

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.701 del 23 de mayo al 5 de junio de 2017

8 480002 030168 01701

Bajo la lupa

HYUNDAI i30



LLEGAMOS A LOS
20.000 KM

FIEBRE SUV

PROBAMOS LO ÚLTIMO

Prueba

Peugeot
5008
BlueHDI 120 CV

Siete
plazas

Novedad



Skoda
Karoq

Al volante

Renault Captur



Al volante

Opel Crossland X



Prueba

Nissan X-Trail 2.0 dCi 177 CV



Al volante

Volvo
XC60



Prueba

Honda Civic
1.5 Turbo 182 CV



NUEVO SUV 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 CO₂ (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

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Al detalle

ADIÓS A GIGI CORBETTA

Mucho antes que Fernando Alonso hiciera soñar a los españoles con tener un campeón español de Fórmula 1, Gigi Corbetta recorría los circuitos del mundo para contar a través de esta revista, de la que fue fundador, todos los secretos del gran circo. Apasionado de la fotografía y los toros, fue uno de los periodistas de referencia en la información sobre la F-1. Llegó a ser director adjunto de Motor16 antes de convertirse en 1995 en director de Comunicación de BMW Ibérica, donde estuvo 13 años.

Gigi nos ha dejado la pasada semana y desde aquí queremos enviar un fuerte abrazo y nuestro recuerdo a su familia y amigos.



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 Benet - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/ Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

© Motor16. 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

Tiempo de salones

El Salón de Barcelona, reconvertido en Automobile Barcelona, se adapta a los nuevos tiempos con el clásico 'motorshow', unido a una nueva exposición de tendencias de futuro.

Reconozco que me congratulo cada vez que el poder político establecido acude a una cita relacionada con la automoción. En esta ocasión, el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy y el de la Generalitat, Carles Puigdemont, dejaron a un lado las distancias políticas insalvables, y se rodearon de los principales ejecutivos del sector para que les pusieran al día de la problemática del automóvil y lo que representa para la economía española. El punto de encuentro fue en un renovado Salón del Automóvil, que, rebautizado como Automobile Barcelona, se adapta a marchas forzadas al futuro. Esto supone dos eventos interconectados: el tradicional 'motorshow', con las últimas novedades y primicias de producto y el que han dado en llamar Connected HUB, que en la línea del Salón CES de Las Vegas, reúne a los principales profesionales de la industria especializados en nuevos modelos de negocio y tendencias de futuro, como son el vehículo autónomo, eléctrico, conectado y todo lo que está relacionado con la movilidad. Tengamos en cuenta que actualmente circulan por las carreteras del mundo 50 millones de coches

conectados y según un estudio de Bosch, dentro de cinco años la cifra aumentará hasta los 700 millones.

En cuanto a la exposición tradicional de automóviles, dirigidos al gran público, que le gusta ver, tocar, probar y comparar precios, han estado presentes más de una treintena de marcas y más de 40 estrenos nacionales, con ofertas de todos los segmentos, motorizaciones y precios. Sirva como ejemplo que por primera vez en un evento de este tipo en nuestro país, la marca americana Tesla presentó sus eléctricos Model X y S. Ahora solo falta que animados por esta celebración pueda anunciarse en breve un Plan PIVE nuevo, que dinamice el mercado de particulares.

En este punto merece la pena reseñar la actual celebración del Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid, considerado el mayor exponente de coches usados de Europa. Casi 6.000 vehículos seminuevos y 'Kilómetro 0' certificados por la empresa independiente Applus+, con descuentos y condiciones especiales de financiación, esperan superar las ventas de la edición anterior, en la que se alcanzaron las 5.000 unidades.

El cierre del Salón de Barcelona coincide con la apertura en Madrid del Salón del Vehículo de Ocasión, que con casi 6.000 vehículos seminuevos y 'Kilómetro 0' es el mayor exponente de coches usados en Europa. Y ojalá con la animación que dan estos salones, en breve se anuncie también un nuevo Plan PIVE que dinamice las ventas de coches en el mercado de particulares.



NUEVO CITROËN C3 AS UNIQUE AS YOU ARE

ConnectedCAM Citroën™
36 combinaciones de personalización
Citroën Advanced Comfort®

CITROËN prefiere **TOTAL** CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,5-4,9 / 92-113

[citroen.es](#)

SUMARIO

Nº 1.701 • 23 mayo al 5 junio de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA CHEVROLET CORVETTE GRAND SPORT 'INDY 500'

Así es el 'pace car' de las 500 Millas de Indianápolis en las que va a participar Fernando Alonso.

10.- TOP SECRET

Las últimas fotos espía con las novedades que preparan los fabricantes.

10.- BMW M5

El futuro M5 será todavía más potente y tendrá tracción total xDrive.

14.- EN PORTADA

PEUGEOT 5008 BLUEHDI 120

Probamos el nuevo 5008, que adopta imagen SUV pero no renuncia a un versátil interior con 7 plazas y un enorme maletero.

20.- NISSAN X-TRAIL 2.0 DCI 177 CV

Más potencia, cambio automático y tracción total para el SUV japonés.

22.- SKODA KAROQ

El nuevo todocamino de Skoda llega en octubre.

24.- VOLVO XC60

Conducimos la nueva generación del SUV más seguro del mundo... y con rasgos de conducción autónoma.

28.- OPEL CROSSLAND X

Estilo SUV en el exterior y gran versatilidad interior para sustituir al Meriva.

30.- RENAULT CAPTUR

El líder de los todocamino se renueva, mejora la calidad y apuesta por la tecnología.

32.- CUATRO RUEDAS

HONDA CIVIC 1.8 TURBO

Honda apuesta por la deportividad en la nueva generación del Civic, ahora con motores turbo.

38.- BMW SERIE 5 TOURING

Con toda la tecnología que ya ofrecía el sedán, el Touring gana en funcionalidad.

58



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PAG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	42
BMW	10, 38
CHEVROLET	8
CITROËN	43
DS	6
HONDA	32
HYUNDAI	44
NISSAN	20
OPEL	28
PEUGEOT	14
RENAULT	30
SKODA	20, 40
VOLVO	24



32



20



44



30



28



24

40.- SKODA RAPID Y SPACEBACK

Retoques estéticos, más tecnología y un nuevo motor tricilíndrico para la gama compacta de Skoda.

42.- ALFA ROMEO STELVIO 2.0 280 CV

Alfa llega a lo grande al segmenot de los SUV premium. Conducimos la versión más potente de la gama de gasolina.

43.- CITROËN SPACETOURER

No hay un modelo en el mercado más capaz que la versión XL de este Spacetourer. Y el Business Lounge... todo lujo.

44.- PRUEBA DE FIABILIDAD HYUNDAI i30

Llegamos a los 20.000 kilómetros recorridos en nuestra prueba de larga duración con el compacto coreano.

48.- AL DÍA SALON DE BARCELONA

Mahindra muestra su nueva ofensiva europea y Seat lanza su gama de GNC del León, con una oferta que iguala el precio de gas y gasolina.

50.- SKODA KODIAQ.

Las 20 claves para convertir al Skoda Kodiaq en un éxito.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYS

Tras seis pruebas disputadas, cuatro pilotos y fabricantes ganadores diferentes, el Campeonato del Mundo de Rallies confirma las expectativas abiertas a principio de temporada.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en... [Motor 16.com](#) [Motor 16.tv](#)



la foto

Macron, en un DS 7 Crossback para su primera salida oficial

Para su primer desplazamiento como presidente de la República Francesa, Emmanuel Macron eligió el DS 7 Crossback, el nuevo modelo de DS Automobiles presentado hace solo dos meses y cuyas entregas no comenzarán hasta enero de 2018. El DS 7 Crossback 'presidencial', dotado de portabanderas y de un techo descubierta para que el mandatario galo pudiera saludar al público en los Campos Elíseos de París, es de color azul tinta y monta llantas de 20 pulgadas con acabados dorados exclusivos. Su lujoso interior, en cuero Art Leather negro, acoge detalles como las siglas 'R.F.' en la consola central.



▲ La estampa de Charles De Gaulle saludando desde un DS es icónica. El general francés fue fiel al legendario modelo de Citroën desde que un DS 19 le salvara la vida en un atentado.

NEUVILLE PONE A PUNTO EL HYUNDAI i30N

El belga Thierry Neuville, piloto de Hyundai en el Mundial de Rallyes, ha intervenido en las pruebas del i30N, la futura versión de altas prestaciones del compacto coreano. En el test, llevado a cabo en pistas nevadas de Suecia, Neuville ensalzó el trabajo de desarrollo realizado por los ingenieros del centro técnico de Namyang y las sensaciones tan próximas a las de un coche de competición. Paralelamente, el i30N sigue su puesta a punto final en Nürburgring.



EL NUEVO FORD FIESTA, DESDE 15.045 EUROS

A la vez que se iniciaba la producción en Colonia, Ford anunciaba los precios del Fiesta para España, que arrancan en los 15.045 euros del Trend 1.1 Ti-VCT de 70 CV con 3 puertas. También hay carrocería de 5 puertas, y la gama incluye motores de gasolina de 70, 85, 100 y 125 CV, y diésel de 85 y 120 CV.



OPEL ADAM BLACK JACK

Anunciado por ahora sólo para Alemania, la edición Black Jack supone una nueva vuelta de tuerca en el programa de personalización del Opel Adam. Techo, retrovisores y capó son negros, y puede combinarse con varios colores de carrocería y con los modelos Adam, Adam S, Adam Rocks y Adam Rocks S.



◀◀ El Corvette es el modelo que más veces ha oficiado de 'pace car' en las 500 Millas: 14. La primera fue en 1978, y desde 1948 Chevrolet ha aportado el coche de seguridad en 28 ocasiones.

Chevrolet Corvette Grand Sport 'Indy 500'

Así es el 'pace car' de las 500 Millas de Alonso

La edición 101 de las 500 Millas de Indianápolis, prueba reina de las Indy-car Series, se disputa el 28 de mayo y contará este año con la participación de Fernando Alonso, después de que el piloto español renunciase a correr en Mónaco para 'hacer las Américas' con un monoplaza de motor Honda que sí es competitivo. Todo es nuevo allí para el asturiano, incluso el coche de seguridad, pues en lugar del Mercedes-AMG GT S empleado en Fórmula 1

allí ejecuta ese papel un Chevrolet Corvette Grand Sport Indy 500 Pace Car. Casualmente, Chevrolet fue fundada en 1911, el mismo año en el que se disputaron las primeras 500 Millas, y la firma de General Motors ha suministrado el 'pace car' en 28 ocasiones —la primera en 1948, con un Fleetmaster Six Convertible—, de las que 14 corresponde al Corvette, el modelo más habitual en Indianápolis. El de este año es nuevo, y cuenta con un motor V8

L71 con inyección directa y 460 CV, cambio automático de 8 marchas con levas, paquete de fibra de carbono para crear efecto suelo, llantas Grand Sport especiales —con neumáticos 285/30 R19 delante y 335/25 R20 detrás—, frenos Brembo carbocerámicos —los discos son de 394 milímetros delante y 380 detrás— y suspensión magnética adaptativa. Alcanza 100 km/h en poco más de 3,6 segundos y genera aceleraciones en curva de hasta 1,2 g.

PARA PENSAR

225

caballos rinde el nuevo motor Energy TCe 225 EDC del Espace, que releva al TCe 200.

Desarrollada por Renault Sport y unida al cambio automático EDC, esta mecánica 1.6 de gasolina tiene un par máximo de 30,6 mkg —4,1 mkg más que el de 200 CV— y homologa un consumo medio de 6,8 l/100.

EL PUNTAZO

El NIO EP9 es un deportivo cien por cien eléctrico —sus cuatro motores suman 1.360 CV— que acaba de batir el récord absoluto de Nürburgring: 6 minutos, 45 segundos y 9 décimas.

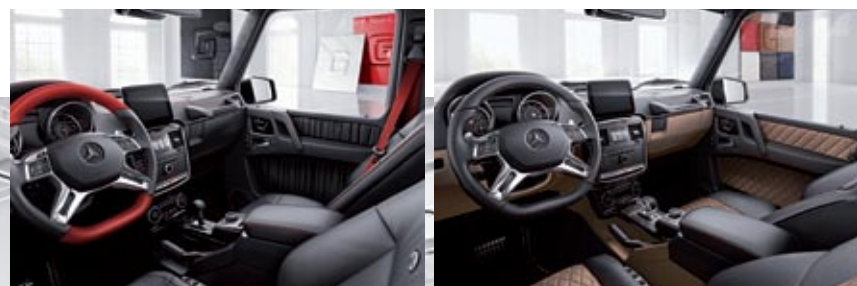


Edition y Exclusive Edition

La Clase G de Mercedes potencia su exclusividad

Mercedes-Benz quiere llevar al límite el nivel de lujo e individualidad de su Clase G, y a través de su gama 'designo manufaktur' ofrece desde ahora —las entregas empiezan en septiembre— dos nuevas series especiales. La primera, denominada Edition, se combina con las versiones G 350 y G 500 —precios en Alemania de 109.878 y 121.683 euros, respectivamente—, e incluye diversos detalles exteriores en negro, tres pinturas de carrocería a elegir —Rojo Magma, Blanco Mystic y Negro Obsidian—, llantas AMG de cinco radios

en color negro con neumáticos 275/55 R19 y, ya en el interior, tapicería de piel negra y volante bicolor en negro/rojo, al margen de un equipamiento enriquecido que permite ahorrar un 24 por ciento respecto al coste de montar las opciones por separado. La segunda serie especial se llama Exclusive Edition, está disponible para los G 63 AMG y G 65 AMG —en Alemania, 163.125 y 287.658 euros, respectivamente— e incluye, entre otros elementos, neumáticos 295/40 R21 sobre llantas en negro mate y tapicería de piel bitono.



▲ Sobre estas líneas, a la izquierda, el interior de la serie especial Edition. Y a la derecha, el superlujoso Exclusive Edition.



▲ Los precios de las dos nuevas series oscilan entre 109.878 y 287.658 euros. De paso, la Clase G adopta el 'Mercedes me connect', con servicios como la llamada de emergencia.

Edición limitada para Brasil

Racing Spirit: el Sandero creado por Renault Sport

El Dacia Sandero se comercializa en varios países bajo la marca Renault. Uno de ellos es Brasil, donde la marca francesa acaba de anunciar el lanzamiento —su estreno será en el Motorshow de Buenos Aires el

próximo 10 de junio— de la serie especial Racing Spirit, creada a partir del Sandero R.S.2.0, uno de los modelos deportivos más populares en el mercado carioca. Se trata de una edición limitada y ha sido desarrollada

por Renault Sport Cars en colaboración con el centro de diseño Renault Design Latin America y el Renault Technocentre America. Fabricado en la planta local de Curitiba, como todos los Sandero comercializados en Brasil, equipa llantas personalizadas de 17 pul-

gadas con neumáticos Michelin PS4 y pinzas de freno rojas, color al que se recurre también en re-

trovisores, frontal y difusor trasero, y en el interior: tapicería, velocímetro, salidas de aireación, volante...



► El Sandero, que en Brasil es un Renault, recibe llantas de 17 pulgadas y un motor 2.0 de gasolina.



▲ En el interior, muy deportivo, destaca la palanca de cambio con el número de serie y domina el negro y el rojo.



RENAULT TRAFIC SPACECLASS

Aprovechando el Festival de Cine de Cannes, Renault ha desvelado el Trafic SpaceClass, un 'shuttle' para clientes particulares y profesionales cuyo interior de 9 plazas admite más de 50 configuraciones gracias a los asientos de las dos últimas filas con ajuste longitudinal. Añade cristales oscuros, climatización especial, lámparas LED individuales, navegador con pantalla de 7 pulgadas y, según la versión, tapicería de piel. Se pondrá a la venta en septiembre.



Cinco modos de conducción

El **nuevo BMW M5** será aún más potente y equipará M xDrive

En el segundo semestre llegará un nuevo M5—la sexta generación ya—que aparece una revolución a nivel técnico. BMW habla de una nueva caja de cambios Steptronic de 8 marchas, de más potencia en el motor V8 4.4 TwinPower Turbo y de una mejora notoria en los tiempos de aceleración, a la que colabora la rebaja del peso. Y eso es llamativo porque el M5 dejará de tener tracción trasera, pues estrenará la nueva tecnología de tracción M xDrive, que según la firma bávara combina la agilidad y precisión típicas de un BMW M con

las ventajas de la tracción a las cuatro ruedas. Cuando encendemos el motor, el nuevo M5 está en modo 4WD, configuración que llega a permitir cierto resbalamiento de las ruedas traseras. Si activamos el MDM (M Dynamic Mode), el DSC tiene un reglaje más deportivo que permite más resbalamiento aún de las ruedas traseras, asociado al modo 4WD Sport. Y si apagamos el DSC, el conductor puede elegir entre 4WD, 4WD Sport y un modo 2WD que le convierte en un M5 de tracción trasera, pero con diferencial M activo.

► Cinco programas para elegir: con el estabilizador DSC activado, el 4WD; con el estabilizador en modo MDM Dynamic, el 4WD Sport; y con el DSC desactivado, los programas 4WD, 4WD Sport y 2WD.



Toda la gama Mini introducirá mejoras

Los **Countryman One y One D**, disponibles a partir del verano

Mini introducirá a partir del verano mejoras en el puesto de conducción de todos sus modelos, como un indicador de nivel de carburante más preciso, un nuevo sistema de control para los modos de conducción y un sistema Head-up Display que proyecta información por encima del volante, así como el asistente de atención—para los Mini de 3 y 5 puertas, y Cabrio—, el paquete Always Open para el Mini Cabrio y nuevas funciones de conec-

tividad, como preparación para Apple CarPlay. Y la gama Countryman recibe dos versiones de acceso: el One de gasolina, con un tricílintrico de 102 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 11,8 segundos

—12,2 con la caja automática—, y el One D, también con un tricílintrico, pero diésel y de 116 CV. En este caso, alcanza los 100 km/h en 10,9 segundos.



◀ La versión One del Countryman equipa un motor de gasolina de 102 CV, y el One D, un diésel de 116 CV que gasta sólo 4,1 l/100 km.



POLO
DESDE
9.800€
COMO CAÍDO DEL CIELO



Volkswagen

Volkswagen Polo Edition 5p 1.0 BMT 44 kW (60 CV): Emisión de CO₂ (g/km) de 108. Consumo medio (l/100 km): 4,8.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 9.800 € para un Volkswagen Polo Edition 5p 1.0 BMT 44 kW (60 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 8.200 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 31/05/2017. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.



ASTON MARTIN SACA PARTIDO A NÜRBURGRING

Una de las marcas que tienen centro de desarrollo propio en el viejo Nürburgring es Aston Martin, y el fabricante británico saca rendimiento como ninguna a la pista germana. Los últimos dos modelos sorprendidos en plena fase de puesta a punto son el Vantage V8, que recurre al bastidor de aluminio del actual DB11 –acortado y con menor distancia entre ejes– y está equipado con un motor V8 sobrealimentado de Mercedes-AMG, y el DB11 S Vanquish, fotografiado ya con poco camuflaje y que muestra cambios en su carrocería propios de las versiones más deportivas, pues su V12 rondará los 650 CV.

▶▶ Junto a estas líneas, el Aston Martin Vantage V8. Y abajo, el DB11 S Vanquish.



**FOTOS
ESPIA**



Lamborghini Huracán Performante Spyder

Más ligero y potente, **y ahora sin techo**

En la última edición del Salón de Ginebra, en marzo, Lamborghini presentaba el Huracán Performante, un coupé de prestaciones estratosféricas capaz de parar el cronómetro en Nürburgring en 6 minutos y 52 segundos. Porque si el Huracán 'básico' ya empuja, el Performante lo hace aún más gracias a la preparación especial de su V10 5.2, que pasa a rendir 631 CV, y a la puesta a punto de

distintos órganos, como el cambio de doble embrague de siete marchas, que gana rapidez, o la tracción total Haldex y su diferencial autoblocante mecánico posterior. Además, estrena una aerodinámica especial denominada ALA (Aerodinámica Lamborghini Activa) que varía en marcha la penetración o el apoyo. Y todo eso lo tendremos pronto en formato descapotable, pues el Huracán Performante Spyder ya rueda en su fase final de pruebas.

◀ La versión Performante del Huracán Spyder rebaja el peso, pero usa la misma capota, que se quita en 17 segundos hasta los 50 km/h.



**FOTOS
ESPIA**



▲ Nuestros compañeros de CarPix sorprendían hace unos días a los técnicos de Land Rover con el Velar más brutal en Nürburgring.

Range Rover Velar SVR

Su motor **rebasará los 500 caballos**

El binomio formado por Jaguar y Land Rover corona algunas de sus gamas con versiones ultradeportivas llamadas SVR y desarrolladas por el departamento Special Vehicle Operations. Es el caso del F-Type, que presume de 575 CV, o del Range Rover Sport, con 550 CV bajo el capó. Y pronto habrá más, como el Jaguar F-Pace y el Range Rover Velar, dos SUV premium de tamaño medio cuyas variantes SVR están siendo puestas a punto a la vez, pues comparten la plataforma y, todo apunta a ello, el motor. Hace unos

días se dejaba ver por Nürburgring el Velar SVR, y se barajan dos posibilidades para extraer sus más de 500 CV: el V8 5.0 Supercharged o un revolucionario motor V6.

**FOTOS
ESPIA**



▲ Al parecer, el Velar SVR está siendo desarrollado en paralelo con el Jaguar F-Pace SVR, pues comparten mucho.

**FOTOS
ESPIA**



▲ El nuevo BMW X5 recurre a la plataforma modular CLAR estrenada en la Serie 7, y que reduce mucho el peso.

EL NUEVO BMW X5 Y EL X7, AL LÍMITE

En BMW no quieren dejar ni un hueco en su oferta SUV. Pronto veremos el X2 –variante deportiva del X1– y el nuevo X3, y en la parte alta de la familia habrá también novedades, aunque ya en 2018. En concreto, el nuevo X5 y el lujoso X7, ambos vistos en Nürburgring hace días. El X5 será más largo y estilizado que el actual, y rebajará su peso entre 250 y 300 kilos gracias a la plataforma modular CLAR, que incluye materiales como aluminio, magnesio y fibra de carbono; y tanto el X5 como el X7 –una variante agrandada y con tres filas de asientos– permitirán elegir entre mecánicas diésel, de gasolina e híbridas 'plug-in'.

**FOTOS
ESPIA**



◀ El X7, pillado en pista hace unos días, será el SUV más grande y lujoso de BMW. Ofrecerá tres filas de asientos y competirá con el Mercedes GLS.

PAGO POCO Y LO TENGO TODO. ESO SÍ QUE DA TRANQUILIDAD.

Todista.

**SEGURO CON TODO.
MEJOR PRECIO GARANTIZADO.**

902 123 512

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

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

De la primera generación del 5008, que era un monovolumen puro y duro, el nuevo modelo conserva el nombre y poco más. Y es que esta segunda entrega ahora lanzada es un SUV, pese a no ofrecer versiones con tracción total en su gama. Pero tiene imagen de todocamino, la distancia libre al suelo anunciada supera los 23 centímetros, goza de ángulos 'off road' correctos por sus cortos voladizos –19 grados el de ataque y 28 el de salida– y ofrece un interesante Pack Motricidad opcional –nuestra unidad de prueba no lo montaba– que por solo 300 euros añade control de descenso de pendientes, neumáticos M+S y control de tracción mejorado Advanced Grip Control, que permite seleccionar mediante una rueda el modo óptimo para cada zona de baja adherencia: arena, barro, ESP off... No iguala la eficacia de un sistema 4x4 en situaciones extremas, pero lleva al límite, y de manera sorprendente, las posibilidades de la tracción delantera. Que el nuevo 5008 sea 'muy SUV' no sig-

nifica que olvide virtudes prácticas de su predecesor, y que busquen muchos clientes con necesidades familiares. Es 19 centímetros más largo que el nuevo 3008 –vistos de frente o de culo es casi imposible distinguirlos–, e incluso 11 más que el primer 5008; y tiene una distancia entre ejes generosa: 2,84 metros. Eso permite dotarle de un habitáculo con tres filas de asientos realmente amplio, destacando valores como los 780 litros del maletero cuando usamos cinco plazas, los 1.940 litros si sólo necesitamos las dos plazas delanteras, el borde de carga a 67 centímetros de altura o los 3,20 metros de longitud interior para carga si pedimos el paquete opcional que permite abatir el respaldo del copiloto. Y la segunda fila, compuesta por tres butacas independientes de similar anchura –anclaje Isofix para sillas en las tres–, es corredera y plegable, y presume de un espacio sorprendente: 141 centímetros de anchura –134,5 hay en el Skoda Kodiaq y 129,5 en el Nissan X-Trail– y 78,5 de hueco entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. Además, el piso es plano y eso supo-

ne confort extra para el pasajero central; aunque, a cambio, las banquetas van muy cerca del suelo y viajamos con las rodillas altas y los muslos sin apoyar en el asiento; detalle de ergonomía que ya contamos al probar el 3008 y que aquí reiteramos.

En la primera fila, poco que objetar, pues también hay mucha anchura, aunque conductor y acompañante quedan separados por la voluminosa consola. Habrá a quien le guste... Y la guantera tiene una forma irregular, poco aprovechable, pero no faltan huecos precisamente en el 5008 –amplias bolsas en las cuatro puertas, revisteros en los respaldos, un gran cofre refrigerado entre los asientos delanteros...–, sumando 38 litros para guardar cosas. En cuanto al puesto de conducción, que Peugeot llama i-Cockpit Amplify, a nosotros nos gusta la combinación de volante pequeño, pantalla táctil de 8 pulgadas a mano y, como novedad en los nuevos 3008 y 5008, instrumentación digital configurable. Un detalle muy 'premium'. Además, los asientos son cómodos y sujetan bien, y las versiones con caja EAT6 suman levas

para el manejo manual, aunque las acercaríamos un centímetro más al volante. Y ya puestos a proponer mejoras, qué tal unos controles convencionales para la climatización, porque la pantalla copa tantas funciones que exige mucha atención. Resta hablar de la tercera fila, plantea-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Por los 33.150 euros que cuesta ahora nuestro protagonista, descuento incluido, es una alternativa de lo más interesante para familias que gustan de rebasar los límites del asfalto en sus viajes. Porque el diésel de 120 CV y el cambio automático EAT6 se llevan de cine: bajo consumo, agrado, prestaciones suficientes... Y la nueva carrocería es amplia y funcional. Además, con el acabado Active y el cambio manual arranca, con rebaja, en unos atractivos 26.900 euros.



da como plazas para niños –antes del 'estirón', por supuesto– o de emergencia. Y sea un adulto o un niño lo que vayamos a confinar ahí –el acceso es relativamente sencillo–, deberemos avanzar la segunda

PRECIO **34.850 €**

EMISIONES DE CO₂: **112 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA



Amplitud y maletero. Segunda fila corredera y tercera fila de serie. Ligereza. Motor y cambio. Equipamiento y confort. Calidad de materiales. Altura libre.

DEBE MEJORAR



Tracción total no disponible. Prestaciones sólo correctas a plena carga. Detalles de acabado. Espacio en la tercera fila y ergonomía en la segunda fila.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Transfigurado

"Hacer cambiar completamente de figura o de aspecto una cosa, generalmente mejorándola".

La definición del término 'transfigurar' se ajusta como un guante al nuevo 5008, que adopta una imagen SUV pero no renuncia a un amplio y versátil interior de siete plazas. Con el agradable motor diésel de 120 caballos y el cambio EAT6, una opción muy racional y de bajo consumo.



▲▲ Con cinco plazas, el hueco para maletas es enorme, pero si colocamos las dos butacas de la tercera fila cabe poco equipaje. Al abatir el respaldo del copiloto, 3,20 metros a lo largo.



▲ Va por fuera y no es muy cómodo sacarla, pero se agradece que haya rueda de repuesto.

fila para repartir el espacio, pues el hueco para piernas en la tercera fila es de 52,5 centímetros, y si le damos 14 centímetros extra—es lo que corren las tres butacas centrales—ya podremos ir mejor detrás. Además, la altura al techo es suficiente: 88,5 centímetros, cuando en un Kodiaq hay en esa zona sólo 86, y eso ya implica tocar el techo con la cabeza.

No queremos abandonar el habitáculo sin alabar el nivel general de calidad, pues hay buenos materiales, todo está ensamblado con rigor y no se perciben vibraciones al rodar por mal firme o 'desempedrar' pistas forestales, donde este 5008 se halla más cómodo de lo imaginable. Aunque a veces la juventud se paga, y la firma francesa debería comprobar la fijación de las molduras cromadas en la base de las ventanillas traseras, pues se soltaron las de ambos lados y eso generaba ruiditos al circular por autovía.



▲▲ La tercera fila es para niños, o para adultos en viajes cortos, siempre y cuando avancemos la segunda fila los 14 centímetros que permite el carril. Los asientos delanteros son cómodos, pero en la segunda fila llevamos las rodillas muy altas.

En cuanto al equipamiento, el acabado GT Line probado monta de serie prácticamente de todo, incluidos avanzados asistentes de conducción que vehículos mucho más caros dejan para la lista de opciones. En el 5008 también hay opciones, pero son elementos que podríamos calificar como 'caprichos': portón automatizado, tapicería de cuero, techo panorámico eléctrico... Y para los que opinen que el GT Line trae cosas que quizás no se necesiten, ahí están los acabados Allure y Active, que permiten ahorrar un dinerito.

Viendo el porte del nuevo 5008, a muchos les parecerá que un diésel 1.6 de 120 CV podría quedarse justo, pero conviene tener en cuenta algunos factores. El prime-



ro, que el motor BlueHdi en cuestión es una maravilla porque entrega la potencia máxima a sólo 3.500 rpm y ya rinde 30,6 mkg de par máximo a 1.750 vueltas; además de ser suave y sonar bien, y de tener sólo dos válvulas por cilindro, toda una 'rareza' en el siglo XXI. El segundo, que la caja de cambios automática EAT6 le sienta a la perfección, pues además de poder manejarse manualmente tiene un programa Sport que realza las reacciones. Y el tercer



MUY BIEN HECHO, PERO... CALIDAD GENERAL Y MATERIALES DEL INTERIOR SON BUENOS, AUNQUE HAY DETALLES 'DE JUVENTUD', COMO LOS CROMADOS DE LAS VENTANILLAS QUE SE SUELTAN Y HACEN RUIDO I-COCKPIT AMPLIFY ASÍ LLAMA PEUGEOT A SU INNOVADOR PUESTO DE CONDUCCIÓN, CON TODO A MANO Y MUY 'RESULTÓN'



▲▲ A la derecha del pequeño volante van los botones con las funciones esenciales, pero la climatización sólo se controla a través de la pantalla táctil. La instrumentación es configurable, y el cambio tiene modo manual: desde la palanca o con las levas.



◀ Los 225/55 R18 del nivel GT Line le pegan al suelo en curvas y frenadas. Aunque la estabilidad es muy buena—la ligereza del conjunto ayuda—, al límite hay un cierto cabeceo.

factor, que emplea la plataforma EMP2, común al 308, y eso permite ahorrar 95 kilos de media; dejando el peso en vacío de la versión probada en sólo 1.380 ki-

los, cuando un Nissan X-Trail comparable—motor 1.6 dCi 130, tracción 4x2 y caja Xtronic—se va 160 kilos más arriba.

De ahí que, siendo más agradable que

veloz, este 5008 de 120 CV se mueva bien y cuadre con las necesidades de muchos usuarios, pues de 0 a 100 km/h le hemos medido 12 segundos—anuncia 11,9—y, mejor aún, 9,4 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, sinónimo de adelantamientos seguros. Pone la guinda un gasto real de 6,5 l/100 km, que vemos muy razonable; y también un convincente comportamiento, marcado por el equilibrio entre confort, seguridad y agrado. Puede que una estabilizadora trasera le sentase bien para controlar mejor los balanceos y cabeceos al límite—se aprecian algo más que en el 3008—, pero el SUV galo tiene una actitud noble, va por su sitio, frena con solvencia y anima a devorar kilómetros.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

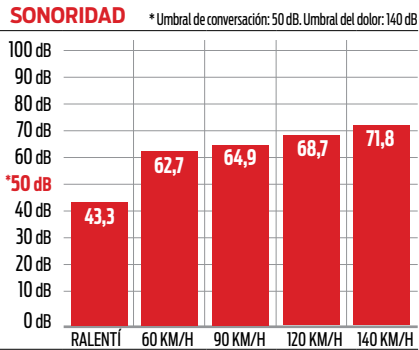
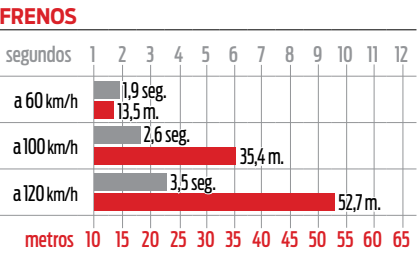
MOTOR	1.6L BLUEHDI 120
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.560
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.455
Capacidad del depósito (l)	53
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,1
Número de plazas	7

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Navegador	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Ajuste eléctrico asiento conductor	▲		
Respaldo trasero abatible: 3 partes	▲		
Banqueta trasera corredera	▲		
Tercera fila plegable y extraíble	▲		
Portón trasero eléctrico			▶
Faros Full LED y largas automáticas	▲		
Faros antiniebla con luz 'cornering'	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
SEGURIDAD			
Vigilancia activa ángulos muertos	▲		
Reconocimiento límites velocidad	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Alerta de tráfico cruzado trasero		▼	
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag cortina del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Asistente de arranque en cuesta	▲		
Espejo interior fotosensible	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	184 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,0 (11,9)
Recorriendo (metros)	209
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	16,0
1.000 m desde 40 km/h en D	31,4
De 80 a 120 km/h en D	9,4
De 80 a 120 km/h en D (metros)	265
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,8
Conducción dinámica	8,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	7,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	815
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,9
Ciclo extraurbano	4,0
Ciclo mixto	4,3



EN COMPARACIÓN CON...

	PEUGEOT 5008 1.6 BLUEHDI 120 EAT6 ACTIVE	HYUNDAI SANTA FE 2.0 CRDI 150 4X2 ESSENCE 7 PLAZAS	NISSAN X-TRAIL 1.6 DCI 130 XTRONIC 4X2 N-CONNECTA 7 PL.	SKODA KODIAQ 2.0 TDI 150 DSG 4X2 AMBITION 7 PLAZAS
Precio	30.400 euros (28.700 con dto.)	34.215 euros (30.650 con dto.)	34.175 euros	34.240 euros (32.435 con dto.)
Cilindrada	1.560 cc.	1.995 cc.	1.598 cc.	1.968 cc.
Potencia	120 CV / 3.500 rpm	150 CV / 4.000 rpm	130 CV / 4.000 rpm	150 CV / 3.500-4.000 rpm
Par máximo	30,6 mkg / 1.750 rpm	39,1 mkg / 1.800-2.500 rpm	32,7 mkg / 1.750 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm
Cambio	Automatico, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automatico, de variador continuo	Automático, doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,9 / 4,0 / 4,3 l/100 km	8,1 / 4,9 / 6,0 l/100 km	6,0 / 4,9 / 5,3 l/100 km	5,7 / 4,5 / 4,9 l/100 km
Emisiones	112 g/km CO2	159 g/km CO2	139 g/km CO2	129 g/km CO2
Autonomía	1.232 kilómetros	1.066 kilómetros	1.132 kilómetros	1.183 kilómetros
Vel. máxima	184 km/h	182 km/h	180 km/h	198 km/h
0 a 100 km/h	11,9 segundos	11,2 segundos	11,4 segundos	10,0 segundos
Maletero	780 / 1.940 litros	516 / 1.615 litros	445 / 1.982 litros	735 / 2.005 litros
Dimensiones	4.641 / 1.844 / 1.646 mm	4.660 / 1.880 / 1.690 mm	4.640 / 1.820 / 1.710 mm	4.697 / 1.882 / 1.655 mm
Batalla	2.840 mm	2.700 mm	2.705 mm	2.791 mm
Diámetro giro	11,2 metros	10,9 metros	11,2 metros	11,6 metros
Depósito comb.	53 litros	64 litros	60 litros	58 litros
Peso	1.455 kilos	1.777 kilos	1.615 kilos (versión 5 plazas)	1.714 kilos
A favor	Al ser mucho más ligero que sus rivales, el motor 1.6 de 120 CV rinde muy bien y rivaliza en prestaciones con modelos con 30 CV más. Tercera fila de serie con butacas extraíbles, y segunda fila corredera. Consume poco, está bien equipado y sale más barato.	Destaca por su calidad general y su equipamiento, y por ofrecer una garantía de cinco años sin límite de kilometraje. Además, su motor 2.0 tiene un par máximo impresionante que se traduce en agrado. Es muy cómodo y robusto, y gira en poco espacio. El descuento es generoso.	Tiene un motor 1.6 como el Peugeot, pero con más potencia y par, y presume de un buen rendimiento fuera de carretera por su altura libre y sus ángulos 'off road'. Y podemos pedir tracción total con el 1.6 dCi, pero sólo con caja manual. Completa dotación.	Es, junto con el 5008, el más moderno, y presume de amplitud y versatilidad. El diésel básico es el 2.0 TDI de 150 CV, y eso le da ventaja en prestaciones sin que el gasto sea muy superior. Calidad y confort, y disponible también con tracción total. Cambio DSG eficaz.
En contra	El acabado es bueno pero hay algunos detalles de juventud, y en la tercera fila hay poco espacio, salvo que avancemos la segunda. El piso interior va alto, y obliga a llevar las rodillas altas en las dos filas traseras. No hay versión 4x4.	Es el más pesado del cuarteto, y con el motor 'básico' de 150 CV no ofrece ni tracción total ni cambio automático. Además, es el que más gasta, y tiene un maletero más pequeño que el 5008. La altura libre al suelo es un poco justa para pistas.	Como es más pesado, no anda mejor y sí gasta más. Maletero justo en la variante de siete plazas, y cambio sólo correcto. La segunda fila no es corredera. Precio alto, pues no hay Acenta de 7 plazas y hay que subir al nivel N-Connecta.	Pesa bastante más que el modelo de Peugeot, y también tiene una tercera fila más indicada para chavales. El equipo de serie es algo justo, y conviene recurrir a la lista de opciones, con buenos precios al menos. Su precio es algo mayor.



EL DETALLE

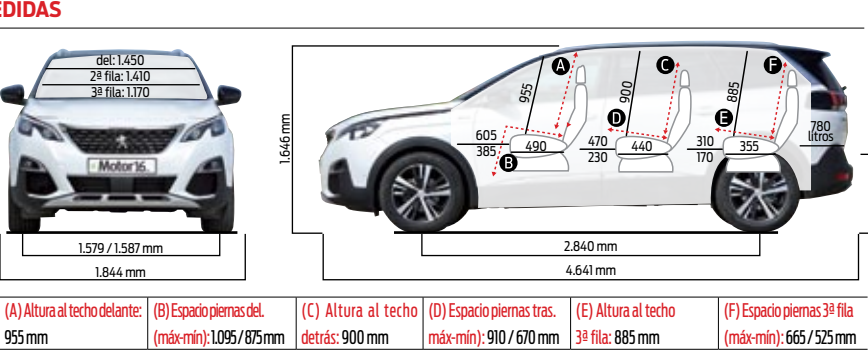
MALETERO Una caja de sorpresas

Además de tener un máximo de 780 litros de capacidad con cinco plazas en uso, el maletero del 5008 se reserva sorpresas como las dos butacas independientes y abatibles escondidas bajo el suelo, y que además se pueden extraer con facilidad del vehículo y mover cómodamente: abultan poco, pesan menos de 11 kilos cada una y permiten ganar, si sacamos las dos, 60 litros de volumen. Y aún hay más, como el



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO	RED DE POSVENTA
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,71 euros/km. Coste km total: 0,86 euros/km.	994 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO	GARANTÍA
Seguro a terceros: 384,85 euros/año. Seguro a todo riesgo: 601,03 euros/año con franquicia de 300 euros.	Dos años sin límite de kilometraje
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.	www.peugeot.es
DATOS DEL COMPRADOR	
PEUGEOT	
Peugeot España, S.A. C/ Eduardo Barreiros 110, 28041 - Madrid. Tlf: 91 347 10 00 - 91 347 22 41	
	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 39.140 EUROS





Parecía obligado que Nissan ofreciese un motor diésel más potente que el eficaz 1.6 dCi para coronar la gama del X-Trail, su modelo SUV más grande en nuestro país. Y parecía obligado también que un día pudiera combinarse la tracción total con el cambio automático. Nuestro protagonista da respuesta a esas dos necesidades.

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

En cuanto a motores diésel, las gamas Qashqai y X-Trail terminaban por arriba hasta ahora con el 1.6 dCi de 130 CV que también usa Renault en muchos modelos, pero el X-Trail, de talla generosa –4,64 metros de largo– y disponible hasta con tres filas de asientos –las siete plazas suponen un extra de 800 euros–, echaba en falta un motor más enérgico. Y aunque la Alianza Nissan Renault ofrece un 1.6 dCi 'gordo' –con 160 ó 163 CV, según el modelo– para Espace, Talisman, Mégane y Grand Scénic, en el caso del SUV de Nissan se ha optado por el más veterano –pero actualizado– 2.0 dCi. En la casa japonesa lo justifican por su cilindrada, que cuadra mejor en un vehículo de las características del X-Trail, con una interesante faceta 'campera', y su incorporación al X-Trail reporta otra ventaja: por fin puede asociarse la tracción total al cambio automático. Ese era, de hecho, el cóctel mecánico

de nuestra unidad, combinando la caja automática de variador Xtronic –con un funcionamiento muy mejorado en su última evolución– y la eficaz tracción All Mode 4x4i, que mediante una rueda permite elegir entre los programas 2WD –tracción sólo delantera–, Auto –reparte automáticamente el par entre ejes según las necesidades de motricidad, aunque da prioridad al delantero– y Lock –reparte el par al 50 por ciento entre ejes, pero sólo hasta 40 km/h–. Sumemos a ello una generosa altura al suelo –21 centímetros–, unos ángulos de ataque y salida correctos, y unos neumáticos de uso mixto que van bien fuera del asfalto, y tendremos como resultado un SUV que se atreve con más aventuras que la mayoría de sus rivales.

No obstante, el nuevo 2.0 dCi da lugar a más combinaciones, pues si nos conformamos con el cambio manual –de tacto poco deportivo– ahorramos 1.700 euros, y si queremos caja Xtronic pero nos basta la tracción delantera, la factura –hablamos siempre de acabados Tekna– baja 3.000



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

No estoy muy seguro de que sea más razonable un X-Trail 2.0 dCi de 177 CV que el de motor 1.6 dCi de 130 CV, y puede que a una gran parte del público le valga el segundo, que es más barato y encima consume menos. Pero si solemos viajar con bastante carga o nos gusta disfrutar de potencia extra en carretera, la elección pasa por el dCi más brioso, único que nos deja asociar 4x4 y caja automática.

euros frente a nuestro protagonista. Lo que no hay, eso sí, es un X-Trail 2.0 dCi de tracción delantera con cambio manual. Centrándonos en la versión probada, nos gusta el progreso en prestaciones –son mejores incluso que las anunciadas–, que se traduce en más agrado circulando a ple-

PRECIO		40.675 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 162 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
PRECIO		*****		
			Prestaciones respecto al 1.6 dCi 130. Cambio Xtronic con 7 marchas 'simuladas'. Tracción y agilidad 'off road'. Carrocería amplia y práctica.	Distancias de frenada muy largas. Dirección algo lenta. Detalles de acabado. Error del velocímetro. Consumo excesivo. Sonoridad elevada.



◀◀ Aceptable acabado interior y notable funcionalidad, pues la banqueta trasera se ajusta longitudinalmente 22 centímetros. La anchura en la segunda fila, justa.



◀◀ No hay levas, pero la palanca admite uso manual por sus 7 marchas 'simuladas'. Y una rueda permite elegir el modo de tracción.



na carga por carretera, virtud en la que colabora el cambio automático, que es de variador pero 'simula' –y muy bien– tener siete marchas para minimizar el resbalamiento o la sensación de 'acelerar en vacío'. En el lado negativo de la balanza, una sonoridad mecánica demasiado presente y, sobre todo, un consumo real excesivo, pues será difícil bajar de 7 u 8 litros de media incluso conduciendo de paseo. Y sobre asfalto, los neumáticos mixtos no ayudan, pues alargan las frenadas de emergencia y, a fuerte ritmo, restan agarre en curva. O sea, más confort o nobleza de reacciones que eficacia o precisión.

▲▲ El X-Trail de cinco plazas anuncia 550 litros de maletero –de serie monta rueda de emergencia–, pero en las versiones de siete plazas –800 euros extra– la zona para equipajes se reduce, con dos filas en uso, a 445 litros.

SUS RIVALES



HONDA CR-V 1.6i-DTEC 160 4WD AUT. EXECUTIVE

Es casi tan largo, pero sólo se ofrece con cinco plazas. Ofrece más calidad, tiene un cambio automático 'de verdad' con 9 marchas y ahora se queda en 40.000 euros. Es menos 'off road'.

Precio	41.500 €
Maletero	589 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,3 l/100km
	10,4 seg.



SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 4X4 DSG STYLE 5 PLAZAS

Como el X-Trail, el Kodiaq se ofrece con 5 y 7 plazas. Algo más largo, gana en amplitud y funcionalidad; y por motor y cambio, es más rápido y ahorrador. Con rebaja, 38.735 euros.

Precio	40.540 €
Maletero	650-835 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,7 l/100km
	8,6 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.995
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	177 CV / 3.750
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. CVT, de 7 vel. prefijadas
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R19
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.720
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.640 / 1.830 / 1.710
Capacidad del maletero (l)	550 / 1.982
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	196 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,0)
Recorriendo (metros)	169

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,4

De 80 a 120 km/h en D	7,3
Recorriendo (metros)	206
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 6%

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	8,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	8,1
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,5
A 140 km/h de cruce	10,2
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	8,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	674
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,5
Ciclo extraurbano	5,9
Ciclo mixto	6,1

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Carburantes BP

con tecnología **ACTIVE**



El Ateca del Este

Acudimos al estreno del Karoq, el nuevo SUV de Skoda y alma gemela del Seat Ateca. Ofrece un interior amplio y modulable, motores entre 115 y 190 CV, versiones con tracción delantera y total y un avanzado equipamiento. Llegará en noviembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El año está siendo frenético en Skoda. Su último estreno ha sido el Karoq, a cuya presentación en sociedad hemos acudido. Se trata de un SUV compacto que comparte plataforma y buena parte de su genética con el Seat Ateca. Y la marca checa aprovechó la ocasión para adelantar que en 2018 tendrá su primer modelo híbrido enchufable—un Superb—, en 2020 se estrenará con un eléctrico con formato SUV y en 2025 la intención es comercializar hasta cinco vehículos completamente eléctricos.

El Karoq crece 16 centímetros con respecto al Yeti, modelo con el que protagonizará una dulce transición, ya que el nuevo SUV llegará en noviembre y el Yeti dejará de fabricarse a finales de año. La intención de Skoda es contar más adelante con un tercer SUV más pequeño con el que completaría la gama, junto al Kodiaq y al Karoq.

El Karoq mide 4,38 metros y su diseño hereda muchos rasgos del Kodiaq, pero con una talla menos, y en su vista lateral las semejanzas con el Ateca son inevitables.

Más original es su interior, al convertirse en el primer Skoda que recurre a un cuadro de mandos con formato digital. A las tradicionales soluciones 'Simply Clever', más de 30 en este modelo, se añade una notable habitabilidad y un maletero cuyo volumen oscila entre los 521 y los 1.630 litros.

La modularidad va un paso más allá que en el Ateca, al incorporar el sistema VarioFlex. Esta práctica solución—será opcional— consta de tres asientos individuales en la segunda fila—está dividida en secciones 40/20/40—, los dos laterales con regulación longitudinal. Además se

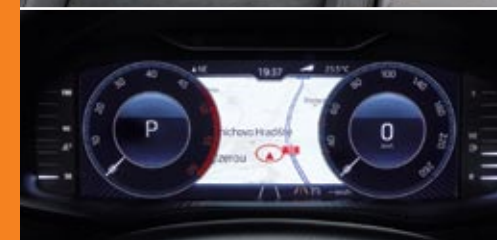
pueden extraer, resultando un espacio de carga diáfano con hasta 1.810 litros.

La oferta mecánica del Karoq contempla cinco motorizaciones, cuatro de ellas completamente nuevas y todas turboalimentadas. En gasolina comienza con un 1.0 TSI tricilíndrico de 115 CV y concluye con un 1.5 TSI de 150 CV con tecnología ACT, que desconecta dos de los cuatro cilindros cuando las condiciones de carga del motor se lo permiten.

En ciclo turbodiésel el abanico cubre un 1.6 TDI de 115 CV y un 2.0 TDI que ofrece dos niveles de potencia: 150 y 190 caballos. El más potente se asocia a una caja DSG de siete relaciones y a la tracción total. En el resto el cambio es manual de seis velocidades, aunque también se ofrece la posibilidad de disfrutar del DSG.



INTERIOR ES EL PRIMER SKODA QUE INCORPORA UN CUADRO DE MANDOS DIGITAL. OTROS PUNTOS A SU FAVOR SON LOS ASIENTOS TRASEROS CON REGULACIÓN LONGITUDINAL Y EL MALETERO



El chasis varía dependiendo del sistema de tracción elegido. Si es total el eje trasero recurre a un esquema multibrazo, más sofisticado que el eje torsional que montan las variantes 4x2. También incorpora un control dinámico del cha-

sis (DCC) a partir de los 150 CV, y un asistente con hasta cinco programas de conducción: Normal, Eco, Sport, Snow y Off-Road, este último asociado a la tracción total y añade, además, un efectivo control de descensos.

El equipamiento es muy avanzado, heredado del Kodiaq en materia de seguridad, confort y conectividad, incluida una llamada de emergencia automática con localización del vehículo en caso de accidente.



▲ Comparte plataforma, tecnología y algunos rasgos estéticos con el Kodiaq, pero con una talla menos. La rivalidad con el Seat Ateca será feroz, por lo tanto la batalla del precio será vital.



SE ADMITEN PEDIDOS Y LAS ENTREGAS EMPIEZAN EN AGOSTO. EN 2018 HABRÁ UN D3 CON 150 CV, CAJA MANUAL Y TRACCIÓN DELANTERA



Desvelado hace dos meses, el nuevo XC60 llegará a España en verano con una gama inicial de cinco mecánicas que van de 190 a 407 CV e incluye el híbrido enchufable T8. Tras conducir el modelo sueco, todo indica que Volvo podría seguir mandando a nivel europeo entre los SUV premium de talla media, porque progresa en calidad, confort y deportividad, y es líder en seguridad.

Ojo con el sueco

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En nueve años, del primer XC60 se han vendido casi un millón de unidades, lo que le convierte en 'best seller' de Volvo

—supone el 30 por ciento de sus ventas mundiales, y el 35 en el caso de España—, con éxitos notorios como ser número 1 en el ranking europeo de los SUV premium de tamaño medio. Y ahí la lucha es brutal:

Audi Q5, BMW X3, Jaguar F-Pace, Mercedes GLC, Porsche Macan... Pero la casa sueca se ha preparado bien para una lucha que comienza en agosto, cuando se entreguen las primeras unidades, aun-

que ya se pueden hacer pedidos de una gama con 15 versiones —combina cinco mecánicas con los acabados Momentum, R-Design e Inscription—, cuyos precios arrancan en 51.190 euros. Es una factura alta, y en ello influye que todos tengan tracción total y cambio automático, pero en la próxima primavera el XC60 se pondrá más a tiro gracias a la versión D3, con un diésel de 150 CV, transmisión manual y tracción delantera. Y antes, en noviembre, tendremos aquí el T5 de tracción delantera y un T4 AWD manual.

Volvo, en realidad, no ha arriesgado, y podríamos decir que el nuevo XC60 es el XC90... pero a escala; y con estrenos tecnológicos que acercan aún más la conducción autónoma a la realidad diaria. Comparte con todos los modelos de la serie 90 la plataforma modular SPA —hace un mayor uso de los aceros especiales y del aluminio—, de manera que la versión básica anuncia 1.814 kilos, no tanto para un SUV de su tamaño y su calidad. Y en marcha, además, parece más ligero por su ágil rendimiento general.

Con 469 centímetros de largo, 190 de ancho y 166 de alto —crecen las dos primeras cotas y baja la tercera—, el nuevo XC60 presume de un amplio interior, apto para cinco adultos, y el maletero anuncia 505 litros —10 más que antes—, incluyendo el doble fondo, que de serie acoge kit reparapinchazos. Y en opción, salvo para la versión T8 Twin, rueda de emergencia. Sin embargo, todos sus rivales proponen más volumen de carga, y Volvo no contempla la segunda fila corredera que, como extra, sí ofrece Audi en su nuevo Q5.



▲ Las versiones T8 Twin, R-Design e Inscription incluyen de serie la pantalla central de 12,3 pulgadas y el ajuste del modo de conducción: Eco, Comfort, Dynamic, Off-road e Individual. El interior presume de amplitud y de una gran calidad.



PRECIO DESDE **51.190 €**

EMISIONES DE CO₂: **49 A 176 g/km**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Comportamiento y confort. Agrado de conducción. Calidad general. Amplitud y funcionalidad. Motores energéticos. Altura al suelo. Tecnología disponible.

DEBE MEJORAR

- Levas de cambio no disponibles aún. Consola central algo elevada. Gama inicial sólo con cambio automático y tracción total. Precio. Opciones caras.



◀ El XC60 conserva el aire de familia del modelo anterior, pero puestos uno junto al otro las diferencias son enormes, y la nueva generación aporta una carrocería más aerodinámica —Cx de 0,32— y atlética. También las ópticas marcan distancias. Los faros LED son de serie, y los Full LED, opcionales.





EL EQUIPO DE SEGURIDAD IMPRESIONA, E INCLUYE PRIMICIAS COMO EL CITY SAFETY CON ASISTENTE DE ESQUIVA, ACTIVO DE 50 A 100 KM/H

SEGURIDAD VOLVO

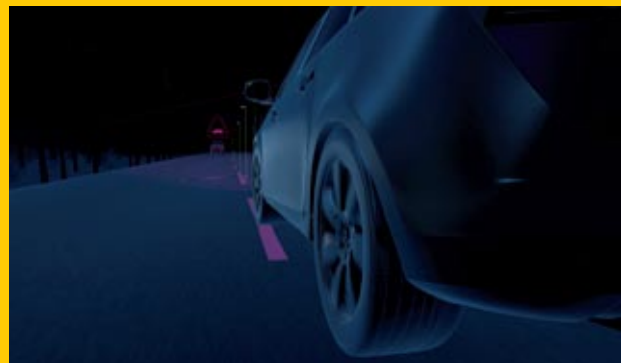
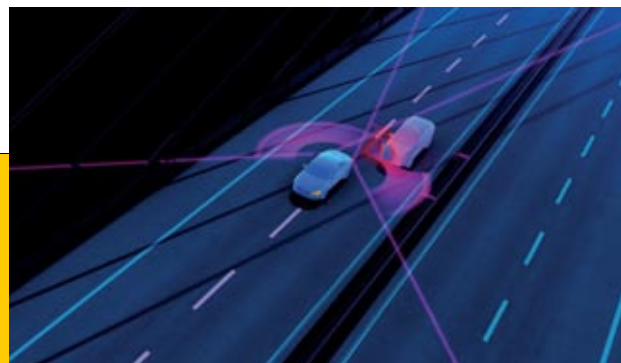
Innovación tras innovación

A los responsables de Volvo, obsesionados con la seguridad y el objetivo '0 víctimas mortales' de su programa Vision 2020, les gusta la tendencia percibida. Por ejemplo, han comprobado que las colisiones por alcance en Suecia se han reducido un 45 por ciento gracias al sistema de alerta por colisión con accionamiento automático de frenos. Y en los últimos diez años, los ocupantes de coches Volvo que han resultado heridos gravemente han descendido un 50 por ciento.

El XC60 resulta especialmente innovador en esta materia, pues bien de serie o en opción adopta sistemas avanzados ya conocidos en la marca como el control de crucero adaptativo ACC, el Pilot Assist –hasta 130 km/h se encarga de aceleración, frenada y dirección, salvo que soltemos el volante–, la alerta de tráfico cruzado trasero, el aviso de colisión posterior, la advertencia de fatiga,

el lector de señales de tráfico con limitación automática de velocidad, la alerta de salida de carril con corrección de dirección, la detección de animales de gran tamaño o la mitigación del riesgo de salida de carretera, entre otros sistemas.

Y, como primicia, el XC60 suma tres dispositivos inéditos que en breve adoptará la serie 90. El primero, opcional, es un nuevo BLIS –el sistema que vigila los ángulos ciegos– dotado ahora de asistente de dirección: si nos vamos a cambiar a un carril por el que llega otro vehículo más rápido y no hacemos caso de las alertas –una luz en el espejo que primero se enciende y luego parpadea–, la dirección actúa automáticamente para devolvernos al carril. Y los otros dos nuevos sistemas son de serie. El primero es el City Safety con esquivado asistido: si nos acercamos a un peatón, un ciclista u otro vehículo con riesgo de



▲ Sobre estas líneas, y de arriba abajo, el control de puntos ciegos BLIS con asistencia de dirección, el sistema que nos devuelve al carril para evitar chocar con vehículos que circulan en sentido contrario y el City Safety con asistente de dirección, que nos ayuda a esquivar.

colisión, el City Safety –tras avisarnos– frena automáticamente, pero ahora nos asiste con el giro del volante –a velocidades entre 50 y 100 km/h– para ayudarnos a esquivar el obstáculo si calcula

que la frenada es insuficiente. El segundo sistema, activo entre 60 y 140 km/h, detecta vehículos en sentido contrario y nos devuelve automáticamente a nuestro carril para evitar la colisión.

▲ El programa Vision 2020 de Volvo se fijó un objetivo ambicioso: que ese año nadie muera o resulte herido de gravedad en un Volvo nuevo.

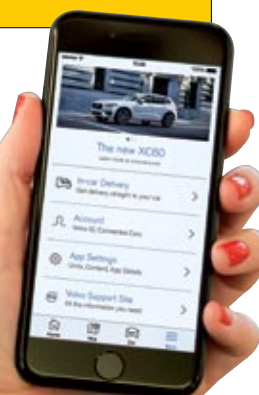
Pero en el habitáculo se ha hecho un gran trabajo en cuanto a diseño y terminación: asientos tan cómodos y eficaces como siempre, una postura al volante perfecta, visibilidad en todas direcciones, materiales mullidos y de buen tacto, sensación de robustez... Y una atmósfera muy 'escandinava', sobre todo en el nivel Inscription, con inserciones en madera de tono natural. Como de bosque nórdico.

De las cinco mecánicas iniciales, en nuestra toma de contacto por tierras ca-

talanas pudimos probar dos: las más potentes en diésel y gasolina. Comenzando por la de gasóleo, el D5 y sus 235 CV ya generan prestaciones estupendas. Anuncia 7,2 segundos para alcanzar 100 km/h y un gasto de 5,5 l/100 km al que nosotros ni nos acercamos por lo retorcido de la ruta y el ritmo de marcha 'alegre', superando al final los 8 litros de promedio. El XC60 pisa muy bien la carretera y entra en las curvas con el aplomo y la precisión del XC90, pero con más sensación de lige-

reza y mayor potencia de frenada. Y el motor D5, suave y progresivo, empuja bien siem-

► Las funciones que permite Volvo On Call son casi ilimitadas.



R-DESIGN

Con una personalidad aún más deportiva

Las cinco mecánicas del XC60 pueden asociarse a los tres acabados, incluido el R-Design, más deportivo y que tiene un precio más ajustado que el Inscription; sobre todo en la versión T8, en la que el R-Design es, curiosamente, el más asequible. Varios de los elementos que añade respecto al nivel Momentum son comunes al Inscription –ajustes de modo de conducción, alfombrillas especiales, cojines de asientos delanteros extensibles manualmente, pantalla central digital de 12,3 pulgadas, espejo interior fotosensible, escapes dobles integrados, neumáticos 235/55 R19, parrilla con inserciones en negro o mando remoto en cuero, entre otros–, pero cuenta con detalles propios como chasis sport, inserciones interiores en aluminio, pomo y volante de cuero, pedales deportivos, asientos Contour, tapicería Nubuck con secciones de cuero Nappa Sport, tapizado de techo oscuro, llantas de cinco radios dobles, parrilla con malla R-Design, espejos exteriores en plata mate...



ACERO DULCE
ACERO DE 'ALTA' RESISTENCIA
ACERO DE 'MUY ALTA' RESISTENCIA
ACERO DE 'EXTRA ALTA' RESISTENCIA
ACERO DE 'ULTRA ALTA' RESISTENCIA
ALUMINIO

◀ El XC60 comparte con el XC90 la arquitectura SCA, que rebaja el peso y aumenta la robustez. Y la versión T8 tiene la misma disposición de órganos: motor de gasolina delantero y eléctrico trasero, y batería de alto voltaje en el túnel central.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5 AWD	T6 AWD	T8 AWD	D4 AWD	D5 AWD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máx. (CV/rpm)	254 / 5.500	320 / 5.700	407: 320 + 87 (elé.)	190 / 4.250	235 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	35,7 / 1.500-4.800	40,8 / 2.200-5.400	65,3: 40,8 + 24,5 (elé.)	40,8 / 1.750-2.500	49,0 / 1.750-2.250
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18
Peso (kg)	1.814	N.d.	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688 / 1.902 / 1.658	4.688 / 1.902 / 1.658	4.688 / 1.902 / 1.658	4.688 / 1.902 / 1.658	4.688 / 1.902 / 1.658
Volumen maletero (l)	505	505	505	505	505
Capacidad depósito (l)	60	71	50	60	71
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	5,9	5,3	8,4	7,2
Velocidad máx. (km/h)	220	230	230	205	220
Consumo mixto (l/100 km)	7,3	7,7	2,1	5,2	5,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	167	176	49	136	144
Precios desde... (euros)	54.795	62.195	72.320	51.190	56.535

pre, apoyado por un cambio automático de 8 marchas agradable. Lástima que aún no haya levas en el volante –llegarán pronto– o que la consola central sea tan alta –un 'murete' que nos separa del copiloto–, pues manejando el cambio secuencialmente la posición es algo forzada.

Después probamos el T6 de gasolina, con 320 CV y que puede definirse como versión deportiva. Fuertes sensaciones, adelantamientos fulgurantes, sonido rabioso... Y esa deportividad sube un escalón más si activamos el modo Dynamic, que nos anima a buscar los límites y a degustar los beneficios de la tracción total –en vías de montaña se agradece– y de la suspensión neumática, que montaban en opción –2.389 euros– los dos XC60 probados, y que viene de serie en el T8 Twin.



HABITABILIDAD ESTÁ DISEÑADO DE DENTRO HACIA AFUERA Y POR ESO EL INTERIOR DESTACA POR SU VERSATILIDAD Y BUEN ESPACIO



Un Meriva diferente

Opel da una vuelta de tuerca al concepto del Meriva, ahora convertido por fuera en un atractivo SUV y sin perder espacio y versatilidad interior. Llega en junio con hasta 130 caballos.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Opel ataca el segmento de los crossover renovando el concepto del Meriva, ahora vestido de todocamino en este Crossland X. El nuevo modelo no pierde las cualidades monovolumen de las dos generaciones del Meriva, un modelo que llevó la modularidad interior a sus más altas cotas en un familiar de dimensiones exteriores contenidas pero amplio, habitable y modulable por dentro.

Ahora repite la idea y hace lo mismo por dentro pero envolviéndolo en una silue-

ta SUV que es lo que se lleva. La modularidad interior se mantiene, gracias a una banqueta trasera que, en opción, se divide en dos secciones 60:40 con una parte central que puede reclinarsse y convertirse en reposabrazos con dos posavasos. Estos asientos también se desplazan 15 centímetros hacia adelante para ganar al maletero 110 litros de capacidad, hasta unos espectaculares 520 litros; aunque los 410 de partida no están nada mal.

La comodidad la garantizan unos asientos certificados por AGR, el organismo

Los motores de gasolina tricilíndricos ofrecen suavidad, buen rendimiento y consumos ajustados.



PRECIO **18.042 €**

 **EMISIONES DE CO₂: 102 g/km**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

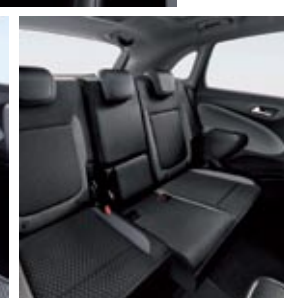
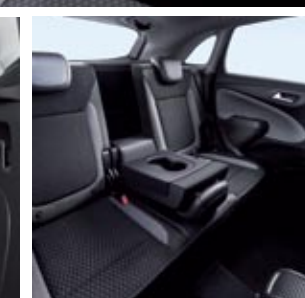
 **Comportamiento en marcha. Suavidad motores gasolina. Cambio automático. Versatilidad interior. Consumos ajustados**

DEBE MEJORAR

 **Sin rueda de repuesto. Solo dos reposacabezas traseros. Precio sin descuento. Sistema modular de asientos opcional.**

independiente alemán que pone el marchamo de calidad en cuanto a la protección de la espalda en los productos Opel.

El conductor disfruta de un cuadro con todo ordenado gracias a una reducción y reubicación de botones y mandos que ha acabado con los cuadros 'farragosos' de anteriores Opel, lo que no significa que se reduzca la tecnología; al contrario. El



◀▶ El interior ofrece gran modularidad... pero como opción. Las versiones normales no llevan tercer reposacabezas.

Crossland X ofrece Head Up Display, cámara panorámica trasera, faros LED, frenada automática de emergencia con detección de peatones, aviso al conductor por somnolencia, mantenimiento de carril y asistentes de señales de tráfico o de ángulo muerto. Y por supuesto, conectividad, con Opel OnStar, con punto de acceso Wi-Fi, Apple Car Play o Android Auto y la carga inalámbrica inductiva para poder cargar el teléfono sin necesidad de cable.

En la parte mecánica, el desarrollo conjunto con PSA –de esta misma base saldrá el nuevo Citroën C3 Aircross– ha hecho que este modelo sea más francés que nunca. En gasolina brilla con luz propia el tricilíndrico 1.2 con tres niveles de potencia: 81, 120 y 130 caballos. Y en diésel apare-

▶ Cómodo y confortable, su comportamiento casa a la perfección con el uso familiar para el que está pensado. El maletero con 410 litros ofrece una excelente capacidad.



ce el 1.6 con 99 o 120 caballos. El cambio será manual de cinco o seis marchas o también automático de doble embrague y seis velocidades.

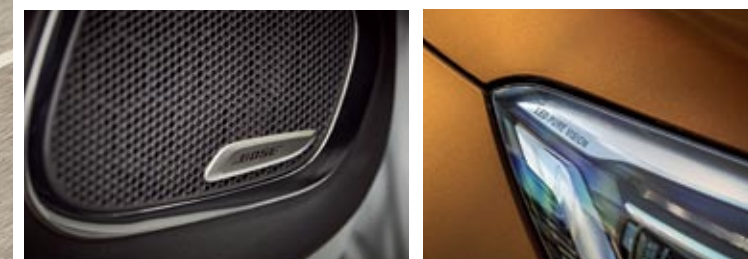
agrado de conducción elevado. Las suspensiones están enfocadas hacia el confort y eso lo agradecerá el pasaje. Después nos espera el 1.2 en su versión más potente y con cambio manual. Y las sensaciones también son muy positivas, ahora con un tacto de la dirección más firme. El cambio de seis marchas es rápido de recorridos aunque el tacto no es su mejor virtud. Y se nota más brío. Para el final dejamos el diésel, que con sus 120 caballos ofrece un excelente compromiso entre consumo y prestaciones, pero que se nota un poco más tosco en su funcionamiento frente a unos gasolina que son excelentes por suavidad y agrado.

El Crossland X, que llega a los concesionarios españoles el próximo mes de junio estará disponible con dos acabados, Selective y Excellence y precios, con impuestos incluidos, que parten de 18.042 euros a la espera de descuentos; un precio tal vez elevado si lo comparamos con algunos de sus rivales.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 81 CV	1.2 110 CV	1.2 130 CV	1.6 D 99 CV	1.6 D 120 CV
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.560	1.560
Potencia máxima/rpm	81/5.750	110/5.500	130/5.500	99/3.750	120/3.500
Par máximo/rpm	12/2.750	20,9/1.500	23,4/1.750	25,9/1.750	30,6/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man 5 vel	Man 5 vel/Aut. 6 vel	Man 6 vel	Man 6 vel	Man 6 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.163	1.245/1.289	1.274	1.278	1.319
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605
Volumen maletero (l)	410/1.255	410/1.255	410/1.255	410/1.255	410/1.255
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	14	10,6/11,8	9,1	11,6	9,9
Velocidad máx. (km/h)	170	188/187	206	180	187
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	4,9/5,4	5,1	3,9/3,7	4
Emisiones CO ₂ (g/km)	116	111/123	116	102/95	105
Precios desde... (euros)	18.042	19.582	19.862	20.202	22.427

MÁS TODOCAMINO EL CAPTUR HA DEJADO DE SER UN 'INOFENSIVO' MODELO URBANO PARA CONVERTIRSE EN UN ATRACTIVO CROSSOVER



CAPTUR INITIALE PARÍS De momento no llegará a España

Renault asegura que, de momento, no venderá el Captur Initiale París en el mercado español; sin embargo, dejan entrever que dado el nuevo enfoque del modelo, mucho más refinado y exclusivo, es muy probable que el Captur más sofisticado llegue a España más pronto que tarde, aunque con precios que rondarían los 25.000 euros. Este modelo aporta una rejilla cromada específica, protectores de bajos en un tono más refinado, una gama de colores exclusivos y llantas Initiale específicas de 17 pulgadas. Además, el Captur Initiale París incluye de serie tapicería e inserciones de cuero en salpicadero y puertas, equipo de sonido Bose, intermitentes dinámicos, asientos calefactados y todos los sistemas que estrena este modelo ahora renovado.



▲▲ La versión Initiale París no se ofrecerá de momento en España por su precio elevado. Pero su rico equipamiento de serie lo justifica de alguna manera.



▲▲ El nuevo Captur está mucho más cuidado y ofrece un interior de mayor calidad. Y los faros Full LED son muy asequibles: cuestan sólo 247 euros.

El líder se actualiza

El Captur, el modelo fabricado en Valladolid en exclusiva para todo el mundo, fue el crossover más vendido de su segmento en Europa y en nuestro país en 2016. Y ahora se pone al día.

Andrés Mas|| amas@motor16.com

Llegar a la cima no es fácil, pero más difícil es mantenerse allí mucho tiempo. Y el Captur lo está consiguiendo. En previsión de la que se avecina, además, en Renault lo han cargado de nuevos argumentos para resistir.

En realidad, la filosofía y la base técnica apenas varían. De hecho hay que hablar tan solo de un lavado de cara y de mejoras en equipamiento, personalización, ayudas a la conducción y calidad; porque la plataforma se mantiene y la gama de propulsores también. Esos motores de gasolina de 90 y 120 CV, y diésel de 90 y 110.

Exteriormente, el Captur evoluciona hacia la estética todocamino heredando la imagen más 'travesía' y menos urbana de sus hermanos mayores Kadjar y Koleos. Por eso ahora el coche transmite mas robustez y un punto muy acertado de 'agresividad simpática', muy valorada en el segmento.

En el interior salta a la vista la mayor calidad de ajustes y materiales, y una combinación más adecuada de colores y tejidos; en definitiva, mayor refinamiento y un buen número de elementos redise-

ñados que generan mayor sensación de calidad. El volante más cuidado, los asientos más cómodos, el portaobjetos superior de apertura más sencilla, el tacto blando en salpicadero y puertas... El todocamino francés, fabricado en exclusiva en España para todo el mundo -900.000 unidades desde 2013 y exportado a 77 países- madura y pasa de cojear en este aspecto a situarse en la órbita de los modelos más cuidados de su clase.

Además, estrena luminosidad interior gracias a un nuevo techo panorámico de cristal fijo disponible en opción por 454 euros en los acabados Zen y X-Mode. Mientras, se mantiene el espacio y la capacidad de maletero, y con ello uno de los interiores más versátiles del segmento gracias a una banqueta trasera deslizante que permite ampliar la zona de equipajes partiendo de unos generosos 377 litros.

El nuevo Captur es más refinado pero también más inteligente, porque ayuda al conductor en marcha con sistemas que facilitan el manejo y mejoran la seguridad. Es el caso de los faros con sistema Full LED Pure Vision, que solo cuestan 247 euros y se convierten en la opción más recomendable de la lista de extras,

o el detector de ángulo muerto, que avisa mediante una luz en los retrovisores si al dar la intermitencia viene alguien adelantando; así como los tres nuevos sistemas multimedia, el radar delantero, los senso-

PRECIO DESDE

14.729

EMISIONES OFICIALES CO₂ DE

95 A 125 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Más refinamiento y calidad. Consumos. Precio competitivo casi invariado. Versatilidad. Nivel de conectividad. Precio de los faros Full LED.

DEBE MEJORAR

Borde de carga alto. Está más dotado a nivel seguridad pero todavía se echa de menos algún sistema de ayuda, aunque sea opcional.

res de aparcamiento laterales, la cámara de marcha atrás o el sistema de estacionamiento manos libres, todo un lujo para los que llevan peor eso de aparcar bien en un hueco justo.

El Captur también está conectado des-

de el primer nivel de equipamiento gracias a la nueva versión de R&Go, que transforma el smartphone del usuario en una tablet conectada. En la gama media, el Captur propone el Media Nav Evolution, y en lo más alto se ofrece el R-Link

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 90	TCE 120	DCI 90	DCI 110
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	898	1.197	1.461	1.461
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 5.000	120 / 5.000	90 / 4.000	110 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	14,3 / 2.250	20,9 / 2.000	22,4 / 1.750	26,5 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Man. 6 vel. o EDC 6 vel.	Man. 5 vel. o EDC 6 vel.	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Tambores
Neumáticos	205/60 R16 - 205/55 R17	205/60 R16 - 205/55 R17	205/60 R16 - 205/55 R17	205/60 R16 - 205/55 R17
Peso (kg)	1.173	1.195 (EDC: 1.202)	1.200 (EDC: 1.290)	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.122 / 1.778 / 1.566	4.122 / 1.778 / 1.566	4.122 / 1.778 / 1.566	4.122 / 1.778 / 1.566
Volumen maletero (l)	377-455 / 1.235	377-455 / 1.235	377-455 / 1.235	377-455 / 1.235
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	13,1	9,9 (EDC: 10,6)	13,1 (EDC: 13,8)	11,4
Velocidad máx. (km/h)	171	182 (EDC: 192)	171 (EDC: 172)	180
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	5,5	3,6 (EDC: 3,8)	3,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	113	125	95 (EDC: 99)	98
Precios desde... (euros)	14.729	18.677	N.D.	20.416

Deportividad ante todo



▲ Los nuevos motores con turbo abren la puerta a una nueva etapa de la tecnología Earth Dreams Technology de Honda.



PRECIO **29.300 €**

EMISIONES DE CO₂: **139** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

✚ Comportamiento impecable incluso sin modo Sport. Habitabilidad y maletero. Equipamiento espectacular. Seguridad. Buen cambio CVT.

DEBE MEJORAR

▢ Sin sistema Stop/Start. Capacidad del depósito. Bandeja trasera mal resuelta. Consumo muy sensible al uso. Visibilidad por el retrovisor interior.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



LA CLAVE

amas@motor16.com

Los Civic se han distinguido siempre por un diseño que no ha dejado indiferente a nadie, aunque hay que reconocer que a veces se han pasado un poco de originales. Creemos que el último Civic complacerá a todo el mundo porque combina originalidad con deportividad, e incluso elegancia. El equipo de seguridad es espectacular en este nivel de acabado. Y, en general, la apuesta del coche por el genio y el carácter nos parece muy adecuada, sobre todo si se complementa con el mejor espacio del segmento y el maletero más capaz. El Civic probado no es barato, pero tiene ese 'no sé qué' que convence desde el minuto uno.

Llega la era turbo al nuevo Honda Civic, que ha tenido el honor de estrenar una innovadora generación de propulsores cuyo objetivo es mantener la emoción con grandes dosis de razón. Y el coche, que además cambia de arriba abajo, ofrece un aspecto y un carácter muy deportivos.

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

Sería injusto, y un error garrafal, poner en duda la fiabilidad y tecnología de los motores de Honda por unos resultados que ahora no terminan de llegar en la Fórmula 1. El exitoso pasado de la marca japonesa en esta especialidad, donde logró cinco veces el Campeonato de Constructores como proveedora de motores en-

tre 1983 y 1992 –además de una larga lista de victorias en otros certámenes, como las 500 Millas de Indianápolis, donde Honda ha ganado 11 veces y ahora propulsa el monoplaza con el que Alonso participa allí–, le proporciona al primer fabricante de motores a nivel mundial la solidez suficiente como para que su reputación no puede quedar en entredicho por un tropiezo puntual.

Dicho esto, lo cierto es que

Honda mantiene su velocidad de cruce en cuanto al desarrollo de nuevos modelos o propulsores, y buena muestra de ello es la nueva generación del Civic, que estrena, además de plataforma, suspensiones, tecnología de in-fotentretenimiento o diseño; una innovadora familia de motores con turbo que, de nuevo, dejan el pabellón de la marca bien alto y ayudan a olvidar rápidamente la magia de los propulsores atmos-

féricos, que subían de vueltas como el demonio.

Pero comencemos, antes de nada, con la base técnica del coche. Una nueva plataforma más ancha y larga cuyo objetivo era obtener el mejor espacio habitable, utilizar un esquema de suspensiones más trabajado, complejo y, por supuesto, más eficaz, concebir un puesto de conducción más bajo que transmitiera mayor sensación de deportividad –con una

reubicación obligada del depósito de combustible, que hasta ahora iba instalado bajo el asiento delantero– y, por último, diseñar una aerodinámica líder en su clase que no deja de ofrecer ventajas colaterales, casi más importantes que el propio logro en sí.

Como podemos ver, todos los ingenieros tenían una obsesión clara en diseñar, desarrollar y construir el Civic más deportivo de la historia. Y aunque esta valoración la reservaremos, por cuestiones obvias, para la versión Type R, lo cierto es que, en conjunto, el nuevo Civic y casi todas sus versiones llegan con un halo deportivo inconfundible potenciado, en combinación con este motor 1.5 Turbo VTEC

de 182 caballos, por unos acabados verdaderamente 'Sport' sin ni siquiera rozar el tuning más vulgar. Pero más allá de la estética, que puede quedarse nada más que en eso o ir mucho más allá, los primeros metros al volante del Civic 1.5 Turbo VTEC nos descubren que, como ya imaginábamos, hay vida bajo el diseño y que el compacto japonés –aunque ya no tan compacto por sus 4,52 metros de longitud– recibe al conductor muy cerca del suelo en la posición más baja del asiento, y con un tacto de conducción, mitad deportivo mitad refinado, del que no muchos modelos pueden presumir. Es una sensación de solidez y precisión más fácil de sentir que de expli-



▲ Como es habitual, Honda ha vuelto a sorprender con un diseño original y deportivo.



◀ La bandeja trasera, fácilmente desmontable, parte de una magnífica idea; pero en la práctica no termina de funcionar bien del todo. El maletero es muy grande.



**DIVERTIDO Y SEGURO
CON LA SUSPENSIÓN
EN MODO DINÁMICO O EN
MODO NORMAL, EL CIVIC
VA SIEMPRE POR SU SITIO
PANTALLA DE 7 PULGADAS
CON GRAN DESPLIEGUE
DE CONECTIVIDAD.
EL SALPICADERO ES
VISTOSO PERO CUESTA
LOCALIZAR TODA LA INFO**



◀ Bajo la palanca hay un espacio destinado a conexiones. Y, curiosamente, las habituales salidas de aire traseras se han sustituido por los mandos de los asientos calefactables.



▶ Con la mayor longitud entre los de su clase, el Civic se beneficia por ello de un interior muy generoso. Aunque acceder atrás requiere agacharse más de la cuenta por la curva descendente del marco. El coche lleva de serie suspensión regulable.



car, pero que tiene mucho que ver con un centro de gravedad muy bajo, con una rigidez de la carrocería que apenas permite contorsiones de esta en apoyo, con un aislamiento muy trabajado, con una mordiente de frenos perfecta, con una caja de cambios automática de transiciones suaves y, casi destacando sobre el resto, una dirección asistida eléctrica adaptada al mercado europeo. Esta se muestra rápida y directa, y permite trazar con mayor precisión y llevar al Civic justo por donde uno quiere, con un tacto poco artificial de la pisada.

Pero si hay algo que Honda ha bordado, eso ha sido sin duda la impecable forma de trazar las curvas más cerradas o el aplomo conseguido en estabilidad lineal. El acabado Prestige lleva incluido en su equipamiento de serie la suspensión adaptativa, que incorpora dos modos de conducción:

el normal y el dinámico. Sin llevar al límite las cosas, en ambos casos hemos apreciado una eficacia similar en carreteras viradas de buen firme, señal de que la base es 'pata negra'. Pero se agradece la posibilidad de endurecer la amortiguación para casos extremos en los que sí se aprecian menores inercias y una trazada todavía más fina y eficaz.

El motor 1.5 Turbo VTEC parte de la experiencia obtenida con el motor 2.0 Turbo de 310 caballos del Type R de 2015, por lo que sin duda se parte de unos cimientos consolidados. Y una de las claves de este propulsor es el turbo, más compacto que los que utiliza la competencia y con diseño de un solo rotor. Y también el afamado sistema VTEC, que ayuda a lograr una combustión optimizada, una eficaz respuesta a bajas revoluciones y un consumo contenido. Sobre el asfalto, los 182 caballos

están siempre listos cuando se les busca o se necesita potencia extra en un adelantamiento; de hecho, en nuestras pruebas de Correvit este Civic ha acelerado y recuperado casi tan rápido como el Renault Mégane GT EDC de 205 caballos, aunque en eso hayan tenido mucho que ver los 100 kilogramos más de peso del modelo francés. Pero quizás lo que más nos ha sorprendido en el Honda de su conjunto motor/cambio es el funcionamiento de este último, teniendo en cuenta que se trata de un, tradicionalmente antipático, cambio de variador.

Y es que el Civic 1.5 VTEC puede utilizar, además del cambio manual, un cambio automático de variador continuo, con 7 marchas simuladas y con una nueva característica de diseño que a la postre es la que marca las diferencias, en forma de convertidor de par de dos amortiguadores y

turbina. Este desarrollo ha mejorado notablemente la respuesta respecto a los CVT que siempre hemos criticado desde estas páginas. Y según los ingenieros de la marca, es el que aprovecha mejor el rendimiento del motor sin que los consumos se disparen. Y aunque sobre esta afirmación habría mucho que hablar, sobre todo viendo los datos de prestaciones y consumos del Volkswagen Golf 1.5 TSI con cambio DSG en el cuadro comparativo, si tenemos que decir que es el mejor cambio CVT que hemos probado, que es suave y a la vez muy rápido —casi como los de tecnología de doble embrague—, que elimina los desagradables resbalamientos y que permite subir hasta las 6.000 rpm, cota en la que cambia a una marcha superior aunque se lleve engranado el modo S. Las levas de cambio en el volante y los dos programas adicionales ter-



▶ El nuevo Civic es muy aerodinámico; aunque los dos alerones restan visión a través del espejo interior. Pero este modelo quizá sea el más original y exclusivo del segmento compacto. Desde luego es el de mayor longitud.

minan de rematar el buen trabajo. Lástima que el Civic 1.5 Turbo automático no puede llevar sistema Stop/Start de parada y arranque automáticos en detenciones prolongadas —sí lo equipa con el cambio manual, como lo hacen sus rivales con caja automática—, y lástima también que con el cambio CVT se reduzca el par de 24,5

a 22,4 mkg; aunque, eso sí, disponible en un abanico algo más generoso de revoluciones.

Valorando potencia y prestaciones, el consumo no debería quitar el sueño a nadie, ya que hemos medido 7,0 l/100 km de gasto medio en utilización real, que es un muy buen dato para un gasolina con turbo y más de 180 ca-

ballos. Sin duda, el modo Econ y el cambio de variador han puesto su granito de arena en este capítulo. Pero también hay que decir que resulta más que fácil llegar a los 10 litros de media si se abusa de marchas cortas y se pisa el pedal derecho sin piedad.

En el interior, luces y sombras. Por un lado, espacio de sobra —y

decir 'de sobra' en un compacto es un magnífico pipero— y un maletero casi de berlina grande. Además de diseño y un equipamiento espectacular, que incluye absolutamente de todo: desde techo practicable hasta faros LED, pasando por suspensión adaptativa, acceso y arranque inteligente, climatizador bizona, un gran despliegue en infoentretenimiento o un paquete de seguridad pasiva y de ayudas a la conducción imponente, difícil de encontrar en algunos de sus rivales. Y entre las sombras, ajustes solo correctos en esta unidad, una bandeja trasera enrollable menos práctica de lo que aparenta y de lo que debería, visibilidad mejorable por el espejo interior debido a lo alerones y al limpia, y ausencia de salidas de aire en las plazas traseras. Y todo ello con un precio final elevado, aunque ciertamente justificado, sobre todo por equipamiento.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

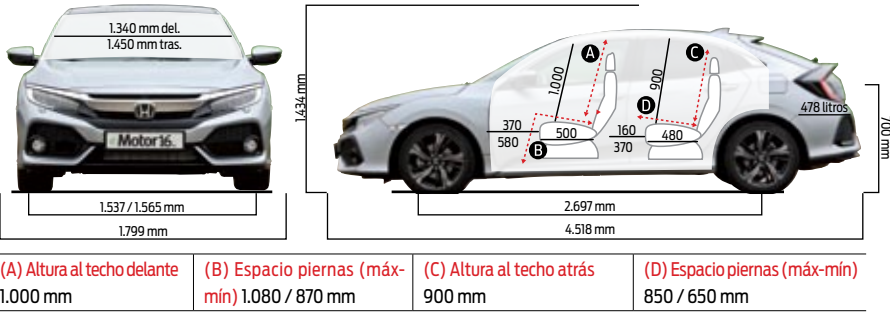
Carburantes BP ACTIVE

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TURBO VTEC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Iny.dir. conducto común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima (CV/rpm)	182 /6.000
Par máximo (mkg/rpm)	22,4 / 1.700-5.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. CVT, 7 marchas
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores regulables y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores regulables y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R17
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.366
Capacidad del depósito (l)	46
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,5
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Asientos traseros calefactables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Asientos delanteros eléctricos	▲		
Cargador inalámbrico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión adaptativa	▲		
SEGURIDAD			
Sistema mantenimiento de carril	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Alerta por tráfico cruzado trasero	▲		
Avisador de colisión frontal	▲		
Control crucero adaptativo inteligente	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Información de ángulo muerto	▲		
Ayuda permanencia en carretera	▲		
Kit de reparación de pinchazos	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Alarma e inmovilizador	▲		
Control de tracción	▲		
Neumáticos 'run flat'		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		

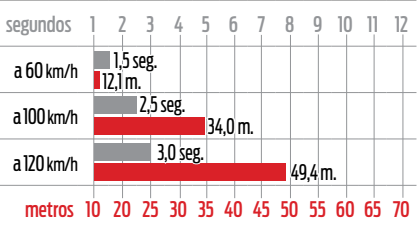
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 550. Paquete Black Line (faldón delantero, difusor trasero, faldones laterales y retrovisores en color negro): 1.761. Ruedas completas Cura de 17 pulgadas: 2.457. Ruedas completas Kratos de 18 pulgadas: 3.184. Pack Protection en maletero: 849. Piel en color negro: 550.

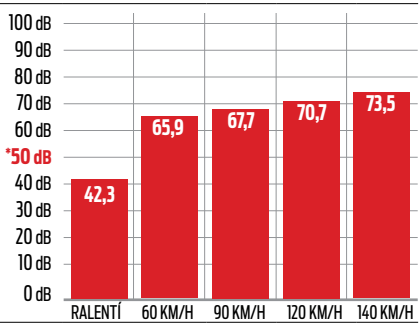
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,7
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (8,5)
Recorriendo (metros)	124
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,6
1.000 m desde 40 km/h en D	26,5
De 80 a 120 km/h en D	5,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,8
Conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,5
A 140 km/h de cruce	7,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	660
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,9
Ciclo extraurbano	5,0
Ciclo mixto	6,1

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

Carburantes BP ACTIVE

	HONDA CIVIC 1.5 TURBO VTEC PRESTIGE CVT 182 CV	FORD FOCUS ST LINE 1.5 ECOBOOST POWER SHIFT 182 CV	RENAULT MÉGANE GT ENERGY TCE EDC 205 CV	VW GOLF 1.5 TSI EVO BMT DSG 150 CV
Precio	29.300 euros	23.795 euros	25.652 euros	30.480 euros
Cilindrada	1.498	1.498	1.618	1.498
Potencia	182 CV / 6.000 rpm	182 CV / 6.000 rpm	205 CV / 6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	22,4 mkg / 1.700-5.500 rpm	24,5 mkg / 1.600-5.000 rpm	28,6 mkg / 2.400 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Automatico CVT, 7 vel.	Aut. doble embrague, 6 vel.	Aut. doble embrague, 7 vel.	Aut. doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	7,9 / 5,0 / 6,1 l/100 km	8,5 / 4,7 / 6,1 l/100 km	7,8 / 4,9 / 6,0 l/100 km	6,1 / 4,2 / 4,9 l/100 km
Emisiones	139 g/km CO2	140 g/km CO2	134 g/km CO2	112 g/km CO2
Autonomía	755 kilómetros	900 kilómetros	835 kilómetros	1.020 kilómetros
Vel. máxima	200 km/h	220 km/h	230 km/h	216 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	8,9 segundos	7,1 segundos	8,3 segundos
Maletero	478 litros	363 litros	384 litros	380 litros
Dimensiones	4.518 / 1.799 / 1.434 mm	4.358 / 1.823 / 1.484 mm	4.359 / 1.814 / 1.447 mm	4.258 / 1.790 / 1.492 mm
Batalla	2.697 mm	2.648 mm	2.669 mm	2.620 mm
Diámetro giro	11,0 metros	11,0 metros	11,0 metros	10,9 metros
Depósito comb.	46 litros	55 litros	50 litros	50 litros
Peso	1.366 kilos	1.325 kilos	1.467 kilos	1.317 kilos
A favor	El nuevo Civic arrasa a sus rivales en capacidad de maletero y en tamaño. El modelo japonés, fabricado en Inglaterra, también ofrece el tacto más deportivo y el mejor comportamiento. Y su equipamiento de serie es simplemente fantástico.	Tiene el precio más competitivo del grupo y su cambio automático de doble embrague no obliga a reducir el par, como ocurre en el Honda con el CVT, además de ser algo más rápido aunque no menos suave. El acabado del Ford es impecable. Y tiene el depósito más capaz.	Su comportamiento es magnífico por sus cuatro ruedas directrices, y eso ayuda mucho al trazar las curvas. También es sobre el papel el más rápido con diferencia gracias a sus 205 caballos y a un cambio de doble embrague muy eficaz. Buena dotación de serie.	Con los datos en la mano, el Golf tiene un motor portentoso en combinación con un cambio igual de brillante. Con muchos menos caballos acelera mejor que Civic y Focus, y gasta menos que ninguno. Además, es el que menos pesa y el que disfruta de mayor autonomía.
En contra	Su carrocería deportiva obliga a agacharse mucho para acceder atrás. Y se complica la visibilidad por el espejo interior. La bandeja trasera tiene fallos. El depósito es pequeño. Y el CVT reduce el par y elimina el sistema Stop/Start.	Tiene el maletero más justo del cuarteto. Y si igualamos el equipamiento con el del Civic el precio final se iguala. No cuenta con un equipamiento de seguridad tan completo. Y su imagen está mucho más 'gastada'. Sólo 6 velocidades.	Es el más pesado de todos, con casi 100 kilogramos más que el Civic y un tamaño mucho menor. También en el Mégane igualar el sensacional equipamiento del Civic requeriría una inversión de unos 2.000 euros.	Es el más caro de todos con diferencia, y mucho más si tuviéramos que adquirir todo el equipamiento que lleva de serie el Civic. Además, su maletero es bastante más pequeño que el del modelo japonés.

EL DETALLE

MULTIBRAZO Y suspensión adaptativa

El Civic estrena nuevo chasis y nuevo esquema de suspensión trasera con arquitectura multi-brazo, mucho más eficaz que la suspensión de ruedas tiradas del anterior modelo. Además, las versiones con los acabados más completos, como el que nos ocupa, incorporan una suspensión adaptativa que es evolución del sistema que se introdujo en el Civic

Tourer de 2014. A esto hay que sumarle que la nueva plataforma es algo más ligera y, sobre todo, ofrece un 52 por ciento más de rigidez torsional. El resultado es sensacional.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,60 euros/km. Coste km total: 0,77 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 358,45 euros/año. Seguro a todo riesgo: 551,73 euros/año con franquicia de 360 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

HONDA

Importador: Honda Automóviles España, S.A. C/ Osona, 1 Urb. Mas Blau. 08820 El Prat (Barcelona). Teléfono: 902 424 646

RED DE POSVENTA

62 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cinco años sin límite de kilometraje

www.honda.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 29.850 EUROS



100 KILOS EL NUEVO CHASIS DE ALUMINIO LE PERMITE AHORRAR PESO Y PRESUMIR DE LOS ÚLTIMOS ASISTENTES A LA CONDUCCIÓN

Tecnología familiar

Sólo tres meses después de lanzar al mercado el tecnológico BMW Serie 5, la firma bávara estrena su versión Touring. Hereda toda la tecnología de la berlina, pero gana en funcionalidad y espacio para disfrutar de placenteros viajes junto a toda la familia.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 1991 aparece el primer Serie 5 Touring, y desde entonces se han vendido cerca de un millón de unidades de este 'familiar', que en el mercado español supone el 30 por ciento de las matriculaciones de la Serie 5.

Esta quinta generación hereda el arsenal tecnológico estrenado por la berlina, y que va desde un chasis fabricado en aluminio –se ahorran hasta 100 kilos– a lo último en asistentes a la conducción, capaces de convertirlo en un vehículo prácticamente autónomo.

Mide 4,94 metros de largo, y sus diseñadores se han esmerado para transmitir el dinamismo de la berlina al nuevo Touring, que aporta más funcionalidad. Para comenzar, estrena un portón eléctrico –opcionalmente puede ser 'manos libres'– que facilita las operaciones de carga y descarga. Está fabricado en aluminio, pesa 4,5 kilos me-

nos que antes y mantiene un detalle tan práctico como es la luneta trasera practicable, una solución olvidada en sus rivales. Tras los respaldos traseros, divisibles en tres secciones 40:20:40, encontramos un maletero con 570 litros de capacidad –530 en la carrocería tipo berlina–, pero que puede llegar a los 1.700 litros. BMW agudiza el ingenio y ofrece un cubremaletero eléctrico que se puede guardar en su doble fondo –al igual que la red divisoria– cuando lo quitamos.

Gana 7 milímetros de dis-

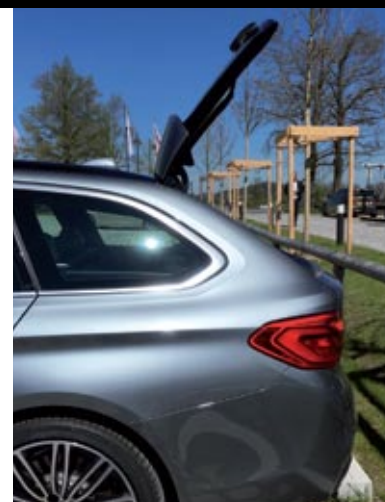
tancia entre ejes, pero sus plazas traseras ofrecen un espacio justo para las piernas, aunque a lo ancho caben tres sillas infantiles con anclajes Isofix.

Delante es calcado a la berlina, y requiere algo de tiempo habituarse a sus sistemas de infoentretenimiento, todo un mundo en BMW por su sofisticación, variedad y gran cantidad de opciones. En cuanto a la ergonomía o la calidad, nada que reprochar.

Ya está disponible con cuatro mecánicas, todas con tecnología TwinPower Tur-

bo. Hemos podido conducir los diésel, comenzando con el 520d, que en nuestro caso estaba asociado al cambio Steptronic de 8 velocidades, opción que cuesta 2.560 euros. Sorprende su suavidad y empuje, ofreciendo prestaciones más que suficientes para moverse con mucha soltura, incluso con toda la familia a bordo. Además, es algo más silencioso gracias a los nuevos materiales insonorizantes. Aunque anuncia 4,3 l/100 km de gasto medio, el ordenador marcaba 7,1 l/100 km, pues recorrimos muchos kilómetros por las famosas 'autobahn', superando holgadamente los 220 km/h.

Gracias a su ligereza, a su nuevo chasis –todos tienen suspensión trasera neumática– y a una puesta a punto sensacional, su comportamiento dinámico nada tiene que envidiar al de la berlina. Es más, gracias a su selector de modos podremos disfrutar de un devorador de kilómetros o de un deportivo



▲ Requiere práctica adaptarse a sus sistemas multimedia, pero ahora hay una pantalla táctil de 10,25 pulgadas –opcional–, además del control gestual. Excepto en los 520d, todos suman cambio automático de serie.



▲▲ La calidad es brillante, así como el confort. Estrena el modo Adaptive.



do. Esta versión corre de verdad, especialmente la unidad probada, que sumaba la línea Sport, con suspensiones más deportivas, además de detalles que lo acercan estéticamente a los M. Como opción se ofrece la tracción total xDrive, pero los más 'aventureros' pueden irse olvidando de un Serie 5 que rivalice con los

con el que divertimos en las carreteras más reviradas.

Pero si puedes desembolsar los 12.300 euros que le separan del 530d, no lo dudes. Porque genera 265 CV de potencia y ofrece magníficas prestaciones, combinadas con un consumo bastante ajusta-

Allroad, All-Terrain o Cross Country de la competencia.

Este deportivo disfrazado de familiar anuncia 4,7 l/100 km, pero en la práctica se acercará mucho a los 7,0 l/100 km, nada que no sea asumible. Y en gasolina veremos 'conformarnos' por ahora con

los 530i y 540i, que ya presumen de prestaciones; pero si aún queremos más, en cuanto pase el verano llegarán el M550i xDrive, con 462 CV, y el M550d xDrive, con un sofisticado motor diésel de cuatro turbos y 400 CV.



► El departamento M Performance ha creado estos detalles para el Serie 5 Touring.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	530i	540i	520d	530d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en línea	4, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.998	1.995	2.993
Potencia máxima (CV/rpm)	252/5.200-6.500	340/5.500-6.500	190/4.000	265/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	35,7/1.450-4.800	45,9/1.380-5.200	40,8/1.750-2.500	63,2/2.000-2.500
Tracción	Trasera	Total	Trasera	Trasera o total
Caja de cambios	Automática 8 vel.	Automática 8 vel.	Man. 6 v. ó Aut. 8 v.	Automática 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.715	1.840	1.730	1.825 (xDrive: 1.875)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.943/1.868/1.498	4.943/1.868/1.498	4.943/1.868/1.498	4.943/1.868/1.498
Volumen maletero (l)	570 / 1.700	570 / 1.700	570 / 1.700	570 / 1.700
Capacidad depósito (l)	68	68	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	6,5	5,1	8,0 (Aut: 7,8)	5,8 (xDrive: 5,6)
Velocidad máx. (km/h)	250	250	230 (Aut: 225)	250 (xDrive: 250)
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	7,3	4,5 (Aut: 4,3)	4,7 (xDrive: 5,3)
Emissiones CO ₂ (g/km)	133	167	119 (Aut: 114)	124 (xDrive: 139)
Precios desde... (euros)	60.300	74.700	52.400	64.700



▲ El nuevo chasis de aluminio le confiere una dinámica sensacional. Como opción hay suspensión deportiva M, 10 milímetros más baja.

NUEVA MIRADA LOS RENOVADOS GRUPOS ÓPTICOS SON LA NOTA MÁS DESTACADA A NIVEL ESTÉTICO



Maquillaje estético

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Skoda Spaceback y el Rapid comparten genética y línea de montaje. Por eso la renovación salpica a los dos por igual. Quizás sean modelos que no presumen de un gran calado a nivel de ventas en nuestro país, pero entre ambos superaron las 212.000 unidades a nivel mundial.

La puesta al día de estos dos vehículos es más una cuestión de maquillaje propia del ciclo medio de vida que otra cosa. Aun así, las mejoras llegan con un ligero lavado de cara, un equipamiento más comple-

El compacto checo se somete a una ligera sesión de maquillaje, presume de una dotación tecnológica más completa –sobre todo en el capítulo multimedia– y estrena el motor 1.0 TSI como variante de acceso en gasolina. Hemos probado estas novedades.

to y avanzado –sobre todo en materia de conectividad– y un nuevo propulsor de acceso en gasolina: el 1.0 TSI de tres cilindros.

La imagen exterior se refresca al incorporar en el frontal unos rediseñados faros antiniebla, la luz diurna

y los intermitentes apuestan por tecnología led y ya se contemplan unos faros bixenón. También el interior se matiza con pequeños retoques en los paneles de las puertas, el salpicadero o los mandos de la climatización, entre otros.

Bajo el capó ofrece cinco

opciones mecánicas. Se conservan los conocidos diésel 1.4 TDI y 1.6 TDI, así como el 1.4 TSI en gasolina. El estreno llega de la mano del 1.0 TSI, un eficiente tricilíndrico que sustituye al 1.2 TSI. Este nuevo propulsor ofrece dos niveles de potencia, 95 y 110 caballos, y se asocia a un cambio manual –de cinco velocidades en el más modesto y de seis en el más potente–, aunque para la variante de acceso también se contempla la posibilidad de una caja automática DSG de siete relaciones.

En nuestra toma de contacto probamos la versión de



▲ Los cambios en el interior son muy sutiles, pero sí se incrementa la oferta considerablemente en el apartado multimedia.



▲ La habitabilidad en las plazas traseras y el maletero, con 415 litros, brillan con luz propia.

95 CV con transmisión DSG. Se trata de una combinación muy agradable, con una buena respuesta a bajo régimen y un nivel de sonoridad y de vibraciones que, en ocasiones, hacen muy complicado percibir que se trata de un motor de tres cilindros. Resulta ideal para moverse por la ciudad y sus



SKODA RAPID Hermano mayor

El Skoda Rapid es 18 centímetros más largo que el Spaceback, y ese incremento se produce en el voladizo trasero, aumentando de esa manera la capacidad del maletero hasta los 550 litros. Este modelo incorpora los mismos cambios estéticos y los dos motores 1.0 TSI que estrena el Spaceback, así como la completa oferta multimedia, revisada al alza.

Aprovecha la inercia ya conocida en el Octavia y el Kodiaq, incorporando los servicios del Skoda Connect, que además de ofrecer la posibilidad de que todos los ocupantes estén conectados vía wifi, dispone de una completa oferta en infoentretenimiento, mientras que con el Care Connect se cubre la asistencia, incluida una llamada de emergencia con geolocalización del vehículo. El renovado Rapid se pone a la venta también en junio.



▲ El Rapid comparte con el Spaceback los cambios estéticos, la mejora de equipamiento y el estreno de los motores 1.0 TSI.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 95 CV	1.0 TSI 110 CV	1.4 TSI	1.4 TDI	1.6 TDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.395	1.422	1.596
Potencia máxima/rpm	95 CV/5.000-5.500	110 CV/5.000-5.500	125 CV/5.000-6.000	90 CV/3.000-3.250	115 CV/3.500-4.000
Par máximo/rpm	16,3 mkg/1.500-3.500	20,4 mkg/2.000-3.500	20,4 mkg/1.400-4.000	23,5 mkg/1.750-2.500	25,5 mkg/1.500-3.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 5 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 velocidades	Automática, 7 vel.	Man. 5 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 5 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	175/70 R14	185/60 R15	185/60 R15	175/70 R14	186/60 R15
Peso orden de marcha (kg)	1.165 (Aut. 1.199)	1.185	1.231	1.239 (Aut. 1.260)	1.290
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.304/1.706/1.459	4.304/1.706/1.459	4.304/1.706/1.459	4.304/1.706/1.459	4.304/1.706/1.459
Volumen maletero (l)	415/1.381	415/1.381	415/1.381	415/1.381	415/1.381
Capacidad depósito (l)	55	55	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	11,0 (Aut. 11,3)	9,8	8,9	11,6 (Aut. 11,7)	9,9
Velocidad máx. (km/h)	184 (Aut. 186)	198	205	183	198
Consumo mixto (l/100 km)	4,4 (Aut. 4,5)	4,5	4,8	3,9	4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	101 (Aut. 105)	104	113	103 (Aut. 104)	107
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



▲ El renovado Spaceback no defrauda cuando combina el nuevo propulsor 1.0 TSI de 95 CV y el cambio automático DSG7.

PRECIO DESDE		N.D.
EMISIONES DE CO ₂ : DE 101 A 113 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Amplitud interior y funcionalidad. Motores 1.0 TSI eficientes. Mejora en el equipamiento.	 DSG no disponible en 1.0 TSI 110 CV y 1.6 TDI. Calidad de ciertos plásticos. Insonorización.	

alrededores, y es más solvente de lo que a priori pueda parecer. Sólo al subir pendientes pronunciadas o cuando realizamos un adelantamiento echamos en falta algo más de ‘caballería’.

El equipamiento se refuerza con la llegada del Light Assist, que activa automáticamente la luz en la oscuridad, y del asistente de luz de carretera. Asimismo, se incrementa –ver cuadro sobre el Skoda Rapid– la dotación en materia de conectividad.

El nuevo Spaceback llega en junio y ofrece cuatro niveles de acabado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 280 CV
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Potencia máxima/rpm	280/5.250
Par máximo/rpm	40,8/2.250
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.
Neumáticos	255/45 R20
Peso (kg)	1.660
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.687/1.903/1.671
Volumen maletero (l)	525
Capacidad depósito (l)	64
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máx. (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	7
Emisiones CO ₂ (g/km)	161
Precios desde... (euros)	62.000

El ‘deporSUV’

A falta de que llegue la previsible versión Quadrifoglio, el Alfa Stelvio con motor de 280 caballos es todo un deportivo vestido de SUV.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Alfa entra a lo grande en el segmento SUV premium con todas las virtudes que han convertido a la marca italiana en una de las más deseadas. En el Stelvio la deportividad no solo no se discute sino que se ve en cada detalle. En un chasis afinado al máximo; en un tacto de la dirección perfecto; en unos frenos que cumplen con nota o en un cambio automático rapidísimo en sus transiciones y suave como la seda. También, por supuesto, en su motor. Si toda la gama da señales de haber sido ‘picada’ por el Biscione, en esta versión de gasolina –la más potente hasta que llegue el futuro Quadrifoglio y sus 510 caballos– de cuatro cilin-

dros y 280 caballos, el trabajo de ‘afinado’ es magnífico.

Sin la previsible ‘brutalidad’ del Q, este motor, en cuyo desarrollo han contado con la inestimable ayuda de ingenieros de Ferrari y Maserati, es poderoso y suave a la vez. Sus caballos son progresivos e inacabables. Un par listo desde poco más de

2.000 vueltas permite que el empuje sea permanente y el cambio automático es el socio perfecto para sacarle todo el jugo al motor.

En marcha, además, combina deportividad con confort. No es una balsa de aceite pero los ocupantes no van en un permanente bamboleo. Y se puede ir muy



▲ Inconfundible el estilo Alfa Romeo en todos los ángulos del coche... Y también en un comportamiento de referencia.

rápido y disfrutar en cada curva –lo comprobamos en un recorrido por todo tipo de carreteras entre Madrid y Aranda de Duero– exactamente igual que toda la vida se ha hecho en esos Alfa que llevaron la marca a su lugar en los sueños de los buenos aficionados.



▲ Estilo y calidad de acabado se dan la mano en el Stelvio. Las levas del cambio, muy grandes, pueden llegar a ‘estorbar’ al utilizar los intermitentes.



Más capaz que nadie

Citroën pone a la venta su modelo más versátil, más de 5 metros, hasta 9 plazas y enorme maletero... Y sin renunciar al lujo ni la exclusividad.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

No hay un coche en el mercado que ofrezca tantas opciones gracias a sus tres longitudes de carrocería –de 4,60 a 5,30 metros–, a sus posibilidades para acoger pasajeros –entre 2 y 9 plazas–; a su volumen de carga –de 224 a 4.554 litros–, a su gama de motores con potencias que oscilan entre 95 y 180 caballos, a sus dos tipos

de cambio –manual de 6 velocidades o automático EAT6 también con 6 relaciones–. Y por supuesto a sus diferentes niveles de acabado en los que no falta de nada.

Ahora, llega al mercado lo más de lo más en la gama SpaceTourer: el más grande, el XL, y el más equipado, el acabado Business Lounge. La versión XL, que se ofrece en las variantes de uso profesional y también en las de uso particular de la gama del SpaceTourer, solo está disponible con el motor más potente, el BlueHDI de 180 caballos en la versión particular, mientras para uso profesional se puede combi-

nar con las variantes de 115, 150 y 180 caballos.

En cuanto al acabado Business Lounge, puede convertir al SpaceTourer en una auténtica oficina rodante o un transporte vip gracias a un nivel de equipamiento completísimo con asientos individuales tapizados en cuero con reglajes eléctricos, calefactados y con masaje los delanteros y los traseros, reversibles, regulables longitudinalmente con respaldo abatible tipo bandeja y reposabrazos, bandeja tipo avión en los respaldos de los asientos delanteros, Citroën Connect Radio con pantalla táctil de 7 pulgadas y Mirror Screen, climatizador automático bizona, climatización adicional trasera con difusores en el techo, acceso y arranque manos libres, puerta lateral derecha eléctrica con apertura manos libres, cortinas laterales en la 2ª fila, llantas de aleación de 17 pulgadas...

Las nuevas versiones ya están disponibles desde 19.515 euros para el XL de uso profesional con motor 115 CV y por 32.660 euros en el caso de uso particular, con motor de 180 caballos y acabado Shine. Y el acabado Business Lounge se ofrece desde 25.370 euros en el tamaño medio de este SpaceTourer.



▲ En el interior del Citroën SpaceTourer con acabado Business Lounge no hay nada que envidiar a berlinas premium: butacas individuales, cuero. Y el conductor disfruta de levas en el volante.

PRECIO 19.515 €

EMISIONES OFICIALES: DE 151 A 155 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Confort y amplitud interior. Dinámica. Equipamiento Business Lounge

DEBE MEJORAR

- Tamaño exterior. Portón trasero grande y pesado. XL uso particular solo con motor 180 CV

CITROËN e-BERLINGO MULTISPACE Versatilidad y eficiencia

Citroën amplía su gama de eléctricos con el e-Berlingo Multispace, un modelo útil por naturaleza y que en esta versión suma a esa utilidad que le permite ser ideal para el ocio o el negocio, un motor eléctrico, con 170 kilómetros de autonomía. No pierde sus virtudes: espacio para cinco ocupantes, con tres asientos de la misma anchura atrás o los 675 litros de capacidad de maletero, ampliables hasta 3.000 litros con los asientos de la segunda fila retirados y sus dos puertas laterales deslizantes. Se ofrece con dos niveles de acabado: Live, enfocado para profesionales y Feel más centrado en los particulares. El e-Berlingo Multispace, que se fabrica en Vigo, tiene un precio de salida de 27.350 euros.

► 170 km de autonomía para el e-Berlingo.





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

Cuando escribíamos el último artículo con el diario de viaje de ‘nuestro’ Hyundai i30 1.4 T-GDi, un lamentable accidente –ver recuadro– nos hacía perder un tiempo precioso en la consecución de nuestros objetivos de kilometraje semanales de prueba. Sin embargo, el excelente trabajo del concesionario de Hyundai, que tuvo el coche listo en un tiempo

récord, y el sprint de nuestro equipo de probadores, que no han dejado descansar al coche ni un segundo, han permitido recuperar el tiempo perdido y ponernos casi al día en un abrir y cerrar de ojos. Así, en un maratónico trayecto, nuestro protagonista viajó a Andorra, bajó a Madrid, volvió a Andorra, de nuevo bajó a Madrid y de nuevo subió hacia Francia pasando la frontera desde For-

migal por el Alto del Portalet, a 1.794 metros. El probador iba camino de la población francesa de Lembeye, y cuenta como anécdota en su diario de abordaje que en lo más alto del puerto, con una temperatura ambiente en torno a 4 grados, aparcó el coche durante una hora tras circular con la climatización ajustada a 22 grados. Al volver al coche tras esos 60 minutos, y sin que el sol hubiese asomado en momento

alguno, la sensación térmica interior se había mantenido, señal del buen aislamiento térmico que tiene el nuevo i30, lo que sin duda también está relacionado con el trabajo de insonorización y estanqueidad que tanto hemos destacado en este modelo. Desde Lembeye, donde en el plazo de tres horas la temperatura ambiente exterior pasó de 22 a 9 grados y acabó cayendo una lluvia torrencial, el

Los primeros 20.000 kilómetros

Cuando el odómetro marca ya 20.000 kilómetros, lo cierto es que han pasado muchas cosas desde la última vez que publicamos el diario de viaje de este excelente compacto. Hemos visitado tres países, nos han dado un golpe en una maniobra absurda... pero, sobre todo, hemos seguido disfrutando de un vehículo agradable a más no poder. Sólo faltan 5.000 kilómetros para terminar, y todo va sobre ruedas.



El parque de Bomberos de Andorra la Vella guarda como oro en paño una furgoneta Volkswagen T1 en perfecto orden de marcha junto a un edificio singular.



El puerto pesquero de Punta Umbría tiene un gijeteo constante. La zona donde se amontonan y cosen las redes es todo un mundo digno de ser visitado.



Por la carretera M-801 se bordea la presa del Embalse de Navacerrada para llegar al bonito pueblo de Becerril de la Sierra. La presa se construyó en 1968 y tiene capacidad para once hm³.

coche se traslada al Santuario de Lourdes; y a continuación, a Biarritz y a Bayona para después volver a Madrid. En total, el i30 ha recorrido en menos de 15 días un total de 7.000 kilómetros, y los dos probadores que se han mantenido al pie del cañón siguen destacando como virtudes indudables del

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.353
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,7 mkg / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	50,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 70J x 17"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.358 / 1.795 / 1.455
Capacidad del maletero (l)	395
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	CON 10.000 KM	CON 20.000 KM
KILÓMETROS	9.916	18.535
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	16,4	16,7
1.000 m salida parada	29,8	30,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,6 (9,2)	8,9 (9,2)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	14,2	14,3
1.000 m desde 40 km/h en D	27,6	27,4
De 80 a 120 km/h en D	5,8	5,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4 %	+ 4 %

CONSUMOS	A LOS 9.916 KM	A LOS 18.535 KM
KILÓMETROS	9.916	18.535
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	8,1	8,0
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	6,3	6,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	7,6	7,5
A 140 km/h de cruce	8,6	8,3
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	7,5	7,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	665	675
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	6,4 / 5,0 / 5,5	6,4 / 5,0 / 5,5





CENTRO TÉCNICO EL i30 DE NUESTRA PRUEBA SE HA SOMETIDO YA A DOS SESIONES DE CORREVIT EN LAS INSTALACIONES DEL INTA



◀ El cambio automático de doble embrague y 7 velocidades empleado por el i30 con motor 1.4 T-GDi de 140 caballos funciona de maravilla. El coche es muy cómodo y bastante amplio.

bajos, una pega que se compensa con el generoso espacio para las rodillas o en anchura. Y también explica el susto que se llevó cuando en una ocasión tuvo que pisar ligeramente el freno porque un conductor invadió su carril y, una vez soltado el pedal porque el peligro había desaparecido, el sistema de seguridad del coche se hizo dueño de la situación y clavó los frenos. Una reacción típica de estos sistemas, que en un momento dado pueden salvarte de un golpe y en otro,

frenar sin necesidad por prevención.

Jesús dice que a veces llenar el depósito de combustible cuesta más de la cuenta porque coge aire y la gasolina no entra, pega que, curiosamente, nadie más ha detectado. Otra de las conversaciones habituales en torno a la conducción de este i30 de gasolina —que, recordemos, rindió en banco de potencia nada menos que 151,5 CV reales— tiene que ver con el consumo, pues es lo primero que preguntan muchas de las personas que se interesan por el coche tras conocer su condición de gasolina potente y automático. Antes de nada conviene aclarar que esas grandes diferencias de gasto entre modelos de cambio manual y los de caja au-

ACCIDENTE A 0 KM/H

El problema de no mirar por los retrovisores

Cuando estás detenido en una fila de varios coches formada para entrar en el aparcamiento del recinto de Ifema en Madrid, nunca te puedes esperar algo como lo que le pasó a nuestro fotógrafo Alvaro García Martins. Y lo que le ocurrió es que la conductora del vehículo que estaba detenido justo delante, como a dos metros de distancia, decidió que no quería seguir esperando, engranó la marcha atrás

y, sin pensárselo dos veces, aceleró a tope sin ni siquiera mirar por los retrovisores. El golpe del Kia Carnival contra nuestro i30 fue tremendo, aunque más tremenda todavía fue la cara de la mujer que se bajó del monovolumen coreano diciendo que había mirado y no le había visto... Son cosas que pasan, pero al volante no valen arrebatos por estrés: pueden costar muy caros.

▶ El golpe ocurrió cuando el odómetro del coche marcaba 9.237 kilómetros. El concesionario Rocal, de Rivas Vaciamadrid, lo arregló en 12 días a pesar de ser un modelo recién llegado al mercado.



coche el silencio de marcha y el agrado de conducción, la respuesta del motor, la amplitud interior, el impecable paso por curva y el compromiso entre la firmeza de la suspensión y la comodidad con que se viaja.

Por lo que vemos, el i30 sorprende por su calidad y por lo agradable de su conducción. Pero también ha habido críticas, y otros probadores han puesto su granito de arena en el diario de abordó. Por ejem-

plo, Pedro destaca positivamente que el cambio engrana la séptima marcha en cuanto puede con el modo ECO activado, una lógica de funcionamiento que permite ahorrar combustible de forma habitual. Felipe critica el funcionamiento del navegador porque en una ocasión le mandó lejos de su destino. Julián dice que al ocupar las plazas traseras hay poco hueco para meter los pies bajo los asientos delanteros cuando estos van



El Monasterio de San Benito el Real, en la ciudad de Valladolid, fue la cabeza de los monasterios benedictinos españoles durante casi dos siglos.

PRUEBA CARGLASS / MOTOR 16 OBJETIVO: AUMENTAR LA SEGURIDAD EN CASO DE LLUVIA

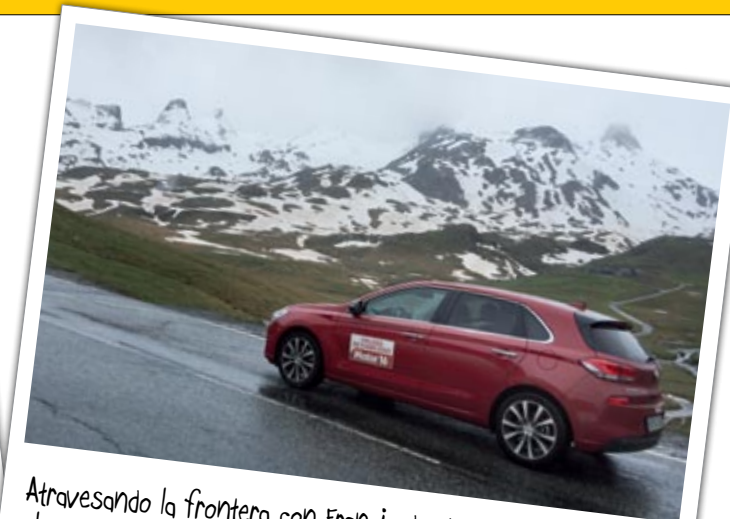
Teníamos ganas de probar el rendimiento que proporciona un líquido repelente de lluvia en el parabrisas delantero con el fin de aumentar la visibilidad en días de intensa lluvia. Y tras hablar con los técnicos de Carglass nos aplicaron esa película de líquido en el i30. Reconocemos que, con lluvia ligera, llegamos a pensar que el producto no servía de mucho; pero en un viaje en el que nos cayó un chaparrón, el repelente de lluvia funcionó e incluso fuimos capaces de adelantar camiones a más de 80 km/h, que levantaban una cortina de agua, sin activar los limpiaparabrisas.



▲ El técnico de Carglass, aplicando el producto que mejora la visibilidad diurna y nocturna con lluvia, y facilita la limpieza de los insectos. Su eficacia dura entre 6 y 12 meses, y evita la congelación.



Lourdes es una ciudad y comuna francesa situada en los Altos pirineos. A partir del Siglo XIX se convierte en un importante centro católico religioso de peregrinación.



Atravesando la frontera con Francia desde Formigal se sube el puerto del portalet para ir a dar a la población de Laruns. El puerto corona a 1.794 metros y une los valles de Tena y Ossau.

tomática pasaron a la historia porque la tecnología tan avanzada de las nuevas transmisiones, sobre todo si cuentan con doble embrague interno como la que nos ocupa, ha avanzado hasta tal punto que, a veces, la versión automática

gasta menos que la manual. En este caso, la diferencia es mínima entre el i30 1.4 T-GDi con cambio automático DCT y la misma variante, pero de transmisión manual. Con todo, no ha habido cambios en este sentido para la unidad de

pruebas salvo un casi inapreciable descenso en las cifras. El consumo medio ponderado siguen oscilando entre los 5,9 y los 7,5 l/100 km, en función del tipo de utilización, el escenario, el número de ocupantes y si llevas seleccionado el modo ECO o el modo Sport. Pero lo habitual es ver la cifra de 6,5 l/100 km en el ordenador, un consumo que resulta contenido para un vehículo de estas características.

El i30 también ha circulado mucho por el centro de grandes ciudades como Madrid y Barcelona, entorno donde salen a relucir las grandes ventajas del cambio automático; y más si se trata de uno de doble embrague —mucho más rápido y eficaz—, y con levas en el volante. En este caso, el consumo aumenta hasta lo 8 l/100 km, 1,5 por encima del homologado por la casa en condiciones de laboratorio. Seguimos.



COCHES CONECTADOS Y ECOLÓGICOS MANDABAN EN UN EVENTO QUE LAS MARCAS APROVECHARON PARA HACER GENEROSAS OFERTAS

El inicio de otra era

El recinto ferial de Montjuïc ha acogido Automóvil Barcelona, un nuevo formato del Salón Internacional del Automóvil que se desdoblaba en el espacio tecnológico Connected Hub y el propio 'motorshow', con muchas marcas ausentes pero un buen nivel de primicias nacionales.

Javier Montoya y Pedro Martín | motor16@motor16.com



Más de 30 marcas se dieron cita en Automóvil Barcelona, y se aproximaron al medio centenar las novedades para el mercado español.

HABLAMOS CON... ARVIND MATHEW Jefe de operaciones internacionales de Mahindra
«Tenemos centros técnicos en Japón, Corea, India, Italia y EE.UU.»

India pide paso. El segundo país más poblado prepara la explosión de su consumo local, en línea con lo vivido hace años en China, y su industria toma posiciones a nivel mundial. Mahindra, por ejemplo, acudió a la cita catalana para desvelar nuevos productos y desgarnar sus planes para Europa, que en España le podrían llevar de las 130 unidades vendidas en 2016 a alcanzar las 500 este año.

Motor16.- ¿Cuáles son esos planes de Mahindra para Europa?

Arvind Mathew.- Actualmente ya tenemos el XUV 500 y los pick-up Goa, y ahora presentamos el KUV100, que es un SUV compac-

to. Además, en los próximos ocho meses actualizaremos todas las plataformas de los pick-up y lanzaremos una versión del XUV con nuevas llantas, neumáticos más anchos, sistemas de entretenimiento... En Italia y España ya tenemos una fuerte presencia, pero es importante que crezca y por eso decidimos estar en Barcelona.

M16.- ¿Con cuántas unidades esperan cerrar el año en Europa?

AM.- Unas 2.000 aproximadamente, principalmente entre Italia y España.

M16.- ¿Y son modelos desarrollados específicamente para Europa, o sólo modificados?

AM.- Europa es el mercado más difícil en cuanto a seguridad o emisiones, y por la exigencia del cliente. Por eso han sido desarrollados específicamente para Europa, pero con la resistencia, la robustez y los precios asequibles que caracterizan al mercado indio.

M16.- ¿Y dónde se ha hecho todo ese trabajo de adaptación?

AM.- La mayor parte del desarrollo se ha efectuado en India, pero una gran parte del trabajo con los motores se ha hecho en Europa para cumplir la normativa de emisiones. Por ejemplo, las pruebas se están haciendo en el circuito de Idiada, junto a Barcelona.

M16.- ¿Dónde tiene Mahindra centros técnicos actualmente?

AM.- Tenemos centros de ingeniería en Japón, Corea, India, Italia y Estados Unidos. Y en cuanto a marcas, somos propietarios de Pininfarina, Peugeot (scooters), SsangYong y Mitsubishi tractores, y usamos los recursos de ingeniería de todas para crear los Mahindra.

M16.- ¿Y cuál debería ser el Mahindra más vendido en Europa?

AM.- El XUV, pero esperamos que el KUV acabe alcanzando el mismo nivel de ventas. Es un SUV compacto y aspiracional, ideal para las ciudades y para los jóvenes, y tendrá motor de gasolina.



▲ Arvind Mathew, jefe de operaciones internacionales de Mahindra, nos explicó en Barcelona los planes de la firma india en el mercado europeo.



▲ Mahindra, accionista mayoritario de SsangYong, compró en 2015 Pininfarina, cuyos diseñadores han creado el XUV Aero Concept.

HABLAMOS CON... IVÁN SEGAL Director general comercial de Renault
«El Zoe de 400 kilómetros ha triplicado sus ventas»

Iván Segal, el director general comercial de Renault, analizó en un encuentro con periodistas la situación del sector, con la vista puesta sobre todo en los vehículos eléctricos, terreno en el que su marca lleva años en vanguardia. Para Segal, el mercado del eléctrico empieza a animarse, pues los usuarios comienzan a perder el miedo a este tipo de vehículos porque se van eliminando inconvenientes de esta tecnología, como la autonomía. **«Las ventas del Zoe desde que se ha lanzado su versión de más autonomía se han triplicado, y para este año el objetivo es vender unos 2.000 vehículos eléctricos».** Pero aún falta mucho por hacer en este apartado, como el aumento del número de puntos de recarga, un elemento clave que necesita de la regulación por parte del Gobierno del gestor de carga, para permitir entrar en este campo a hoteles, restaurantes o grandes superficies. Además, Segal anunció otra vía en la que trabaja Renault para continuar con el ciclo de vida de los coches eléctricos, que es establecer un baremo de costes residuales para este tipo de coches que, más pronto que tarde, llegarán al mercado de segunda mano. Este baremo permitiría buscar una salida para los eléctricos usados; y entre esas posibles salidas, Segal citó el 'car sharing', modalidad en boga pero de dudosa rentabilidad. **«Utilizar como vehículo de 'car sharing' usados que reducen el coste de la inversión podría ser una solución para este tipo de empresas en las que Renault ahora no**



▲ El objetivo de Renault para este año es vender 2.000 vehículos eléctricos en España. Y la marca tiene ideas para los modelos usados.

está presente, y una salida para los eléctricos de ocasión».

En cuanto al mercado general, Renault, que acabó como líder en España en 2016, confía en alcanzar una cuota de mercado con Renault y Dacia, e incluyendo vehículos comerciales, del 7 por ciento. En lo que se refiere a las ventas totales, según el ejecutivo francés podrían rondar 1.400.000 unidades.

SEAT LEÓN GNC GAS A PRECIO DE GASOLINA

Seat redobla la apuesta por el Gas Natural como combustible para su gama con una oferta comercial que iguala el precio del León 1.4 TGI con el del León 1.2 TSI, y permite ahorros en el consumo de un 40 por ciento.

La lucha contra las emisiones, el cierre de las ciudades al tráfico en episodios de contaminación, las etiquetas medioambientales de la DGT... El mundo del automóvil busca soluciones para ofrecer coches más respetuosos y que permitan mantener una premisa fundamental: la movilidad en toda situación. En Seat hace ya tiempo que pensaron en el GNC (Gas Natural Comprimido) como combustible ideal para rebajar emisiones sin tener las complicaciones de otras tecnologías, como por ejemplo la falta de autonomía de los eléctricos.

Apuesta decidida que se redobla con una iniciativa presentada en Barcelona: igualar el precio de las versiones de GNC con las de gasolina. Eso significa que por el mismo coste un usuario podrá comprar un coche de gas —con una autonomía de 400 kilómetros— que cuando agote ese combustible puede circular con gasolina y sumar otros 900 kilómetros. Y sin perder prestaciones, pues el motor 1.4 TGI ofrece los mismos 110 CV que el 1.2 TSI. Y con una reducción de consumos y costes que va del 30 por ciento comparado con un diésel al 50 por ciento comparado con un gasolina.

Un dato revelador que explicaba Antonio Calvo, gerente de Movilidad Sostenible de Seat: con 20 euros se pueden recorrer 355 kilómetros con el León 1.2 TSI de 110 CV; 500 con el 1.6 TDI de 110 CV y 805 con el 1.4 TGI de 110 CV. Eso, unido a que no hay mayores costes de

compra, hace que esta sea, posiblemente, la alternativa más barata para adquirir un coche que pueda circular todos los días por el centro de las ciudades, incluso cuando éstas se cierran al tráfico, porque este tipo de modelos disponen de la etiqueta ECO de Tráfico.

Y suma ventajas económicas también en la compra, pues como gancho comercial ofrece el depósito de gas lleno —13 euros, equivalente a 400 kilómetros de recorrido—, una tarjeta de 200 euros para repostar gas —da para circular 6.000 kilómetros—, una bonificación en el impuesto municipal del 75 por ciento en urbes como Barcelona o Madrid —supone unos 67 euros de ahorro— o el menor gasto de carburante, cuyo coste anual rondaría los 475 euros.



Además, el León de GNC no pierde maletero —sí la rueda de repuesto, pues ese hueco se utiliza para el depósito de gas, de 15 litros— ni ninguna otra de sus características, pues estará disponible en sus tres carrocerías y en varios acabados, hasta el Style Plus. Además, se puede optar por el cambio manual de 6 marchas o el DSG de 7. Y siempre con sistema de parada y arranque para rebajar los consumos. La apuesta de Seat es clara, y ya se ha anunciado que el nuevo Ibiza y el futuro Arona contarán con versiones de GNC. El inconveniente para que se popularice esta tecnología es el escaso número de gasineras —63 en España—, aunque para romper esa barrera, la empresa española negocia con compañías suministradoras de gas. E incluso trabaja en un proyecto piloto para recargar el coche en tu propia casa gracias al suministro de gas natural de la misma.



EL KODIAQ SPORTLINE ACENTÚA LA DEPORTIVIDAD Y, COMO EL KODIAQ SCOUT, ASOCIA LA TRACCIÓN TOTAL A MOTORES DE HASTA 190 CV



◀ Amplitud y máxima versatilidad en un interior que monta segunda fila corredera y, como opción, ofrece una tercera fila con dos plazas más. El maletero es enorme: con cinco plazas en uso, 720 litros, y hasta 2.065 abatiendo el respaldo posterior. Skoda ofrece varios modelos de pantallas táctiles, destacando la de 9,2 pulgadas.

Dispuesto a todo

Skoda apuesta por el segmento de los SUV, y el Kodiaq es el mejor ejemplo. Lanzado a comienzos de año, mide 4,7 metros de longitud, presume de un interior amplio, funcional y versátil, y es pionero al ser el primer SUV grande de la marca y el primer modelo que ofrece siete plazas. Además, aplica el nuevo lenguaje de diseño de Skoda al segmento SUV con una carrocería ligera

El Kodiaq, primer SUV grande de Skoda, ofrece hasta siete plazas, el mejor maletero de su categoría y un diseño lleno de carácter. Además, incorpora tecnología práctica e innovadora que suele encontrarse solo en modelos de clase superior.



pero robusta y segura, y pone en juego tecnologías que hasta la fecha parecían reservadas a categorías superiores. De paso, su gama cubre las necesidades de los clien-

tes más exigentes al combinar cinco motores –de 125 a 190 CV– con dos tipos de tracción, diversas cajas de cambio, las configuraciones interiores de cinco o siete plazas y todo el equipamiento imaginable, ya sea de serie o en opción; y, en

este caso, a precios accesibles. Tres son los acabados –Active, Ambition y Style–, a los que ahora se añaden otras dos posibilidades: el Kodiaq Sportline, que acentúa el enfoque deportivo –frontal, llantas de 19 ó 20 pulgadas y acabados

en negro–, y el Kodiaq Scout, que enfatiza su capacidad ‘off road’ con nuevas secciones de lanternas y traseras, ruedas de 19 pulgadas, un equipamiento específico, distancia al suelo de 194 milímetros y ángulos de ataque y salida mejorados.

◀▶ A la izquierda, el Kodiaq Sportline –en rojo– junto al Kodiaq Scout, que potencia su carácter ‘off road’. Y es que el SUV grande de Skoda se atreve con todo fuera del asfalto o sobre calzadas nevadas.



20 RAZONES PARA DISFRUTAR DEL KODIAQ



1 FUNCIONAL Y PRÁCTICO.-

Más de 30 soluciones ‘Simply Clever’: desde protectores de los bordes de las puertas, que surgen al abrir el coche, hasta dos paraguas y bandejas plegables en los respaldos delanteros.

2 SEGUNDA FILA DE ASIENTOS AJUSTABLES.-

Equipa de serie asientos traseros que se pueden plegar en proporción 60:40. Ambos segmentos pueden moverse longitudinalmente 18 centímetros, y la inclinación de respaldo es ajustable.

3 TERCERA FILA OPCIONAL.-

El Kodiaq es el primer Skoda que

ofrece adicionalmente una tercera fila, con dos asientos. Cuando no se necesitan pueden plegarse y van pegados al suelo para tener un maletero de 630 litros. Y si va colocada, para carga hay 270 litros.

4 EL MALETERO MÁS GRANDE DE SU CLASE.-

En su configuración con cinco plazas ofrece un maletero de 720 litros, y pasan a ser 2.065 al abatir la segunda fila. Además, podemos pedir el doble suelo regulable y el asiento del acompañante plegable.

5 MÁS ‘SIMPLY CLEVER’.-

Otras soluciones prácticas destacables son la toma de corriente de 230V con toma USB o la luz de maletero extraíble, que podemos usar como linterna LED.



6 CARROCERÍA RÍGIDA Y AERODINÁMICA.-

Basado en la moderna plataforma MQB, presume de gran rigidez torsional y precisión en la fabricación, y su silueta aerodinámica le permite anunciar un índice Cx de 0,33.

7 HASTA 2,5 TONELADAS.-

Las versiones 2.0 TDI de 150 y 190 CV con cambio DSG y tracción total pueden remolcar 2,5 toneladas. Gracias a su gancho retráctil de accionamiento eléctrico, el remolque se une fácilmente.

8 SISTEMAS DE ASISTENCIA INNOVADORES.-

Equipa

dispositivos tan avanzados como el Tow Assist, un Asistente de Remolque que se hace cargo de la dirección en marcha atrás lenta y frena si percibe obstáculos.

9 TODO CONTROLADO.-

Entre los asistentes de conducción disponibles figura también el Area View, el Front Assist con Freno de Emergencia en Ciudad, el detector de fatiga Driver Alert, el Control de Crucero Adaptativo ACC, el Lane Assist, el Traffic Alert...

10 AÚN MÁS DETALLES.-

Como el rascador de hielo en la tapa del depósito, la protección contra el uso de combustible equivocado para los motores TDI, la alfombra de doble cara para el maletero o las redes de sujeción.



11 SKODA CONNECT.-

por un lado, el Infotainment Online incluye información del tráfico en la ruta en tiempo real, y más detalles de la navegación. Por otro está el Care Connect, que incluye llamada de emergencia tras un accidente y muchos servicios más.

12 CINCO MOTORES DE ALTO RENDIMIENTO.-

La gama Kodiaq está formada por dos propulsores 2.0 TDI, con potencias de 150 y 190 CV, y tres de gasolina: los 1.4 TSI de 125 y 150 CV, y el 2.0 TSI de 180 CV. Y sus consumos medios arrancan en sólo 5,4 l/100 km.

13 CAMBIO MANUAL O DSG.-

En función del motor se ofrece la caja manual de 6 marchas o la

automática DSG de doble embrague, con 6 ó 7 marchas. Esta permite circular en punto muerto cuando no aceleramos.

14 MODOS DE CONDUCCIÓN.-

Usando un botón, el conductor puede elegir entre los programas Normal, Eco, Sport e Individual; y en este último podemos configurar libremente dentro de unos límites específicos. Además, los Kodiaq 4x4 suman el programa Snow.

15 PHONEBOX.-

Permite cargar el smartphone por inducción, y lo conecta al coche de forma inalámbrica. Si lo conectamos por USB, sus funciones se muestran en la pantalla del coche.



16 SISTEMA DE SONIDO CANTON.-

Incluye 10 altavoces con un subwoofer, y tiene una potencia de 575 W. El Kodiaq ofrece soportes para tablet unidos a los reposacabezas delanteros, y los pasajeros tienen acceso a algunas funciones de la navegación.

17 TRACCIÓN TOTAL.-

Ideal para conducir fuera de carretera o arrastrar un remolque pesado, equipa un embrague multidisco que reparte el par entre ejes según las necesidades de tracción. Y da prioridad al tren delantero.

18 SUSPENSIÓN DCC.-

Todas las versiones incorporan eje trasero de cuatro brazos, y en opción se ofrece el

Control Adaptativo Dinámico del Chasis (DCC), que ajusta la amortiguación al modo de conducción seleccionado.

19 BOTÓN OFF-ROAD.-

Disponible en los Kodiaq 4x4, al pulsarlo reajusta el funcionamiento de los amortiguadores DCC y la respuesta del acelerador, y varía el funcionamiento del sistema antibloqueo para frenar más.

20 FAROS FULL LED.-

Su iluminación es similar a la del día; y ofrecen función AFS, para adaptar el haz de luz al entorno y las condiciones climáticas, y el Light Assist, que enciende y apaga las ‘largas’ automáticamente.



AUDI CUP

Audi Cup 2017



PRESENTACIÓN HOLOGRÁFICA

FC Bayern de Múnich, Atlético de Madrid y Liverpool FC son tres de los cuatro clubs que este año participarán en la Audi Cup. La quinta edición de este torneo se disputará el 1 y 2 de agosto en el estadio Allianz Arena de Múnich. La Audi Cup reúne cada dos años a equipos de gran prestigio en el fútbol internacional. En esta ocasión, además, su presentación fue muy novedosa, ya que los entrenadores de Liverpool y Atlético de Madrid (Jürgen Klopp y Diego Simeone) participaron en la misma a través de un holograma en 3D.

EXPOSICIÓN

70 ANIVERSARIO DE FERRARI

Más de 35 coches míticos, deportivos y de lujo recordarán este verano la historia de la marca del cavallino rampante en el Autoworld de Bruselas. Del 15 de julio al 3 de septiembre,



una exposición conmemorará los 70 años de Ferrari y recorrerá su historia a través de modelos míticos, como el 365GTB Daytona, el Testarossa o el moderno La Ferrari Aperta.

RESTAURACIÓN DE UN 600 D

Se ha restaurado un 600 D descapotable para celebrar el 60 aniversario del modelo.



EL SEAT 600 VUELVE A LA VIDA

El Seat 600 tiene el honor de formar parte de nuestra memoria colectiva como el coche que democratizó la conducción en España. Fue el primer vehículo de muchas familias —costaba 70.000 pesetas de la época—, todo el mundo quería uno y su éxito fue tal que un año después de su lanzamiento, en 1958, la marca tuvo que multiplicar por seis su producción.

Ahora, Seat ha querido

conmemorar el 60 aniversario de este modelo con la restauración de un 600 D descapotable, que se ha mostrado en el Automóvil Barcelona.

En el 'regreso a la vida' de este modelo, que llevaba 25 años parado, ha trabajado un equipo de 30 personas, que dedicaron 1.500 horas para desmontarlo completamente. Se le cambiaron más de 1.000 piezas, y solo encontrarlas supu-

so un auténtico reto para los restauradores.

Se emplearon 15 litros de pintura gris azulada para poner a punto su carrocería y 50 metros de tejido de 'pata de gallo' en blanco y negro, para que sus asientos lucieran como nuevos. Los restauradores mantuvieron el volante y la bocina originales, pero también cambiaron por completo la capota del techo, que se abre de forma manual.

DJANGO ADVENTURE

LA RUTA MÁS BONITA

Peugeot Scooters quiere descubrir las carreteras más bonitas del mundo. Y lo hace a través de Django Adventure, una ruta desde París a Casablanca en la que las aventureras Lisa y Clemence tratarán de encontrar los mejores itinerarios y paradas. El recorrido se inició el pasado 11 de mayo y concluirá el 26 de junio.



COLABORACIÓN

Jeep ha renovado su acuerdo de colaboración con Harley Davidson y estará presente en los principales eventos que la marca de motocicletas organice en Europa este año.

LAND ROVER PARTY

DIVERSIÓN PARA TODA LA FAMILIA

Ya está en marcha la 11 edición de la Land Rover Party, que reunirá en la finca de Les Comes (Súria, Barcelona) a los aficionados y seguidores de la marca entre

el 29 de septiembre y el 1 de octubre próximos. Los participantes en el evento podrán conocer de primera mano los últimos modelos de Land Rover o poner

a prueba las capacidades offroad de sus coches en los más de 60 kilómetros de pistas de la finca. Habrá también actividades para todos los públicos (zona de aventura, feria comercial, zona infantil, etc.). Las inscripciones se abren el 22 de mayo.



▲ La décima edición de la Land Rover Party congregó el año pasado a más de 600 vehículos Land Rover y 3.000 personas, un récord total.

CASA DECOR

FIESTA DEL DISEÑO

Vanguardia y atrevimiento se unen en el original espacio que protagoniza el Fiesta Vignale, embajador del diseño y la personalización.

En la gran cita del diseño e interiorismo, que Ford patrocina por quinta vez —tercera consecutiva—, se han desvelado los secretos de la nueva gama Fiesta. No en vano, las distintas personalidades de la familia, las múltiples posibilidades de personalización y las emociones que provocan sus «colores, materiales y acabados» permiten satisfacer gustos y necesidades, lo mismo que Casa Decor, donde hay propuestas para todos.

La novedad en esta edición ha sido la ausencia de un vehículo Ford, falta que se cubre con un espacio vanguardista y atrevido donde luz, sonido y realidad virtual resaltan los códigos de la exclusiva marca Vignale, potenciando sensaciones sin salir a la carretera.



▲ Paz Camarero y Sonja Vandenberg desvelaron las claves del nuevo Fiesta en un espacio marcado por la exclusividad Vignale.

TECNOLOGÍA INTELIGENTE DE NISSAN

ESCUDO DE PROTECCIÓN

Nissan quiere que sus tecnologías lleguen más allá de los automóviles. Por eso, se ha fijado en una de las profesiones más arriesgadas, la de percebeiro, y ha desarrollado un escudo para estos trabajadores. El 'Percebeiro Shield' aplica la tecnología inteligente de los automóviles e incorpora un conjunto de sensores en

el traje de neopreno, que alerta en tiempo real del comportamiento del mar y de las olas. Para ello, utiliza infarrojos capaces de escanear el mar analizando la espuma que producen las olas.



CONCENTRACIÓN

La 14ª edición de la concentración Furgos Volkswagen se celebra del 26 al 28 de mayo en Sant Pere Pescador (Gerona). Se espera la asistencia de más de 500 vehículos procedentes de toda Europa.

VOLVO

ACUERDO CON GOOGLE

Volvo se ha asociado con Google para desarrollar la próxima generación de los sistemas de infoentretenimiento y conectividad basados en Android de sus vehículos. La marca premium pretende ofrecer acceso a una amplia variedad de aplicaciones y servicios, y mejorar la experiencia de los usuarios al ofrecerles más posi-

bilidades de personalización. Los avances llegarán a los nuevos modelos de de aquí a dos años.



+ en www.audi-cup.com

+ en www.autobello.es



+ en www.djangoadventure.fr

+ en www.jeep.com

+ en www.volkswagen-furgos.com

+ en www.volvocars.es



EN PORTUGAL SIETE PILOTOS ESTABAN SEPARADOS POR SOLO 10 SEGUNDOS AL FINAL DEL PRIMER DÍA. LA IGUALDAD HA REGRESADO



▶▶▶ El año empezaba con la victoria de Ogier en Montecarlo, en su estreno con el Ford Fiesta de M-Sport, y seguía con el primer puesto de Latvala en Suecia al volante del Toyota Yaris. Después vendría el triunfo de Meeke en México con el Citroën C3, y el de Neuville en Córcega con el Hyundai i30.



El Mundial de Rallys por fin levanta el vuelo

Tras seis pruebas en las que han ganado cuatro pilotos y cuatro fabricantes diferentes, el Mundial de Rallys está confirmando las expectativas generadas al comenzar esta nueva era, en una disciplina anestesiada durante años por el dominio de Loeb, Ogier, Citroën y Volkswagen.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Elfyn Evans llegó con su Ford al último tramo del Rally de Argentina con solo seis décimas de ventaja sobre Thierry Neuville y su Hyundai. El joven británico acariciaba su primera victoria en el Mundial. Llegó a disfrutar de casi un minuto de ventaja sobre sus rivales en la primera mitad del rally. El accidente de Kris Meeke y la avería mecánica de Dani Sordo le dejaron en cabeza, mientras Neuville había pasado buena parte de la prueba lu-

chando con los Ford de Tanak y Ogier, y con el Toyota de Latvala.

Sin embargo, problemas con los neumáticos y algunos pequeños errores hicieron que la ventaja se fuera evaporando para quedar en solo seis décimas. Un pequeño error en la superespecial le costó algo más de un segundo al británico. Evans perdió su primera victoria por tan solo siete décimas.

En el arranque del Rally de Portugal, siete pilotos estaban separados por solo diez segundos en la primera

jornada, y los tres primeros en otros tantos durante la siguiente. Solo el último día se definió la prueba a favor de Sebastian Ogier, el segundo piloto en repetir victoria esta temporada. Hicieron falta cinco citas para que Neuville fuera el primero en repetir triunfo.

“Este es el Campeonato más disputado que he conocido desde que llevo adelante este equipo”. Malcom Wilson, responsable de M Sport y líder del Mundial, confirmaba los pronósticos previos al inicio de este campeonato.

“Con esta nueva normativa es increíble ver lo cerca que están los coches unos de otros. Cada uno de los cuatro fabricantes están muy igualados. Con toda seguridad, estamos ante una temporada tremendamente emocionante”. Ford, Toyota, Citroën y Hyundai habían ganado ya en los cuatro primeros Rallys del campeonato.

Conviene no olvidar que Thierry Neuville cometió dos errores en Montecarlo y Suecia con los que arrojó por la borda victorias prácticamente seguras. Pero ello no in-

valida el panorama general de la presente temporada. El equipo de Wilson ganaba en Montecarlo con Sebastian Ogier. Jari Matti Latvala lograba la victoria en Suecia para Toyota. Thierry Neuville lleva dos para Hyundai. Citroën y Kris Meeke también habían sumado su primer triunfo en México a

poco de volver el fabricante francés al Mundial. “Es increíblemente interesante tener tantos pilotos luchando con tantos coches diferentes. ¿Qué podría ser mejor?”, remataba Wilson.

Son las mejores noticias para el renacimiento de una disciplina anestesiada por el largo ciclo de Sebastian

Loeb con Citroën, seguido por el dominio de Volkswagen y Sebastian Ogier en los últimos cuatro años. Habría que remontarse a la década de los 90 o a comienzos de la pasada para encontrar tantas opciones de victoria para una gran variedad de pilotos y marcas. Ford, Peugeot, Citroën, Mitsubishi y Subaru

contaban por entonces con monturas ganadoras, además de la presencia de otros fabricantes como era el caso de Seat, Skoda y Hyundai. En la temporada 2001, por ejemplo, Colin McRae estuvo a punto de lograr el título para Ford, que fue a parar finalmente a Richard Burns y Subaru por tan solo dos puntos en el último rally del campeonato. Pero Tommi Mäkinen, con Mitsubishi, y Neuville, a la izquierda, son los únicos con dos triunfos este año. El del Fiesta ganó en Montecarlo y Portugal, y el del i30, en Córcega y Argentina.

¿Por qué tanta igualdad en esta nueva era del Mundial? En primer lugar, un



◀ Ogier, junto a estas líneas, y Neuville, a la izquierda, son los únicos con dos triunfos este año. El del Fiesta ganó en Montecarlo y Portugal, y el del i30, en Córcega y Argentina.

DANI SORDO HA SIDO TERCERO EN LAS PRUEBAS DE PORTUGAL Y CÓRCEGA, Y CUARTO EN MONTECARLO Y SUECIA. EL HYUNDAI EMPUJA



◀ Neuville repetía triunfo en el Rally de Argentina, mientras que Ogier hacía lo propio en la cita de Portugal. Para Jos Capito, el que fuera máximo responsable del equipo Volkswagen hasta su marcha a McLaren, el favorito este año es el piloto belga de Hyundai. La segunda mitad de la temporada dirá si el pronóstico es acertado o no.



Sordo terminó tercero en Portugal, a espaldas de su compañero Neuville y del vencedor, Ogier. El cántabro marcha quinto en la general.



reglamento con nuevas soluciones técnicas y aerodinámicas permitía partir de cero a los fabricantes que, efectivamente, han llegado al calor y la esperanza de poder luchar por la victoria. Los nuevos WRC han sufrido una transformación radical. Tanto por imagen como por prestaciones, los fabricantes se han visto tentados por un producto agresivo y mayor carta blanca para interpretar la nueva reglamentación. Potencia, aerodinámica, sonido... Los coches actuales han ganado casi 100 caballos gracias al aumento de la brida de admisión en tres milímetros, con 25 kilos menos de peso mínimo. Aerodinámicamente, cada marca ha podido desarrollar sus propios conceptos, con un es-

quema cercano a los famosos Grupo B de los años 80.

La atracción fue total. Incluso para Volkswagen, que ya había preparado su nueva montura, aunque inédita finalmente ante las consecuencias del 'dieselgate'. Tal era el nivel del Polo WRC para 2016 que el fabricante alemán había parado su evolución para concentrarse durante el pasado año en el Polo de 2017. Ante semejante programa, el potencial económico y tecnológico de Volkswagen, y la misma plantilla con tres grandes pilotos, el panorama posiblemente habría sido diferente. Por fortuna, no es el caso.

Un nuevo reglamento introduce un mayor factor de igualdad e impredecibilidad, uno de los factores para

el gran nivel de competitividad en esta nueva era del campeonato. Citroën, por ejemplo, comenzó sufriendo a pesar del año sabático para evolucionar el C3 WRC, y de beneficiarse con la retirada de Volkswagen. Cris Meeke terminó accidentado en sus dos primeras pruebas, forzado por la inesperada falta de ritmo, y su compañero Craig Breen solo pudo acabar quinto en ellas.

Desde Citroën se argumentaba que la preparación del C3 había tenido lugar en tierra más que en asfalto. Fue precisamente en México donde se logró la primera victoria, antes de sufrir el británico otro fenomenal accidente en Argentina. Durante estos meses, el equipo francés está llevando a cabo

un profundo trabajo de puesta a punto sobre asfalto que, se espera, dé sus frutos durante el resto de la temporada para luchar con Hyundai y Ford. De hecho, Meeke lideró Córcega hasta que una avería de motor dio al traste con sus opciones.

Hyundai cuenta con un gran potencial económico y un equipo de pilotos muy homogéneo, capaz aspirar a la victoria con ellos en todo tipo de Rallys y terrenos. Toyota, potencial económico aparte, se beneficiaba con la llegada de Jari Matti Latvala y toda la información acumulada durante 2017 con el Polo que no ha competido este año. A marchas forzadas, consiguió que se homologaran en el Yaris a última hora algunos elementos clave que

también han beneficiado al fabricante japonés.

En definitiva, máquinas de altas prestaciones, diferente comportamiento, gran igualdad —por el momento— entre diferentes fabricantes... Si el panorama se ha abierto en el terreno técnico, también lo ha hecho para numerosos pilotos. La retirada de Sebastian Loeb y la separación de Volkswagen con Sebastian Ogier ofrece mayores oportunidades a una generación de pilotos a su sombra durante tantos años.

La marcha de Volkswagen ha dispersado a tres ases de gran talento hacia diferentes equipos, a la espera de que Mikkelsen logre un asiento permanente, algo que ocurrirá tarde o temprano. Hanninen, Tanak, Evans, Breen,

Lefebvre, Lappi... se unen a veteranos como Sordo, Meeke, Paydon, Latvala y Ogier. Por ejemplo, el campeón francés fue batido por Tanak y Evans en Argentina sin sufrir grandes problemas técnicos en su montura. Aunque Ogier abría pista y eso le condicionaba en la primera jornada, la prueba argentina evidenciaba que incluso la posición de salida en según qué Rallys también será un factor determinante para la victoria ante la mayor igualdad de rendimiento de las diferentes monturas, que exigen un tiempo de adaptación que también ha permitido recortar diferencias en algunos casos entre jóvenes y veteranos.

"Cuando miras la combinación de piloto, equipo y

coche, quizás Neuville sea el favorito para este año", explicaba recientemente Jos Capito, el máximo responsable de Volkswagen hasta su marcha a McLaren. Pero conviene no olvidar a M-Sport y Malcom Wilson, quienes con un equipo privado están plantando cara al fabricante coreano, a Citroën y a Toyota. "Y nunca puedes olvidar a Ogier, quien tiene una increíble capacidad de evolución, de motivar al equipo, de saber cuándo atacar y cuándo no".

¿Qué pasará con Kris Meeke, un piloto de velocidad endiablada que, como ya ha asegurado, saldrá al ataque total tras su abandono en Córcega y el accidente de Argentina? ¿Tendrá opciones Toyota con Jari Matti Latva-

la, ahora con todo el equipo a sus espaldas? En este sentido, la capacidad de evolución de las nuevas monturas por cada fabricante hasta el final de la presente temporada será crucial ante una reglamentación nueva y con gran recorrido todavía por delante.

De momento, tras el Rally de Portugal, Sebastien Ogier es líder con 128 puntos, por delante de Thierry Neuville, con 106, y Jari Matti Latvala, con 88. Tres coches de diferentes marcas, a la espera de Citroën. Son numerosos los factores que están haciendo del actual campeonato un certamen abierto y emocionante. "El título puede llegar abierto hasta el último rally de la temporada", afirmaba Jos Capito. Que así sea.

MATRICULACIONES EN EUROPA

LOS GRANDES RETROCEDEN EN ABRIL

Negativo mes y positivo trimestre es el panorama que presentan las matriculaciones en Europa, tras vivir un retroceso notable de las ventas en la mayoría de los mercados, especialmente en los cinco grandes, entre los cuales España ha sido el único en cerrar abril en positivo (ver cuadro). Debadle mensual solapada, en parte, por las contribuciones positivas de los países miembros unidos a la UE desde 2004, los llamados UET2, que crecieron en abril un 8,2 por ciento, según los datos de Acea (fabricantes europeos).

Retroceso mensual del que se salvan pocas marcas, incluidas las diez primeras del ranking. La excepción la protagonizan Toyota (11º, con 48.963 unidades y +5,9 %), Kia (13º, 40.056 y +8,0 %), Seat (17º, 33.494 y +15,0 %) y Suzuki (19º, 17.225 y 12,8 %), dentro de los 20 primeros. Retroceso del mercado

que también se refleja en los resultados por grupos, con Volkswagen destacado en cabeza (293.608 unidades), vendiendo un 8,8 % menos que en abril de 2016. La segunda plaza la ocupa Renault (128.013 matriculaciones y -2,6 %), seguido por PSA (124.994 y -6,4 %), FCA (87.761 y -0,8 %) y Daimler (77.277 y -2,7 %). Toyota (5,3 %), Kia (8,0 %) y Suzuki (12,8 %) son los únicos en positivo.

El signo cambia a positivo en el acumulado del año, donde Volkswagen sigue aumentando distancias, con más del doble de ventas (1.229.094 coches y +1,9 %) que su inmediato rival, PSA (539.188 y +1,2 %). El podio lo completa Renault (527.412 y +7,4 %), con Ford (385.362 y +5,0 %), FCA (386.460 +10,4 %), Opel (341.634 y -1,5 %), BMW (336.530 y +3,4 %) y Daimler (319.647 y +6,4 %), que son los ocho que superan las 300.000 unidades.

► **EL FIESTA DESBANCÓ AL GOLF.** Fue en marzo cuando el Ford Fiesta (47.263 unidades) se convirtió en protagonista del mercado europeo al desbancar al VW Golf (46.795) del liderazgo en el que el modelo alemán se asentaba desde hace siete años. Situación coyuntural, puntualiza la empresa consultora Jato, propiciada por la menor disponibilidad de unidades del modelo alemán a causa de su renovación y la ralentización de las compras de mecánicas diesel en el continente, que se ha notado menos en los segmentos más pequeños, como el del Fiesta, a punto también de ser relevado. Con un aumento interanual del 97 por ciento sobre marzo de 2016, España experimentó el crecimiento más significativo, con gran diferencia, de los cinco grandes mercados.



FUENTE: ACEA

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS				
	Abril	%17/16	Enero/Abr.	%17/16
VW	131.489	-13,8	564.481	-1,2
RENAULT	90.795	-2,7	380.040	7,8
FORD	76.899	-11,4	385.362	5,0
PEUGEOT	74.402	-3,9	316.992	2,7
OPEL	70.227	-13,1	341.634	-1,1
MERCEDES	69.320	-0,9	286.785	8,4
AUDI	67.720	-10,3	281.549	-0,5
FIAT	66.155	-2,0	293.343	10,2
BMW	60.927	-5,5	270.910	3,5
SKODA	54.350	-4,8	223.953	4,4

LOS MAYORES MERCADOS				
	Abril	%17/16	Enero/Abr.	%17/16
ALEMANIA	290.697	-8,0	1.135.381	2,5
FRANCIA	171.871	-6,0	712.925	2,0
ITALIA	160.359	-4,6	743.321	8,0
REINO UNIDO	152.076	-19,8	972.092	1,1
ESPAÑA	101.375	1,1	409.286	6,1
BÉLGICA	51.132	-7,1	215.841	5,6
POLONIA	39.476	1,4	165.408	18,8
SUECIA	30.476	-9,2	119.880	2,6
AUSTRIA	30.201	-2,9	118.694	8,3
HOLANDA	29.360	6,3	150.014	19,2
EU	1.191.034	-6,6	5.332.854	4,7
EFTA	39.201	-13,1	154.841	-1,8
EU+ EFTA	1.230.235	-6,8	5.487.695	4,5

HONDA

Llega el nuevo Civic Sedán

A la par de su presentación en el Automobile Barcelona, Honda ha iniciado la comercialización del Civic Sedán, modelo que llega para ocupar el puesto dejado por el Accord. Tres acabados componen la gama de la versión de cuatro puertas del nuevo compacto japonés, que mantiene la estética del Hatchback y está impulsado por el propulsor más potente de la gama Civic: el 1.5 Turbo VTEC de 182 CV con transmisión manual de 6 marchas, aunque también puede contar con el cambio automático CVT de 7 velocidades, que supone 1.300 euros en los acabados Comfort y Executive, y que en

el Elegance se ofrece asociado al paquete Navi, conjunto que sube el precio de esa versión a 28.700 euros. La oferta también se completa con el añadido Navi al equipamiento de Comfort y Elegance, por 560 euros. Como el resto de la familia Civic, todas las versiones de carrocería Sedán incorporan de serie el Honda Sensing, uno de los sistemas de seguridad mas completos de su clase, que avisa y asiste al conductor en situaciones de

PRECIOS

1.5 VTEC Turbo Comfort	24.940 €
1.5 VTEC Turbo Elegance	26.840 €
1.5 VTEC Turbo Executive	30.040 €



posible peligro, gracias a un sistema de radar, cámaras y sensores de alta tecnología. Se añade la segunda generación del sistema de infoentretenimiento y conectividad Honda Connect, compatible con Apple CarPlay y Android Auto.

PRECIOS

1.4 EcoTSI 150 CV FR S&S	31.340 €
1.4 EcoTSI 150 CV FR DSG S&S	33.490 €
1.4 EcoTSI 150 CV 4Drive FR S&S	34.000 €
1.4 EcoTSI 150 CV DSG 4Drive FR S&S	36.150 €
2.0 EcoTSI 190 CV DSG 4Drive FR S&S	37.660 €
2.0 TDI CR 150 CV 4Drive FR S&S	36.430 €
2.0 TDI CR 190 CV 4Drive DSG FR S&S	40.730 €

SEAT

Ateca FR: más deportivo

Llega la versión más deportiva del SUV español con una oferta que combina los EcoTSI 1.4 (150 CV) y 2.0 (190 CV) y el 2.0 TDI de 150 y 190 CV con cambio manual o DSG de 6 y 7 marchas y tracción 4Drive. Bien equipado de serie (control de crucero adaptativo ACC con protección de peatones, detector de ángulo muerto con alerta de tráfico posterior, cá-

mara de visión 360º, asistente de aparcamiento automático, faros con tecnología Full LED, sistema Full Link...), se unen interesantes opciones como Control de Chasis Adaptativo y Conectivity Box para cargar el smartphone de forma inalámbrica. El emblema FR en negro brillante en parrilla y portón, el paragolpes delantero también de diseño ex-

clusivo, las barras del techo de color negro, los pasos de rueda pintados en el mismo color que la carrocería y unas llantas de aleación de 18 pulgadas refuerzan la identidad FR del Ateca en el exterior. Estilo deportivo que refuerzan en el interior las estribes y pedales de aluminio con el logo FR, que también aparece en el volante deportivo multifunción forrado en cuero con costuras en rojo. Hay asientos deportivos de serie tapizados en tejido Alcantara de color negro.

MAZDA

El Senses Edition refuerza la distinción del CX-3

La llegada al mercado español del renovado CX-3 se refuerza con el Senses Edition, una serie especial que mejora el acabado más alto de la gama del SUV japonés con un equipamiento exclusivo en el que destacan el interior de cuero napa marrón con asientos delanteros calefactados, el asiento del conductor con regulación eléctrica y las llantas de aleación de 18



pulgadas con acabado Bright Silver. Son añadidos al acabado Luxury con Pack White, con elementos como G-Vectoring Control, asistencia a la frenada en ciudad con reconocimiento de peatones (SCBS), alerta de cambio involuntario de carril (LDWS), pantalla Head-Up Display en color, faros Full LED,

equipo de sonido Bose con siete altavoces, cámara de visión trasera o sensor de lluvia y luces. Esta versión especial se asocia al motor 2.0 de gasolina de 120 CV, la tracción delantera, el cambio manual de 6 marchas y tres colores. Su precio, 24.210 €, se queda en 22.410 € aplicado el descuento.

TOYOTA

Más descuentos para el nuevo Yaris

Recién iniciada la comercialización del nuevo Yaris, Toyota ha revisado al alza los descuentos de su actualizado utilitario, que ahora incluyen los 750 € de la campaña especial ICHI-GO, y siguen dejado fuera la rebaja por financiación. Con esa modificación, la promoción más alta se la anota el 70 Activ con 3 y

5 puertas: 4.600 €, que bajan el precio oficial a 10.850 y 11.350 €, respectivamente. El menor descuento (-3.850 €) es para los 110 Active, que se pueden conseguir por 12.600 € (3p) y 13.100 € (5p). Y en los híbridos, el ahorro

se establece en 4.100 € para el 100H Active 5p (15.350 €) y en 4.400 € para los Feel! (16.550 €) y Advance (17.750 €).



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

BMW

EL SERIE 5 TOURING, A LA VENTA

Cuatro motores, dos de gasolina y dos diésel, cambio automático de 8 marchas y tracción trasera o total integral, de momento, la oferta del Serie 5 Touring, que el 30 de mayo desembarca en el mercado español. Es la nueva generación del familiar medio de la marca alemana, en el que la capacidad mínima del maletero crece hasta los 570 litros, pudiendo llegar a los 1.700 litros si se abaten los asientos. Espacio destacable al que se une la luneta trasera abatible -evita tener que abrir todo el portón para depositar pequeños objetos-, la apertura eléctrica de serie y 'manos libres' en opción.

530i: 60.300 €
540i xDrive: 74.700 €
520d: 52.400 €
530d: 64.700 €
530d xDrive: 66.500 €



BP+ARAL

TARJETA COMBINADA

Lanzada por BP y Aral, llega la nueva tarjeta de carburante profesional para que los conductores que se mueven por Europa puedan repostar en las estaciones de servicio de ambas marcas, dado que Aral forma parte del grupo BP desde 2002. Igual que las BP Plus y Aral Plus, la BP+Aral está disponible para las flotas de camiones, autobuses, turismos y furgonetas, permitiendo a los titulares acceder a la red Routex, que integran más de 17.000 estaciones en 29 países.



dealerBest



¿Sabes que existe una **forma 'fresh'** de conectar con **tus clientes**

Recientemente se ha publicado el estudio "el concesionario hacia la digitalización" realizado por Faconauto y la consultora Everis. En dicho informe se extraen conclusiones como que los **concesionarios dejarán de ser sólo puntos de venta de vehículos para convertirse en centros de experiencia**. Serán espacios más pequeños donde la tecnología tendrá un papel protagonista y contará con expertos que ofrecerán una experiencia única a cada cliente adaptada a sus nece-

sidades de movilidad. En **dealerBest** somos conscientes de esta realidad porque la vivimos en el día a día de nuestro trabajo, apoyando al desarrollo de los concesionarios de automoción españoles. Trabajamos permanentemente para favorecer las experiencias que menciona el estudio y que la retórica y la **rutina comercial de la fuerza de ventas cambie definitivamente para adaptarse al nuevo consumidor y a sus nuevas exigencias**.

Compartir todo lo que ofrece una concesión.

Desde dealerBest pensamos que la concesión puede aprovechar las visitas de los clientes para mostrarles realmente cómo son, las personas que componen el equipo, los servicios y el mimo con que los prestan, **sus valores y signos distintivos** como negocio único y distinto al resto.

El nuevo servicio **Fresh People Sales** integra estos valores distintivos gracias a herramientas au-

diovisuales y formación específica para romper la dinámica tradicional de venta. Una formación que permite adquirir conocimientos de inteligencia social y coaching que reforzará la **relación social entre ambos, con emoción y empatía**.

A través de esta metodología se puede contrarrestar el corte de comunicación que se produce en ocasiones entre vendedor/a y cliente, tras su visita al concesionario, y conseguir un impacto diferente. El cliente se sumerge en un contexto auténtico de relación y el nivel de fidelización crece y mucho.

¡Ya no es suficiente con vender, hay que conquistar y entender!

dealerBest facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción gracias a servicios de consultoría, coaching ejecutivo, gestión o marketing digital.

PEUGEOT

EL 208 SE VISTE DE ROLAND GARROS

La relación de la marca del león con el gran torneo parisino sobre tierra batida, que certifican 17 ediciones especiales, da un paso más con un nuevo 208 dedicado al 'Grand Slam'. Es el tercer Roland Garros del utilitario galo, que cuenta con detalles 'tierra batida' fuera y dentro del habitáculo, como los retrovisores con intermitentes y el emblema Peugeot de frontal y trasera en ese tono, o el logotipo del torneo en laterales, zaga, asientos o volante. La calandra Equalizer, el techo panorámico con cortinilla manual o la función Mirror Screen también están en esta edición especial, que se ofrece en carrocería de cinco puertas con los motores 1.2 PureTech 110 (16.760 €) y 1.6 BlueHdi 100 (18.010 €).



Desde
16.760 €



TOYOTA

Rav4 Hybrid Feel! Edition: atractivo precio

El Pack Full Color, la tapicería de cuero y las barras de techo longitudinales son los rasgos diferenciadores de la nueva edición especial del Rav4 Hybrid, que se comercializa con tracción delantera o con tracción a las cuatro ruedas, y en la que el descuento actual equipara el precio al

del acabado Feel!. Esta edición especial está disponible en los dos tonos exteriores asociados al Pack Full Color, y no faltan en su rico equipamiento de serie elementos como los cristales tintados, los faros con tecnología LED o el sistema Toyota Safety Sense, un completo con-

2WD: 35.950 €
4WD: 39.150 €

RENAULT

Gama y precios del nuevo Captur

El renovado SUV galo, que se fabrica en exclusiva en Valladolid, llega al mercado español con un descuento programado que va de 921 a 1.359 euros, al que se puede añadir la rebaja por financiación y entrega de un vehículo usado, bajando a 13.250 euros el precio

de la versión más barata, pack basic incluido (hasta el 31 de mayo). La gama esta compuesta por cuatro niveles de acabado y tres motorizaciones, la más potente con el cambio automático EDC como opción por 1.500 euros, que una vez aplicados los descuentos se queda en 1.410 €.



Entre las novedades destaca el techo panorámico de cristal fijo en combinación con las pinturas bitono, que aporta luminosidad y sensación de amplitud al habitáculo. Además, cuenta con la nueva firma lumino-

PRECIOS

	PVP	Con descuento
Energy TCe 90CV eco2Life	15.650 €	14.729 €
Energy TCe 90CV Intens	17.500 €	16.468 €
Energy TCe 90CV Zen	18.850 €	17.737 €
Energy TCe 90CV Xmod	20.100 €	18.912 €
Energy TCe 120CV Zen	19.850 €	18.677 €
Energy TCe 120CV Xmod	21.100 €	19.852 €
Energy dCi 110CV Zen	21.700 €	20.416 €
Energy dCi 110CV Xmod	22.950 €	21.591 €

CITROËN

Tres longitudes en el Spacetourer

Con tres longitudes, el SpaceTourer ofrece doce posibilidades de elección a los compradores profesionales y nueve a los particulares, en una oferta que compendia lujo y comodidad. Los tamaños, la posibilidad de acoger hasta nueve pasajeros y un maletero de 2.932 litros en configuración de cinco plazas proporcionan modularidad y polyvalencia destacables a un modelo que se ofrece con los diésel de última generación de

PSA, con potencias entre 95 y 180 caballos, cambio de 6 velocidades o automático EAT6 –también con 6 relaciones–, y un equipamiento de seguridad, confort o ayuda a la conducción único en su segmento,



como Active Safety Brake, faros inteligentes Smartbeam, Alerta de Atención o indicador de descanso recomendado.

LOS PRECIOS*

PROFESIONALES		PARTICULARES	
XS BlueHdi 95 S&S ETG6 Business	18.785 €	XS BlueHdi 150 S&S 6v Feel	29.060 €
XS BlueHdi 115 S&S 6v Business	18.945 €	XS BlueHdi 180 S&S EAT6 Feel	31.940 €
XS BlueHdi 150 S&S 6v Business	20.405 €	M BlueHdi 115 S&S 6v Feel	27.530 €
M BlueHdi 115 S&S 6v Business	19.195 €	M BlueHdi 150 S&S 6v Feel	29.370 €
M BlueHdi 150 S&S 6v Business	20.655 €	M BlueHdi 150 S&S 6v Shine	35.015 €
M BlueHdi 150 S&S 6v Business Lounge	25.370 €	M BlueHdi 180 S&S EAT6 Feel	32.260 €
M BlueHdi 180 S&S EAT6 Business	22.950 €	M BlueHdi 180 S&S EAT6 Shine	37.905 €
M BlueHdi 180 S&S EAT6 Business Lounge	27.660 €	XL BlueHdi 180 S&S EAT6 Feel	32.660 €
XL BlueHdi 115 S&S 6v Business	19.515 €	XL BlueHdi 180 S&S EAT6 Shine	38.310 €
XL BlueHdi 150 S&S 6v Business	20.980 €		
XL BlueHdi 180 S&S EAT6 Business	23.270 €		
XL BlueHdi 180 S&S EAT6 Business Lounge	27.980 €		

* Financiando con PSA Financial Services Spain EFC S.A., y entregando un vehículo propiedad del comprador los últimos 3 meses.



HYUNDAI IONIQ

NUEVO ELÉCTRICO

Desde 34.600 euros está disponible la versión eléctrica del Ioniq, que cuenta con una promoción que puede llegar este mes a los 5.200 euros de descuento si se financia la operación. Impulsado por una batería de polímero de iones de litio de 28 kWh, rinde 120 caballos y tiene una autonomía que ronda los 280 kilómetros. Al acabado básico Klass se unen el Tecno (37.100 €) y el Style (39.600 €).



CITROËN BERLINGO

VARIANTE ELÉCTRICA PARA EL MULTISPACE

Por 27.350 € en acabado Live o 28.300 € en el Feel está disponible la versión eléctrica del comercial galo. Son precios con promoción para particulares que aplacen el pago con PSA Financial Services Spain y entreguen un usado. El E-Berlingo Multispace (67 CV y 170 km de autonomía) tiene una garantía de 2 años, que son 5 ó 60.000 km para la cadena de tracción, y suben a 8 años o 100.000 km en la batería. Y hay 8 años de Citroën Asistencia.



¿Estás buscando trabajo?



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

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

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



KIT REPARAPINCHAZOS: TODAVÍA DA 'MIEDO'

Carlos Hernández

Tengo desde hace unas semanas un Honda Civic Tourer diésel y estoy encantado con él. Va como la seda, consume poco, el maletero es inmenso... Sólo veo un inconveniente. De serie lleva kit reparapinchazos y no lo he utilizado nunca, pero no me fío. Estoy pensando en hacerme con una rueda de repuesto y dejarla en el hueco que hay bajo el piso del maletero. Por cierto, no lleva ni gato ni herramientas para cambiar la rueda. Lo comento porque me han dicho que es conveniente elevar el vehículo para que la espuma del kit entre mejor en el neumático. Y no quiero ni pensar si el pinchazo es considerable, porque el kit no valdría. No entiendo bien esta nueva política.

RESPUESTA

Tampoco nosotros estamos muy de acuerdo con esa política, pero las marcas la justifican para ganar espacio y reducir el peso. Nosotros añadiríamos que también es para reducir costes. Es cierto que cada vez se pincha menos, pero nadie está libre de ello. Y si llega la 'avería' habrá que tener en cuenta la dimensión del pinchazo pues, como bien dices, si el agujero es considerable o se produce un reventón no quedará más remedio que llamar al servicio de asistencia. Y el peligro aumenta en el caso de los SUV, modelos que están de moda y que gozan de una cierta capacidad para salir del asfalto, aumentando claramente las posibilidades de sufrir un contratiempo. Dicho esto, si elevamos el vehículo será más fácil



CARTA DE LA SEMANA



GAS NATURAL COMPRIMIDO Y GAS LICUADO DE PETRÓLEO, ¿SIN RESTRICCIONES EN LA CIUDAD?

Luis Ontiveros

¿Me podrían explicar la diferencia que existe entre el denominado Gas Natural y el GLP? Creo que hay más facilidad para repostar GLP por número de surtidores. ¿Se puede acceder con ambos a ciudades como Madrid si hay restricciones? Muchas gracias.

RESPUESTA

Es curioso, pero en los últimos meses se ha incrementado el interés general por los vehículos más ecológicos, sobre todo a raíz de las medidas tomadas por algunos ayuntamientos de grandes ciudades para restringir el tráfico por motivos de contaminación. Los vehículos que utilizan gas natural comprimido (GNC) o Gas Licuado del Petróleo (GLP o GPL) son más limpios, pero hay diferencias entre estas dos fuentes de energía. El GNC es gas natural comprimido, al 90 por ciento metano, se encuentra en estado gaseoso y para almacenarse requiere de una presión muy elevada. Por eso los tanques de almacenamiento requieren de mayores medidas de seguridad. Por su parte, el GLP, al que también se le conoce

como AutoGas, es una mezcla de butano y propano, y su estado natural es líquido. Al requerirse mucha menor presión para almacenarse, los tanques son más delgados y ligeros. Otra ventaja del GLP es que te resultará mucho más fácil repostar, ya que cuenta con alrededor de 550 puntos en toda España, unas diez veces más que los surtidores públicos de GNC.

No hay diferencias, sin embargo, a la hora de poder acceder a la ciudad con ambas fuentes de alimentación, incluso en el peor de los escenarios de restricciones. En Madrid, si se aplica la fase cuatro, que es la más restrictiva, podremos entrar en el centro sin problemas tanto con GLP como con GNC, pero no podríamos aparcar en la zona SER salvo que fuésemos residentes.

que la espuma selladora se introduzca en el interior del neumático porque alivia la presión ejercida por el peso del vehículo... pero no es necesario. Los kits llevan una llave para desmontar la válvula y una válvula nueva para montar después, además de un compresor para inflar el neumático. Por eso se prescinde del gato y la herramienta para quitar los tornillos de las ruedas. Otro problema es que luego hay que acudir al taller a arreglar

el pinchazo, y en ocasiones el neumático queda sucio y no sirve, obligándonos a cambiarlo. La solución de buscar una rueda de repuesto la vemos bien, pero con matices. Primero tienes que asegurarte de que las medidas sean equivalentes para no tener problemas de homologación. Y segundo, no se puede dejar la rueda de cualquier manera, sin fijar, porque si va suelta se convertirá en un peligro en caso de colisión.

CONSULTAS RÁPIDAS

MODIFICACIONES EN LOS MOTORES CON TURBO

Sebastián Gutiérrez

Por supuesto que hay bloques que son compartidos tanto por variantes atmosféricas como sobrealimentadas. Pero en ningún caso se añade un turbo y listo. Ni mucho menos. La sobrealimentación somete al motor a una fatiga más intensa y por eso se refuerzan varios de sus componentes. Así, es obligado revisar la cámara de combustión, las válvulas, la junta

de la culata, el cárter, se utilizan materiales específicos en los pistones, bielas y cigüeñal, el aceite utilizado varía y se mejora el sistema de refrigeración porque se produce más calor. Por lo tanto, se comparte el bloque pero hay mucho trabajo extra después.

EL 'INTENSO' CAMINO DEL ACEITE EN EL MOTOR

Juan Fernández

Nos quedamos de piedra cuando vimos tu consulta porque, literalmente, no teníamos ni

idea. Y no ha sido fácil encontrar información al respecto. Con el motor en marcha la bomba aspira aceite del cárter y realiza un recorrido lubricando zonas y elementos a su paso. Pongamos como ejemplo un propulsor de gasolina con 100 caballos de potencia que tenga cinco litros de aceite en el cárter. A 6.000 rpm, los cinco litros de aceite pasarían por el circuito al completo hasta 400 veces en una hora, un dato que nos revela la importancia de este elemento.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ES OBLIGATORIO LLEVAR LUCES DE REPUESTO EN EL COCHE?

Hoy en día ya no existe obligación de llevar un juego de lámparas de las luces del vehículo, ya que, según explica la normativa que suprimió tal obligación, cada vez son más los vehículos que llevan un dispositivo de alumbrado que sólo se puede manipular en los talleres autorizados, y no por el usuario.

No obstante, hay que tener en cuenta que si se circula con un vehículo al que no le funcione una luz se estaría cometiendo una infracción que podría ser sancionada con multa de 200 euros, al ser una infracción de las incluidas en el listado de infracciones graves.

Por ello es recomendable que, en el caso de que pueda ser fácilmente sustituible, se lleve un juego de luces de recambio para que, si se detectase que alguna bombilla hubiese dejado de funcionar, pueda ser sustituida para evitar la posible sanción.

En este sentido, hay que recordar que para el caso de circular con deficiencias en las luces del vehículo, los agentes de la autoridad también podrían acordar, excepcionalmente, la inmovilización del vehículo, en tanto en cuanto una circulación sin la iluminación correspondiente podría suponer un grave riesgo para la seguridad vial.

BUENA PREGUNTA

SALTARSE UN SEMÁFORO EN ROJO ES UNA FALTA GRAVE SANCIONADA CON MULTA Y 4 PUNTOS

¿Cuál es la sanción por rebasar un semáforo en rojo?

RESPUESTA

En primer lugar se debe señalar que la infracción por rebasar un semáforo en rojo se comete, tanto por superar el semáforo con la luz roja fija, no intermitente, como si estando el semáforo en rojo se rebasa la línea de detención anterior más próxima a aquél, siempre que dichas líneas se encuentren pintadas en la calzada o, incluso, porque se haya reanudado la marcha antes de que la luz roja haya dejado de estar encendida.

Hoy en día es habitual que este tipo de infracciones sean detectadas por numerosas cámaras y sistemas de grabación que han instalado, principalmente, los ayuntamientos, que captan la secuencia del paso de los vehículos; si bien sigue siendo posible que la denuncia la formule un agente de la autoridad que pudiera apreciar el hecho e, incluso, un agente de movilidad, un controlador o cualquier persona que deseara formular la denuncia a la vista de una presunta infracción.

En este sentido hay que señalar que no respetar la luz roja de un semáforo es una infracción catalogada como grave, y por tanto será sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos. Del mismo modo, habría que recordar que también sería denunciante y, por tanto, sancionable, rebasar el semáforo en fase ámbar, salvo que cuando se encienda esa fase el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse, antes del semáforo, en condiciones de seguridad suficiente.



HAY QUE COMPROBAR SI LA INFRACCIÓN ES ANTERIOR O POSTERIOR A LA VENTA

Me ha llegado una multa de una moto que vendí hace seis meses. ¿Qué puedo hacer?

RESPUESTA

Lo primero que tendremos que comprobar es si la fecha de la infracción es anterior o posterior a la venta. Si fuese anterior –algo que por el escaso tiempo transcurrido podría ocurrir– usted sería el responsable como titular de la moto en aquella fecha y, por tanto, debería proceder a realizar las gestiones oportunas al respecto: identificar al conductor, hacer alegaciones o pagar.

Por el contrario, si la fecha de venta fue anterior a la fecha de infracción se nos plantean varias posibilidades.

En primer lugar cerciorarnos de que, efectivamente, la transferencia del vehículo, y consiguiente cambio de titularidad, fue realizada correctamente y en la

fecha de la venta ante la Jefatura Provincial de Tráfico, en cuyo caso deberemos contestar a las multas recibidas, formulando alegaciones explicando que el vehículo había sido vendido con anterioridad a la fecha de infracción, y aportando la documentación acreditativa.

En este sentido, hay que recordar que el obligado a realizar la gestión de comunicación de venta es el propio propietario, y lo debe hacer en la Jefatura Provincial de Tráfico. Posteriormente, el comprador formalizará la transferencia efectiva en la jefatura de tráfico que le corresponda.

Paralelamente si se dudase de haberse realizado la transferencia del vehículo correctamente o en la fecha correspondiente, o si se confió en que lo haría el comprador, lo aconsejable es preguntar en la Jefatura Provincial de Tráfico si, efectivamente, se llevó a cabo la transferencia y desde qué fecha tuvo validez la misma, para así poder realizar, con conocimiento de la realidad, las acciones que correspondan.

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM



Alfa Romeo 164 frente al AVE

La inauguración del AVE a Sevilla, hace 25 años, nos llevó a comparar el tren de alta velocidad con un gran viajero como el Alfa Romeo 164. El italiano mostraba sus armas frente al tren más rápido de España.

‘A la caza del AVE’ titulábamos la comparativa entre un Alfa Romeo 164 y el recién estrenado tren de alta velocidad a Sevilla. Con la autovía a An-

dalucía recién terminada, queríamos ver si el tren era alternativa al coche... y viceversa. Por rapidez y comodidad, está claro que el AVE gana; pero la ber-



LA PORTADA

Nº 445

FECHA

28-4-1992

HABLAMOS DE

La exhuberancia del diseño italiano se mostraba una vez más en los modelos presentados en el Salón de Turín, que era el principal tema de nuestra portada. En ella también aparecía la comparativa entre el Alfa 164 y el AVE, recién inaugurado y el análisis de la capacidad interior de 22 modelos.

lina italiana jugó todas sus bazas.

La habitabilidad de 22 coches a examen en una comparativa que medía cada centímetro del interior de los coches más populares del mercado –agrupados por segmentos– para que fuera más fácil tomar una decisión de compra, pues el espacio interior es elemento primordial a la hora de elegir un coche.

Otro elemento clave es el diseño; y ahí po-

cas dudas sobre el encanto de los modelos italianos. Para conocer las últimas novedades de esta industria, visitábamos el Salón de Turín.

La comparativa de la semana enfrentaba a dos berlinas de porte: el Mazda 626 V6 (3,9 millones y 165 caballos) frente al Volkswagen Passat VR6 (3,8 millones y 174 caballos). Ambos situados casi en la parte premium del segmento.



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

Comparamos el Volkswagen Golf con el Opel Astra y el Citroën ZX

El nuevo Volkswagen Golf no lo iba a tener fácil con rivales como el Citroën ZX y Opel Astra. A ambos lo enfrentábamos en sus versiones de 1,4 litros de cilindrada.

Un nombre propio del que se iba a hablar mucho en los siguientes años: José Ignacio López de Arriortúa. El ejecutivo español llegaba a la vicepresidencia mun-

dial de General Motors, desde donde revolucionó la gestión de las compras en el gigante automovilístico americano y después en el Grupo VW.



LA PORTADA

Nº 446

FECHA

5-5-1992

HABLAMOS DE

Entre las novedades, uno de los modelos preferidos de los conductores españoles, el Renault 19, estrenaba generación, con una versión descapotable como gran atractivo.

Y en las pruebas de la semana, un análisis de las dos alternativas de Rover en el segmento medio: el 420 y el 220 GTI; versiones de corte deportivo gracias al nuevo motor 2.0 que compartían.

Pero la gran prueba

era la que enfrentaba al Volkswagen Golf frente a dos de sus rivales más duros, el Opel Astra y el Citroën ZX. Los tres, con motores 1.4 (76 CV el ZX, 82 el Astra y 60 el Golf) eran alternativas de entrada a sus gamas con bastantes atractivos; y la diferencia estribaba en el precio del Golf, menos potente, pero más caro.

Además, un especial daba todas las claves para seguir el G.P. de España de F-1.

Una portada dedicada a los modelos compactos que triunfaban en Europa. Por un lado, la comparativa entre el Volkswagen Golf, el Citroën ZX y el Opel Astra. Y por otro, la renovada gama del Renault 19, para cuya presentación la marca francesa había elegido Disneyland París.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a suscripciones@motor16.com



Nombre:
Apellidos:
Dirección:
Tel: mail:
Empresa:
Cargo:

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto



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 Scénic: consumo mixto (l/100km) desde 3,9 hasta 6,1. Emisiones CO₂ (g/km) desde 100 hasta 136.

*Oferta válida en Península y Baleares para particulares y autónomos que realicen un pedido de un Renault Scénic Life Energy TCe 85kW (115CV) financiando a través de Preference 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 Scénic One Energy dCi 81kW (110CV) con pintura metalizada especial y Pack City: 24.372,00€. PVPR modelo visualizado, Renault Grand Scénic One Energy dCi 81kW (110CV) con pintura metalizada especial y Pack City: 25.722,00€.

Renault recomienda **elf**

renault.es