrían calentarse excesivamente y la función del control de descensos podría desconectarse automáticamente. Por lo tanto, siempre habrá que estar atento.

MALETEROS DISTINTOS EN EL INFINITI Q70

Jesús Vega

Pues sentimos contradecirte porque no se trata de un

error en los datos técnicos. Si compruebas los números, la capacidad del maletero en el Infiniti Q70 con motor de gasolina es de 500 litros, y en el caso de la variante diésel se queda en 450. El motivo es que esta última versión necesita el apoyo de una batería de mayor capacidad y, por lo tanto, más grande en tamaño. Como no cabe en el vano del motor delante, no queda más remedio que ubicarla detrás, reduciendo el volumen en esos 50 litros.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

30.000 kilómetros con el Opel Astra: como el primer día

Opel apostaba muy fuerte por el liderazgo con el sucesor del Kadett. Y para valorar las virtudes del Astra, lo sometimos a una de nuestras pruebas de larga duración.

Hace 25 años las compañías de seguros iniciaban un proceso que hoy nos parece normal, pero que nos llamaba la atención entonces, personalizar al

máximo el cálculo del precio en función de parámetros que nos parecían sorprendentes –el color del coche, el sexo o el estado civil del conductor– pe-



ro que influían en la siniestralidad. Esa semana entrábamos por primera vez en un centro de pruebas invernales con Lancia, la primera marca que mostraba a los periodistas sus instalaciones y este tipo de pruebas a 30 grados bajo cero.

Y a mucha mejor temperatura, la que anunciaba la primavera de 1992, los reyes eran los descapotables. Nosotros repasábamos la oferta del mercado

y enfrentábamos a los dos extremos, el pequeño y barato (989.000 pesetas) FSM Pop 650 frente al imponente y caro (10,7 millones) Mercedes 300 SL.

La gran prueba de esta semana era el final de nuestro recorrido de 30.000 kilómetros con el Opel Astra. El compacto alemán, del que habíamos analizado su motor de gasolina 1.4 de 82 caballos, se había mostrado como un excelente viajero.



LA PORTADA

Nº 441

FECHA

31-3-1992

HABLAMOS DE

Se acercaba el buen tiempo y, por tanto, la hora de los descapotables. Por eso nuestra portada tenía como protagonistas la comparativa del FSM Pop y el Mercedes 300 SL. Además, una reseña para la prueba de fiabilidad con el nuevo Opel Astra, que había llegado como nuevo a los 30.000 kilómetros.



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

Renault Safrane, precursor de las 5 estrellas

La apuesta por la seguridad que hizo a Renault ser la primera en lograr 5 estrellas EuroNCAP, daba sus primeros pasos con el Safrane, cuya prueba de choque ofrecíamos en exclusiva.

Un personaje para empezar. Ferdinand Piech, nieto de Ferdinand Porsche se situaba al frente del Grupo Volkswagen tras sus éxitos en Porsche o Audi.

Su misión, llevar al grupo alemán al liderazgo mundial. Una prueba que, sin duda, superó con nota.

Novedades de la semana con acento fran-



cés. Por un lado la versión familiar del Citroën XM y una nueva versión del Peugeot 205.

Pero el gran estreno era el buque insignia de Renault, el Safrane, que llegaba al mercado para pelear con no menos de 12 rivales. El Safrane, que contaba con una gama de 5 motores –de 90 a 170 caballos– se preparaba para esa lucha reforzando un aspecto en el que Renault ha sido pionero, la

seguridad y las pruebas de choque. El Safrane era lanzado a 55 km/h contra un muro para mostrar una notable protección... El pionero de las 5 estrellas.

La prueba de la semana tenía como protagonista al Lantra, berlina compacta de Hyundai, la marca coreana recién llegada al mercado. Un modelo, con 114 caballos, que destacaba por su precio, su equipamiento y un comportamiento noble.



LA PORTADA

Nº 442

FECHA

7-4-1992

HABLAMOS DE

El Renault Safrane y la protección que mostraba en sus pruebas de choque era el protagonista gráfico de nuestra portada. Del modelo francés analizábamos también su gama y sus rivales. En la portada también había espacio para el primer contacto con el Porsche 968.

21 EDICIÓN



SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

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



NUEVO CITROËN C3

AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™
36 combinaciones de personalización
Citroën Advanced Comfort®