

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Deporte



ASÍ PREPARA FERNANDO ALONSO LAS 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.700 del 9 al 22 de mayo de 2017



## 3 SUPERPRUEBAS

### SEAT IBIZA

**Gasolina**

1.0 TSI 95 CV

Un León a escala



### AUDI Q5

2.0 TDI 190 CV

Quattro

**Diésel**

Roza la perfección

**Híbrido**

### HYUNDAI IONIQ

Hybrid 141 CV



Ecológico pero divertido

Al volante



Opel Ampera-e

Al volante



Skoda Octavia RS

Al volante

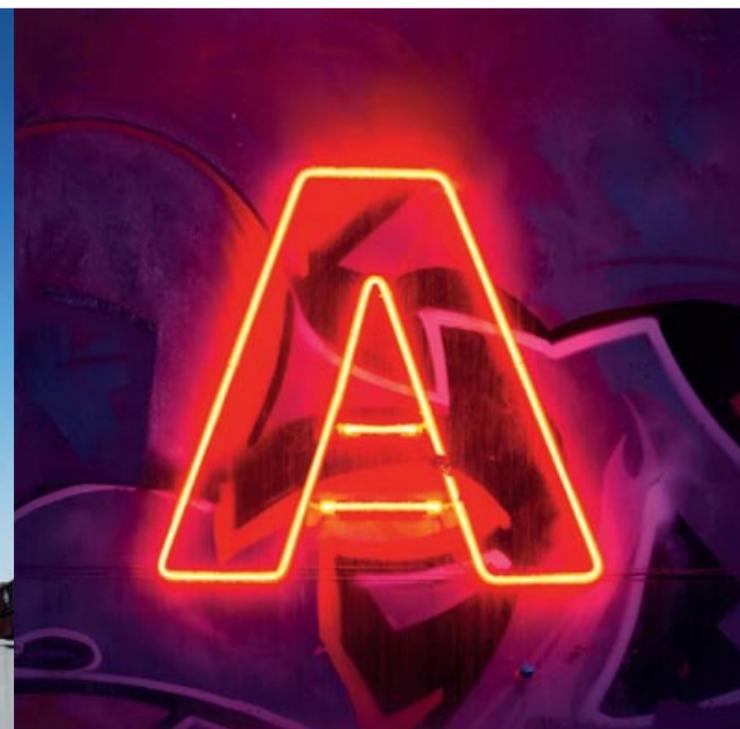
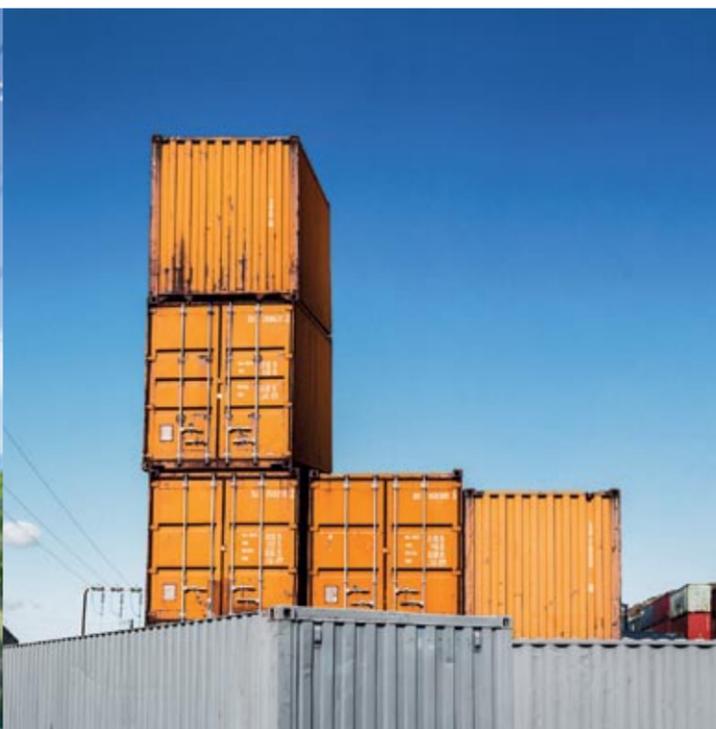
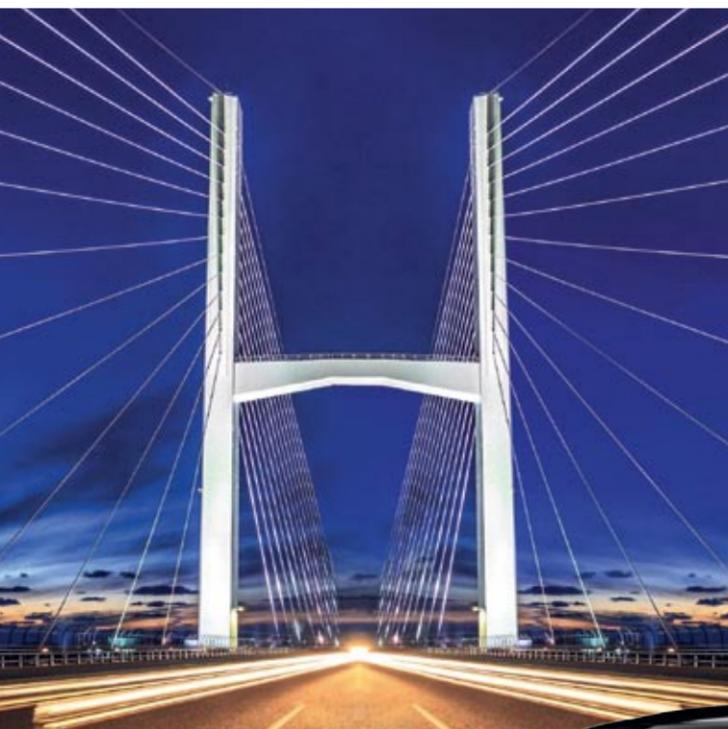


Citroën C3 Eco

Al volante



SsangYong Korando



## NUEVO CITROËN C3 AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™  
36 combinaciones de personalización  
Citroën Advanced Comfort®

# NUEVO ŠKODA KODIAQ, EMPIEZA UNA NUEVA ERA



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



**ABRIMOS UN CAMINO DIFERENTE. Y QUEREMOS QUE LO RECORRAS CON NOSOTROS.**

Conectar con la naturaleza. Quedarte en la ciudad. Reír, celebrar, cantar. El nuevo ŠKODA KODIAQ está listo para que vivas todo eso y más. Siempre a prueba de todo. Siempre preparado para ti. ¿Para qué quieres un coche si no es para vivirlo?

Consumo combinado gama ŠKODA KODIAQ: [5,0-7,4] l/100 km.  
Emisiones de CO<sub>2</sub> gama ŠKODA KODIAQ: [131-170] g/km.

skoda.es

## Al detalle



### PSA REDOBLA SU APUESTA

El Grupo PSA, por boca de su presidente, Carlos Tavares en una reunión con el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, ha hecho oficial su intención de seguir apostando por España como uno de sus principales polos de producción. Tavares anunció también la adjudicación a la factoría madrileña de Villaverde de un segundo modelo que supondrá una inversión de 144 millones de euros. Buenas noticias, por tanto, para la industria automovilística española... Y además, por parte de una empresa que, tras el proceso de compra de Opel se convertirá en el primer productor de automóviles en España.



### INCENTIVOS, YA

El interés por los eléctricos es un hecho como se ha podido comprobar en la feria del Vehículo Eléctrico de Madrid, un éxito de visitantes y de marcas participantes. Pero hace falta un espaldarazo en forma de un plan de incentivos que está tardando demasiado en llegar. El Movea sigue pendiente de la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado. Pero hace falta ya.

## 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

## Delitos al volante

**El 35 por ciento de los conductores españoles no sabe que puede ir a la cárcel por cometer delitos al volante, aunque un 17 por ciento reconocen haberlos cometido.**

Hay estadísticas que, unidas a un buen estudio, tienen la virtud de poner al descubierto comportamientos indeseables y despertar conciencias. Esto es exactamente lo que ocurre con el trabajo realizado por la Fundación Línea Directa y la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial), cuando afirma que 9 millones de conductores, el 35 por ciento de los 26 millones que tiene el país, ignora que puede ir a la cárcel por cometer delitos al volante. Especialmente si tenemos en cuenta que un 17 por ciento de los encuestados reconoce haber cometido delitos contra la seguridad vial, como conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas, ir a más de 200 km/h en autopista, 110 km/h en ciudad o circular sin carné. De hecho, desde 2008 se han incoado 900.000 procedimientos judiciales relacionados con la seguridad vial, de los cuales 650.000 terminaron en una condena.

Además, las fiscalías son cada vez más eficientes en sus procedimientos ya que, si al principio el 66 por ciento de los procesos acababan en sentencias condenatorias, en la actualidad es del 85 por ciento. Aunque lo más dramático es que el 14 por ciento de los fallecidos en acci-

dentos de tráfico perdieron la vida por conductas delictivas de otros conductores, lo que supone que 2.400 personas fueron víctimas de la irresponsabilidad y el desmán en los últimos 8 años. En este punto, lo más lamentable es que mientras 1.127 personas están en prisión por delitos contra la seguridad vial, la mayoría de los automovilistas encuestados ignoran que pueden ir a la cárcel por determinados comportamientos al volante.

Sirva también como ejemplo el informe sobre "Velocidad y Usuarios Vulnerables", presentado por la Fundación Mapfre, según el cual siete de cada diez conductores no respetan los límites de velocidad en zonas escolares, centros de

mayores o parques. Según Jesús Monclús, director de Seguridad Vial de la entidad, en 2015 se registraron en vías urbanas 63.198 accidentes, en los cuales fallecieron 441 personas y más de 4.751 resultaron heridos. Una trágica y constante realidad que provoca que un número importante de encuestados, en su mayoría conductores, pidan sentencias más duras. Particularmente cuando ocurren tragedias como la de la automovilista que, ebria y drogada, mata a dos ciclistas y hiere a cuatro más.

Según el informe sobre "Velocidad y Usuarios Vulnerables", presentado por la Fundación Mapfre, siete de cada diez conductores no respetan los límites de velocidad en zonas escolares, centros de mayores o parques. Por ello en 2015 se registraron en vías urbanas 63.198 accidentes, en los cuales fallecieron 441 personas y más de 4.751 resultaron heridos. Por ello cada vez más gente pide sentencias más duras.

## SUMARIO

Nº 1.700 · 9 al 22 mayo de 2017  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 8.- QUÉ PASA SKODA KAROQ

El sucesor del Skoda Yeti ya tiene nombre. Llegará a final de año.

### 8.- NUEVO PEUGEOT 308

Renovación estilística y más tecnología para la nueva generación del compacto francés.

### 10.- AUTOMOBILE BARCELONA

Las novedades de un salón que combina automóvil y tecnología.

### 12.- EN PORTADA SEAT IBIZA 1.0 TSI 95 CV.

La nueva generación del Ibiza destaca por calidad y comportamiento.

### 18.- CUATRO RUEDAS AUDI Q5 2.0 TDI 190

Un todocamino con todo lo que hay que tener para ser un éxito. El modelo de los aros roza la perfección.

### 24.- HYUNDAI IONIQ HYBRID

Hyundai demuestra que la ecología también puede ser divertida. Bajo consumo y muchas sensaciones

### 30.- NISSAN MICRA

Arrancamos una prueba de 25.000 kilómetros con la nueva generación del Nissan Micra.

### 32.- OPEL AMPERA-E

Con 500 kilómetros de autonomía, es una pena que el eléctrico de Opel no vaya a llegar, por ahora a España.

### 34.- SKODA OCTAVIA RS

Deportividad lógica. La versión más dinámica del Octavia no renuncia a sus virtudes clásicas.

### 36.- CITROËN C3 ECO

Agrado de uso, comportamiento y consumo son virtudes del C3 de GLP.

### 37.- SSANGYONG KORANDO

La marca coreana renueva la imagen de su todocamino.

### 38.- HONDA CR-V

El SUV japonés conquista a

10



24



38



30



34



56



46

### 46.- FUERA DE SERIE ITALDESIGN ZERO UNO

El ZeroUno de Italdesign fue una de las sensaciones del Salón de Ginebra. Solo se han fabricado cinco y ya están vendidos.

### 51.- LA SEMANA

### 54.- FORO MANUEL DOMENECH RAFAEL NADAL

El tenista español, embajador de Kia desde 2004 recibe el premio de los jurados españoles del Car of the Year.

### 54.- A LA ÚLTIMA

LAS MEJORES  
OFERTAS DE  
COCHES NUEVOS  
DESDE  
LA PÁG. 48

### Busca tu marca

AUDI	18
CITROËN	36
HONDA	38
HYUNDAI	24
ITALDESIGN	46
NISSAN	30
OPEL	32
PEUGEOT	8
SEAT	12
SKODA	8, 34
SSANGYONG	37
TOYOTA	42
VOLKSWAGEN	45

18



# ELEVA TUS EXPECTATIVAS



## MASERATI LEVANTE, GHIBLI Y QUATTROPORTE. EL PLACER DE LA MEJOR CONDUCCIÓN, CADA DÍA.

Más que una expresión de éxito, el automóvil es un premio a todo lo que una persona ha conseguido. Algo que Maserati representa, gracias a una gama de producto completa que incluye el SUV Levante, la berlina Ghibli y el Quattroporte, buque insignia de la Marca del Tridente, que combina lujo y deportividad. El nuevo sistema infotemático y de ayuda a la conducción hace que su experiencia a bordo sea única y totalmente segura. Los precios de la gama Levante empiezan en 84.500€, Ghibli desde 76.500 € y Quattroporte desde 109.900€\*.

GARANTÍA DE 3 AÑOS SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

#### MOTORIZACIONES

TURBODIÉSEL: V6 2987 CC - POTENCIA MÁXIMA: 275 CV - CONSUMO (CICLO COMBINADO): 5,9L-7,2L/100KM - EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 158-189 G/KM.  
GASOLINA: V6 2979 CC - POTENCIA MÁXIMA: 350CV-410CV-430 CV - CONSUMO (CICLO COMBINADO): 8,9L-10,9L/100KM - EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 207-253 G/KM.  
GASOLINA: V8 3799 CC - POTENCIA MÁXIMA: 530 CV - CONSUMO (CICLO COMBINADO): 10,7L/100KM - EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 250 G/KM (SOLO QUATTROPORTE GTS)

www.maserati.es

**CARS GALLERY BARCELONA**  
Paseo Zona Franca, 10-12  
08038 BARCELONA  
Tfno.: 932 896 363

**TAYRE**  
C/ López de Hoyos, 62  
28002 MADRID  
Tfno.: 914 577 634

**C. DE SALAMANCA**  
Avda. Norberto Goizueta, s/n  
29670 San Pedro de Alcántara, MÁLAGA  
Tfno.: 952 782 211

**AUTOMÓVILES SANCHEZ**  
Ctra. de Logroño, 32  
50011 ZARAGOZA  
Tfno.: 976 304 050

**BECIER VEHICLES**  
Avenida d'Enclar, 148  
AD 500 Santa Coloma, ANDORRA  
Tfno.: +376 871 800

**IBARRA CARS**  
Polígono Iribide, 2  
48960 Galdakao, BILBAO  
Tfno.: 944 565 852

**TERRY GALLERY**  
C/ del Motor, 1, Plg. Ind. Ctra. Amarilla  
41007 SEVILLA  
Tfno.: 954 554 501

**AUTOMÓVILES VIDAL**  
Carrer Gremi de Forners, 8  
07009 Son Castelló, MALLORCA  
Tfno.: 971 430 420

**CARS GALLERY VALENCIA**  
Avda. General Avilés, 36-38  
46015 VALENCIA  
Tfno.: 963 479 199

**SPORT MÓVIL JULIÁN (SERVICIO TÉCNICO OFICIAL)**  
Ctra. Madrid-Irún km 234, Plg. Los Pedernales  
Edificio Grupo Julián  
09001 BURGOS  
Tfno.: 947 267 085



MASERATI

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

\*Los precios incluyen IVA, transporte, IEMT calculado al tipo general. Gastos de matriculación incluidos. Las versiones visionadas corresponden con los vehículos: Levante Diésel (PVP Recomendado 88.395€\*), Ghibli Diésel (PVP Recomendado 77.745€\*) y Quattroporte Diésel (PVP Recomendado 121.900€\*) con opcionales. Maserati es una marca registrada de FCA US LLC.

**RÉCORD DEL CIVIC TYPE R**

Exactamente 7 minutos, 43 segundos y 8 décimas es lo que ha empleado el Honda Civic Type R, dotado de un motor 2.0 VTEC Turbo con 320 CV y 40,8 mkg de par máximo, en completar una vuelta al circuito de Nürburgring. Y eso supone el nuevo récord allí para un vehículo de tracción delantera.



**EL HYUNDAI KONA ENSEÑA SU CARA**

Primero fue la confirmación de que el futuro modelo de Hyundai en el segmento SUV-B –Captur, Juke, 2008...– se llamará Kona y ahora nos llega desde Corea la primera foto oficial, que deja ver su ‘mirada’ y poco más. Pero habrá nuevos detalles en verano.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

**LOTUS EXIGE CUP 380**

Nueva serie especial, limitada a 60 unidades, con un precio de 109.900 euros en Alemania y unas prestaciones de infarto: 282 km/h de velocidad punta y aceleración de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Pesa 1.057 kilos, equipa un V6 3.5 Supercharged con 375 CV y sólo se ofrece en coupé.



**PILA DE COMBUSTIBLE DE TOYOTA PARA CAMIONES**

Toyota estudiará la viabilidad de su pila de combustible –crea electricidad con el oxígeno del aire y el hidrógeno almacenado en un depósito– sobre vehículos de gran tonelaje, que de este modo reducirían a cero sus emisiones. El camión rinde 670 CV, tiene una capacidad de carga de 36.000 kilos y su autonomía rebasa los 320 kilómetros.

Mide 4,38 metros y se lanzará a finales de año  
**Finalmente, el sucesor del Yeti se llamará Karoq**

La nueva generación del SUV compacto de Skoda, encargado de relevar al Yeti en el segundo semestre del año, ha sido rebautizado en el último instante, pues incluso alguna comunicación oficial de la casa checa fechada el 20 de abril hablaba de «Nuevo Yeti». Pero al final se llamará Karoq, siguiendo la línea de nombres iniciada con el Kodiaq, de mayor talla. El Skoda Karoq mide 4.382 milímetros de largo, 1.841 de ancho y 1.605 de alto,

tiene una distancia entre ejes de 2.638 milímetros –2.630 con tracción 4x4– y destaca –al margen de su parecido con el Seat Ateca en las vistas lateral y trasera– por un enorme maletero: 521 litros, y 1.630 abatiendo la segunda fila, que en el Karoq podrá montar opcionalmente el funcional sistema VarioFlex, que permite desplazar longitudinalmente las plazas traseras –el maletero varía entre 479 y 588 litros– o, incluso, extraerlas, generando entonces

un volumen para el equipaje de 1.810 litros. La gama incluirá cinco motores con potencias entre 115 y 190 CV, de los que tres serán diésel y dos de gasolina: el 1.0 TSI y el nuevo 1.5 TSI con desconexión de cilindros. El más potente de todos, que es el 2.0 TDI de 190 CV, aparece tracción 4x4 y cambio automático DSG7, pero en el resto de motores podrá elegirse entre caja manual o DSG. Y todos equipan ‘start-stop’ y regeneración de energía en frenadas.



◀▶ Con el acabado **Ambition** y superiores se incluirá un selector de modos de conducción para elegir entre **Normal**, **Sport**, **Eco** e **Individual**. Y en los Karoq 4x4 habrá también modo **Snow**.



**PARA PENSAR**

**1.902**

vehículos eléctricos se han matriculado en España en los cuatro primeros meses del año.

La cifra, que supera en un 35 por ciento las unidades vendidas en ese periodo de 2016, incluyen 912 motos, 213 vehículos derivados, 44 cuadríciclos y 706 turismos, de los que 239 corresponden al líder, el Renault Zoe.

**EL PUNTAZO**

Los interesados en un i8 así lo pueden solicitar, pues BMW i ofrece ya bajo pedido a sus clientes esta nueva edición especial diseñada por Garage Italia Customs. Su nombre, i8 MemphisStyle.



**Estrena la caja automática EAT8**  
**Peugeot 308: cambio de cara y nuevas tecnologías**

Será en verano cuando Peugeot inicie la comercialización de su renovado 308, que adopta un cambio de imagen sutil donde destaca la nueva calandra frontal, en la que gana protagonismo el logo del león, y que remata por arriba un capó más perfilado. También es nueva la firma luminosa de los led integrados en los faros, o el paragolpes, con tres aberturas inferiores para refrigerar el motor y tomas de aire laterales que acogen los faros antiniebla. En cuanto a la zaga, las luces traseras muestran ahora de forma permanente las

tres ‘garras’ que caracterizan a los últimos modelos de la casa. Peugeot no habla de cambios de diseño en el interior, pero sí de una revolución tecnológica. Por ejemplo, en ayudas a la conducción, pues llegan ocho nuevos sistemas entre los que destacan la frenada automática de urgencia y la alerta activa de cambio involuntario de carril. Y, como primicia dentro del grupo PSA, el regulador de velocidad activo llega, con una función ‘Stop’, a las cajas de cambio automáticas, y con una función ‘30 km/h’



▶ Los cambios estéticos del 308 se centran en el frontal, aunque las ópticas traseras también se renuevan. Pero lo más relevante tiene que ver con seguridad y mecánicas.

a las manuales. También añade el Visiopark1 con cámara trasera de 180° y función Park Assist, así como nuevas posibilidades de conectividad, pues la pantalla táctil permite duplicar nuestro smartphone gracias al Mirror Screen.

En la parte mecánica, más novedades, pues el motor de gasolina 1.2 PureTech 130 mejora su combustión para reducir gasto y emisiones, la versión BlueHDi 180 –exclusiva del 308 GT– estrena el cambio automático EAT8 de ocho marchas de-

desarrollado por Aisin –permite activar el Stop&Start por debajo de 20 km/h– y aparece –otra primicia en PSA– el diésel BlueHDi 130, que se beneficia de soluciones desarrolladas por Peugeot para las 24 Horas de Le Mans.

**También llega el M550i xDrive**  
**Un híbrido enchufable para la Serie 5 de BMW**

Novedades por partida doble en la Serie 5 de BMW; y de filosofía bien distinta. Por un lado, el 530e iPerformance, sexto integrante de la familia de híbridos enchufables de la casa bávara y que sale al mercado por 60.500 euros. Dotado de

tracción trasera, combina un 2.0 Turbo de 184 CV y un motor eléctrico de 95 CV para sumar 252 CV, de manera que pasa de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos y alcanza 235 km/h. Su gasto medio es de 1,9 l/100 km y homologa emisiones de



▶ El M550i xDrive combina la tracción total con un motor 4.4 V8 de 462 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,0 segundos. El gasto, 8,9 litros.

CO<sub>2</sub> de 44 g/km, siendo capaz de cubrir hasta 50 kilómetros en modo eléctrico.

co. Además, tiene tres modos de conducción –Auto eDrive, Max eDrive y Battery Control– para variar

la interacción de ambos motores. El maletero, por cierto, queda reducido a 410 litros. Y llega también el M550i xDrive, un nuevo BMW M Performance que se convierte, por ahora, en el Serie 5 más rabioso. Asocia sus 462 CV a la caja deportiva Steptronic y a la tracción total inteligente xDrive.



▶▶ El 530e iPerformance ya está disponible en nuestro país. Cuesta 60.500 euros y homologa un gasto de 1,9 l/100 km.



qué pasa

## AUTOMOBILE BARCELONA Cita en Montjuïc

El Saló del Automóvil de Barcelona inicia una etapa en la que hasta el nombre cambia: Automobile Barcelona. Una cita que abre del 13 al 21 de mayo en el recinto ferial de Montjuïc y que esta vez se despliega en varios frentes. El primero, lógicamente, es la exposición de vehículos, con una treintena de marcas presentes y alguna novedad mundial —el Seat Ateca FR, por ejemplo— y europea, al margen de infinidad de primicias a nivel nacional. Pero las ausencias también serán muchas e importantes, como demuestra un ejemplo: de las diez marcas que más ventas suman este año en España, cinco no acuden. No obstante, habrá otros focos de atención, como la pasarela tecnológica 'Connected Street', que expone los avances de la industria del automóvil en cuatro áreas: Autonomous Driving, Emobility, Connected Car y Virtual Reality.

► El Stelvio será una de las estrellas de Alfa Romeo en Montjuïc.

▼ Primera aparición en España del nuevo LS, buque insignia de Lexus.

► Además del nuevo Discovery, Land Rover lleva a Barcelona el Range Rover Velar.

◀ El nuevo Jeep Compass, a la venta en verano, será otro de los SUV protagonistas.

► Mopar exhibirá preparaciones de los modelos de FCA, como este Fiat 500X.

▼ El nuevo Renault Koleos desvelará su versión 4x4 con caja X-Tronic.

▲ El Kia Stinger será lanzado en el último trimestre del año, pero estará en Barcelona.

◀ Al margen del Civic Type R, Honda exhibirá su nuevo Civic Sedán, con motor 1.5 de 182 CV.

▲ La nueva generación del Suzuki Swift, presente también en la cita catalana.

◀ Estreno europeo del Mahindra KUV100, un SUV 'low cost' de unos cuatro metros.

▼ En el stand de Seat, única firma del grupo Volkswagen presente en la cita, los visitantes podrán ver el nuevo Ibiza y, como primicia mundial, el Ateca FR, de filosofía más deportiva.

### MARCAS PARTICIPANTES

- ABARTH
- ALFA ROMEO
- BMW
- DACIA
- FERRARI
- FIAT
- FIAT PROFESSIONAL
- FORD (Donnay Automocio 2000)
- HONDA
- HYUNDAI
- INFINITI
- JAGUAR
- JEEP
- KIA
- LAND ROVER
- LEXUS
- MAHINDRA
- MASERATI
- MAZDA
- MERCEDES-BENZ
- MINI
- MITSUBISHI
- MOPAR
- NISSAN
- RENAULT
- SEAT
- SMART
- SUZUKI
- TESLA
- TOYOTA

### FICHA TÉCNICA

#### AUTOMOBILE BARCELONA

Lugar: Fira de Barcelona (recinto de Montjuïc), Avenida Reina María Cristina s/n, 08004 - Barcelona.  
Fecha: Del 13 al 21 de mayo.

Horario: de lunes a jueves, y domingos: 10 h a 20 h. Viernes y sábados: 10 h a 21 h.  
Precios para adultos: 14 euros (oferta online: 12 euros para entradas de lunes a viernes). Menores de 8 años: entrada gratuita que deberá pedirse en taquilla. Los menores de 14 años deben ir acompañados por adultos.

**RENAULT**  
Passion for life

# Nueva Gama Renault SCENIC

## La nueva generación



Desde **165€/mes\***  
49 Meses. Entrada: 2.853,47€.  
TAE: 8,95%. Última cuota: 9.111,05€.

Y este mes llévate:  
**2 AÑOS DE MANTENIMIENTO Y  
1 AÑO DE SEGURO AUTO DE REGALO\***



**Nueva Gama Renault Scenic: consumo mixto (l/100km) desde 3,9 hasta 6,1. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 100 hasta 136.**  
\*Oferta válida en Península y Baleares para particulares y autónomos que realicen un pedido de un Renault Scenic Life Energy TCe 85kW (115CV) financiando a través de Preferencia con RCI Banque SA Sucursal en España del 01 al 31 de mayo de 2017. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, promociones, seguros y servicios ofrecidos por RECSA. PVPR con promociones para Península y Baleares: 16.291,00€. Precio total a plazos: 20.220,46€. Entrada 2.853,47€. Importe Total Adeudado: 17.366,99€. Importe a financiar: 13.437,53€. 48 cuotas de 165,00€ y última cuota 9.111,05€. TIN 7,75%. Comisión de Apertura: 335,94€ (2,5%). TAE 8,95%. 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). Seguro a todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia 600€ con Mapfre. Mantenimiento y Seguro Auto regalados por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. PVPR modelo visualizado, Renault Scenic One Energy dCi 81kW (110CV) con pintura metalizada especial y Pack City: 24.372,00€. PVPR modelo visualizado, Renault Grand Scenic One Energy dCi 81kW (110CV) con pintura metalizada especial y Pack City: 25.722,00€.

Renault recomienda **elf**

f o YouTube renault.es

PRECIO **16.940 €**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:  
**106 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Calidad de acabado y de pisa. Rendimiento del motor. Consumos bajos. Habitabilidad y maletero. Precio de las opciones.

DEBE MEJORAR

**-** Relación precio-equipamiento poco favorable. Sonido poco refinado al acelerar a fondo. Depósito de combustible pequeño.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



LA CLAVE

amas@motor16.com

Seat ha vuelto a rizar el rizo poniendo a punto un Ibiza fuera de serie que sorprende por su calidad y su comportamiento. Y el diseño entra por los ojos por su parecido con el León, otro 'best seller' de una firma española que vive su mejor momento gracias a que, por fin, tiene una gama como es debido y todas las decisiones se han tomado con buen criterio. Queda un mes para el lanzamiento y solo echamos de menos más equipamiento y precios algo más competitivos.

# Más razones

El Ibiza se mantiene en ventas como número uno indiscutible del mercado español, puesto que mantiene desde hace años. Pero la quinta generación llega incluso cargada de más razones que el comprador deberá valorar. Entre las más destacables encontramos una calidad sobresaliente y un aplomo de coche más grande. La clave de todo ello se llama: MQB A0, la nueva plataforma.

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

La nueva base técnica MQB A0, que por cierto estrena en el Grupo Volkswagen el nuevo Ibiza, es la clave y la responsable de que el modelo más exitoso de Seat vuelva a ser la referencia del segmento en as-

pectos tan importantes como la calidad o el comportamiento. Y eso que el ahorro en peso, aunque la marca española destaca este aspecto junto a otras ventajas, no debe haber sido importante. De hecho, el nuevo Ibiza pesa, comparando la motorización probada, 27 kilogramos más que el Ibiza de la cuarta generación, es decir,

el que se venderá hasta el mes que viene. Y todo a pesar de que en combinación con esta motorización han decidido montar frenos de tambor en el eje trasero, más ligeros pero menos eficaces que los de disco que monta el modelo actual. Claro que, para ser justos, habría que tener en cuenta que el coche ha aumentado de tamaño,

sobre todo en anchura, con 87 milímetros más que se agradecen infinitamente al valorar aspectos como la habitabilidad interior o la estabilidad en zonas viradas. Y también habría que pensar en el aumento de equipamiento o los kilos que suman un buen trabajo de insonorización como el que ha recibido el nuevo Ibiza. En cualquier caso, todo apunta a que el tema del peso no ha preocupado demasiado a nivel de ingeniería porque han sido más las ventajas obtenidas con la MQB A0 que los puntos en contra. En el caso del Ibiza con el motor 1.0 EcoTSI de 95 caballos, que es la versión probada, se han perdido, respecto al modelo actual, 5 décimas de segundo en el tiempo empleado para acelerar de 0 a 100 km/h y ha aumentado 4 décimas de litro el consumo medio homologado. Sin embargo, no hay color si

nos ponemos a comparar las sensaciones al volante entre ambas generaciones.

La mayor rigidez estructural del nuevo Ibiza, estimada en un aumento del 33 por ciento, es importante, pero también lo es la mayor anchura de vías -60 milímetros extra delante y 48 detrás- y el mayor diámetro de la rueda por su mayor perfil. A esto se le une una dirección de asistencia eléctrica revisada que mejora notablemente el tacto y que transmite mucho mejor a las manos del conductor lo que pasa bajo las ruedas. La consecuencia de todo ello es que el Ibiza recién llegado logra un aplomo de coche de mayor talla, y transmite una solidez y una precisión en sus movimientos muy cercana a la mostrada por algunos compactos del segmento 'premium'. No cabe duda de que esta sensación se ve acrecentada por el agra-

dable manejo del cambio, de 5 marchas; y también por unos frenos con un tacto magnífico del pedal, aunque con una eficacia menor, sobre todo en un uso intensivo, debido a los tambores traseros.

El Ibiza es más manejable, ágil y eficaz que antes, su mejor aplomo sobre el asfalto transmite sosiego, y cuando se presenta una tortuosa carretera por delante el Ibiza acomete trazadas impecables, apoyos suaves pero firmes y parece convencer al conductor en todo momento de que los 95 CV quedan lejos de poner en aprietos a un chasis preparado para mucha más potencia y, por supuesto, muchísima más marcha.

Pero que nadie piense que el motor 1.0 TSI de tres cilindros y esos modestos 95 CV se queda corto; y si lo piensan, por 600 euros más tienen uno igual pero con 115



▶ El maletero ofrece 355 litros, ampliables a 1.165 si se abaten las dos partes del respaldo partido. La rueda de galleta es opcional.



**PRECISIÓN  
LA RIGIDEZ ESTRUCTURAL  
HA AUMENTADO UN 33  
POR CIENTO, LO QUE  
REPERCUTE EN EL TACTO  
DE CONDUCCIÓN  
PLÁSTICOS DUROS...  
...PERO CON EL ASPECTO  
DE BLANDOS Y CON UNA  
CALIDAD DE AJUSTES  
EXTRAORDINARIA. ASÍ ES  
EL NUEVO IBIZA**



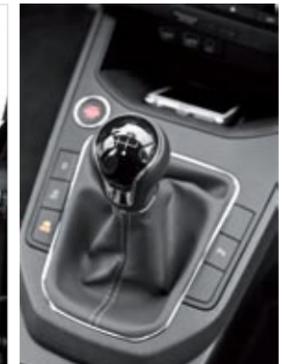
▶ A base de talonario, el Ibiza se puede equipar con pantalla táctil de 8 pulgadas y con el Seat Drive Profile y sus cuatro modos.



▶ El Ibiza de la quinta generación ha sido sometido al infalible Correvit realizado por nuestro Centro Técnico. La luz día de LED es opcional.



▶ Aunque no 'agrandan' excesivamente el coche, las nuevas medidas del Ibiza sí generan mayor número de centímetros a lo largo y ancho del habitáculo. Y aunque viajen dos adultos y tres chavales, el espacio es muy generoso y para nada agobiante.



▶ El cambio manual de cinco velocidades ofrece un manejo preciso y rápido. Junto a la palanca se encuentra, entre otros, el botón de arranque.

CV. Porque el Ibiza dotado de esta mecánica supera a muchos de sus rivales con motores similares en prestaciones y da mucho juego sin que el consumo quite el sueño a su propietario, sobre todo si el uso que vamos a dar al coche tiene mucho de ciudad, autovías de circunvalación a no más de 100 km/h y viajes largos a velocidades legales mantenidas. En esas circunstancias va a ser complicado subir de 5,01/100 km si circulamos a 100 km/h, o de 5,5 l/100 km si llaneamos a 120 km/h por autovía o autopista, a pesar de no haber una sexta marcha poco habitual con estos niveles de potencia. Pero este Ibiza llegará a gastar entre ocho y nueve litros cada 100 kilómetros, perdiendo las ventajas propias de su condición tricilíndrica, en cuanto la orografía, las curvas o las prisas del conductor obliguen a mantener el motor muy alto de vueltas, se abuse de las marchas cortas o pisemos más de la cuenta el acelerador. Porque darle alegría a este Ibiza

▶ La pisada del nuevo Ibiza es impecable gracias al trabajo del Centro Técnico de Seat en Martorell. Se nota también la rigidez de la nueva plataforma y el mayor ancho de vías.

de cualquiera de estas maneras disparará el consumo. Aunque, en cambio, permitirá descubrir su lado 'marchoso'. Por ejemplo, en segunda el coche alcanza los 110 km/h a 6.500 rpm, y en tercera el Ibiza 1.0 TSI se pone en un suspiro a 160 km/h, lo que dice mucho del margen de utilización de un propulsor brillantísimo, aunque de sonido algo peculiar cuan-

do la aguja escala el cuentavueeltas camino de la zona roja. No es un sonido feo ni desagradable, pero sí algo chocante hasta que uno se acostumbra. Aunque no siempre es así. Al ralentí no se oye nada, ni tampoco apreciamos las vibraciones típicas de estos motores. Y a 120 km/h mantenidos el sonómetro nos ha proporcionado una cifra de sonoridad de 69,5 decibelios, menor



▶ El botón que permite variar los modos de conducción —una opción de 120 euros— se halla muy a mano. El equipo de sonido BeatsAudio cuesta 450 euros.

incluso que la medida en el sorprendente y silenciosísimo Hyundai i30 1.4 T-GDI. La nueva plataforma más rígida también aporta agrado, y el aislamiento de los trenes rodantes y el trabajo de insonorización aporta silencio de marcha. Un interior que ha ganado una barbaridad en calidad percibida, porque no hay partes blandas en el salpicadero aunque lo parece, pues los ajustes y las piezas plásticas utilizadas transmiten una clase fuera de serie. En el interior hay más espacio aprovechable porque la distancia entre ejes ha

aumentado 95 milímetros y el coche es mucho más ancho. Por eso cuatro adultos de buena talla —hay mucho hueco bajo los asientos delanteros para meter los pies—, o cuatro adultos y un chaval, caben perfectamente sin agobios en el habitáculo del nuevo Ibiza. Y el maletero ha aumentado de tamaño de 292 a 355 litros, aunque a cambio la capacidad del depósito de combustible se reduce a 40 litros, 5 menos que antes y 5 menos que sus rivales. El puesto de conducción de la quinta generación del Ibiza está diseñado con buen criterio y una ergonomía más que

estudiada, porque al minuto de sentarnos al volante ya parece que hemos conducido el coche toda la vida. Vamos, en línea con casi todos los productos firmados por el Grupo VW. Todo está en su sitio y muy a mano, el asiento sujeta bien y la visibilidad es buena en todo el perímetro. Pero a nivel equipamiento hemos echado de menos una dotación de serie algo más rica y más sistemas de ayuda a la conducción, sobre todo teniendo en cuenta que el coche no es barato. De hecho, aunque las opciones tienen un precio muy competitivo hemos sumado algo más de 1.500 euros en equipamiento extra que habría que solicitar en este acabado Style para tener un coche equipado como es debido. En Seat son conscientes de este aspecto, y como oferta de lanzamiento ofrecerán un paquete adicional, algo escaso pero que reduce diferencias. Es lo menos que se merece el mejor Ibiza de todos los tiempos.

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



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>1.0 ECO TSI 95</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea /12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	95 / 5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,8 / 2.000-3.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	42,1
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	195/55 R16
Marca	Bridgestone
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.122
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,8
Número de plazas	5

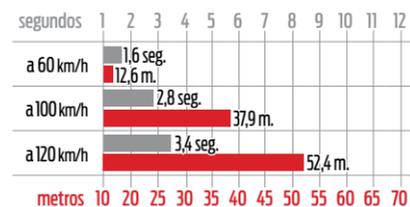
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Sensores de parking del. y tras.			▶
Sensor de lluvia y luces			▶
Pantalla táctil de 8 pulgadas			▶
Pantalla táctil de 5 pulgadas	▲		
Regulador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED			▶
Techo panorámico eléctrico			▶
Seat Drive Profile			▶
Faros halógenos	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático			▶
Suspensión deportiva o regulable		▼	
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▼
Reconocimiento de señales			▼
Alerta cambio involuntario carril			▼
Detector de fatiga	▲		
Llamada de emergencia e-call			▼
Faros antiniebla función 'cornering'	▲		
Asistente de salida en batería			▼
Airbag rodilla conductor			▼
Airbag de cortina	▲		
Control vel. crucero adaptativo			▶
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Freno contra multicoliciones	▲		
Control de tracción	▲		
Neumáticos 'run flat'			▼
Airbag conductor/acompañante	▲		

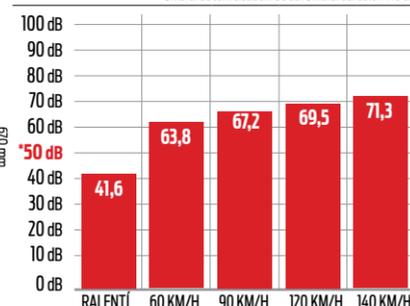
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	182 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (10,9)
Recorriendo (metros)	179
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 50 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 50 km/h en 5ª	21,2
1.000 m desde 50 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	37,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	6,3
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	4,7
Conducción dinámica	8,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	5,5
A 140 km/h de crucero	5,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	715
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	5,8
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	4,7

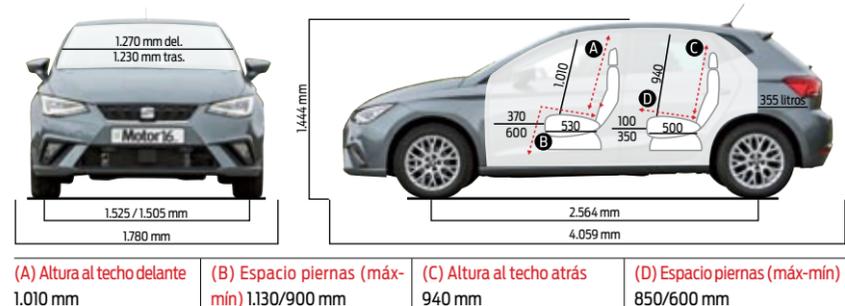
**FRENOS**



**SONORIDAD**



**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



	SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 95 CV START&STOP STYLE	OPEL CORSA 1.4 90 CV COLOR EDITION	RENAULT CLIO ENERGY TCE 90 CV ZEN	VOLKSWAGEN POLO 1.2 TSI 90 CV BMT A-POLO PLUS
<b>Precio</b>	16.940 euros	13.128 euros	14.718 euros	15.620 euros
<b>Cilindrada</b>	999	1.398	898	1.197
<b>Potencia</b>	95 CV / 5.000-5.500 rpm	90 CV / 6.000 rpm	95 CV / 5.000 rpm	90 CV / 4.800 rpm
<b>Par máximo</b>	17,8 mkg / 2.000-3.500 rpm	13,3 mkg / 4.000 rpm	15,3 mkg / 2.500 rpm	16,3 mkg / 1.400-4.000 rpm
<b>Cambio</b>	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	5,8 / 4,1 / 4,7 l/100 km	6,6 / 4,4 / 5,2 l/100 km	5,7 / 4,1 / 4,7 l/100 km	5,9 / 4,0 / 4,7 l/100 km
<b>Emisiones</b>	106 g/km CO2	120 g/km CO2	105 g/km CO2	109 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	850 kilómetros	865 kilómetros	960 kilómetros	960 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	182 km/h	175 km/h	180 km/h	184 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	10,9 segundos	13,2 segundos	12,2 segundos	10,8 segundos
<b>Maletero</b>	355 litros	285 litros	300 litros	280 litros
<b>Dimensiones</b>	4.059 / 1.780 / 1.444 mm	4.021 / 1.746 / 1.481 mm	4.062 / 1.731 / 1.448 mm	3.972 / 1.682 / 1.453 mm
<b>Batalla</b>	2.564 mm	2.510 mm	2.589 mm	2.470 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,5 metros	10,6 metros	10,9 metros	10,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	40 litros	45 litros	45 litros	45 litros
<b>Peso</b>	1.122 kilos	1.163 kilos	1.082 kilos	1.107 kilos

	SEAT IBIZA	OPEL CORSA	RENAULT CLIO	VOLKSWAGEN POLO
<b>A favor</b>	El nuevo Ibiza supera a sus rivales en calidad general y, sobre todo, en calidad de conducción gracias a su nueva plataforma. Además, es el que más maletero ofrece y, junto con el Polo, el que ha homologado la mejor relación prestaciones-consumos.	Es el más barato gracias a un descuento permanente de 3.800 euros. Pero, además, es junto con el Renault Clio el que ofrece un equipamiento más completo de serie, incluida una pantalla táctil de 7 pulgadas y la luz diurna de LED. Destaca la calidad general.	El equipamiento de serie del modelo francés es espectacular en esta versión Zen que, sin embargo, es la segunda más barata del cuarteto. Además, es el modelo más ligero de todos y el único que, junto con el Ibiza, ofrece un motor tricilíndrico.	A punto de ser relevado, el Polo se mantiene en los primeros puestos de ventas gracias a su calidad y a su buena imagen. Su motor 1.2 TSI de 90 caballos, que será sustituido por el 1.0 que monta el Ibiza, gasta poco y se convierte en uno de los más brillantes.
<b>En contra</b>	Su motor tricilíndrico es algo 'áspero' y poco refinado cuando se acelera. Su depósito de combustible ha pasado de 45 a 40 litros. Y el equipamiento de serie, incluso en este acabado de Style, es bastante justito.	Su motor no cuenta con turbo y su par máximo es menor que el de su competencia. Esto se refleja en las prestaciones, peores que las de sus rivales. Y además es el motor de mayor cilindrada y el que más consume. También pesa más.	El modelo de Renault no está muy al día en el apartado de asistentes a la conducción. Carece de ayudas que sí ofrecen sus rivales. El motor de tres cilindros también se muestra bastante 'áspero' y algo ruidoso.	Es el más corto del cuarteto comparado y el que dispone de la menor batalla hasta que llegue la nueva generación con la plataforma MQB A0. Y también es caro, como el Ibiza, a pesar de sus carencias en equipamiento.



**EL DETALLE**

**GAMA No habrá Ibiza de tres puertas**

Para Seat, las carrocerías coupé y familiares de este segmento están en franca regresión, por lo que han tomado la decisión de que el nuevo Ibiza solo se ofrezca en versión de cinco puertas. Y

eso que el equipo de diseño de Alejandro Mesonero Romanos dibujó numerosos modelos de tres puertas como el que ilustra este recuadro. Además, decidieron no camuflar los tiradores de

las puertas traseras en el Ibiza definitivo por comodidad de apertura y porque el diseño ya es muy deportivo, incluso viéndose las manetas posteriores.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

<b>COSTE POR KILOMETRO</b>	Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,32 euros/km. Coste km total: 0,43 euros/km.
<b>RED DE POSVENTA</b>	600 puntos de asistencia en toda España.
<b>SEGURO</b>	Seguro a terceros: 326,77 euros/año. Seguro a todo riesgo: 483,61 euros/año con franquicia de 210 euros.
<b>GARANTÍA</b>	Dos años sin límite de kilometraje
<b>DATOS DEL COMPRADOR</b>	Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.
<b>SEAT</b>	SEAT.- Fabricante: Seat S.A. Zona Franca. Sector A Calle 2. Nº 1. 08040 Barcelona. Teléfono: 934 028 597



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 21.710 EUROS**

# Optimiza lo bueno

La gama del nuevo Q5 se encuentra en proceso de formación, y por ahora sólo hay cuatro motores para elegir: el de gasolina, con 252 CV, y tres diésel 2.0 TDI coronados por la versión aquí probada, con 190 CV, tracción Quattro-Ultra y cambio S tronic. Nos ha gustado casi todo, empezando por su consumo o la funcionalidad, pero si queremos un equipamiento de nivel premium la factura crece.

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

Sí, es el nuevo Q5. La segunda generación. Y lo aclaramos porque durante la semana de prueba ha habido que defender esa tesis varias veces ante la desconfianza de algunos curiosos. Parafraseando aquel anuncio de chicles sin azúcar de hace años, "9 de cada 10 personas consultadas dudaban que fuese el nuevo Q5". Y puede entenderse, porque visto a distancia casi todo si-

gue más o menos igual. Luego, ya más cerca, la cosa cambia, especialmente si lo vemos de frente –parrilla y faros recuerdan al nuevo Q7– o, curiosamente, si lo observamos de noche, pues las firmas luminosas sí evolucionan bastante.

Todo esto, que puede ser discutible por tener que ver con la estética, no es ni bueno ni malo, y tampoco extraña en la casa alemana, que últimamente huye de los saltos radicales en cuestión de imagen –R8 y A4 son buenos ejemplos– al re-

levar modelos. Además, el nuevo Q5 –fabricado en Méjico– es un vehículo creado a partir de una hoja en blanco, e incluso ese 'envoltorio', continuista en apariencia, encierra sorpresas técnicas que corresponden más a una revolución que a una simple evolución.

Salvo la anchura, invariada, todas las cotas crecen –la longitud, con 34 milímetros extra, la que más–, y eso incluye la batalla, que se estira 12 milímetros. Conviene recordar que el Q5 no lleva la platafor-

ma MQB de sus 'parientes' Tiguan, Ateca o Kodiaq, pues el SUV de Audi, como ya sucedía en la primera generación, tiene motor longitudinal. Pero ahora adopta la moderna MLBevo, de la que se beneficiaban también A4 y Q7. Como ellos, el segundo Q5 responde a un concepto de construcción ligera que ahorra 20 kilos en la célula de los ocupantes y, en el caso de la versión probada, rebaja 90 el peso total: de 1.935 a 1.845 kilos. Entre las claves, una inteligente com-

binación de materiales donde el aluminio es protagonista, pues se emplea en capó, portón, travesaño frontal, suspensión delantera... Dieta que se acompaña de una mayor rigidez torsional y de un aislamiento mejorado. Lo dice Audi y nosotros lo corroboramos, pues el nuevo Q5 transmite solidez, pisa de maravilla y es más cómodo que el anterior, tanto por sonoridad –el parabrisas acústico y los cristales gruesos son de serie– como por filtrado de la carretera.

La carrocería, o 'envoltorio', también presume de una aerodinámica mucho mejor, pues el Cx baja de 0,33 a 0,30 gracias a una forma más depurada –y eso que pensábamos que todo seguía igual– y al cuidado de los detalles: retrovisores, llantas, motor encapsulado, brazos de la suspensión trasera cubiertos, alerón trasero



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

*Perfección es una palabra tan 'gorda' que quizás nada ni nadie la merezca. Y el nuevo Q5, tampoco. Pero Audi se ha acercado mucho a la excelencia con la segunda generación de su modelo SUV 'best seller', que estrena elementos interesantes como la segunda fila corredera o la suspensión neumática. Puede que en calidad o estética la evolución sea menor, pero el Q5 es satisfactorio como pocos; y con un motor más deportivo sería aún más 'perfecto'.*



◀ Nuestra unidad equipaba el acabado Design, que incluye faros LED e intermitentes dinámicos traseros pero eleva la factura a 54.810 euros.

PRECIO **49.500 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **129 G/KM**

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Calidad y confort. Seguridad y comportamiento. Tecnología de serie o en opción. Prestaciones, agrado y consumo. Segunda fila corredera disponible. Maletero.

### DEBE MEJORAR

**-** Precio alto y opciones caras. Tacto 'hueco' de ciertos materiales. Rueda de repuesto hinchable. Dotación del básico. Tan filtrado que faltan 'sensaciones'.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ Con la suspensión de serie, la altura libre ya es generosa: 20,8 centímetros. Si equipa suspensión neumática adaptativa, la cota normal es de 18,6 centímetros, y según el programa elegido va de 17,1 a 23,1 centímetros.





▲ Sobre estas líneas, un radar frontal. Y más arriba, el maletero –hasta 610 litros con cinco plazas– y la 'rueda' de repuesto.



◀ MENOS 'OBSTÁCULOS' BAJA DE 0,33 A 0,30 EL ÍNDICE AERODINÁMICO CX, Y EL PESO DESCENDE 90 KILOS GRACIAS AL ALUMINIO EN CAPÓ, PORTÓN, SUSPENSIÓN... AUDI VIRTUAL COCKPIT LA INSTRUMENTACIÓN CONFIGURABLE ES UNA ATRACTIVA OPCIÓN. LA PANTALLA CENTRAL SÍ ES DE SERIE ▶

▶ En la pantalla central –de 7 pulgadas, o de 8,3 en opción– se seleccionan los modos del Audi Drive Select, que es de serie: Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic, Individual y Offroad. Este último pasa a ser Lift/Offroad –máxima altura al suelo– si hay suspensión neumática, que añade un modo extra: Allroad.



▲ El anterior Q5 ya iba bien, pero el nuevo, algo más ligero, parece moverse por raíles. Sobre todo con la suspensión neumática.



▲ El interior es bastante amplio y presume de gran calidad, aunque haya plásticos aligerados que parecen menos 'rotundos'. La segunda fila corre 12 centímetros.



▲ Tanto el 2.0 TDI 190 probado como el 2.0 TDI 163 sólo se ofrecen con caja S tronic. La única alternativa manual es el 2.0 TDI 150.

con mejor flujo, bajos carenados a la medida de cada mecánica y cada escape... Además de esa menor resistencia al avance –vital como veremos en materia de consumo– se logra un silencio de marcha digno de berlinas de lujo más caras. Y como todo es susceptible de mejora, por 185 euros podemos montar cristales insonorizantes también en las ventanillas delanteras.

En la sensación de confort colabora el diseño interior, donde la firma de Ingolstadt da clases de lógica, ergonomía y agrado de uso. Encontrar la postura es fácil, los nuevos asientos son muy cómodos, la visibilidad es buena en cualquier dirección y todo queda

en su sitio, salvo el botón del Audi Drive Select –para elegir el programa de conducción–, que debería estar más cerca. Además, hay amplitud: 146,5 centímetros de anchura delante y 139 detrás, cuando un Tiguan, ya bien aprovechado, ofrece respectivamente 145 y 136,5 centímetros. Si acaso, criticaríamos el abultado túnel, que molestará al pasajero central; pero el hueco para las piernas ahí es correcto: 71 centímetros con un conductor de 1,75 al volante.

Si pasamos al área de equipajes, más mejoras, pues el maletero crece de 540 a 550 litros y monta de serie dos prácticos elementos: respaldo trasero abatible por secciones

40:20:40 y portón con apertura y cierre eléctricos. La cosa no acaba ahí, pues el Q5 ofrece ahora en opción la llamada 'banqueta trasera plus', 430 euros bien invertidos porque podremos variar la inclinación del respaldo o desplazar las plazas posteriores hasta 12 centímetros, de modo que el maletero, con cinco plazas en uso, se pone en 610 litros.

No abandonamos el hábitculo, pues hay más que contar. Por ejemplo, que el acabado es realmente magnífico, en línea con lo que Audi ejecuta desde hace tiempo. No obstante, nos han llamado la atención algunos materiales 'nuevos' –en las puertas por ejemplo–, mullidos y con presencia pero que

parecen 'aligerados' y suenan más huecos y menos contundentes cuando golpeamos con los nudillos. Puede que sea rizar el rizo, pero ahí queda el comentario.

Y, todo sea dicho, cuando nos metemos en una carretera bacheada, o por un camino, nada vibra y todo parece ensamblado para durar.

Las críticas de verdad llegan al tratar la dotación de serie, pues el Q5 2.0 TDI 190 con equipamiento básico –49.500 euros– viene muy pelado. Citemos cinco cosas que, llamativamente, han de pagarse aparte: el control de crucero, los sensores de lluvia y luz, los espejos exteriores calefactables –es un peligro



▲ La versión Design implica neumáticos 235/60 R18 en vez de los 235/65 R17 del nivel básico. Pero nuestro Q5 calzaba unos 255/45 R20.

circular con los retrovisores empañados–, la cámara trasera o el paquete portaobjetos –230 euros– que incluye revisiteros en respaldos, cerradura para la guantera o posavasos

en el apoyabrazos trasero. Sale a cuenta pedir alguno de los acabados especiales –Advanced, Design o S line– porque vienen mejor dotados, aunque sigue habiendo lagunas y hay

que tirar de caras opciones. Y eso incluye a la mayor parte de los asistentes de conducción de última hornada. Opciones que, en ocasiones, van ligadas: si quieres instrumentación configurable hay que pedir el prohibitivo MMI Navegación Plus, por ejemplo. La calculadora echa humo.

En marcha, todo ese filtrado de la carretera o esa perfecta insonorización se asocian a un comportamiento tan sumamente eficaz que el Q5 acaba transmitiendo poco al conductor. Tipo 'alfombra mágica'. El nuevo SUV de Audi va por raíles en las curvas –la nueva tracción Quattro Ultra funciona igual de bien en cuanto a motricidad y aho-

rra carburante–, frena de cine y tiene una dirección casi perfecta –le sobra media vuelta de volante entre topes–, pero hay más eficacia y nobleza que diversión pura. Aunque eso va en gustos, y quizás el motor 2.0 TDI 190, más progresivo que rabioso, incrementa esa impresión.

A cambio, empuje muy agradable –el par máximo dura entre 1.750 y 3.000 rpm–, prestaciones bastante buenas pese a no haber igualado el valor oficial de aceleración– y un consumo real en torno a 7 litros, que es medio litro menos de lo que gastó el Tiguan de similar potencia y transmisión. Y eso que el Q5 probado montaba un calzado 'generoso'.

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



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TDI 190</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler. Admisión variable.
Potencia máxima (CV/rpm)	190 / 3.800-4.200
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 1.750-3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	66,0
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida según la velocidad
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente, con eje de cinco brazos, brazos transversales de aluminio, subchasis auxiliar, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, con eje de cinco brazos, brazos transversales de aluminio, subchasis auxiliar, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	235/65 R17 - 8,0Jx17"
Marca	Pirelli
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.845
Capacidad del depósito (l)	65
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,71
Coefficiente aerodinámico Cx	0,30

**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces			▶
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control velocidad de crucero			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo tras. abatible 40:20:40	▲		
Banqueta trasera corredera			▶
Portón trasero eléctrico	▲		
Faros LED			▶
Faros Matrix LED			▶
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático	▲		
Selector modos de conducción	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente apertura de puertas			▶
Alerta de tráfico cruzado trasero			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera			▶
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control presión neumáticos	▲		
Espejo interior antideslumbrante	▲		

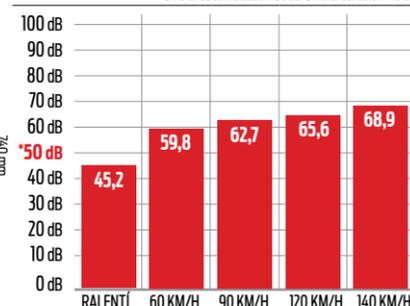
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	218 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,3
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,7 (7,9)
Recorriendo (metros)	145
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 50 km/h en D	14,5
1.000 m desde 50 km/h en D	28,4
De 80 a 120 km/h en D	6,5
De 80 a 120 km/h en D (metros)	185
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,2 km/h de promedio	6,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,4
Conducción dinámica	9,3
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	7,4
A 140 km/h de crucero	8,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	928
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	5,3
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	4,9

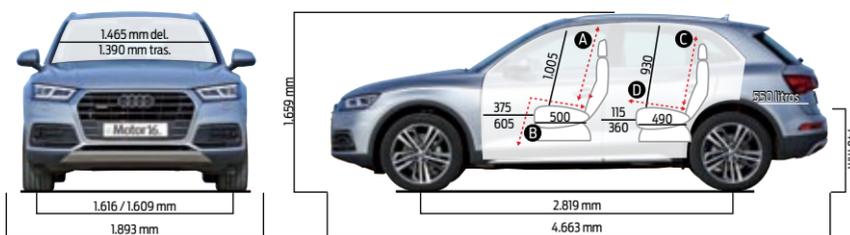
**FRENOS**



**SONORIDAD**



**MEDIDAS**



(A) Altura al techo delante 1.005 mm (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.105 / 875 mm (C) Altura al techo detrás 930 mm (D) Espacio piernas (máx.-mín) 850 / 605 mm

**EN COMPARACIÓN CON...**



	AUDI Q5 2.0 TDI 190 S TRONIC QUATTRO-ULTRA 'BÁSICO'	BMW X3 XDRIVE 20D AUTOMÁTICO	JAGUAR F-PACE 2.0 i4D 180 CV AWD AUTO. PURE	MERCEDES GLC 220 D 4MATIC 170 CV
<b>Precio</b>	49.500 euros	49.345 euros	52.060 euros	48.575 euros
<b>Cilindrada</b>	1.968	1.995	1.999	2.143
<b>Potencia</b>	190 CV / 3.800-4.200 rpm	190 CV / 4.000 rpm	180 CV / 4.000 rpm	170 CV / 3.000-4.200 rpm
<b>Par máximo</b>	40,8 mkg / 1.750-3.000 rpm	40,8 mkg / 1.750-2.500 rpm	43,9 mkg / 1.750-2.500 rpm	40,8 mkg / 1.400-2.800 rpm
<b>Cambio</b>	Automático, 7 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades
<b>Tracción</b>	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
<b>Consumos</b>	5,3 / 4,7 / 4,9 l/100 km	5,6 / 4,9 / 5,2 l/100 km	6,2 / 4,7 / 5,3 l/100 km	5,5 / 4,7 / 5,0 l/100 km
<b>Emisiones</b>	129 g/km CO2	136 g/km CO2	139 g/km CO2	129 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	1.326 kilómetros	1.288 kilómetros	1.132 kilómetros	1.320 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	218 km/h	210 km/h	208 km/h	210 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	7,9 segundos	8,1 segundos	8,7 segundos	8,3 segundos
<b>Maletero</b>	550 - 1.550 litros	550 - 1.600 litros	650 - 1.740 litros	550 - 1.600 litros
<b>Dimensiones</b>	4.663 / 1.893 / 1.659 mm	4.657 / 1.881 / 1.661 mm	4.731 / 1.936 / 1.652 mm	4.656 / 1.890 / 1.644 mm
<b>Batalla</b>	2.819 mm	2.810 mm	2.874 mm	2.873 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,7 metros	11,9 metros	11,9 metros	11,8 metros
<b>Depósito comb.</b>	65 litros	67 litros	60 litros	66 litros
<b>Peso</b>	1.845 kilos	1.820 kilos	1.775 kilos	1.845 kilos
<b>A favor</b>	Gran calidad, más amplitud que en el modelo anterior y una dosis extra de funcionalidad: portón eléctrico y respaldo 40:20:40 de serie, segunda fila corredera opcional... Además, el consumo ha bajado. Confort y agrado, y suspensión neumática en opción.	Si comparamos los datos del cuadro, el X3 es casi un clon del Q5: precio, potencia y par del motor, dimensiones, maletero...Y eso es todo un halago para el BMW, que gasta muy poco en la práctica y anda mucho gracias a su cambio de ocho marchas. Calidad estupenda.	Es un poco más largo que el trío de rivales germanos, y eso le da ventaja en cuanto a volumen de maletero. Además, es amplio, tiene una carrocería ligera que recurre masivamente al aluminio y su tracción total es muy eficaz, y fue desarrollada por Land Rover.	Aunque el motor anuncia sólo 170 CV, tener más cilindrada da cierta ventaja, pues esa potencia se inicia a sólo 3.000 vueltas, y el par máximo arranca en 1.400 rpm. Casi como un tractor. Gasta poco, tiene un cambio de 9 marchas y es amplio. Maletero de 550 litros.
<b>En contra</b>	La relación entre el precio y el equipamiento no es buena, y con el acabado básico faltan cosas importantes en la dotación. Hay tres niveles de acabado más completos, pero sube el precio. Y las opciones son caras en general.	De los cuatro SUV aquí enfrentados, el X3 es el más veterano, y su sucesor ya rueda con poco camuflaje, pues llega a finales de año. No ofrece segunda fila corredera ni suspensión neumática, y la relación entre precio y equipamiento tampoco es brillante.	Pese a ser el más ligero, también es el que ofrece una mayor sensación de inercia cuando el ritmo es 'muy vivo': en curva, al frenar... De hecho, es el que anuncia peor aceleración -tiene 180 CV- y un mayor consumo. Y no es barato.	La relación precio/equipamiento tampoco es para tirar cohetes, pues es casi tan caro como el Q5 -pese a tener 20 caballos menos el GLC- y hay que recurrir a la lista de opciones para completar la dotación. El motor suena 'feo'.



**EL DETALLE**

**SUSPENSIÓN NEUMÁTICA Muy premium**

Audi ofrece tres tipos de suspensión opcionales: el tren deportivo -690 euros-, la amortiguación 'damper control' con reglaje de dureza -1.195 euros- y la suspensión neumática. Cuesta 2.385 euros, sólo está disponible en los Q5 Quattro y obliga a pedir rueda de repuesto: 220 euros. Sirve para ajustar la dureza de la suspensión, pero también la altura, que varía

60 milímetros entre la posición más alta, en modo 'lift/offroad', y la más baja, en modo 'dynamic'. Y a más de 120 km/h, sea cual sea el modo elegido, baja automáticamente a su posición inferior.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 1,01 euros/km. Coste km total: 1,18 euros/km.

**SEGURO**

Seguro a terceros: 432,80 euros/año. Seguro a todo riesgo: 764,31 euros/año con franquicia de 510 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**

**AUDI**

Volkswagen-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

**RED DE POSVENTA**

131 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**

Dos años sin límite de kilometraje [www.audi.es](http://www.audi.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 75.695 EUROS**

# Inspirado en un mito

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

Hablar de híbridos es hablar de Toyota. Y hablar de los híbridos de Toyota era, hasta hace poco, referirse al Prius, el modelo cuya primera generación, nacida en 1997, popularizó esta ecológica solución consistente en apoyar al motor térmico tradicional con un motor eléctrico que aporte potencia extra, reduzca el gasto de carburante y, llegado el caso, sea capaz de mover el vehículo sin emisiones ni apenas ruido. Un pedazo de idea que el Prius I defendió bien, que mejoraron el Prius II (2004) y el Prius III (2009), y que hace más de un año puso al día el Prius IV. En total, unos cuatro millones de unidades vendidas en veinte años... ¿Qué mejor modelo para inspirarse?

Fijarse en los mejores no es 'copiar', sino 'querer ser muy bueno'. Sobre todo cuando tratas de superar a ese ejemplo que sirve de inspiración y al que, por así decirlo, rindes homenaje. Es lo que hace Hyundai con su Ioniq Hybrid, rival del Toyota Prius y que pone en juego virtudes para cumplir como berlina ecológica y placentera.

Aunque Hyundai no lo explique con tanta nitidez, sus planes para seguir creciendo –quiere ser el principal fabricante asiático en Europa en 2021– pasan por escoger a los mejores... para mejorarlos. El nuevo i30 es un 'anti-Golf', y este Ioniq, un 'anti-Prius'. Con

una primera diferencia: del Ioniq hay tres variantes electrificadas distintas –ver cuadro en página 29–, siendo hoy el único coche con tanta oferta.

En este caso nos centramos en el Hybrid, el más asequible

de los tres Ioniq pese a que hemos optado por el acabado superior, denominado Style y cuya factura de 29.900 euros queda ahora en unos 28.100 más atractivos. Y siempre podemos acudir al nivel intermedio Tecno o al básico Klass, que implican rebajas de 3.000 y 6.000 euros respectivamente frente a nuestro protagonista. Los tres, dicho sea de paso, están muy bien equipados, pero el Style trae prácticamente de todo en cuestión de seguridad, asistentes de conducción, confort, lujo o conectividad.

Y para analizar el Ioniq Hy-

BLUE-DRIVE

hybrid

IONIQ



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si el Kia Niro 1.6 HEV, con el que el Ioniq Hybrid comparte toda la mecánica y gran parte del equipamiento, nos gustó tanto en su día, ¿cómo no iba a suceder lo mismo con el modelo de Hyundai? Porque en el Ioniq la arquitectura híbrida desarrollada por el grupo coreano funciona igual de bien en términos de agrado –resulta clave el cambio DCT– y prestaciones; e incluso mejor en cuanto al consumo: medio litro menos de gasto real gracias a una carrocería más baja y aerodinámica. Además, el Ioniq tiene un maletero enorme y, en el caso de la versión Style, brilla por su equipamiento de serie.

brid también debemos acordarnos del Kia Niro 1.6 HEV, que pasó por estas páginas hace medio año y nos causó una grata impresión. Lo traemos a

colación porque Ioniq y Niro, además de 'primos por parte de marca', comparten una moderna mecánica.

En concreto, nos referimos a un motor 1.6 GDI con inyección directa de gasolina y 105 CV –ya soñamos con una mecánica turboalimentada–, de un propulsor eléctrico de 43,5 CV que lleva la potencia conjunta a 141 CV, de una bate-

▼ En los acabados superiores Tecno y Style son de serie las llantas de 17 pulgadas, los faros de xenon y las ópticas traseras de led.

PRECIO **29.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **92 G/KM**

## NUUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Carrocería práctica y maletero amplio. Buena calidad general. Agrado de uso y prestaciones en carretera. Cambio DCT. Gasto real. Garantía. Ventajas urbanas.

### DEBE MEJORAR

**-** Altura justa en plazas traseras y hueco para piernas sólo correcto. Freno de estacionamiento de pedal. Conducción 'EV' muy limitada. Neumáticos anchos.

## NUUESTRAS ESTRELLAS

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





▲ La batería principal va debajo de las plazas traseras; y la de accesorios, en un lateral del maletero. Eso libera 550 litros para el equipaje.



▲ Los dos motores van delante, bajo el capó de aluminio; el mismo material usado en el portón.



**EXCELENTE AERODINÁMICA SE ANUNCIA UN ÍNDICE CX DE 0,24 PARA EL IONIQ, AUNQUE REFERIDO AL NIVEL KLASS, CON NEUMÁTICOS 195/65 R15. EL GASTO REAL ES MUY BAJO INTERIOR MÁS ECOLÓGICO ALGUNOS PLÁSTICOS TIENEN POLVO DE ROCA VOLCÁNICA Y CARBÓN DE MADERA, Y HAY DERIVADOS DE LA CAÑA DE AZÚCAR EN VARIAS ZONAS**



▲ Salvo cuentavueltas, información de todo tipo, como consumo de combustible por tramos, flujos de energía del sistema híbrido, porcentaje de uso Eco o 'Agresivo'...



▲▲ Habitáculo cómodo y con espacios para guardar cosas. Pero la altura al techo detrás es algo justa.



▲▲ No nos gusta el freno de estacionamiento de pedal. Pero sí que detrás haya salidas de aire o un suelo prácticamente plano, sin túnel.



▲ Cambio automático de doble embrague, y con modo manual y 'S'.

ría de iones de litio ubicada bajo la banqueta posterior y de una transmisión automática de doble embrague con seis marchas y dos programas de uso: el normal y el 'S', más deportivo y que admite manejo manual mediante la palanca. Por eso soñamos también con unas levas en el volante, que redondearían ese capítulo.

Como esa mecánica híbrida funciona como un reloj suizo y el Ioniq no es un coche pesado –Hyundai emplea un 53 por ciento de aceros avanzados en su carrocería, tanto el capó como el portón son de aluminio y hallamos este mismo material en las suspensiones–, la traducción sobre el asfalto convence. En primer lugar,

por agrado, pues el funcionamiento es suave y bastante silencioso, el motor de gasolina entra en acción de manera discreta y, gracias al cambio DCT –de doble embrague y seis marchas–, hay relación directa entre lo que aceleramos con el pie y lo que acelera el coche, lejos de esa sensación de 'aceleración en vacío' que generan rivales dotados de cajas CVT, o de variador continuo.

Convincente, en segundo lugar, por prestaciones. El Ioniq Hybrid no es un misil, y probablemente si los 141 CV procedieran de un motor turbodiésel estaríamos hablando de mayor brío, pero el coche coreano se defiende en carretera, como demuestran esos

8,7 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h o los 10,8 segundos medidos para acelerar de 0 a 100 km/h, tres décimas mejor de lo anunciado. Nos gustaría, eso sí, que el motor eléctrico fuese más potente para dar protagonismo a las fases 'EV', en las que el 1.6 GDI está apagado. Hyundai afirma que podremos ir en modo eléctrico incluso a 120 km/h; pero eso será en circunstancias especiales, porque el motor de

gasolina actúa en cuanto aceleramos con cierta fuerza, y la distancia máxima que podemos recorrer sin emisiones ronda el kilómetro. Y eso, mirando el acelerador.

Lo bueno es que la batería se recarga en marcha con bastante rapidez, pues si coronamos un puerto con ella gastada –se nota claramente en las prestaciones–, bastará con descender ese mismo puerto para que se vaya recargando.



▲▲ Interior muy práctico y racional, con todo a mano y buena terminación. El comportamiento del Ioniq Hybrid es noble y eficaz: frenada potente, paso por curva preciso... Los dos acabados altos traen 225/45 R17.

Una virtud añadida es el consumo. Si en prestaciones reales el Ioniq Hybrid está igualado con el Kia Niro, en materia de gasto hay ventaja para el Hyundai, que es más bajo y, sobre todo, más aerodinámico: Cx de 0,24. El pro-

medio en nuestro test –ciudad, carretera y autovía, y en ocasiones a ritmos 'vivos'– ha sido de 5,6 l/100 km, medio litro por debajo de lo que registró su 'pariente'. Con un depósito de 45 litros, esa cifra da para viajar con pocas paradas.

Y es que el Ioniq, aunque reporte ventajas en uso urbano –poco gasto, descuentos al aparcar en las calles de las ciudades, acceso al centro en días de contaminación...–, también es un buen viajero: por lo que empuja su mecánica, como explicábamos antes, y por su práctica carrocería, con un enorme maletero dotado de portón y cinco buenas plazas, sobre todo si detrás no se sientan pasajeros muy altos, ya que la cota de altura al techo es justa: 88 centímetros. Pero hay anchura, suficiente hueco para las piernas o un suelo casi plano. Y el diseño interior es afortunado, con un puesto de conducción racional, moderno y equipado –echamos de

menos el cuentavueltas y no nos gusta el freno de estacionamiento de pedal–, asientos cómodos, buena visibilidad y una calidad satisfactoria, pues hay mucho protagonismo visual de los plásticos pero el acabado es mejor de lo que percibimos al primer vistazo.

Y redondea el conjunto un comportamiento general noble y seguro. Ayudado por los neumáticos quizás desde el punto de vista del ahorro–, el Ioniq Hybrid frena muy bien –logró los 53,9 metros desde 120 km/h en mojado–, tiene un paso por curva ágil y aplomado, y la dirección goza de mejor tacto que en el Niro, que va algo más separado del suelo.

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



**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR DE COMBUSTIÓN</b>	<b>1.6 GDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4, en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	72,0 x 97,0
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa
Compresión	13,0 a 1
Potencia máxima / rpm	105 CV / 5.700
Par máximo / rpm	15,0 mkg / 3.700
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	<b>Síncrono de imán</b>
Posición	Delantero
Potencia máxima	32 kW / 44 CV
Par máximo	17,3 mkg
<b>BATERÍA</b>	<b>Iones de litio</b>
Capacidad (kWh)	1,56
Voltaje nominal (V)	240
Autonomía en modo EV (km)	Variable
<b>Potencia máxima conjunta</b>	<b>141 CV</b>
<b>Par máximo conjunto</b>	<b>27,0</b>
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, de 6 vel. con doble embrague
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Asist. eléctrica variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Discos 262 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantero: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Independiente de brazo longitudinal Multilink, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/45 R17
Llantas, aleación	7,0J x 17"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.445
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/CV)	10,24
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,24

**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Instrumentación configurable		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Cargador inalámbrico de móvil	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Tapicería de cuero	▲		
Respaldo posterior abatible 60:40	▲		
Navegador	▲		
Faros de xenon	▲		
Sensores parking del./tras.	▲		
Techo solar practicable	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Asientos calefactables/ventilados	▲		
Asiento conductor eléctrico	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Luces de carretera automáticas		▼	
Aviso de colisión frontal	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Aviso tráfico cruzado trasero	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag de rodilla para conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Control de presión neumáticos	▲		
Reposacabezas delanteros activos	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		

**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	185 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,1)
Recorriendo (metros)	182
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	5,0
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,2
Conducción dinámica	7,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,1
A 140 km/h de crucero	6,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	803
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	3,9
Ciclo extraurbano	3,9
Ciclo mixto	3,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

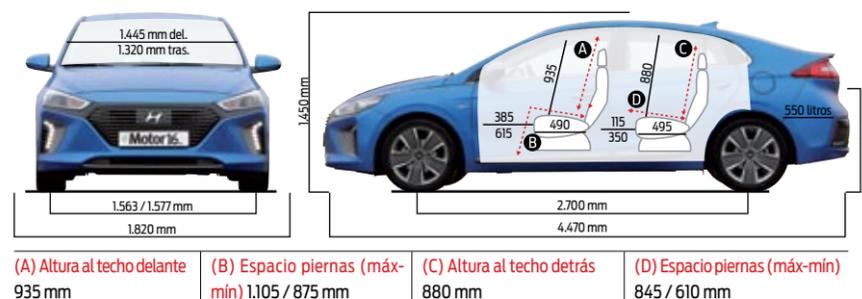
**EN COMPARACIÓN CON...**



	HYUNDAI IONIQ HYBRID KLASS	KIA NIRO 1.6 HEV CONCEPT	LEXUS CT200H ECO	TOYOTA PRIUS 1.8 VVT-I HYBRID
<b>Precio</b>	23.900 euros	25.400 euros	23.900 euros	32.250 euros
<b>Cilindrada</b>	1.580	1.580	1.798	1.798
<b>Pot. gasolina</b>	105 CV / 5.700 rpm	105 CV / 5.700 rpm	99 CV / 5.200 rpm	98 CV / 5.200 rpm
<b>Pot. eléctrico</b>	44 CV	44 CV	82 CV	72 CV
<b>Potencia total</b>	141 CV	141 CV	136 CV	122 CV
<b>Cambio</b>	Aut. de doble embrague, 6 vel.	Aut. de doble embrague, 6 vel.	Automático de variador continuo	Automático de variador continuo
<b>Batería</b>	Iones de litio, 1,56 kWh	Iones de litio, 1,56 kWh	Níquel-hidruro metálico, 1,3 kWh	Níquel-hidruro metálico, 1,3 kWh
<b>Tracción</b>	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
<b>Consumos</b>	3,4 / 3,6 / 3,4 l/100 km	3,8 / 3,9 / 3,8 l/100 km	3,6 / 3,5 / 3,6 l/100 km	3,3 / 3,3 / 3,3 l/100 km
<b>Emisiones</b>	79 g/km CO2	88 g/km CO2	82 g/km CO2	76 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	1.323 kilómetros	1.184 kilómetros	1.250 kilómetros	1.303 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	185 km/h	162 km/h	180 km/h	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	10,8 segundos	11,5 segundos	10,3 segundos	10,6 segundos
<b>Maletero</b>	550 / 1.505 litros	427 / 1.425 litros	375 / 985 litros	502 / 1.633 litros
<b>Dimensiones</b>	4.470 / 1.820 / 1.450 mm	4.355 / 1.805 / 1.545 mm	4.350 / 1.765 / 1.450 mm	4.540 / 1.760 / 1.470 mm
<b>Depósito comb.</b>	45 litros	45 litros	45 litros	43 litros
<b>Peso</b>	1.445 kilos	1.425 kilos	1.445 kilos	1.450 kilos
<b>A favor</b>	Como la versión Style probada, la variante básica Klass también goza de un descuento de 1.800 euros que le deja en 22.100 euros. Eso es bueno, como su maletero, el agrado de uso, la relación entre prestaciones y consumo, su comportamiento general... El cambio DCT, todo un acierto.	Kia anuncia un descuento de 5.415 euros en su gama Niro que deja la versión básica Concept en 19.985 euros, un precio casi imbatible. El 'crossover' coreano, además, destaca por la amplitud y funcionalidad de su carrocería de 4,36 metros, por su calidad, el agrado, su moderado gasto o una garantía de hasta 7 años.	A pesar de su condición de modelo 'premium' tiene un precio aqilataado: 23.900 euros con el acabado básico Eco. Exhibe unos acabados algo más lujosos y vistosos que los del Hyundai, y su carrocería, algo más compacta, se adapta mejor a la ciudad. El consumo también es muy bajo.	La cuarta entrega del Prius llega con grandes avances, como la plataforma TNGA, que optimiza el agrado de uso y mejora el comportamiento en carretera. También una mecánica híbrida más suave y silenciosa. Consumo bajísimo y motor eléctrico potente, que da protagonismo al modo 'EV'.
<b>En contra</b>	Su aerodinámica, con un techo algo tendido en su zona trasera, resta altura en la segunda fila, donde el espacio para las piernas no pasa de 'correcto'. El freno de estacionamiento es de pedal, y el motor eléctrico no es brioso, lo que reduce las fases de uso 'EV'.	Comparte algún inconveniente con su 'primo' Ioniq, como el freno de estacionamiento de pedal o la ausencia del cuentavueeltas, y el gasto medio real es medio litro superior al del Hyundai debido a la peor aerodinámica del Kia. El tacto de dirección también es algo peor.	Los 12 centímetros menos de largo y una carrocería peor aprovechada se traducen en un maletero más pequeño. Y su mecánica es más veterana, pues se trata del esquema híbrido del anterior Prius. El cambio CVT resta agrado y su consumo es sensible al tipo uso.	Sólo hay una versión, y de soberbia dotación, lo que eleva mucho el precio: 32.250 euros. Se queda ahora en 29.990 euros, pero sigue siendo más caro que el Ioniq Hybrid Style. El cambio CVT le perjudica, y también la menor potencia total de la nueva mecánica: 122 CV.



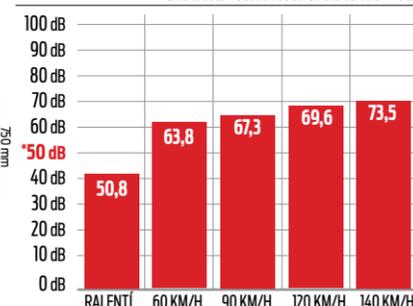
**MEDIDAS**



**FRENOS**



**SONORIDAD**



**EL DETALLE**

**LA FAMILIA IONIQ Tres eléctricos, tres**

El Ioniq es el único coche del mundo que ofrece tres mecánicas electrificadas distintas, pues además del Hybrid probado ya se comercializa el Ioniq Electric, que conducíamos en el número anterior –motor de 120 CV, alcance máximo de 280 kilómetros y precio desde 34.600 euros–, y en breve llegará el Ioniq Plug-in Hybrid, que es

básicamente el Hybrid analizado en estas páginas –monta el 1.6 GDI y cambio DCT– pero con una batería más potente –8,9 kWh en vez de 1,56– y un motor eléctrico de 61 CV para realizar su lado eléctrico, pues podrá circular en modo '0 emisiones' hasta 63 kilómetros, bajando el gasto medio a 1,1 l/100 km, y a 26 g/km las emisiones de CO2.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,61 euros/km. Coste km total: 0,73 euros/km.

**SEGURO**

Seguro a terceros: 337,52 euros/año. Seguro a todo riesgo: 518,09 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL VENDEDOR**

**HYUNDAI**  
 Hyundai España Distribución Automóviles, S.A. C/ Quintanapalla, 2. 28050 Madrid. Tlf: 902 246 902

**RED DE POSVENTA**

190 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**

Cinco años sin límite de kilometraje  
[www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 30.350 EUROS**



**EL PRIMER VIAJE DEL MICRA EN LA PRUEBA DE FIABILIDAD HA SIDO A LA COSTA, Y LAS IMPRESIONES INICIALES HAN SIDO MUY BUENAS**



◀▶ La pantalla central de 5 pulgadas se queda algo pequeña, pero se ve bien y, en general, todo está muy ordenado. El interior rezuma calidad, y el espacio en las plazas traseras es bueno.

▶▶ Arriba, frente a la panadería más antigua de España. Está registrada como tal en 1802, se encuentra en la localidad albaceteña de Pozo Cañada y emplea a 40 personas; pues, aunque suene increíble, sirven el bautizado como 'pan feo' –entre otras especialidades– a establecimientos tan prestigiosos como el Club del Gourmet de El Corte Inglés o Sanchez Romero Carvajal. Y exportan a EE.UU.; entre otros al famoso cocinero José Andrés.

# 25.000 kilómetros por delante

Con 25.000 km por delante el Nissan Micra ya ha iniciado su periplo partiendo de tan sólo 25 kilómetros en su odómetro, que es lo que marcaba cuando nos lo entregó la marca. Con un motor turbodiésel de 95 CV y el máximo equipamiento posible del acabado Tekna, el Micra se lanza a la carretera deseoso de dejar el pabellón bien alto. Porque el coche es cien por cien europeo.

Andrés Mas y Equipo de Pruebas | motor16@motor16.com

Hacia mucho tiempo que no sometíamos a un producto de una marca japonesa a una prueba de fiabilidad de las nuestras. El último coche nipón que pasó por nuestras manos con éxito fue un modelo de Honda. Pero el vehí-

culo sometido ahora al test, aunque de marca japonesa, está fabricado en Francia; un dato interesante que nos permitirá comprobar si la proverbial calidad 'made in Japan' se mantiene cuando el modelo en cuestión se fabrica en Europa.

Nos entregan el Nissan Micra con 25 kilómetros; pero

antes de llevarlo al INTA para someterlo al obligado Correvit –aunque los técnicos aseguren que ya no es necesario un rodaje– decidimos realizar con él un viaje de algo más de 1.000 kilómetros para que todo se asiente un poco y la mecánica se suelte lo necesario. Hemos elegido un Micra con motor diésel porque

la nueva generación admite viajes largos sin complejos y en este tipo de utilización, y a pesar de que los motores de gasolina han evolucionado una barbaridad, el ahorro de combustible respecto a ellos se aprecia enseguida. Y más en este modelo de 95 caballos que homologa un gasto medio ponderado de 3,5 li-



▶ El Faro del Cabo de Palos, en el municipio de Cartagena, entró en servicio el 31 de enero de 1865.

tros cada 100 kilómetros. En estos primeros kilómetros el consumo ha superado ligeramente los 4,9 l/100 km a

una velocidad de marcador de 130 km/h –habrá que ver el error exacto de velocímetro, habitual en cualquier modelo–, con dos personas y su equipaje, y un obstáculo inesperado en forma de viento frontal fortísimo. Es decir, un excelente dato que confirma el carácter austero de este magnífico motor.

Los primeros compases al volante del Micra recién llegado nos transmiten una pisada de calidad. No en vano, la puesta a punto final del coche en este capítulo tan importante como es el chasis ha sido responsabilidad del Centro Técnico de la marca en España: el denominado NT-CE, situado en Barcelona. No nos ha gustado tanto la insonorización del tren de rodaje, muy sensible al granulado del asfalto y transmitiendo a veces al interior una rumoro-

sidad elevada. Vamos a estar atentos a ese detalle para ver su evolución y lo que opinan otros probadores, y valoraremos también sus neumáticos Bridgestone Turanza en medida 205/45 R17, que podrían tener su parte de responsabilidad en ello. Salvo este detalle, y la anécdota de unos parasoles de tamaño desmesuradamente grande que quitan casi la visión de la carretera cuando se sitúan completamente verticales, el nuevo Micra nos ha dejado un magnífico sabor de boca en estos primeros 1.200 kilómetros. La suspensión es firme, pero sin sacrificar el confort, y facilita un paso por curva limpio y fiable. Cambio, dirección y frenos combinan respectivamente buen tacto, precisión y estupenda mordiente para hacernos la vida más fácil y segura. Y el espectacular des-

pliegue de elementos de seguridad desmarca al Micra del resto de rivales y acerca un buen número de asistentes y ayudas a un tipo de público poco acostumbrado a tanta tecnología en este segmento. La presentación interior del modelo de Nissan es original, agradable y rezuma calidad, aún con algún detalle mejorable que pasa casi desapercibido. Y el maletero, con 300 litros de capacidad, permite acomodar todo el equipaje que puede transportar una pareja cuando sale de fin de semana o de vacaciones.

Tras esta primera toma de contacto con la unidad de pruebas elegida procederemos a realizar el habitual banco de potencia, el obligado Correvit y todas las mediciones que requieren nuestros ensayos de larga duración. ¡En marcha!



# Llegará muy lejos

La escasa autonomía de los eléctricos, que puede causar 'ansiedad' al conductor en usos lejos de la ciudad, es uno de los problemas a superar. Pero el Ampera-e muestra el camino a seguir con sus 520 kilómetros homologados. Por eso, y por sus muchas otras virtudes, debería llegar a España.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Decimos que «debería llegar a España» porque su comercialización en nuestro país aún no está clara; y, de producirse, no sería antes de 2019. Fabricado en Estados Unidos, el Ampera-e es, en realidad, el Chevrolet Bolt 'traducido a Opel', y como el Bolt triunfa en su mercado local, a Europa vendrá con cuentagotas. Desde diciembre se vende en Noruega, donde el 35 por ciento de las matriculaciones corresponde a eléctricos e híbridos enchufables, y pronto llegará a Holanda, Suiza y Alemania, donde su precio antes de ayudas roza los 40.000 euros. Los cuatro son mercados donde las autoridades valoran 'de verdad' este tipo de vehículos -incentivos a la compra, rebaja de impuestos, ventajas en el uso diario y buena infraestructura de recarga-, mientras que en España se hace muy poco. Y Opel... se lo piensa.

Una lástima, porque el producto es estupendo. O eso nos

ha parecido tras una prueba por Oslo y alrededores que incluyó carretera y autovía, y que alternó zonas llanas con otras más agrestes. Y aunque Opel presume de esos 520 kilómetros de autonomía máxima según el ciclo NEDC -quedan a gran distancia los 400 del Renault Zoe o los 300 de BMW i3 y Volkswagen e-Golf-, cuando cogemos nuestro Ampera-e su batería no está totalmente cargada. Con un recorrido de 220 kilómetros por delante eso sería todo un problema en cualquier otro eléctrico -dejando a un lado los carísimos Tes-

la-, pero el nuevo modelo de Opel 'va sobrado'. De hecho, el 80 por ciento de carga del que disponíamos daba, según la instrumentación, para 307 kilómetros. Y para 362 si lo hacemos 'bien', o sólo para 251 si lo hacemos 'mal'. Conocer permanentemente esos tres datos nos parece una gran idea.

Y hay más funciones interesantes, como el programa de conducción 'L', alternativo al habitual 'D' de los coches automáticos, que aumenta el poder de recuperación al acelerar. En 'L', el Ampera-e retiene tanto que, como ocurre

en el BMW i3, acabamos prescindiendo del pedal de freno, salvo en situaciones de emergencia. Hasta se encienden las luces de freno si levantamos el pie del acelerador rápidamente. Además, tanto en 'D' como en 'L' podemos incrementar ese poder de retención todavía más pulsando la leva situada a la izquierda del volante.

El Ampera-e sale desde parado como una flecha, pues los 150 kW del motor -204 caballos- animan con brillantez un conjunto que, conductor incluido, pesa 1.691 kilos, de los que 430 corresponden a la batería, distribuida bajo el suelo lejos de las zonas de impacto. De ahí esos 3,2 segundos para pasar de 0 a 50 km/h: el 'rey del semáforo'. En carretera, donde llegamos a ver el velocímetro a 156 km/h -espero que la 'Politi' noruega no lea Motor16-, impresiona su poder para realizar adelantamientos, pues pasa de 80 a 120 km/h en 4,5 segundos. Reacciona con tanto brío que hasta el morro se levanta, evi-



El mando remoto se emplea también para dar por concluida la recarga, pues desbloquea la toma.



204 CABALLOS DE POTENCIA RINDE EL MOTOR ELÉCTRICO, QUE PERMITE ACELERAR DE 0 A 100 KM/H EN 7,3 SEGUNDOS. Y LA VELOCIDAD MÁXIMA ES DE 150 KM/H



El Ampera-e tiene carrocería monovolumen y mide 4,16 metros. Algo más compacto que un Meriva, ofrece cinco plazas y 381 litros para maletas.



En el interior contrasta el rico equipamiento y el moderno diseño con una calidad de acabado muy justa, sobre todo por materiales. Las baterías van debajo del suelo.



denciando una cierta flotación del eje delantero que también se aprecia en curvas abordadas a fuerte ritmo. El peso no perdona. Además, se ha optado por una suspensión más cómoda que deportiva, lo que consiente ese cabeceo.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO
Disposición	Delantero
Tipo	Síncrono imanes permanentes
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	36,7 mkg
Tipo de batería	Iones de litio, rica en níquel
Capacidad de la batería	60 kWh
Ubicación de la batería	Suelo
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut., 1 velocidad
Frenos del./tras.	Disc. vent. / Disc.
Neumáticos	215/50 R17
Peso en vacío (kg)	1.616
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.164/1.854/1.594
Volumen del maletero (l)	381 / 1.274
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máxima (km/h)	150
Consumo medio	14,5 kWh/100 km
Autonomía NEDC (km)	520
Tiempo recarga mínimo	300 km por hora
Tiempo recarga máximo	12 km por hora
Precio desde... (euros)	N.D.



Iniciamos el test sin la batería cargada al cien por cien. Indicaba 307 kilómetros de alcance, recorrimos 220 y aún 'sobraba' para otros 60 más.

En cualquier caso, el Ampera-e rueda bien a ritmos turísticos y es agradable tanto en autovía como al movernos por ciudad, donde genera ruido 'artificial' para alertar de nuestra presencia a los peatones por debajo de 30 km/h.

Dentro, mucho espacio para acomodar a cuatro o cinco personas, y un maletero muy capaz: 381 litros. El diseño es moderno, destacando

la gran pantalla táctil de 10,2 pulgadas, y el equipo de serie es rico, sobre todo en cuestión de asistentes de seguridad, donde no falta de nada. Aunque no todos funcionan a la perfección, pues el sensor de luces es lento -tarda en detectar los túneles- y la corrección automática de dirección es intrusiva y 'pide a gritos' ser desconectada.

Peor nota le damos al aca-

bado, pues los plásticos del habitáculo, aunque vistosos, son de coche barato.

En cuanto a la recarga, cuya duración variará mucho según el tipo de toma elegido, nos gustan las funciones Carga Retardada, Carga Prioritaria -llena sólo el 40 por ciento- y Reserva de Montaña -ideada para conductores que viven en zonas altas-, pues demuestran que se ha pensado en todo.

PRECIO (EN ALEMANIA) **39.950 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Autonomía. Prestaciones. Modo de conducción 'L'. Equipo de serie. Amplitud y practicidad.

DEBE MEJORAR

Calidad de los plásticos. Funcionamiento de algunos asistentes. Tren delantero algo 'flotante'.



**250 KM/H EL 2.0 TSI MANUAL ES EL ÚNICO QUE ALCANZA ESA VELOCIDAD 'MÁGICA'. EL RESTO DE VERSIONES NO SE QUEDAN ATRÁS**



# Lógica diversión

La versión más dinámica del renovado Skoda Octavia no pierde un ápice de su espacio interior, y tampoco de su funcionalidad. Ahora bien, gana una puesta a punto y unos potentes motores que te permiten disfrutar de un modelo deportivo los 365 días del año, incluso acompañado.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El Skoda Octavia siempre ha brillado por su espacio interior o su funcionalidad. Y da igual que hablemos de la berlina o del familiar Combi, que presumen respectivamente de 590 y 610 litros de maletero. Y esto no es todo.

Las nuevas versiones RS heredan la filosofía 'Simply Clever' y también un nuevo diseño exterior, donde los faros full-LED adquieren protagonismo, y son de serie junto a los paragolpes deportivos, el alerón trasero, la doble salida de escape, las llantas de 17 pulgadas... Como opción, además, las hay hasta de 19 pulgadas.

Ese dinamismo también se transmite a su habitáculo, donde delante hay asientos tipo baquet –opcionalmente pueden ser eléctricos–, volante de cara inferior achatada, pedales metálicos, relojes específicos, iluminación ambiental... Y, sobre to-



Los faros full-LED son de serie, al igual que las llantas de 17 pulgadas. Imposible diferenciar los TDI de los TSI.

do, espacio, mucho espacio. Estrenan, asimismo, nuevas soluciones de almacenaje y sistemas multimedia, destan-

cando el denominado Columbus, con pantalla táctil de 9,2 pulgadas –de serie es de 6,5–, conexión Wi-Fi...

Ahora bien, los que se decanten por un Octavia RS –y ojo, porque se han vendido cerca de 200.000 unidades desde su lanzamiento– buscan una versión muy dinámica, con la que disfrutar conduciendo, incluso acompañados de toda la familia.

Para conseguirlo, los especialistas de la firma checa han puesto a punto la plataforma MQB de estos Octavia RS, que reciben suspensiones más firmes –como opción se ofrece el chasis adaptativo DCC– que, por cierto, pegan su ca-

**PRECIO DESDE 31.830 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 119 A 149 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

Comportamiento. Amplitud y funcionalidad. Mecánicas potentes. Consumo. Precios.

**DEBE MEJORAR**

Sin autoblocante mecánico. Tracción 4x4 sólo en los TDI. Ausencias en equipamiento de serie.



▲ El sistema Columbus de 9,2 pulgadas cuesta 1.375 euros. TSI y TDI pueden ofrecer el cambio DSG6, y el selector de modos es de serie.



rrería 15 milímetros más al asfalto. También suman una dirección progresiva y un diferencial electrónico XDS+. Todo esto se traduce en un comportamiento sensacional, y sin llegar a ser incómo-

do para el pasaje, ofreciendo un paso por curva realmente efectivo que nada tiene que envidiar al de otros deportivos mucho más potentes.

Para rematar la jugada no estaría de más un autoblo-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.968
Potencia máxima/rpm	230 CV / 4.700-6.200	184 CV / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.500-4.600	38,8 mkg / 1.750-3.250
Tracción	Delantero	Delantero o 4x4
Caja de cambios	Manual o DSG, 6 vel.	Manual o DSG, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	225/45 R17	225/45 R17
Peso (kg)	1.420	1.445 (4x4: 1.550)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689 / 1.814 / 1.448	4.689 / 1.814 / 1.448
Volumen maletero (l)	590 / 1.580	590 / 1.580
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,7 (DSG: 6,8)	7,9 (DSG: 7,9)(4x4: 7,6)
Velocidad máxima (km/h)	250 (DSG: 249)	232 (DSG: 230)(4x4: 228)
Consumo mixto (l/100 km)	6,5 (DSG: 6,6)	4,5 (DSG: 4,9)(4x4: 5,1)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	149 (DSG: 149)	119 (DSG: 129)(4x4: 134)
Precios desde... (euros)	<b>32.460</b>	<b>31.830</b>

## SKODA SCOUT Al fin del mundo

El actualizado Skoda Octavia sigue contando con la aventurera variante Scout, que mantiene unas protecciones exteriores que le imprimen carácter. Dentro también hay detalles específicos, y para afrontar territorios 'off road' con garantías todos los Scout suman 30 milímetros de altura libre al suelo, así como tracción total con sistema Haldex, programa Off-Road, control de descensos... Ahora bien, ayudarían mucho unos neumáticos mixtos en nuestras excursiones.

Se mantienen los conocidos motores 1.8 TSI 180 y 2.0 TDI, éste disponible con 150 y 184 CV. El primero y el último sólo



▲ Llegará el 2.0 TDI 150 con un nuevo cambio DSG7.

están disponibles con cambio DSG, que será una opción más adelante en el 2.0 TDI de 150 CV. Y todos presumen de buenas prestaciones y bajos consumos. Precios desde 32.030 euros.



cante mecánico, para que los 230 CV –son 10 más que antes– que ofrecen los 2.0 TSI se transmitan de forma más efectiva al asfalto cuando abrimos gas. Pero si de traccionar se trata, lo mejor es apostar por los 2.0 TDI 4x4, que suman el embrague Haldex de quinta generación. Esta versión sólo se ofrece combinada con el cambio DSG6 –todos los automáticos tienen levas en el volante–. El motor diésel no introduce cambios, de forma que mantiene sus 184 CV de potencia, más que suficientes para ofrecer unas excelentes prestaciones, además de unos ajustados consumos. Con caja manual homologa 4,5 l/100 km, y emisiones de 119 g/km de CO<sub>2</sub>. En la práctica es algo más, pero no mucho.

Personalmente me decanto por alguna de las versiones 2.0 TSI, que sorprenden por sus prestaciones, y mientras no nos excedamos con el acelerador su consumo real no se dispara. Todos los motores suman función Start-Stop, y el 2.0 TSI suena de maravilla gracias a su nuevo escape y a un generador de sonido que varía su funcionamiento desde el selector de modos, con los programas Eco, Comfort, Normal y Sport. También adaptan las ayudas electrónicas, la dirección, el cambio DSG, la gestión del motor...

Como el resto de los actualizados Octavia, los más deportivos también reciben los nuevos asistentes de conducción, aunque la mayoría de ellos son opcionales.



## El gas convence

La versión de GLP del Citroën C3 es una alternativa muy inteligente por consumo pero también por rendimiento y sensaciones al volante

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Citroën busca con el GLP (Gas Licuado de Petróleo) una alternativa ecológica y económica a la gasolina o el gasóleo. Pero también garantizar que no se pierde ni agrado de conducción ni prestaciones. Y con este combustible, que además cuenta con la etiqueta 'ECO' de la DGT –lo que le permite circular por el centro de las ciudades incluso en los episodios de contaminación– lo ha conseguido.

El Citroën C3 ECO es clara muestra de esto, pues en el terreno monetario gracias al precio de este carburante, entre un 40 y un 50 por ciento menor que la gasolina, se rebajan los costes de uso de entre un 30 y un 40 por ciento.

Para cumplir el objetivo de agrado de conducción y prestaciones se ha optado por utilizar la versión con el motor tricilíndrico 1.2 PureTech de 82 caballos, al que se ha incorporado una culata específica. El depósito de gas va ubicado en el lugar de la rueda de repuesto, con lo que no se pierde capacidad de maletero. Y el repostaje se realiza a través de una válvula de seguridad si-

tuada junto al tapón de la gasolina.

En marcha no hay cambios en el rendimiento. El coche arranca con el motor de gasolina y en cuanto se dan las condiciones de temperatura del GLP o del motor, pasa a gas. Hay una tecla, junto al mando de las luces, que permite cambiar en cualquier momento el tipo de combustible para circular con el que más nos intere-

► No hay cambios en el estilo ni en el equipo de serie. El ECO parte de la versión Feel, muy completo.



◀ Con el GLP se generan unos ahorros de uso de entre un 30 y un 40 por ciento respecto a la gasolina. La carga del GLP se realiza mediante una válvula junto al tapón de la gasolina. El depósito ofrece 33 litros de capacidad.



## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	1.2 PURETECH 82
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máxima/rpm	82/5.750
Par máximo/rpm	11,7/2.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc vent/Tambor
Neumáticos	195/65 R15
Peso (kg)	1.145
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.996/1.749/1.474
Volumen maletero (l)	300
Depósito Gasolina/GLP (l)	45/33,6
De 0 a 100 km/h (s)	13,6
Velocidad máx. (km/h)	172
Cons.mixto (l/100 km) Gasol/GLP	4,9/6,3
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) Gasol/GLP	113/102
Precios desde... (euros)	15.000

PRECIO **15.000 €**

EMISIONES OFICIALES: **DE 102 A 113 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

➕ Rendimiento del motor. Consumo. Diferencia de precio razonable. Equipamiento

#### DEBE MEJORAR

➖ Sin rueda de repuesto. Ubicación tecla cambio de combustible. Sin indicador modo de uso

rese, una transición que no se nota al volante.

Realizado sobre el acabado Feel, el más popular, este Citroën C3 ECO no pierde detalle ni de equipamiento ni tecnológico. Y los 1.500 euros de sobrepeso no son descabellados por los ahorros que genera el GLP.



## Pequeños grandes cambios

Los cambios estéticos que experimenta el Ssangyong Korando afectan sobre todo al frontal y al cuadro de instrumentos. Gana en vistosidad.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo Korando mantiene la plataforma con las mejoras en la suspensión que ya adoptó en 2014, el interesante motor diésel de 178 caballos que se comenzó a ofrecer como alternativa única en noviembre de 2015 y un eficaz sistema de tracción total con el apoyo de una distancia libre al suelo de 18 centímetros que le permite pasar aeros por zonas bastante delicadas. De modo que las novedades más importantes llegan gracias a mejoras estéticas centradas en el frontal,

que se actualiza desde el paragolpes hasta el pilar A. Así, son nuevos el capó, las ópticas, la parrilla, el paragolpes, los faros antiniebla, los intermitentes, los sensores de aparcamiento, las aletas delanteras y las llantas de 18 pulgadas. Y detrás también cambian los paragolpes. Dentro se añade un volante multifunción más ergonómico y moderno, un cuadro de mandos más vistoso –aunque también más propenso a reflejar brillos algo molestos– y nuevos tejidos; y se ha mejorado la calidad de los ajustes para

acabar ofreciendo un salpicadero más atractivo. Pero a nivel de infotretención no hay novedades, pues a finales de 2015 el coche recibió ya un completo equipo multimedia con pantalla táctil de 7 pulgadas.

Por lo demás, el Korando destaca por su habitabilidad trasera y su piso plano, su respaldo trasero reclinable, su maletero de 486 litros y su garantía de 5 años o 100.000 kilómetros. Pero seguimos pensando que son mejorables el tacto del cambio y la dirección. Las novedades ele-



▲ Nuevos cromados en los relojes.

van poco el precio respecto al Korando vendido hasta ahora, y la oferta comienza en los 19.150 euros del acabado Line con cambio manual y tracción delantera, pasa por los 25.750 del Limited con tracción delantera y caja automática, y termina en los 28.250 euros del Limited 4x4 de cambio automático. Facturas competitivas para un modelo que cada vez merece más la pena.

PRECIO DESDE **19.150**

EMISIONES OFICIALES: **DE 139 A 177 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

➕ Habitabilidad y volumen de maletero. Solidez. Tracción total eficaz. Precio-potencia.

#### DEBE MEJORAR

➖ Tacto de dirección y cambio. Sin sistema de seguridad SASS. Brillos molestos en el cuadro.



▲ El volante del Korando es nuevo, y también los relojes que hay tras él. En cuanto a seguridad, el nuevo modelo no monta el sistema SASS de sus hermanos pequeños, pero lleva seis airbag y un completo paquete ESP.



## LA FAMILIA GANADORA DEL CONCURSO DE MOTOR 16 TUVO OCA SIÓN DE VIAJAR CON UN HONDA CR-V PARA CONTARNOS SU EXPERIENCIA



**VALDEMOTOR HONDA GIJÓN.-** Hugo Rendueles, el ganador del concurso organizado por Motor 16 y la marca japonesa, recoge el coche en el concesionario Valdemotor Honda de Gijón antes de iniciar su viaje en familia.

No hay nada mejor que probar algo para saber si realmente te va a gustar o no. Eso mismo me ha ocurrido con los todocamino. Yo estaba encantado con mi ranchera, pero después de la oportunidad que me han brindado Motor 16 y Honda, dejándome un CR-V, me tengo que rendir ante la evidencia: el SUV japonés nos ha encantado.

# Sí, quiero

Hugo Rendueles  
Fotos: María Sampedro

Antes de nada, he de reconocer que no me gustan los SUV; bueno, mejor dicho: no me gustaban. Siempre fui reacio a este tipo de vehículos. Me imagino que será como cuando a mi padre, que siempre condujo compactos o berlinas, le dije que íbamos a comprar una ranchera tras nacer nuestra primera hija:

él decía que era un coche «fúnebre» y no veía la verdadera practicidad de ese tipo de coches. Pues a mí me pasaba un poco parecido con los vehículos SUV, pero como no soy tan terco —con todo el cariño— como él, cuando vi el concurso que publicó Motor16 para probar durante un fin de semana un Honda CR-V decidí que sería una estupenda ocasión para librarme de mis prejuicios y darle una oportu-

nidad a un segmento tan popular hoy en día.

El viernes a primera hora llego al concesionario Valdemotor de Honda en Gijón a recoger el coche. La primera impresión es impactante: un frontal agresivo, buen empaque y sensación de que, aparte de la altura, es más coche que cualquier otra berlina media. El modelo que me facilitan es un 1.6 i-DTEC de 160CV con acabado Executive. Lleva de

todo: techo, xenon, GPS, llantas de 18", asientos de cuero, portón automático, conexión HDMI, USB, bluetooth, climatizador bizona, cambio automático de 9 velocidades... Los ajustes interiores son impecables y se percibe calidad, aunque en mi humilde opinión sobra un poco de plástico duro por la parte superior del salpicadero, que se compensa con otros detalles premium.

Salgo de trabajar temprano



# LOS NIÑOS DISFRUTARON DE LO LINDO EL VIAJE. Y A PESAR DE LOS MUCHOS KILÓMETROS RECORRIDOS NO ACUSARON CANSANCIO



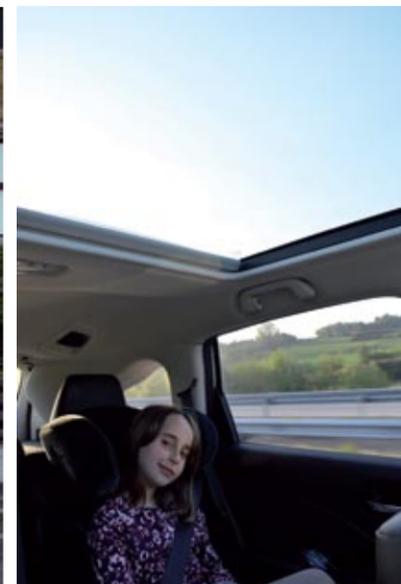
▲▼ Arriba, un descanso en el Mirador del Fitu, en la Sierra del Sueve. A la izquierda, en Taramundi con la siempre presente mascota de Juan, 'Jirafita'. Bajo estas líneas, por la Autovía del Cantábrico, en dirección a Ribadedeva.



En el hotel rural la Casona Cantiga del Agüeria, en Santa Eulalia de Oscos. Se levanta sobre una casa de piedra de más de 400 años.



En la Universidad Laboral, en Gijón. Construida entre 1946 y 1956, es la obra arquitectónica más importante realizada en el siglo XX en Asturias.



▲▲ A la derecha, arriba, en la Sierra del Sueve, con vistas a la costa asturiana. Más abajo, en el lago Enol. El techo corredizo proporciona mucha luz.



—¡gracias, jefe!— y paso por el garaje a hacer el intercambio de sillitas entre mi querida ranchera y el Honda. El colocarlas en el CR-V es muy fácil y cómodo, tanto por su mayor amplitud en la fila trasera como su altura al suelo. Coloco el equipaje en el maletero y veo que queda espacio libre para mucho más. Las formas regulares del mismo hacen que el espacio se aproveche muy bien, incluso sin tener que recoger la bandeja enrollable; y si ya queremos transportar elementos más grandes, como bicicletas, sólo tenemos que accionar unos tiradores que hay en los laterales para que los asientos traseros se plieguen como por arte de magia. Observa-

mos que los plásticos que quedan en las estriberas son muy vistosos pero tienen pinta de rayarse con facilidad, sobre todo al subirse y bajarse los niños. Nos montamos todos en el coche, introducimos nuestro primer destino en el GPS, ponemos el USB con música y abrimos el techo panorámico, consiguiendo que los críos estén con la boca abierta un buen rato. La luminosidad que genera el inmenso techo de cristal hace que la sensación de amplitud sea aún mayor y, salvo en contadas ocasiones de mucho sol, lo llevamos abierto durante todo el viaje. El primer recorrido discurre por autovía hasta llegar a Vegadeo, pueblo limítrofe

con Galicia, permitiéndonos disfrutar de una insonorización y un confort de marcha muy buenos. Con el control de velocidad y las luces automáticas uno se centra sólo en conducir y en disfrutar de la calidad de sonido del equipo

de música, donde los graves y agudos merecen una mención especial. Salimos de la autovía y nos metemos en la primera de muchas carreteras comarcales que recorreremos. Pese a las muchas curvas y al ritmo vivo que se puede llevar en al-

gunos tramos me sorprende gratamente la suspensión del CR-V, que contiene muy bien el balanceo de la carrocería. Es el equilibrio entre firmeza y comodidad lo que me llama la atención, pues al ser un coche alto y de 1.630 kilos de

peso pensaba que las inercias serían más acusadas. También ayuda que lleve unos neumáticos 225/60 R18, cuyo perfil absorbe las irregularidades del terreno. Pasan los kilómetros y nos vamos adentrando en lo más profundo de Astu-

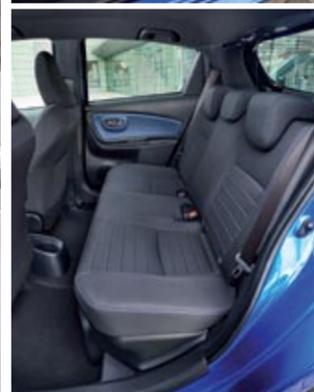
rias: bosques centenarios, pueblos pequeños y una sensación de tranquilidad tremenda. Al atardecer llegamos a nuestro primer destino: Santa Eulalia de Oscos, donde nos alojamos en la Casona Cantiga del Agüeria, un asombroso hotel rural que se levanta sobre una casa de piedra de más de 400 años. Al día siguiente, tras un opíparo desayuno, nos ponemos en marcha con dirección a Grandas de Salime, Cangas del Narcea y Somiedo. Las carreteras, cada vez más reviradas, discurren al lado de ríos, laderas y puertos de montaña, sin que el CR-V acuse falta de potencia en ninguna circunstancia. Una mención especial me gustaría hacer al cambio de 9 velocidades, que sorprende tanto por rapidez como por suavidad. Respecto al consumo, los 7,1 l/100

los niños ni nosotros tenemos la sensación de que haya sido tanto tiempo. En la última jornada volvemos a carreteras secundarias en las que los árboles y la piedra caliza son los protagonistas junto a valles angostos esculpidos por ríos de aguas frías y cristalinas. Subimos hasta los Lagos de Covadonga, donde circulamos por pistas para poner a prueba el todocamino. La altura libre al suelo, su tracción 4x4 y el control de descenso le permiten hacer sus pinitos fuera del asfalto con total solvencia. Tras varios kilómetros de pistas y bastante polvo volvemos a la carretera y comemos en el Chigre de Arenes, enclavado en una zona privilegiada entre Cangas de Onís y Arriandás. Y qué mejor excusa que estar en Arriandás para reco-

km de media que, calculo, hemos gastado distan de los 5,1 que anuncia el fabricante, pero también es comprensible tratándose de un coche de este tamaño y del tipo de carreteras por donde circulamos. Tras muchas horas, volvemos a incorporarnos a la autovía en dirección Ribadedeva, donde nos alojamos en la Casuca del Esbardu, un hotel rural emplazado en la orilla del río Deva. Han sido más de ocho horas de viaje e, increíblemente, ni

rrer la carretera de la subida al Fitu, prueba automovilística de carácter internacional, y bajar por la cara norte del Sueve hacia Tazones, para disfrutar la costa asturiana en su auténtica esencia: pequeños pueblos de pescadores, con playas acogedoras y el Cantábrico siempre de fondo. Es lunes y toca devolver el CR-V. A los cuatro nos ha convencido el SUV, así que habrá que dejar los prejuicios aparte y dar paso a la lógica.

# Más joven y seguro



▲ Disponible con tres y cinco puertas, los cinturones traseros tienen ahora limitadores de fuerza.

HABITÁCULO RENOVADO  
LA PRESENTACIÓN DEL INTERIOR OFRECE AHORA UN ASPECTO MÁS FRESCO GRACIAS A LOS NUEVOS ACABADOS Y A LAS MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA INSTRUMENTACIÓN



▲ Si se desea, el interior también se remata con un atractivo acabado bitono. Se ha optimizado el tacto de algunos mandos.



En un segmento tan competitivo como el de los utilitarios conviene estar siempre a la última. Y una de las apuestas más atractivas es el renovado Toyota Yaris, un vehículo cuyo proyecto mundial se ha desarrollado en Europa. El nuevo impulso dado salpica a varios frentes, afectando a un diseño que ahora resulta más dinámico, un interior más contundente y moderno, una gama de motorizaciones revisada y una dotación tecnológica más completa.

Disponible en carrocería de tres y cinco puertas, mide 3,95 metros de longitud. El frontal ha sido completamente renovado, incorporando un nuevo paragolpes, retocando la parrilla y apostando por unos faros de nuevo diseño que presumen de luz día con tecnología led.

También la zaga ha sido revisada a conciencia. El nuevo portón y las formas del paragolpes consolidan una trasera más poderosa y proyectan una imagen de estar más asentado cerca del suelo, más deportivo. Los pilotos también apuestan por

El Toyota Yaris afronta una nueva etapa con importantes progresos en su conjunto. Su diseño resulta más dinámico, se ha mejorado la eficiencia de los propulsores y sigue presumiendo de una exclusiva variante híbrida. Además, nadie en su segmento ofrece de serie una dotación en seguridad tan avanzada.

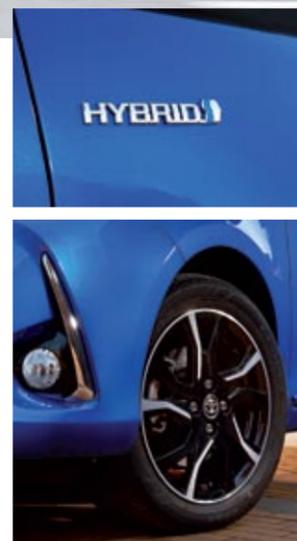
diodos led que le otorgan una firma luminosa más sofisticada e identifican a este modelo en la oscuridad. Y los más exigentes pueden optar ahora por un original acabado bitono, con el techo pintado en un color y el resto de la carrocería en otro.

Al acceder al interior los

cambios son tan sutiles como evidentes. Más allá de añadir nuevas tapicerías, acabados o colores, al sentarnos al volante comprobamos que el cuadro de mandos es de nueva factura. Fácil de consultar, consta de dos generosas esferas analógicas que 'escoltan' a una nueva pantalla de TFT de



▲ El nuevo Yaris, junto a sus dos hermanos más aguerridos: en el centro, el Yaris WRC, que logró la victoria en el Rally de Suecia, segunda cita del Campeonato del Mundo; y a la izquierda, el Yaris GRMN, un pura raza impulsado por un motor 1.8 con compresor que genera más de 210 CV.



▲ Las llantas pueden ser de 15 o de 16 pulgadas, según el acabado elegido. Y la aerodinámica está muy cuidada: Cx de 0,29.

4,2 pulgadas que ofrece buena parte de la información del vehículo, y a la que se puede acceder desde unos prácticos mandos ubicados en el volante.

Y hablando de mandos, también se ha mejorado el aspecto y el tacto de los que afectan al funcionamiento de la pantalla del salpicadero y a la consola central. No hay cambios en cuanto a habita-

bilidad se refiere, ofreciendo un aforo de cinco plazas, más holgado de lo que pueda parecer por su contenido tamaño exterior, y un maletero que se remata con 286 litros, incluso en la variante híbrida.

Bajo el capó, el nuevo Yaris ofrece tres opciones mecánicas. No hay cambios en la variante de acceso de gasolina, que es un tricilíndrico de un litro con 69 CV de potencia. Su gasto, solo 4,3 l/100 km.



◀ Los cambios estéticos le dan un aspecto más dinámico. Y ahora se ofrece un acabado bitono, con el techo en un color y el resto en otro. El motor 1.5 VVT-iE de gasolina, que rinde 111 CV, es nuevo.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	70 (1.0 VVT-i)	110 (1.5 VVT-iE)	110H (HYBRID)
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea + eléctrico
Cilindrada (c.c.)	998	1.496	1.497
Potencia máxima/rpm	69 CV/6.000	111 CV/6.000	100 CV
Par máximo/rpm	9,7 mkg / 4.300	13,9 mkg / 4.400	11,3 mkg + 17,2 mkg
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Automática e-CVT
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	175/65 R15	175/65 R15 - 195/50 R16	175/65 R15 - 195/50 R16
Peso (kg)	980	1.040	1.090
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.945 / 1.695 / 1.510	3.945 / 1.695 / 1.510	3.945 / 1.695 / 1.510
Volumen maletero (l)	286	286	286
Capacidad depósito (l)	42	42	36
De 0 a 100 km/h (s)	15,3	11,0	11,8
Velocidad máx. (km/h)	155	175	165
Consumo mixto (l/100 km)	4,3	4,8 (llanta 16: 5,0)	3,3 (llanta 16: 3,6)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	99	109 (llanta 16: 112)	75 (llanta 16: 82)
Precios desde... (euros)	14.800	15.300	19.450

Sí es completamente nuevo el siguiente escalón, cuya responsabilidad recae sobre un 1.5 VVT-iE atmosférico dotado de inyección directa de gasolina, y cuya particularidad reside en que puede pasar del ciclo Otto al Atkinson para resultar más eficiente. Eroga 111 CV, se asocia a un cambio manual de seis relaciones –cinco en la variante 1.0 VVT-i de acceso– y homologa un consumo de 4,8 l/100 km, o 5,0 l/100 km si equipa neumáticos 195/50 R16.

Mención especial para la versión híbrida, que en España acapara casi la mitad de



las ventas del modelo. Combina un propulsor 1.5 VVT-iE de gasolina –nada que ver con el nuevo anteriormente

**GAMA DOS GASOLINA Y UN HÍBRIDO, ÚNICO EN SU CLASE**



**AVANZADO, SEGURO... Y MUY ECOLÓGICO**  
El Yaris híbrido, desde 3,3 l/100 km

Toyota es una referencia en materia de vehículos híbridos a nivel mundial. Y el Yaris no se pone de perfil en este sentido. De hecho, es el único modelo híbrido de su segmento, y esta apuesta se traduce en que casi la mitad de los Yaris vendidos en Europa equipen esta eficiente tecnología. Esta versión 100H resulta ahora más silenciosa y confortable en marcha, y se ha optimizado el rendimiento del conjunto formado por un motor de gasolina y otro eléctrico, que de forma combinada ofrecen 100 CV de potencia y un consumo medio desde sólo 3,3 litros. Una ecuación muy atractiva. Tampoco es nada frecuente en este segmento incorporar de serie una auténtica avalancha de asistentes enfocados a potenciar la seguridad, integrados bajo el Toyota Safety Sense.



▲ La oferta multimedia tiene cada vez un mayor peso, sobre todo en un modelo enfocado a un cliente joven.

raje o una calle restringida en silencio, y de manera limpia.

Otro punto fuerte del nuevo Yaris es su completa dotación en materia de seguridad, propia de segmentos superiores. De serie incorpora el sistema Toyota Safety Sense. Dicho así puede resultar 'frío', pero si añadimos que incorpora un sistema Precolisión con Frenada Autónoma de Emergencia, Control Inteligente de

Luces de Carretera, una Alerza de Cambio Involuntario de Carril y el Reconocimiento de Señales de Tráfico quizás asimilemos mucho mejor el valor de dicho sistema.

El Yaris se ofrece con los acabados City, Active, Feel! y Advance, y el precio, incluyendo descuentos, arranca en 10.550 euros. Además, si nos acogemos a financiación hay un Yaris desde 9.550 euros.

un modo de conducción EV totalmente eléctrico. La compacta batería de níquel e hidruro metálico, que no resta espacio en la carrocería, nos permite circular sin ruido ni emisión de gases durante cortos trayectos, suficientes, por ejemplo, para recorrer un ga-

comentado— con otro eléctrico, y cuando trabajan de forma simultánea la potencia total es de 100 CV.

El cambio en esta ocasión es el automático e-CVT de transmisión continua variable, con un funcionamiento intuitivo y sencillo. Se trata de una caja de cambios ideal para una conducción eficiente y relajada por ciudad, pero también se adapta a los viajes por carretera o a un perfil más dinámico. Además, esta variante híbrida 100H incluye



▲▼ La nueva 'mirada' del Yaris es más deportiva gracias a los cambios introducidos en el frontal. Los grupos ópticos se han rediseñado, y se han multiplicado las posibilidades de personalización en exterior e interior.



La gama de Volkswagen Vehículos Comerciales contempla el Caddy, el T6, el Amarok y el nuevo Crafter; este último, ahora un modelo de desarrollo propio.

**Completa la familia**

La marca Volkswagen Vehículos Comerciales aspira a duplicar las ventas del Crafter con la nueva generación, un modelo ya con desarrollo propio.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

En sólo dos años, Volkswagen Vehículos Comerciales ha renovado totalmente la gama. Y el resultado no se ha hecho esperar, siendo la marca del grupo que más creció en 2016 en términos porcentuales y en cuota de mercado. Y decimos «la marca» porque tiene estatus de fabricante individual, como Volkswagen, Audi, Seat o Skoda.

Y hay razones para el optimismo. Hasta ahora, el furgón Crafter se realizaba en colaboración con Mercedes-Benz, que tenía su gemelo en el Sprinter. Ahora, Volkswagen Vehículos Comerciales ha sido valiente y ha desarrollado este

modelo por sí misma, creando una fábrica en Polonia cuya capacidad es de 100.000 unidades al año.

La idea es duplicar las ventas del Crafter en los próximos años. Y no es ningún farol, porque presenta nuevos y atractivos argumentos como una gama que abarca un total de 69 versiones, la ampliación hasta las 5,5 toneladas de carga —antes 5,0— y la llegada de la tracción delantera, algo de lo que carecía el modelo anterior y que en España supone el 80 por ciento de las ventas.

El nuevo Crafter presenta, además, tres longitudes y tres alturas diferentes. Ya están disponibles las versiones con tracción delantera, en ma-

yo llegará la caja DSG y en junio, las variantes con tracción total 4Motion, mientras que agosto será el momento para la propulsión trasera.

La motorización elegida es un 2.0 TDI que eroga 102, 140 y 177 CV, respectivamente. El cambio es manual, o uno nuevo automático de ocho relaciones con convertidor de par. Tuvimos ocasión de rodar con el más potente de los tres —dotado de un sistema biturbo— y con cambio manual de seis relaciones, y lo cierto es que resulta muy complicado 'respetar' los límites de velocidad porque exhibe un rendimiento extraordinario.

La cabina presenta tres plazas y se rodea prácticamente



▲ El nuevo Crafter estrena versiones con tracción delantera y aumenta la capacidad de carga hasta las 5,5 toneladas. La presentación del interior y el nivel de equipamiento tecnológico en aspectos como la seguridad o la conectividad son muy similares a los de un turismo de Volkswagen.

DESDE **24.190 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **198 A 199 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

Gama muy amplia. Estreno de la tracción delantera. Tecnología y equipamiento similares a los de un turismo.

DEBE MEJORAR

-

Carrocería muy sensible al viento lateral. Maniobrabilidad urbana. Visibilidad fronto-lateral.

de los mismos sistemas en materia de confort, seguridad y conectividad que los turismos de Volkswagen. Además, estrena un práctico asistente para remolques que facilita las maniobras marcha atrás.



Andrés Mas || amas@motor16.com  
Fotos: Italdesign y Audi

El mundo entero está repleto de caprichosos coleccionistas dispuestos a pagar una fortuna por un automóvil único. Cantidades de siete cifras a cambio de modelos que van a conducir con la seguridad de no cruzarse con otro igual prácticamente nunca. Y un mercado potencial así, con clientes rusos, chinos, árabes o alemanes dispuestos a pagar lo que sea por una pieza de coleccionista, no se puede obviar. Es lo que le ha pasado a Italdesign, que viendo un hueco en este nicho se ha visto capaz de lanzar cada dos años una serie ultralimitada de deportivos de excepción, asegurándose un negocio suculento sin demasiado riesgo. Porque la trayectoria de

Italdesign es impecable y sus trabajos, siempre exitosos. Sin ir más lejos, la firma italiana trabajó en el desarrollo de ingeniería del Audi Q2 y produjo los primeros 70 prototipos del SUV alemán. Además, su pertenencia a Volkswagen le ha permitido recurrir a piezas y a tecnología que ya habían sido probadas por ejemplo en Lamborghini. De hecho, el Zerouno está basado tanto en el Huracán como en el último Audi R8.

Pero hay que reconocer que de lo que hay a la vista, que es mucho e impactante,



Italdesign ha trabajado profundamente en una carrocería que debía combinar a la vez ligereza, aerodinámica y belleza. Y el resultado es excepcional y muy deportivo. En la empresa italiana aseguran que buena parte del resultado conseguido tiene que ver con el Centro Avanzado de Realidad Virtual y a la tecnología de simulación del Departamento de Ingeniería. Ambos han permitido que diseñadores e ingenieros hayan trabajado conjuntamente para lograr cada uno su objetivo sin retrasar lo más mínimo el proyecto.

Y de esa unión han salido patentes como la solución aerodinámica 'Y Duct'. Con esta tecnología el aire entra por las tomas centrales, se abre en el interior en una Y y antes de salir por las aberturas de la parte superior del capó trasero, ejerce una carga aerodinámica clave que, según los ingenieros de Italdesign Automobili Speciali, permite al Zerouno una estabilidad sensacional a elevada velocidad. Una velocidad que esta primera entrega de la nueva división de Italdesign—ver recuadro—consigue gracias al trabajo de un motor de diez cilindros en V, 5,2 litros de cilindrada y 610 caballos de potencia, que pueden aumentar hasta los 800 caballos gracias a un kit que suma un compresor volumétrico adicional. Una

# Lo verás, pero no lo...

No lo tocarás, y menos lo conducirás. Ni siquiera si eres tan afortunado de tener 1,5 millones de euros guardados para un 'juguetito' así podrás ser su propietario. Simplemente porque Italdesign, a través de su nueva división 'Automobili Speciali', solo ha construido cinco unidades, y ya están vendidas.



EL ZEROUNO CUESTA 1,5 MILLONES DE EUROS, PERO LAS CINCO ÚNICAS UNIDADES QUE SE VAN A FABRICAR ESTE AÑO YA TIENEN DUEÑO

**FIBRA DE CARBONO** EL TABLERO DE ABORDO, ENTRE OTROS, ES TÁ REALIZADO EN ESTE MATERIAL



**CALCULADO** EL TRABAJO AERODINÁMICO HA SIDO EXCEPCIONAL GRACIAS A LA REALIDAD VIRTUAL



**EL ZEROUNO** ESCONDE EN SUS ENTRAÑAS UN MOTOR V10 QUE PUEDE LLEGAR HASTA LOS 800 CV



**ITALDESIGN AUTOMOBILI SPECIALI**  
Series 'ultralimitadas' cada dos años

Italdesign va a dedicar una buena parte del esfuerzo de sus 1.000 empleados a diseñar, desarrollar y construir series pequeñas de imponentes superdeportivos que llegarán al mercado cada 18-24 meses. La nueva división de la marca italiana perteneciente al Grupo Volkswagen se llama Italdesign Automobili Speciali, y se dedicará a producir superdeportivos para una selección de coleccionistas de todo el mundo ávidos de máquinas únicas. Esta nueva línea de negocio estrena logotipo inspirado en el escudo de la ciudad de Torino, donde se inició la historia del automóvil italiano. A este nuevo emblema se le une el que estrenó Italdesign en marzo de 2016.



▲ Gracias al Centro de Realidad Virtual de Italdesign, diseñadores e ingenieros han podido encontrar las soluciones técnicas y estéticas para lograr la mejor aerodinámica. En las fotos, modelos de realidad virtual.

que deberá mover un superdeportivo ligerísimo gracias a que en su construcción se han empleado sofisticados materiales. Es el caso de la fibra de carbono utilizada en la carrocería, en el chasis –combinado con aluminio– o en el interior; y el titanio de los escapes. Pero, además, el Zerouno se caracteriza por el nivel de personalización que admite por parte de sus propietarios; porque Italdesign no se limita a ofrecer pintar el coche en el color que prefiera el comprador, y que incluye la opción 'full carbon'.

También ofrece la fórmula 'Corsa', que es el nivel de personalización más extremo, con una configuración aerodinámica más acentuada, retrovisores más ligeros, asientos monocasco en fibra de carbono o spoiler trasero de competición con un alerón central longitudinal.

Aunque no hay que 'tunearlo' tanto para que el Zerouno alcance los 100 km/h desde parado en 3,1 segundos y llegue a los 330 km/h en un suspiro. Suspiros como los que daremos todos los aficionados cada dos años.

la frase

Mario Armero. Vicepresidente ejecutivo de Anfac



«Es importante que Automobile Barcelona sea un imán para la gente joven interesada en la nueva movilidad. Es un salón inteligente para la nueva movilidad inteligente; y el único salón de este tipo en el mundo».

en breve

► **BRUSELAS DA LUZ VERDE.** - La Comisión Europea autoriza la alianza de BMW, Daimler, Porsche y Ford para crear una red de recarga de vehículos eléctricos por rutas entre Estados de la UE.

► **RENTABILIDAD CONCESIONARIOS.** - Con una media sobre facturación del 1,8 % cerraron los concesionarios españoles 2016, cifra que no logran desde 2008. Los vehículos nuevos y usados aportaron el 83 % de ingresos, recambios y accesorios el 12 % y reparaciones el resto.

► **ACCIDENTES LABORALES.** - El único siniestro laboral con aumento en 2016 fue el de tráfico: 204 muertos, frente a 173 en 2015. El 42 % fue en jornada laboral y el resto en la ida o vuelta al trabajo. El RACE reclama planes de movilidad y formación vial en las empresas.

► **VW: GRAN PRODUCCIÓN EN ESPAÑA.** - Las 700.000 unidades sobre la nueva plataforma modular MQB-A0, que hará VW en Landaden (Navarra) y Martorell (Barcelona), supondrán más del 20% del volumen total de fabricación de vehículos en el país.

el puntazo

La DGT apuesta por la realidad virtual para hacer vivir en primera persona los riesgos de una conducción irresponsable.

Convertir al conductor en protagonista de los resultados de una conducta irresponsable al volante es el camino elegido por la Dirección General de Tráfico para concienciar, especialmente a los jóvenes, de las consecuencias de determinadas conductas al volante, como distracciones, alcohol, drogas o excesos de velocidad. La iniciativa se llama «Tú eliges» y cuenta con la complicidad de la realidad virtual para hacer «vivir desde dentro» las fatales consecuencias de la situación de riesgo creada.

la cifra

15.335

Mustang se compraron durante el primer año completo de ventas en los 20 estados europeos que comercializan el deportivo más vendido del planeta en 2016. Las más de 150.000 unidades comercializadas suponen un 6 por ciento más que en 2015, crecimiento estimulado por el aumento del 101 por ciento en la demanda fuera de Estados Unidos. El icónico modelo de Ford encabeza el segmento en Europa, muchos de cuyos mercados lidera, incluido el español en el que se matricularon 553 unidades el año pasado.

PSA

Tavares ratifica la apuesta del grupo francés por España

Cuando se formalizó la adquisición de Opel, el presidente de PSA prometió una visita a las instalaciones y trabajadores españoles del grupo y de la nueva marca, promesa que Carlos Tavares no ha tardado en cumplir. El viaje comenzó por Figueruelas, donde Karl-Thomas Neumann, el presidente y consejero delegado de Opel, acababa de confirmar la adjudicación en exclusiva del nuevo Opel Corsa, que se hará a partir de 2019 en la planta zaragozana sobre una plataforma del Grupo PSA. También Tavares paso por la factoría que el consorcio que preside tiene en Villaverde, justo después de anunciarse una inversión de 144 millones de euros para producir en ese centro un nuevo modelo a partir de 2021. El proyecto, que garantiza la estabilidad de la factoría madrileña en la próxima década, pasa por reforzar la competitividad y un nuevo expediente de regulación temporal de empleo para 2017-2020. Como colofón a su paso por España, el presidente de PSA se reunió con el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, para exponerle los planes industriales del consorcio galo en el país y expresarle su satisfacción «con la relación de confianza mutua y colaboración» que PSA mantiene con el Gobierno central y los de las autonomías en las que tiene fábricas. Una relación cuya continuidad garantizan los proyectos adjudicados a Vigo y Villaverde y las inversiones destinadas a modernizar esos centros de producción. Por su parte el presidente del Gobierno destacaba que cuando la adquisición de Opel esté finalizada el grupo galo será el primer fabricante de automóviles de España.



3ª EDICION DEL VEM, VEHÍCULO ELÉCTRICO DE MADRID

Crece la apuesta eléctrica

La feria del Vehículo Eléctrico de Madrid (VEM) ha cumplido su tercera edición, celebrada el pasado fin de semana en la Plaza de Colón. Una feria que demuestra el interés creciente por los vehículos eléctricos lo que se ha concretado en una importante presencia de marcas que ofrecen este tipo de vehículos en su gama.

Inaugurada por Inés Sabanés, delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid,

esta feria es según sus palabras «un reflejo del compromiso de Madrid con la movilidad sostenible». Un compromiso que también tienen los fabricantes, que no han querido perder la oportunidad de mostrar sus nuevos modelos y permitir al público realizar pruebas con ellos para descubrir las ventajas de conducir un eléctrico.

VEM también fue el escenario elegido por Citroën para la presentación nacional de su nuevo eléctrico, un modelo cien por cien es-

pañol. Es el e-Berlingo Multispace, que se fabrica en Vigo y cuenta con una autonomía de 170 kilómetros y la versatilidad líder de este modelo con un maletero que permite cargar de todo gracias a su capacidad, que oscila entre 675 y 3.000 litros. Es el cuarto modelo de la gama eléctrica de la marca francesa, que cuenta con el C-Zero, el e-Mehari y el e-Berlingo Furgón.



Compartiendo tecnología, en Peugeot se mostraba el Partner eléctrico, además del urbano iOn.

Nissan, marca líder con su Leaf también estaba presente con la Black Edition del Leaf, una versión especial de aire más deportivo y el comercial e-NV200, ideal para el uso



▲ Frente al Leaf, Inés Sabanés saluda Christian Costaganna, director de Marketing de Nissan. A la izquierda el Citroën e-Berlingo Multispace, presentado en el VEM.

profesional. Por su parte, Renault, la otra marca de la Alianza, mostraba el ZOE 400, que ha aumentado la autonomía hasta los 400 kilómetros.

El grupo Volkswagen contaba con doble representación: Volkswagen mostraba la versión eléctrica del renovado Golf, que

destaca por una autonomía de 300 kilómetros. Y en Audi, las estrellas eran los modelos e-tron, las versiones plug in que se están extendiendo por su gama.

Los coreanos de Kia y Hyundai llevaron sus eléctricos puros: el Soul de Kia y el recién presentado Hyundai Ioniq eléctrico, una de las tres variantes de un sedán que ofrece tecnología híbrida enchufable y eléctrica.

En Mitsubishi, como líder de ventas en híbridos enchufables, se mostraba el Outlander PHEV y en Smart la estrella era el nuevo Smart Fortwo eléctrico.

Además de los fabricantes de coches también estaban representados proveedores de energía o puntos de carga, porque el desarrollo de las infraestructuras es, sin duda, el principal obstáculo para el despegue de este tipo de movilidad.



Mejor Directivo Distinción a José Rebollo

En una edición en la que se presentaban 52 candidaturas, el título de Mejor Directivo de Castilla y León de la revista 'Castilla y León Económica' ha sido para José Rebollo. El director general de Michelin España y Portugal desde 2006, también ocupa la presidencia de Mepsa y del Foro de Automoción de Castilla y León, además de ser vicepresidente del Consorcio Nacional de Industriales del Caucho y miembro del Consejo de Administración de Signus Ecovalor.

pago de las indemnizaciones. La herramienta digital, que facilita Tirea, servirá de enlace entre letrados y aseguradoras en la tramitación de las reclamaciones de acuerdo con los procedimientos que fija la ley para esos acuerdos extrajudiciales.



Conductores A favor de los coches menos contaminantes

Las medidas anticontaminación que van atenuando el tráfico en las ciudades condicionan las prioridades de los conductores al plantearse cambiar de vehículo. De hecho, y aunque el precio es el principal argumento, casi tres de cada diez compradores considera fundamentales las emi-

siones. Esta preocupación pasa factura al diésel, opción que dejan fuera el 40 % de esos conductores. Los datos los aporta el tercer informe «Españoles ante la Nueva Movilidad», elaborado por el Centro Demoscopia de Movilidad sobre la opinión de 5.207 encuestados, que también refleja que dos de cada tres conductores está a favor de prohibir circular según las emisiones del vehículo o que ocho de cada diez se muestra contrario a las restricciones de circulación en función de la matrícula.



Examinadores Alarma en las autoescuelas

La falta de examinadores puede provocar el colapso en las pruebas de obtención del carné de

conducir este verano. Es la advertencia de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), que asegura hacen falta 324 más para llevar el sistema a la normalidad y paliar el déficit que supone en-

tre 600.000 y 900.000 exámenes menos al año; situación especialmente grave en las 12 jefaturas provinciales que expiden el 48 % de los permisos. Acusaciones que la DGT tacha de «exageradas», puntualizando que las demoras «son muy puntuales» y se intentan solventar con la figura del «examinador itinerante». Ante esa escasez de plantilla que, aseguran las autoescuelas, pone en riesgo empleos y pequeñas empresas del sector y es «extremadamente

rentable para el Estado», la CNAE propone al Gobierno una dotación de 10 millones de euros, que solventaría definitivamente el déficit de examinadores y generaría una potencial facturación de 50 millones de euros, teniendo en cuenta los 114,5 millones de euros ingresados por la DGT en tasas de examen en 2016. Un problema que se agrava con la intención de Asextra, la asociación que representa a los examinadores, de una huelga para junio y julio.

Citroën Burguière, nuevo director de Marketing

El Marketing Operacional de Citroën España y Portugal es responsabilidad, desde el 1 de abril, de Antoine Burguière. Con una amplia experiencia en el mundo del automóvil, en el que ha ocupado cargos de responsabilidad como la dirección



de Fiat y Abarth en España, se incorpora a Citroën para sustituir a Laurent Bernard, que pasa a ser el coordinador internacional de Marketing de la marca gala.

Indemnizaciones Se agiliza el proceso

El protocolo firmado por el Consejo General de la Abogacía española y Unespa (aseguradoras) favorecerá la solución extrajudicial de los siniestros de circulación con víctimas, lo que agilizará el



# EL MALLORQUÍN NOS RECIBIÓ EN SU ACADEMIA DE TENIS, QUE FORMA CHAVALES DE TODO EL MUNDO Y DA TRABAJO A 170 PERSONAS



## Auténtico número 1

En recuerdo de Manuel Doménech, los jurados españoles del premio 'Car of the Year' entregan 'El Abrazote de Manolo', galardón que esta vez ha recibido Rafa Nadal por su incuestionable calidad humana y deportiva. Y aunque ahora es el número 5 del tenis según la ATP, es un 'number one'.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De los 71 títulos individuales logrados por Rafa Nadal hasta la fecha, 14 corresponden a torneos de Grand Slam, destacando los 9 triunfos conseguidos en Roland Garros. Podemos sumar a ellos los 11 títulos en dobles, sendas medallas de oro cosechadas en los Juegos de Pekín y Río -donde fue abanderado del equipo español-, las Copas Davis de 2004, 2008, 2009 y 2011, y un sinnúmero de reconocimientos como el Premio Príncipe

de Asturias de los Deportes, el Premio Nacional del Deporte, la Medalla de Oro del Mérito Deportivo o la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo. Y a ellos se añade ahora 'El Abrazote de Manolo', galardón instaurado por los jurados españoles del premio 'Car of the Year' en recuerdo de Manuel Doménech, antiguo director de Motor 16 y Gran Auto 16,

reputado periodista y, por encima de todo, gran persona. De ahí que 'El Abrazote de Manolo' sea un reconocimiento a la calidad profesional, pero sobre todo humana, de personajes relevantes del mundo de la automoción; o, como en el caso de Rafa Nadal, de figuras del máximo nivel que han apoyado activamente al sector de una u otra forma.

Manolo, sin duda, se habría enorgullecido de dar su 'abrazote' al mallorquín. Definido como 'el mejor de la historia' por leyendas como Agassi o McEnroe, Rafa sigue siendo un tipo normal que gusta de regresar a su pueblo en cuanto puede para rodearse de su familia, los amigos de la niñez y, por supuesto, de Xisca Pereülló, su novia de siempre.



◀▶ Nadal quiso enviar un cariñoso saludo a los lectores de Motor16. Durante nuestro encuentro, el de Manacor nos narraba sus experiencias al volante.



### NADAL, EN DIRECTO

«A veces no me apetece conducir de lo mucho que me duelen las rodillas»

Ha ganado, por ahora, 71 torneos individuales y 14 Grand Slam, y es para muchos el mejor tenista de la historia... al menos sobre tierra batida. Rafa Nadal nos habla de su carrera, pero también de su relación con los coches y de sus proyectos.

**Motor16.- Te vinculaste a Kia hace mucho y hoy sigues ligado a la marca. No son habituales relaciones tan duraderas...**

Rafa Nadal.- Cuando empezamos a trabajar juntos, Kia era una marca muy nueva. Yo soy partidario de la continuidad, de no cambiar piezas en mi equipo, y con Kia he podido compartir toda esta trayectoria. Aprendí a conducir con un Kia... y mi primer golpe fue también con un Kia (Nadal detiene el relato un instante, mueve la cabeza de un lado a otro y prosigue). Bajaba la cuesta desde mi casa con un Sorento y choqué con un poste de electricidad, Aunque ahora es metálico, entonces era de hormigón. Dejé sin electricidad a varios restaurantes de la zona.

**M16.- ¿Qué opinas de la evolución de la marca en todo este tiempo?**

RN.- He visto la evolución de Kia, y yo diría que es una marca que no ha parado, que ha evolucionado mucho en estética y también en tecnología. Un progreso sin parar desde el año 2004, cuando empecé a trabajar con ellos. Ahora suelo desplazarme en un Carnival, y últimamente he usado un Pro Cee'd, realmente deportivo. Además, considero que el Sportage ha sido una revolución en la marca.

**M16.- Entonces, ¿conduces habitualmente?**

RF.- Me gusta conducir si no me duelen las rodillas. Porque a veces me duelen mucho. De Manacor a Palma hay 45 minutos, y a veces he tenido que parar a medio camino para esti-



rar las piernas. En los torneos, si solo vamos dos en el coche me suelo poner delante porque no me parece de buena educación ir detrás, pero si vamos tres siempre me paso a la parte trasera para poder estirarme mejor.

**M16.- ¿Y qué países te han impresionado por la forma de conducir de la gente?**

RN.- No sé si será correcto decirlo, porque dentro de poco juego allí, pero en Italia hay regiones donde casi da miedo ver cómo conducen. O India, con todo el mundo cruzándose... Son sitios donde la única norma de conducción es la bocina. Te llevan del hotel al club, y cuando llegas te dicen «me parece increíble que no nos hayamos dado un toque».

**M16.- Además de los Kia que usas habitualmente tienes otros coches, como**

Una agenda apretada: tras la entrevista, Rafa tenía un acto de la Fundación Lo Que De Verdad Importa, y después volaba a la capital para preparar el Mutua Madrid Open.

**Ferrari o Mercedes, ¿te gusta conducirlos?**

RN.- Bueno, en realidad te generan más problemas, y me refiero a la cuestión del mantenimiento, porque cuando estoy temporadas largas sin venir por casa tiene que haber alguien pendiente de arrancarlos o moverlos.

**M16.- ¿Cómo te ves dentro de, por ejemplo, 15 años?**

RN.- Soy feliz en Mallorca, y veo difícil que me mueva de aquí. Porque, además del clima tan bueno que hay casi siempre, tenemos otra cosa: tiempo. Aquí hay tiempo para hacer varias cosas al día. En cualquier caso, tengo la Fundación y estoy moviéndome para preparar mi futuro. Ahí está la Academia de Tenis, porque una de mis pasiones es el deporte en general, y al margen de eso voy teniendo otras cosas a nivel empresarial.

**M16.- De no haber sido**



**tenista, ¿a qué se podría haber dedicado Rafa Nadal?**

RN.- Pues a algo relacionado con el deporte. Me gusta mucho, sobre todo el fútbol. En cualquier caso, imagino que habría estudiado, me habría preparado profesionalmente.

**M16.- ¿Sigues la prensa o te da igual lo que se diga sobre ti?**

RN.- Sí leo la prensa, pero no hay mucho tiempo y suelo quedarme en los titulares y poco más. Si hay alguna información que me afecta, me la pasa mi responsable de comunicación, y a veces se habla con la persona que ha hecho el artículo, o con el medio, para saber si ha habido falta de información o había alguna intención. Porque a veces se dicen medias verdades. Como cuando alguien dijo que yo era el tenista de alto nivel que más veces había faltado a la Davis; y aunque eso pueda ser cierto, también habré sido de los que más ha faltado a torneos, a Juegos Olímpicos... Y es que he sido también el que más lesiones ha tenido.

**M16.- ¿Y un consejo para los jóvenes tenistas, como esos 140 chavales de 12 a 18 años que estudian en la Rafa Nadal Academy?**

RN.- Lo primero, que se diviertan. Todo se ha vuelto muy profesional, y está bien que las cosas se hagan bien, pero deben hacer lo que les toca por su edad: aprender, jugar, divertirse... Y eso sí: esforzarse en todo lo que hagan.



na me levanté con la mano como una pelota. Hay gente que dice «yo no me arrepiento de nada», pero yo sí me arrepiento cuando me equivoco.



+ en [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**LIBRO**  
**HOMENAJE AL DEFENDER**  
Land Rover rinde homenaje al Serie I -luego convertido en Defender- con 'Icon', un libro que recorre la historia de este emblemático modelo, que cumple ahora 70 años. El volumen tiene más de



200 páginas, está dividido en 10 capítulos y cuenta con imágenes inéditas procedentes de los archivos de la marca y entrevistas exclusivas. Ya se puede reservar en la tienda en Internet de Land Rover: <https://shop.landrover.com>.

**TOYOTA**  
**DIBUJOS GANADORES**

Toyota ya tiene ganadores para su concurso de dibujo infantil 'Dream Car Art Contest', un certamen organizado a nivel mundial en el que los chicos de entre 4 y 15 años de edad dibujan el coche de sus sueños.

Los nueve dibujos seleccionados por el jurado representarán a España en la fase mundial del concurso, que se celebrará en junio, en Japón. Los ganadores obtendrán como premio un viaje a Japón para ellos y sus padres.

**ATENTOS A...**  
**DEL 13 AL 21 DE MAYO**

Se celebra **Automobile Barcelona**, el primer salón que reúne las últimas novedades en lo referente a oferta automovilística y también lo más innovador en cuanto a **tecnologías del vehículo conectado**.



**TAKAI MOTOR, EN ALCORCÓN**

► Rafa Nadal entregó una camiseta dedicada a Saturnino García, responsable de Takai Motor en presencia de Emilio Herrera, director general de Kia y David Pérez, alcalde de Alcorcón.



**RAFA NADAL INAUGURA LA MAYOR TIENDA KIA DE EUROPA**

El concesionario más grande de Kia en toda Europa está en España, en la localidad madrileña de Alcorcón. Se trata de Takai Motor, una instalación con más de 12.000 metros cuadrados -más de 3.000 de exposición, además de zona de taller, vehículos de ocasión...- que acaba de ser inaugurada. Y el maestro de ceremonias

de este acto fue el embajador de la marca coreana, Rafa Nadal. El tenista y Kia, que llevan unidos desde 2004, siguen batiendo récords. Nadal ha conquistado este año su décimo título en Montecarlo y el Conde de Godó y se prepara para luchar por el Open de Madrid y el décimo triunfo en Roland Garros. Y la marca

coreana acabó 2016 como su mejor año en España, con más de 51.000 coches vendidos y este 2017 sigue aumentando sus cifras. En la inauguración, Nadal destacó la solidez de su relación con Kia, que le apoyó cuando estaba empezando, y regaló a los responsables del nuevo concesionario, una camiseta firmada por él.

**BRIDGESTONE APRENDIENDO CON 'EL CHACHO'**

Sergio Rodríguez 'El Chacho' ha participado en una jornada deportiva junto a más de 120 jóvenes promesas de baloncesto. El acto formaba parte de la iniciativa 'Persigue tu sue-

ño. Supera los obstáculos', que Bridgestone puso en marcha el año pasado y de la que el jugador de los Philadelphia Sixers es embajador junto a Lidia Valentín y Javier Gómez Noya.



**PORSCHE**

La **mayor concentración** de Porsche en la Península tendrá lugar los días **8 y 9 de julio en Portugal**. El objetivo es reunir 356 coches, un número simbólico que conecta con el nombre del primer deportivo.

**FORD, CON LA MOUNTAIN BIKE APOYO AL CICLISMO**

La prueba de mountain bike por etapas Imperial Bike Tour volvió a contar por segundo año consecutivo con el respaldo de Ford. Esta competición, que se disputa en la localidad madrileña de San Lorenzo del Escorial, consta de tres etapas, con casi 150 kilómetros de recorrido, y alrededor de 4.300 metros de desnivel positivo.

El Ford Ranger fue el vehículo oficial de la prueba, que citó en la sierra madrileña a los mejores equipos de MTB, con los actuales campeones de España. El Imperial Bike Tour lleva este nombre en alusión a la ruta que utilizaba el monarca Felipe II para desplazarse desde Madrid hasta el monasterio de San Lorenzo del Escorial.



◀ El Ford Ranger es el vehículo oficial de la prueba de mountain bike Imperial Bike Tour.



**VISITA DEL PILOTO A LA PLANTA DE SEAT**

**JORGE LORENZO FABRICA SU NUEVO LEÓN CUPRA**

El piloto del equipo Ducati de Moto GP, Jorge Lorenzo, ha participado en la fabricación de su nuevo León Cupra durante una visita a Seat.

Jorge Lorenzo cambió por un día el mono de piloto por el uniforme de trabajo de la planta de Seat en Martorell (Barcelona), donde participó en la fabricación de su nuevo León Cupra. El tricampeón del mundo de Moto GP es embajador de la marca y conducirá a partir de ahora este modelo, personalizado para él con un vinilo con el número 99.

El piloto inició su recorrido en el taller de chapistería, donde pudo ver trabajar a los 2.000 robots que ensamblan la estructura del coche. Después, visitó el taller de montaje del León, donde participó directamente en la fabricación de su nuevo León Cupra, el modelo más potente de la marca: con 300 CV y una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.



◀ Jorge Lorenzo conduce ya un nuevo Seat León Cupra personalizado con el número 99, logo del tricampeón de Moto GP.



**HONDA PROYECTO CON PREMIO**

La iniciativa 'Cuenta conmigo', impulsada por la Fundación de Oncología Infantil Enriqueta Villavecchia, ha sido la elegida para recibir los 25.000 euros de la quinta edición de 'Tu proyecto, nuestro

proyecto', de Honda. El acto de entrega del premio, al que se presentaron 40 propuestas, acudió el presidente de Honda para España y Portugal, Marc Serruya (en el centro de la foto, junto a los galardonados).



**SKODA**

Skoda cumple 25 años de apoyo al **Campeonato mundial de hockey hielo** (del 5 al 21 de mayo, en Colonia y París). La flota para el evento incluye 55 coches de los modelos Octavia, Superb y Kodiaq.

**NISSAN ELECTRIP RUTA ELÉCTRICA POR EUROPA**

Recorrer 10.000 kilómetros cruzando Europa, desde Barcelona a Cabo Norte (Noruega), en una furgoneta Nissan e-NV200 completamente eléctrica. El reto, denominado Electrip, se acaba de iniciar en la sede de Nissan en Barcelona, donde la marca fabrica en exclusiva para todo

el mundo el modelo e-NV200. El encargado de llevarlo a cabo es el canadiense Lionel Suissa (en la imagen inferior).





EN EL PASADO OTROS PILOTOS SALTARON DESDE LA FÓRMULA 1 A LAS PISTAS ÓVALES, COMO MANSELL, FITTIPALDI, PIQUET O ZANARDI

# Volver a empezar

Miércoles 3 de mayo, 9:30 de la mañana en la pista de Indianápolis. 15:30 en España. Fernando Alonso arrancaba uno de los desafíos más singulares del automovilismo internacional en décadas. “Es la noticia más impactante en los últimos treinta años”, como la calificaba Oriol Serviá, que también afrontará su novena participación en las 500 Millas, ya con más de dos décadas de experiencia en Estados Unidos.



◀ Durante su primera jornada de entrenamientos, Alonso probó diferentes niveles de carga aerodinámica, reglajes de suspensión o modos de ahorro del consumo del motor. Y ensayó las paradas en boxes.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

Ningún piloto ha dado semejante paso. Mario Andretti fue el último que alternó los óvalos con la Fórmula 1 en la misma temporada; y, con Lotus, fue el legendario campeón del mundo de 1978. Otros pilotos dieron posteriormente el salto a los óvalos americanos—Mansell, Fittipaldi, Piquet, Zanardi—, y algunos siguieron el camino inverso—Villeneuve, Montoya y el propio Zanardi—hacia la Fórmula 1. Pero la progresiva especialización de cada categoría y la especial naturaleza de estos circuitos no permitía pasar en las últimas cuatro décadas directamen-

te a una carrera tan singular como las 500 Millas sin experiencia previa. Cuando Jim Clark corrió en 1965 obviando—como Fernando Alonso—el Gran Premio de Mónaco, ya había rodado antes en los óvalos e Indianápolis.

Tan especial es esta disciplina que incluso todo un bicampeón del mundo debía pasar un test para poder tomar parte en la prueba, el denominado ROP ( Rookie Orientation Program). Aquel 3 de mayo fue el día para Fernando Alonso, aunque solo el comienzo de un largo y complejo desafío técnico y deportivo. “Mi experiencia en Fórmula 1 y GP2 no valió absolutamente para nada”, reconoce Alexan-

der Rossi, ganador del año anterior, para ilustrar que los óvalos son un universo en sí mismo dentro de la competición automovilística.

La aventura de Alonso en las 500 Millas nace por su vocación de conseguir la llamada ‘Triple Corona’—Mónaco, Le Mans e Indianápolis—, y por la ventana de oportunidad surgida ante la situación de McLaren Honda en 2017. La operación se fraguó en tiempo récord cuando el piloto español tomó la decisión final de participar durante el Gran Premio de China, con total apoyo de McLaren. Su máximo responsable, Zak Brown, acudió al director ejecutivo del Indycar para buscar un equipo. Durante

dos frenéticos días, Mark Miles contactó con los tres equipos motorizados por Honda con opciones para ganar la carrera, condición impuesta por Brown para afrontar la aventura americana. Resultó imposible. Era demasiado tarde, no había vacantes disponibles.

Todo parecía perdido. Pero en una reunión social improvisada entre Mark Miles y Stefan Wilson surgió el tema de manera accidental. Stefan era de los seis pilotos del Andretti Autosport para la carrera, y hermano del fallecido Justin Wilson. Después de comprender el alcance de la oportunidad para el Indycar, y sin saber que se trataba de Alonso, el

piloto británico llamó por teléfono a Miles para ofrecerle ceder su puesto, a cambio de ayuda para mantener a sus patrocinadores y un puesto para la edición del próximo año. In extremis, Fernando Alonso consiguió un volante para poder disputar las 500 Millas.

La expectación era extraordinaria. La organización del Indianápolis Motor Speedway y de Indycar montaron una cobertura en directo a través de las redes sociales que incluso contó la presencia de grandes campeones americanos, como Mario Andretti y Johnny Rutheford, anfitriones de lujo en la cabina desde la que analizaron la progresión du-

rante la prueba y los retos para Alonso. Andretti le ofrecía a Alonso un consejo para la prueba que iba a afrontar. “Confía en tus sentidos. Confía en tu trasero, si no te sientes bien en el coche es que las cosas no están bien”, en referencia a la absoluta confianza necesaria en el monoplaza para rodar en un óvalo a velocidad creciente.

Con el equipo Andretti/McLaren/Honda, el color naranja en su vehículo, un número diferente al de la Fórmula 1—el 29—, mono y casco especiales para la ocasión, Alonso vivió su primera experiencia en un óvalo de 2,5 millas, la pista más rápida del mundo. El ROP exigía cubrir una serie de tandas a

una determinada velocidad, que debía elevarse de forma gradual. La primera, de diez vueltas, en torno a las 205 o 210 millas por hora. Otras quince a 210 y 215, y otras tantas entre 215 y 220 millas. “El programa me ayudó a ir ganando velocidad”, explicaba posteriormente Alonso, “era el comienzo, cuestión de rodar solo, sentir el coche, hacerse con el circuito, con todas las cosas que están relacionadas con la técnica de los óvalos”.

Alonso completó el ROP con 51 vueltas, rondando las 220 millas por hora, que es el límite de la prueba. “Buen trabajo Fernando, buen trabajo, estamos muy orgullosos de ti. Ha hecho exactamente

lo que sabíamos que él podía hacer, y lo ha hecho con clase”, reconocía Mario Andretti cuando Fernando Alonso terminó la primera parte de su estreno en la pista de Indianápolis. Pero era solo el comienzo. El monoplaza estaba reglado con la mayor carga posible para que el piloto se sintiera seguro en su primer contacto. A partir de ese momento, todo sería más complicado.

Después de conseguir el objetivo inicial, el piloto asturiano recibió más libertad para seguir explorando. Durante la jornada, el piloto español trabajó con diferentes niveles de carga aerodinámica, reglajes mecánicos de suspensión, modos de aho-



# «EL CIRCUITO PARECE MUY ESTRECHO CUANDO VAS A ALTA VELOCIDAD», EXPLICABA ALONSO AL CONCLUIR SU JORNADA DE PRUEBAS



▲ Todo es nuevo: el coche, el tipo de circuito, las sensaciones por encima de los 350 km/h... Incluso el casco, el mono o el dorsal. Y queda lo más duro, como rodar en grupo.



▲ Arriba, Alonso junto a Zak Brown, principal responsable de McLaren durante sus ensayos. A la derecha, Marco Andretti, Mario Andretti y el propio Brown.



◀ La expectación en torno al estreno de Fernando Alonso sobre un monoplaza de IndyCar fue máxima, y su evolución se pudo seguir en directo a través de las redes sociales.

ro de consumo en el motor, paradas en boxes, banderas amarillas... Al final, Alonso completó un total de 110 vueltas con su giro más rápida en 222,548 millas por hora, que son 356,076 km/h. Con la curiosidad de que durante la prueba atropelló dos pájaros simultáneamente. «En todos estos años nunca hemos ‘cazado’ más de uno, pero él ‘cazó dos pájaros simultáneamente. Hemos atropellado muchos en el pasado, pero nunca dos a la vez», explicaba Rob Edwards, uno de los responsables del equipo Andretti Autosport.

Desde el exterior parecía una fácil evolución, pero desde dentro del monoplaza no lo fue tanto. Cuando Alonso recibió carta blanca para rodar dentro de los reglajes que el equipo establecía tras superar el ROP tuvo que superar los límites físicos y mentales, fruto de su experiencia acumulada durante décadas en los circuitos convencionales. En la curva Uno, por ejemplo, que Marco Andretti había pasa-

do a fondo en las diez vueltas iniciales para poner el coche a punto. «Estaba convencido de que iba a fondo, pero el pie no iba a fondo, tenía su propia vida», confesaba Alonso cuando fue su turno, «mi cerebro no estaba conectado al pie. A la tercera vuelta ya pude hacerlo, pero en la primera fue una magnífica sensación, la de sentir el respeto del lugar, del coche, de la velocidad, para un piloto de carreras eso es pura adrenalina».

Poco a poco, Alonso comprendió que el trabajo en el simulador y las decenas de horas analizando videos de carreras anteriores había ayudado, pero la realidad ofrecía otro panorama. «El circuito parece muy estrecho cuando vas a alta velocidad», explicaba Alonso al terminar la jornada, «cuando lo ves en la televisión y el simulador todo parece más fácil y más grande, pero cuando estás en el coche todo es muy, muy estrecho. Cuando ves en la televisión tres coches pegados en la recta principal... Ahora estás en medio de la recta solo y es difi-

cil imaginar a tres coches ahí a esas velocidades. Ves algunas de las maniobras en los videos en la pista con una perspectiva diferente».

Alonso rodó en torno a las 222 millas por hora en solitario y con un monoplaza ‘conservador’ en la puesta a punto. Pero a partir de la segunda tanda tendrá que elevar sus velocidades progresivamente hasta superar los 370 km/h para poder luchar por la ‘pole’, un proceso para el que su monoplaza será evolucionado gradualmente a través de un proceso de puesta a punto desconocida para el piloto. La evolución del monoplaza, una pista extremadamente sensible a los cambios ambientales, la capacidad para rodar en pelotón y sus turbulencias aerodinámicas, controlar las diferentes fases de la carrera, las interrupciones de la prueba, las paradas en boxes... Afortunadamente, hasta el 28 de mayo contará con algo más de 30 horas de trabajo en pista, la ayuda del equipo y sus cinco pilotos, y la de su coach Gil de Ferrán, ex-

piloto y ganador en el pasado de las 500 Millas.

«Alonso está aquí solo para hacer una cosa: ganar la carrera. Todo lo que está haciendo es prepararse a sí mismo para conseguir este objetivo, sin duda. No está aquí porque quiera competir en las 500 Millas. Está aquí porque quiere ganarla», explicaba al término del test su ingeniero de carrera, Eric Bretzman, quien también ganó la prueba en 2008 desde el muro. «Estoy muy impresionado por lo que hizo, pero no sorprendentemente impresionado, porque esa es su naturaleza», explicaba Rob Edwards, uno de los máximos responsables del equipo Andretti.

«Hay cosas en las que aún no estoy listo, y el mayor desafío es el tráfico», explicaba Alonso al terminar la sesión. «En segundo lugar, me falta la puesta a punto del coche, se hacen pequeños cambios durante la semana para ajustarle perfectamente para los entrenamientos. Luego, lo mismo en la carrera, y en las paradas en boxes para estar listo en la

parte final de la prueba. En este aspecto aún no estoy listo, no siento los pequeños cambios que se hacen. Porque no piloto el coche, el coche me pilota a mí». Tras el Gran Premio de España, Alonso volará a Estados Unidos para zambullirse en un proceso de preparación que, descubrió, es más complejo y profundo de lo imaginado.

«Lo que es diferente ahora son las emociones de la carrera. Estoy emocionado (por la magnitud del evento) pero, ahora que he probado el coche, estoy más concentrado en el trabajo que hacer por delante que todo lo que rodea la carrera», confesaría posteriormente el piloto español, consciente del enorme trabajo técni-

co que tiene por delante para asimilar una ingente cantidad de información y aplicarla sobre el asfalto en un entorno totalmente desconocido para él. «Lo único que quiero ahora mismo es hablar con los ingenieros» explicaba, «después de probar el coche cambia todo, porque hay muchas cosas por delante que tratar en el aspecto técnico. El aspecto emocional está en segundo plano ahora».

«Yo sé lo mucho que le falta todavía a Alonso, pero él

todavía no lo sabe. Y porque no sabe lo que le falta, admira más todavía la decisión que ha tomado», explicaba Oriol

Serviá. Sin duda, uno de los retos más apasionantes del automovilismo en los próximos años.



**MATRICULACIONES EN ESPAÑA**

**LOS PARTICULARES RALENTIZAN LAS COMPRAS Y SEAT DOMINA EL MERCADO**

Los dos días laborables menos por la Semana Santa se han dejado sentir en las matriculaciones de abril, lastradas por el descenso del 14,4 % en las compras de particulares, un canal estancado desde hace meses. Los datos de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam) colocan en 101.375 los turismos y vehículos todoterreno comercializados en abril. Es un 1,1 por ciento de aumento sobre abril de 2016, porcentaje positivo pero escaso, compensado por el buen comportamiento de los alquiladores, que llevados por un año récord del turismo se anotaban 28.633 unidades: un 35,8 % más que en abril del 2016. Sobre el resultado del mes, la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (Ancove) puntualiza que fue en los dos últimos días hábiles de abril (27 y 28) cuando los concesionarios matricularon 27.332 unidades, que suponen el 27,7 % del total.

El conjunto de 2017 suma 409.286 matriculaciones (+6,1 % sobre enero-abril de 2016) y es el mejor cuatrimestre de arranque del año desde 2009; pero aún lejos del medio millón largo de 2007. Novedad en abril ha sido el despegue de Seat y sus Ibiza y León, dominando las clasificaciones de marcas y modelos en el mes y en el acumulado. Además, la marca española se coloca como la más solicitada en abril con total autoridad, pues superó en 2.406 unidades a Peugeot, la segunda de la lista (ver cuadro). Una cifra parecida (2.206 coches) es la que separa a Seat de Opel en el acumulado, tras desbancarla del liderazgo que ocupaba en la suma enero-marzo. Ibiza y León, principalmente, así como la buena acogida del Ateca, son la base de tan destacado crecimiento (+44,1% mensual y +28,1 % en el acumulado), el mayor del mes entre los fabricantes que venden más de cien unidades.

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS**

Abril	Enero-Abril
SEAT <b>10.494</b>	SEAT <b>34.834</b>
PEUGEOT <b>8.088</b>	OPEL <b>32.627</b>
OPEL <b>7.537</b>	VW <b>31.170</b>
VW <b>7.459</b>	PEUGEOT <b>28.668</b>
RENAULT <b>6.861</b>	RENAULT <b>27.151</b>
CITROËN <b>6.076</b>	CITROËN <b>22.356</b>
MERCEDES <b>6.076</b>	FORD <b>22.031</b>
FORD <b>4.898</b>	TOYOTA <b>21.782</b>
TOYOTA <b>4.883</b>	NISSAN <b>21.441</b>
KIA <b>4.528</b>	AUDI <b>21.441</b>

**LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS**

Abril	Enero-Abril
IBIZA <b>4.948</b>	IBIZA <b>14.073</b>
LEON <b>3.723</b>	LEON <b>12.737</b>
CORSA <b>3.147</b>	CORSA <b>11.405</b>
C4 <b>2.783</b>	C4 <b>10.989</b>
GOLF <b>2.461</b>	POLO <b>10.124</b>
POLO <b>2.393</b>	QASHQAI <b>9.830</b>
CLIO <b>2.235</b>	GOLF <b>9.225</b>
208 <b>2.116</b>	CLIO <b>8.952</b>
308 <b>2.069</b>	SANDERO <b>7.744</b>
SANDERO <b>2.052</b>	ASTRA <b>7.677</b>

**SKODA**  
Los renovados RS y Scout ya están **disponibles**

Los Octavia RS llegan con las mecánicas más potentes de la gama: 2.0 TSI y 2.0 TDI, de 230 y 184 CV respectivamente, que pueden contar con cambio manual o DSG6, y tracción 4x4 el diésel, en este caso asociada al cambio automático. Además, luces full-LED, asientos deportivos, infoentretenimiento, conectividad y asistentes de conducción propios de segmentos superiores están disponibles en las versiones más deportivas de la berlina checa.



Solo en carrocería familiar y con tracción total, la oferta del Scout se centra en el 1.8 TSI de 180 CV y los eficientes 2.0 TDI de 150 y 184 CV. En su equipamiento no faltan sistemas de ayuda al conductor como el Front Assist mejorado con

Protección predictiva de peatones, detector de ángulos muertos, alerta de tráfico posterior cruzado y asistente de remolque.



**PRECIOS**

	RS	RS Combi
2.0 TSI 230 CV	32.460 €	33.420 €
2.0 TSI 230 CV DSG6	34.080 €	35.050 €
2.0 TDI 184 CV	31.830 €	32.810 €
2.0 TDI 184 CV DSG	33.490 €	34.470 €
2.0 TDI 184 CV DSG 4x4	35.340 €	36.320 €

**PRECIOS SCOUT**

1.8 TSI 180 CV DSG 4x4	33.520 €
2.0 TDI 150 CV 4x4	32.030 €
2.0 TDI 184 CV DSG 4x4	34.410 €



Tivoli: -2.000 €\* y -800 € por financiar \* -2.250 € G16 4x2 Line



XLV: -2.500 €\* \* -2.750 € G16 4x2 Line



Korando: -2.000 €\* \* -1.000 € D22T 4x2 Line

**SSANGYONG**  
A la venta los actualizados Korando, XLV y Tivoli

Precio, calidad, y 5 años de garantía son el denominador común de los renovados modelos que la marca coreana ya vende en el mercado español, con unos descuentos que los hacen aún más atractivos. Cambios por fuera y por dentro que se completan con la mejora de equipamiento desde el nivel básico, con elementos de

serie como 6 airbags, control de estabilidad ESP, sistema activo antivuelco ARP o reposacabezas activos eléctricos, además del sistema de monitorización de presiones de neumáticos TPMS y la ayuda al arranque en cuesta HSA con que cuenta el Korando. Seguridad que destaca en Tivoli y XLV, con el sistema SASS incluido de

**LOS PRECIOS**

► KORANDO	
D22T 4x2 Line	20.150 €
D22T 4x2 Premium	24.250 €
D22T 4x2 Limited	26.250 €
D22T 4x2 Limited Aut.	27.750 €
D22T 4x4 Premium	25.750 €
D22T 4x4 Limited Aut.	30.250 €
► XLV	
G16 4x2 Line	19.000 €
G16 4x2 Premium	20.600 €
D16T 4x2 Premium	22.100 €
D16T 4x2 Premium Aut.	24.100 €
D16T 4x2 Limited	24.550 €
D16T 4x2 Limited Aut.	26.550 €
► TIVOLI	
G16 4x2 Line	16.000 €
G16 4x2 Premium	17.600 €
G16 4x2 Limited	20.050 €
D16T 4x2 Premium	19.100 €
D16T 4x2 Limited	21.550 €
D16T 4x2 Limited Aut.	23.050 €
D16T 4x4 Limited Aut.	26.050 €
D16T 4x4 Red Edition Aut.	26.050 €
G16 GLP 4x2 Line	17.750 €
G16 GLP 4x2 Premium	19.350 €
G16 GLP 4x2 Limited	21.800 €

**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

**AIXAM**  
GAMA MUY SEGURA

Sus coches se pueden conducir sin carné, y no por ello Aixam descuida la seguridad. Lo demuestra con la dotación de sus modelos (ABS, luces 'warning' automáticas en frenadas de emergencia, luces LED...) y las pruebas de choque que realiza. La legislación no lo exige en esta categoría, pero desde 1988 la marca somete sus coches al Certificado de Crash Test de la Unión Europea, demostrando que el habitáculo queda intacto, los cristales no se rompen y los cinturones no se bloquean, permitiendo salir del vehículo.



**DETECTOR**  
LOCALIZAR LAS LLAVES DEL VEHÍCULO

Perder las llaves dejará de ser problema con los servicios de Detector. El grupo, líder del mercado de seguridad, ofrece el KeyFinder, que permite tener localizadas las llaves a través de la App creada para esa función y disponible tanto para Android como para iOS. El funcionamiento es sencillo: el llavero, pareado con nuestro smartphone, emite una señal sonora cuando se activa la función de localización; y si se encuentra fuera del alcance, el sistema indica el último lugar en que hubo conectividad.



**TOYOTA**  
Llega la nueva generación del Yaris

Tres motores, cuatro niveles de acabado y dos carrocerías componen la oferta del renovado utilitario japonés, que estrena más de 900 nuevos componentes y ofrece una opción híbrida que, además, es la única que puede contar con cambio automático, que con esta m o -

torización es de serie. De serie también es el Toyota Safety Sense, que integra sistema Pre-Colisión, avisador de cambio involuntario de carril, control de luces de carretera y reconocimiento de

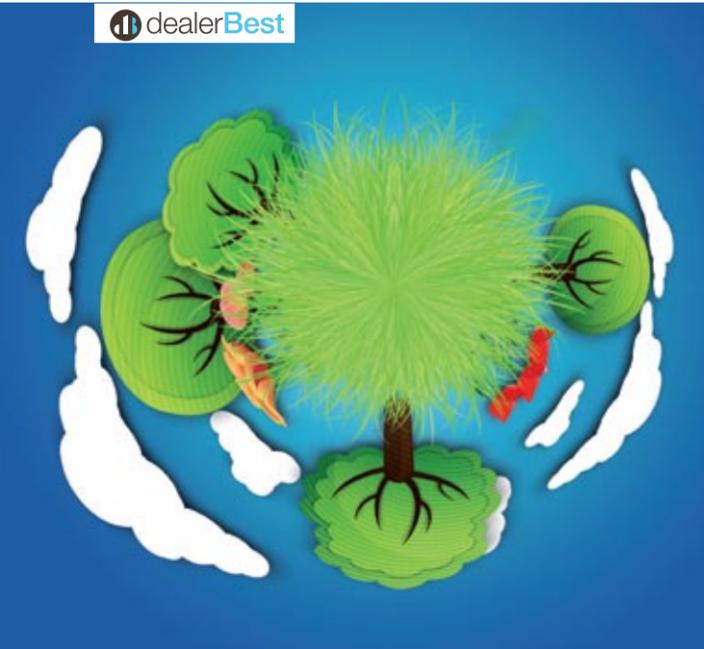


**PRECIOS**

	PVP	Descuento
3 Puertas		
70 City	14.800€	3.500€
70 Active	15.450€	3.850€
100 Active	16.450€	3.100€
5 Puertas		
70 City	15.300€	3.500€
70 Active	15.950€	3.850€
100 Active	16.950€	3.100€
100 Feel!	18.550€	3.700€
Híbrido-gasolina 5 Puertas		
100H Active	19.450€	3.350€
100H Feel!	20.950€	3.650€
100H Advance	22.150€	3.650€

señales. Entre las opciones destaca la carrocería Bi-Tono (800 €), disponible en cuatro colores que se combinan con el techo negro y varios detalles también negros.

dealerBest



## El concesionario verde **crece**

dealerBest Concesionario Verde, **servicio integral de consultoría y asesoría energética para concesionarios y fabricantes de automóviles**, incorpora un nuevo partner a su sección de Movilidad Eléctrica: **Wynnertech**. Wynnertech, empresa de capital chino y español, está especializada en la electrónica de potencia para grandes –grandísimos– parques eólicos

y fotovoltaicos, y es pionera en el desarrollo de inversores de potencia de alta capacidad y eficiencia. Con su inigualable ingeniería se ha desarrollado un sistema de control y provisión de energía para los concesionarios, consiguiendo añadir ahorros al crecimiento de las instalaciones.

**Regulación de la potencia de forma sistematizada y regulada**

Partimos de la premisa de que los cargadores de vehículos eléctricos –o de híbridos enchufables– serán cada año mayores en número y potencia, además de la constatación de que dichos cargadores tienen una actividad directamente relacionada con la del concesionario.

A grandes rasgos, los cargadores entran en acción cuando el resto de instalaciones están a pleno rendimiento. Esta realidad tiene una consecuencia inmediata muy clara: los picos de potencia se ven aumentados de forma drástica. A su vez, esto implica que las facturas de energía incorporarán penalizaciones si la potencia contratada no es suficiente o, alternativamente, que la potencia contratada será mucho mayor de la que el concesionario, en promedio, necesita. Tanto en un caso como en otro, el coste de la energía es mucho mayor del que debería.



Por ello, **dealerBest** aúna la experiencia en el apoyo al desarrollo

de negocio de concesionarios y su bagaje como gestores de instalaciones eléctricas con la tecnología de Wynnertech **para conseguir que los concesionarios reduzcan dichos picos de potencia**. Por un lado, **se instala un software de control global** que permite que todas las instalaciones del concesionario regulen su actividad de manera automática y tomando como referencia las variables ambientales, la actividad del resto de instalaciones y los estándares que les sean marcados. Por otro, se sitúan **baterías** en el concesionario que **almacenan energía** cuando la actividad del resto de instalaciones es baja y cuando las instalaciones de generación –si las hubiera– producen excedentes. Con todo ello se reduce la demanda de electricidad y se aporta energía adicional en los momentos de máxima actividad. Así, los Concesionarios Verdes son los mejores posicionados para afrontar la nueva realidad de la movilidad eléctrica, que en el medio plazo será el motor de la industria del automóvil. Sin sobrecostes, con total control y conocimiento sobre sus instalaciones, y con unos equipos eficientes y de tecnología puntera.

*dealerBest facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción*

### USADOS

#### GRAN DEMANDA DE SEMINUEVOS

El primer trimestre del año se cerraba con un crecimiento del 30,7% en las ventas de vehículos de ocasión, que han llegado a las 551.108 unidades y colocan la relación usado/nuevo en 1,8 a 1, frente al 1,5 a 1 de un año antes. Son datos del Instituto de Estudios de Automoción (IEA) para Ganvam, en los que destacan las compras de seminuevos, que subieron un 66,9% y representaron el 22% del total del mercado gracias al amplio stock de las empresas de alquiler.

### PRECIOS

	PVP	Con descuentos
1.2 GLE	15.250 €	12.250 €
1.2 GLE CVT	16.650 €	13.650 €
1.2 GLX SHVS	17.750 €	14.750 €
1.2 GLE 4WD	16.750 €	13.750 €
1.0 GLE	16.450 €	13.450 €
1.0 GLX SHVS	18.950 €	15.950 €

Hay 2.000 € de descuento y 1.000 € más por financiación



### SUZUKI

## Se inicia la comercialización del nuevo Swift

Se ha iniciado la comercialización del nuevo Swift, que llega con dos acabados y dos motores de gasolina: el 1.2 Dualjet de 90 caballos y el 1.0 Boosterjet Turbo de 111; la

oferta se amplía con el sistema SHVS –que permite catalogar al Swift como híbrido– y la transmisión CVT, así como la tracción total con el motor menos poten-

te. En esta nueva generación destaca el avanzado sistema de detección de Suzuki, que el nuevo Swift monta por primera vez y combina la frenada de emergencia autónoma, la alerta de cambio de carril y el asistente de luces de largo alcance. En el acabado superior destacan faros LED, control de velocidad adaptativo con limitador, climatizador automático o arranque sin llave.

### CITROËN

## Promociones para el e-Mehari C-Zero

Citroën apuesta por la popularización de su gama eléctrica y por ello la marca francesa lanza durante este mes de mayo, dos promociones especiales para el C-Zero y el e-Mehari. En el caso del C-Zero, hasta el 31 de mayo el urbano de 4 plazas y 150 kilómetros de autonomía se ofrece por un precio de 21.600 euros o 250 euros/mes durante 35 meses. Y además, añade una ayuda de 1.210 euros para la instalación

de un punto de recarga (ayuda que se puede utilizar también para rebajar el precio del coche si no se quiere instalar ese punto). Y además, ofrece 8 años de asistencia Citroën.

En el caso del e-Mehari (200 kilómetros de autonomía), la

promoción es de 299 euros/mes en 35 cuotas con un coste de 87 euros/mes de alquiler de la batería. También ofrecen los 1.210 euros de descuento para la instalación de un cargador y los 8 años de asistencia.

Y a esta promoción se puede añadir, la subvención prevista en el Plan Movea, aún pendiente de aprobación y que podría rondar los 5.000 euros de descuento.



Hasta el 31 de mayo

### VOLKSWAGEN

## Crece la oferta del Golf con el motor 1.5 TSI

El eficiente y ahorrador cuatro cilindros turbo de gasolina 1.5 TSI Evo llega a la gama Golf, asociado al acabado Sport y disponible por 27.990 € con tres puertas, 28.640 € con cinco puertas y 29.500 € con carrocería familiar; cifras a las que hay que añadir 1.840 € si se quiere contar con la nueva transmisión automática DSG de siete velocidades. Con este propulsor de 150 caballos, el compacto alemán, que dispone de función 'Start/

Stop' y modo de recuperación de la energía de frenado, puede alcanzar los 216 km/h y pasar de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos, con un consumo medio de 5,0 litros cada 100 kilómetros. El completo equipamiento del acabado Sport se puede completar con faros delanteros Full LED (1.290 €), el paquete de asistentes a la conducción (685 €) o la nave-

gación Discover Pro, que cuenta con una pantalla de 9,2 pulgadas y el sistema de control gestual, cuyo precio es de 1.925 € y lo convierte en el primer compacto del mundo disponible con esa tecnología.

Desde 27.990 €



### PEUGEOT

#### EL 108, EN LA SAGA ROLAND GARROS

El pequeño de la familia gala ha entrado en la lista de los Roland Garros, la serie especial con la que en 1989 Peugeot comenzó a conmemorar su relación con tan importante torneo tenístico. El 108 Top! Roland Garros se distingue por detalles exclusivos como el logotipo del torneo en laterales y zaga o el color 'tierra batida' resaltando el interior y el exterior del vehículo. Va equipado con el motor 1.2 PureTech de 82 caballos y el cambio manual de cinco marchas.



Desde 14.820 €

### PEUGEOT

#### ACABADO STYLE EN EL PARTNER TEPEE

El polivalente modelo de la marca francesa afianza su vocación familiar con este acabado pensado para maximizar el confort de todos los ocupantes. En esa línea se encuadra un completo equipamiento con tecnologías de última generación al que se unen los tres asientos independientes de la fila trasera y la consola central ubicada entre las dos plazas delanteras para que los más pequeños puedan tener a mano sus juguetes. El nivel Style va asociado al BlueHDI 1.6 de 100 caballos y está disponible desde 14.530 euros (precio sin IVA).



## ¿Estás buscando trabajo?



Si tienes experiencia y te apasiona este mundo de la automoción, aplica enviando tu mejor CV a [seleccion@dealerbest.com](mailto: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



## UN SUV MUY APARENTE POR TIERRAS CHECAS

Iván Cruz

Circulando hace unos días por la carretera que une las ciudades de Most y Chomutov, en la República Checa, nos encontramos con este vehículo camuflado. Lo seguimos durante varios kilómetros, pero no fuimos capaces de saber de qué modelo se trata. Tiene rasgos de Porsche y también de Audi, y la cercanía de esta carretera a Alemania nos hace pensar que podría ser un nuevo o renovado vehículo de estas firmas. Les facilito unas fotos para ver qué piensan ustedes.

### RESPUESTA

Muchas gracias por sus fotografías y por compartir sus inquietudes con nosotros. Efectivamente se trata de un SUV de tamaño compacto cuyo diseño podría llevar a la confusión con marcas como las mencionadas Porsche y Audi... aunque no sabemos si les haría mucha gracia porque se trata del primer modelo que comercializará la nueva firma china Lynk & Co. El gigante asiático Geely, propiedad entre otras de Volvo, lleva años desarrollando el Lynk & Co 01, y por lo que vemos en estas imágenes ya está en su última etapa de pruebas, afrontando su fase final ante un lanzamiento que se producirá antes de que concluya el año. Este modelo



## ADQUIRIR EL NUEVO PEUGEOT 5008, PERO LA DUDA ES ENTRE EL 1.2 PURETECH O EL 1.6 BLUEHDI

Juan Antonio Porras

Tengo una duda a la hora de comprar el nuevo Peugeot 5008 GT Line. Estoy mirando los motores 1.2 de 130 CV en gasolina y 1.6 de 120 CV en diésel. Me comentan que el gasolina va a ir forzado por ser un tres cilindros y que con el diésel tendré problemas con el filtro de partículas porque hago 12.000 kilómetros anuales. ¿Qué motor debería elegir?

### RESPUESTA

Ni una cosa ni la otra. El propulsor 1.2 PureTech de 130 caballos es un motor mucho más solvente de lo que podría indicar su cilindrada y condición de tres cilindros, y el filtro de partículas en la variante diésel no tiene por qué averiarse aunque tu kilometraje no llegue a las 12.000 kilómetros. No nos indicas si en tus necesidades de uso está el contar asiduamente con las siete plazas que incorpora de serie el 5008, pero en cualquier caso te comentamos nuestro punto de vista. La lógica, simplemente por razones de amortización, indica que la elección más indicada sería la de gasolina. La diferencia de precio entre ambas versiones es de 1.500 euros, y eso

mide 4,50 metros de longitud aproximadamente y se comercializará en China, Europa y Norteamérica, un vehículo global pero desarrollado principalmente desde Suecia. El 01 estará disponible con motores térmicos convencionales, pero también contempla

se traduce en que necesitarás prácticamente nueve años para amortizar la mayor cantidad que pagarás por el diésel.

En cuanto a tus temores de que el 1.2 PureTech irá forzado, no lo creas. Es cierto que si practicas un tipo de conducción agresiva por carreteras sinuosas el consumo se disparará y consumirá como si fuera un motor de mayor cilindrada, pero sólo en momentos puntuales. No tengas miedo por eso. Y en cuanto al filtro de partículas, no se estropea por hacer más o menos kilómetros; lo hace, por ejemplo, por circular mucho en ciudad o a un régimen de giro bajo. Por eso conviene salir a carretera de vez en cuando y mantener un régimen de giro 'alegre' para que se regenere.

rá variantes híbridas, híbridas enchufables y eléctricas. Todavía no se han desvelado sus especificaciones, pero sabemos que dispondrá de tracción delantera o total y cajas de cambio manuales o automáticas. Y la venta será casi exclusivamente on line.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### CIRCULO CON LA ITV CADUCADA DESDE HACE UN MES. ¿A QUÉ SANCIÓN ME PODRÍA ENFRENTAR?

Es importante señalar que con la Inspección Técnica del Vehículo caducada, no sólo está prohibido circular, sino que, incluso, un vehículo estacionado también tiene que tener la ITV en vigor; de hecho, la normativa señala que deberán someterse a inspección técnica los vehículos matriculados o puestos en circulación, sin hacer ningún tipo de excepción. La Inspección Técnica es una obligación que tienen que cumplir todos los vehículos que estén en situación de alta en el registro de vehículos, por tanto, aquellos que la tengan caducada o no la hayan superado favorablemente están expuestos a una sanción. Hay que recordar que en España, al contrario de lo que ocurre en otros países de la Unión Europea, es sancionable un vehículo que tenga la inspección caducada, desde el día siguiente a la fecha de caducidad, pues no existe ningún margen de cortesía; es más, también se puede denunciar a aquellos que dentro del plazo hayan pedido cita previa y ésta se la hayan fijado para una fecha posterior. Hay que insistir que un vehículo no puede permanecer ni un solo día sin tener la ITV en vigor. Del mismo modo, tampoco podrá circular ningún vehículo que, habiendo acudido a pasar la inspección técnica en plazo, no la haya superado (dejando de tener valor la fecha de vigencia), bien porque haya sido declarada desfavorable o bien porque haya sido declarada negativa. Por último, debemos señalar que la sanción por tener la Inspección Técnica caducada es de 200 euros, pero podría llegar a 500 euros si se circula con un vehículo cuya inspección técnica ha sido declarada negativa. Y, sobre todo, en cualquiera de los casos, lo más importante es que el vehículo podría ser inmovilizado por los agentes de la autoridad y trasladado al depósito, con los inconvenientes y gastos que ello supone al titular, al tener que abonar las tasas correspondientes al traslado del vehículo y a la estancia en el citado depósito.

## BUENA PREGUNTA

### OJO CON INSTALAR LUNAS TINTADAS QUE NO ESTÉN HOMOLOGADAS

#### ¿Puedo llevar los cristales tintados? RESPUESTA

Varias son las consideraciones que se deben hacer al respecto. En primer lugar señalar que está prohibido la colocación de vidrios tintados o coloreados que no estén homologados, por tanto, si se desea colocar cristales tintados tienen que estar perfectamente homologados.

En segundo lugar hay que recordar que, en cualquier caso, la superficie acristalada del vehículo deberá permitir la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, especialmente hacia delante, hacia la derecha y la izquierda, sin interferencias de láminas o adhesivos. Por tanto, sin ninguna duda no se podrán llevar tintados, ni con láminas ni la luna delantera, ni los cristales de las ventanillas delanteras del conductor y del copiloto.

Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores, y para ello es necesario que el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores.

El incumplimiento de estas obligaciones sería constitutivo de una infracción catalogada de grave, cuya multa podría

ser de 200 euros, siendo el responsable de este tipo de infracciones el titular o el propietario del vehículo, y no el conductor del mismo.

Excepcionalmente se podrá autorizar la colocación de filtros de rayos ultravioletas en los cristales de las ventanas delanteras y en el parabrisas delantero, cuando sean vehículos destinados a ser conducidos por personas diagnosticadas de Lupus. Para ello será necesario que el titular del vehículo, una vez instalados, solicite la realización de los ensayos correspondientes a un laboratorio autorizado a tal efecto por el Ministerio de Industria, presentando la siguiente documentación: el Permiso de Circulación del vehículo, el certificado médico expedido por el especialista visado por los servicios sanitarios que la autoridad sanitaria determine en cada comunidad autónoma y, en caso de no ser la persona diagnosticada de Lupus, el titular del vehículo deberá acreditar el grado de parentesco entre el titular del vehículo y la persona diagnosticada de Lupus. Deberá llevar siempre en el vehículo la documentación acreditativa de tales circunstancias.



▶ 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### I-ELOOP E I-STOP EN MAZDA

Antonio Medina

No es la primera vez que recibimos una consulta de este tipo. Tanto el sistema i-Stop como el i-Eloop son dos conceptos diferentes utilizados por Mazda. El primero es el tradicional asistente de parada y arranque automático del motor enfocado a reducir el consumo en ciudad o en atascos. El segundo es un sistema que almacena la electricidad recuperada en las

frenadas o en las deceleraciones. Lo hace en un condensador, en lugar de la batería tradicional, y en tan sólo siete segundos. Esa energía se utiliza para hacer funcionar los asistentes eléctricos del vehículo sin que haya que recurrir a la batería.

### CAMBIO CON VARIADOR CONTINUO, SÍ PERO...

Alfonso Ruiz

Pues no podemos estar más de acuerdo con tu afirmación. Los cambios con variador continuo

CVT son una delicia cuando se circula por ciudad o con un tipo de conducción 'sosegada'. Si incrementamos el ritmo tienden a revolucionar demasiado el motor, con un efecto desagradable porque incrementa la sonoridad considerablemente. Es cierto que suelen asociarse a vehículos híbridos, pero en muchos casos ya se contempla un mapa con varias relaciones. Y modelos híbridos como el Hyundai Ioniq o el Kia Niro usan ya cajas de doble embrague.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Seat Toledo frente a Ford Sierra, Opel Vectra y Renault 21

Las versiones intermedias, y por tanto, más lógicas, de cuatro de las berlinas del momento se enfrentaban. Ofrecían potencia a buen precio.

Ahora que los taxis y sus disputas con los servicios de coche con conductor están a la orden del día, conviene recordar que hace 25 años, 150 taxis de

Madrid estrenaban un servicio para sus clientes, a los que ofrecían teléfono móvil para que estos pudieran utilizarlo. Novedades de la se-



LA PORTADA

Nº 443

FECHA

14-4-1992

HABLAMOS DE

Bajo el epígrafe 'Modelos de primavera', la portada mostraba cinco grandes novedades, con el nuevo Renault 19 como gran protagonista. Junto a él, Opel Astra Sedán y Frontera o dos modelos de Ford, el Explorer y el Fiesta 16V. Y también espacio para las novedades del Salón de Turín.

mana y de la primavera, eran modelos de gran tirón como el nuevo Renault 19, el Opel Astra Sedán, el Opel Frontera, el Ford Explorer o el Fiesta 16V.

Además, nos poníamos al volante de un proyecto de VW, llamado Chico, que exploraba las posibilidades de un minitilitario en el que también estaba trabajando Swatch, que se había interesado por la tecnología del Chico.

Dos comparativas eran nuestras pruebas. Por un lado las versiones intermedias –entre 109 y 120 caballos– del Seat Toledo, Ford Sierra, Opel Vectra y Renault 21.

Y por otro, tres pequeños GTI: Citroën AX GTI (1,60 millones y 100 CV), Peugeot 106 XSI (1,61 millones y 100 CV) y Suzuki Swift GTI (1,93 millones y 101 CV). Cualquiera de los tres ofrecía versión máxima.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

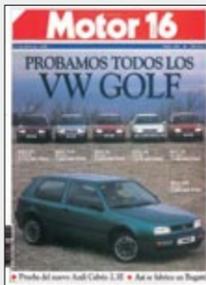
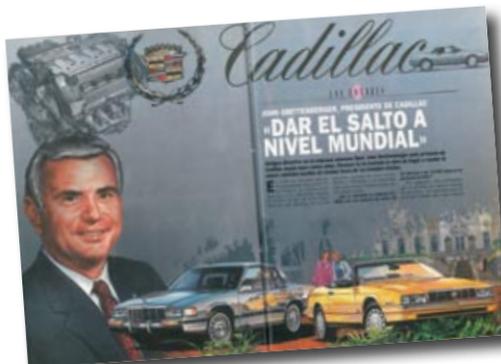
## La tercera generación del Volkswagen Golf, a prueba

Una leyenda que llegaba a su tercera generación y en Motor16 probábamos a fondo toda la gama del compacto alemán. 6 versiones, de 64 a 115 caballos.

Hablamos de hace 25 años como si fuera ayer, porque esta semana nos poníamos al volante del nuevo Mercedes Clase G; un modelo que nos sorprendía, lo mismo

que hace ahora, aunque prácticamente no haya sufrido cambios en este cuarto de siglo.

Nos adentrábamos también en el lugar donde se crean los modelos



LA PORTADA

Nº 444

FECHA

21-4-1992

HABLAMOS DE

de una de las marcas más legendarias: Bugatti, que renacía con el EB110 como abanderado. Hoy es el Chiron su 'embajador'.

Dos pruebas de dos modelos muy característicos. Por un lado una berlina japonesa, con tracción total y motor boxer. Hablamos del Subaru Legacy Turbo –3,7 millones y 200 caballos– de excelente comportamiento.

La otra prueba tenía como protagonista al

Audi Cabrio, un descapotable de cuatro plazas que garantizaba exclusividad y encanto.

Y la gran prueba analizaba toda la gama de un triunfador como el Volkswagen Golf, que en su tercera generación ya empezaba a rozar la categoría de mito. Cuatro variantes de gasolina, entre 60 y 115 caballos, y dos diésel, de 64 y 75 caballos permitían que hubiera un Golf para casi cualquier tipo de conductor.

Protagonista principal y casi único, el Volkswagen Golf seguía escribiendo una historia de éxitos y en esta tercera generación analizábamos sus puntos fuertes y también sus debilidades. Además, la portada dejaba espacio para la prueba del Audi Cabrio o la visita a Bugatti.

21 EDICIÓN

**SALÓN VO**  
SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

19-28  
MAYO  
2017

ORGANIZA  
IFEMA  
Feria de Madrid

# ¡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](http://www.vehiculo-ocasion.ifema.es)

## NUEVO SUV CON 7 PLAZAS

# PEUGEOT 5008

## ENTRA EN UNA NUEVA DIMENSIÓN

NUEVO PEUGEOT i-COCKPIT® / ADVANCED GRIP CONTROL /  
AMPLIA MODULARIDAD INTERIOR



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

Gama Nuevo Peugeot 5008: Consumo mixto (L/100 km): desde 4,1 hasta 6,1. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 106 hasta 140.

Surf, escapada con amigos o jornada de trabajo. Adapta el interior del nuevo SUV Peugeot 5008 a tu vida gracias a su innovadora configuración: 7 plazas, con 3 asientos independientes regulables en longitud e inclinación en la segunda fila y 2 asientos escamoteables y desmontables en la tercera fila; y un maletero de hasta 2150l, en el que caben todos tus planes.

**PSA FINANCE**

## NUEVO SUV PEUGEOT 5008

