

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.705 del 18 al 31 de julio de 2017



Prueba

Renault Captur 1.5 dCi 110



Prueba

Skoda Octavia Combi 1.6 TDI 115

LLEGA EL NUEVO AUDI A8

El coche más tecnológico del mundo



CONDUCCIMOS LO ÚLTIMO

Nuevo Ford Fiesta

- Hyundai Ioniq Híbrido Enchufable - Jaguar XE, XF y F-Pace 2018
- Mercedes Clase E Cabrio - Peugeot 308 GTI 270 CV
- Renault Espace 1.8 TCe 225 CV - Seat Ateca FR
- Seat Mii by Cosmopolitan
- Smart Fortwo Cabrio Electric Drive



Frente a frente

Dos SUV asombrosos

Mercedes
GLC 43 AMG Coupé

367
CV

354
CV

Audi
SQ5 Quattro Tiptronic



#citroenmadeinspain



PASIONALES

Te pones flamenco.
Te enciendes. Te tocan las palmas y te conoces.
Y lo mismo sales por peteneras
que por soleares.



FABRICADOS AQUÍ. INSPIRADOS EN TI.

Cuando conduces por España, se nota. Te sube la temperatura en el atasco y te suelta la lengua. Y no pasa nada, porque el de al lado está igual que tú y aunque no te entienda, comparte. Te pones flamenco a la primera, con la segunda y marcha atrás. Será que tienes mucho arte conduciendo. Tal vez, por eso, necesites un coche que se inspira en ti.

Y ADEMÁS,

HASTA
1.500€**

DE VENTAJA CLIENTE ADICIONAL
EN 1.500 UNIDADES

CITROËN prefiere TOTAL. *PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo C-Elysée PureTech Gasolina 82 Shine por 10.300€ (Impuestos, transporte y Operación Promocional incluidos) para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. Oferta no acumulable válida hasta el: 31/07/2017. Consulte condiciones en su concesionario o en www.citroen.es. PVP recomendado para el cliente que no financie: C-Elysée: 11.800€. **Oferta adicional de hasta 1.500€ de descuento cliente, en 1.500 unidades en Stock.

GAMA CITROËN MADE IN SPAIN DESDE 10.300€*

PANTALLA TÁCTIL 17,8 cm (7")
CÁMARA DE VISIÓN TRASERA
MIRROR SCREEN
NAVEGACIÓN CONECTADA



CITROËN
ADVANCED
COMFORT

citroen.es

CITROENINSPIREDBYYOU.COM

Oferta válida para pedidos de clientes particulares en Península y Baleares realizados hasta 31/07/2017 y matriculados antes de final de mes. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 PICASSO: 3,8-5,8/100-134, CITROËN C-ELYSÉE: 3,8-8,6/98-157

8 AÑOS
CITROËN ASISTENCIA
Asistencia gratuita
en averías y accidentes⁽¹⁾

¿POR QUÉ TENGO TODO? FÁCIL: VI, COMPARÉ Y LLAMÉ.

Todista.

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

902 123 512



lineadirecta.com

Una compañía
bankinter.

Promoción válida hasta 30/10/2017. Aplicable solo a seguros procedentes de otras compañías sobre el precio de renovación con coberturas similares. Sujeto a normas de suscripción y a las condiciones de la promoción. Consultelas en www.lineadirecta.com

Al detalle



5.000 MILLONES MUY BIENVENIDOS

Procedentes de la inversión privada y de fondos europeos, los 5.000 millones de euros del plan para carreteras presentado por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, llegarán como agua de mayo a una red maltratada por la reciente crisis económica, pues contempla obras de nueva construcción pero también la mejora de infraestructuras ya existentes. Y la idea de volcarse en 20 grandes corredores, con 2.000 nuevos kilómetros a ejecutar entre 2017 y 2021, suena muy bien, al menos sobre el papel.



DESCEREBRADOS

El verano da para mucho, y los sucesos ligados al automóvil se disparan igual que la temperatura de los termómetros. Un ejemplo es el motorista que circulaba borracho por La Coruña y acabó mostrando sus genitales a los agentes que trataban de someterle al control de alcoholemia mientras les gritaba 'soplen aquí'. Para él, 9 meses de cárcel y 15 sin carné. Y otro peligro, el conductor de un camión cisterna sorprendido en Teruel mientras conducía usando el móvil. Y borracho: septuplicaba la tasa máxima permitida.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

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

Boyacá

jd

ARI
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Incompetencia

Como tantas veces en diversos ámbitos, vuelve a surgir la incompetencia para explicar la incapacidad de solucionar un conflicto. Ahora ha tocado con los examinadores de tráfico.

Entre lo que sé, lo que leo y lo que me cuentan, trato de entender el motivo del conflicto laboral de los examinadores de tráfico y llego a la conclusión de que una vez más estamos ante la incompetencia nacional. En esta ocasión, dos años después del teórico acuerdo, los paros serán hasta el 31 de julio y la posible huelga 'indefinida' comenzará a partir del mes de septiembre. Esto, según Asextra, asociación que agrupa a este colectivo, no tiene marcha atrás, especialmente si persiste la vulneración de los acuerdos pactados con la Dirección General de Tráfico en 2015.

El compromiso, entonces avalado por el Ministerio del Interior, consistía, entre otras cosas, en una subida en concepto de complementos en torno a los 3.000 euros brutos anuales. Un acuerdo que fue celebrado por esta revista, ya que ponía fin al aplazamiento de 50.000 exámenes y terminaba con la angustia de todas aquellas personas que, habiéndose preparado para sacar el carné, eran las principales víctimas de la huelga.

Por eso, resulta indignante que, pasados los años, la historia se repita con 44.000 alumnos que no han podido examinarse según Tráfico y, hasta 72.000, conforme a los datos de Asextra. Así, la DGT ha trasladado al comité de huelga la negativa

del Gobierno de subir los complementos y ha amenazado, de forma velada, con recurrir al personal de Ejército para que haga esa función. Un disparate si tenemos en cuenta que para desarrollar este trabajo es necesario ser funcionario y tener una formación concreta. Unas particularidades que, en un gesto de sinceridad, ha reconocido Francisco Molinero (PP), al declarar que a nadie le gusta aceptar unas condiciones de trabajo, en algunos casos insoportables, y con una retribución insuficiente.

De hecho, la plantilla de examinadores ha caído un 15 por ciento desde que gobiernan los populares y en determinados casos, tienen que trasladarse a las jefaturas donde hay escasez. Ahora Tráfico anuncia la convocatoria de 500 plazas, de las que sólo 70 son de nueva creación, pero según Asextra estas no llegarán hasta 2019. Mientras, el sector de las autoes-

cuelas da por perdida la mejor época de actividad del año, que va de junio a octubre, y según el presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, José Miguel Báez, son numerosos los pequeños empresarios que se pueden ver obligados a echar el cierre. ¿La causa? Una vez más, la incompetencia reinante, acompañada de la falta de conciencia para ponerse en el lugar de los demás.

Resulta indignante que, la historia se repita, ahora con 44.000 alumnos que no han podido examinarse según Tráfico -hasta 72.000 según datos de Asextra-. La DGT ha trasladado al comité de huelga la negativa del Gobierno de subir los complementos y ha amenazado, de forma velada, con recurrir al personal de Ejército para que haga la función de los examinadores.

SUMARIO

Nº 1.705 · 18 al 31 julio de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- LA FOTO

10.- QUÉ PASA SUPERDEPORTIVOS.

El Aston Martin Valkyrie, desarrollado en colaboración con Red Bull, y las nuevas versiones 'preparadas' de Audi TT y R8.

12.- EN PORTADA

AUDI SQ5 QUATTRO TIPTRONIC FRENTE A MERCEDES GLC 43 AMG COUPÉ 4MATIC.

Con 354 CV el Audi y 367 CV el Mercedes, comparamos dos de los SUV más excitantes del mercado.

20.- CUATRO RUEDAS RENAULT CAPTUR 1.5 DCI 110.

Nuevos y buenos argumentos para hacer frente a rivales cada vez más numerosos y poderosos.

22.- SKODA OCTAVIA COMBI 1.6 TDI 115.

Un familiar funcional y confortable, que gasta muy poco y mejora con el cambio DSG de siete marchas.

24.- AUDI A8.

La cuarta generación del A8 llega con la tecnología más avanzada del momento. Explicamos sus principales avances.

28.- NUEVOS HYUNDAI i30 N Y FASTBACK.

La casa coreana sigue potenciando su i30, y ahora suma a la gama la dinámica versión N y una carrocería entre elegante y funcional.

30.- FORD FIESTA.

Uno de los modelos favoritos de los europeos estrena una mejorada generación. Y lo hemos conducido.

33.- PEUGEOT 308 GTI.

Actualización de imagen y equipamiento para este 'pura sangre' de calle.

34.- HYUNDAI IONIQ PHEV.

La gama Ioniq se completa con el híbrido enchufable, que recorre 63 kilómetros en modo eléctrico.

36.- NUEVOS MOTORES INGENIUM JAGUAR.

Tres eficientes y potentes propulsores llegan a los XE, XF y F-Pace, que reciben otras mejoras.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 58

Busca tu marca

AUDI	12, 24
CITROËN	47
FORD	30, 50
HYUNDAI	28, 34
JAGUAR	36
LEXUS	44
MERCEDES	12, 38
PEUGEOT	33
RENAULT	20, 40
SEAT	41, 42
SKODA	22
SMART	43
VOLKSWAGEN	51
VOLVO	8

10



44

34



33



41

38.- MERCEDES CLASE E CABRIO.

Más amplio, confortable y avanzado tecnológicamente, con una personalidad resaltada por el techo de lona eléctrica.

40.- RENAULT ESPACE.

La actualización del monovolumen convertido en crossover de la marca gala aporta deportividad con el nuevo 1.8 TCe de 225 CV.

41.- SEAT ATECA FR.

Las versiones FR amplían la oferta, con un toque de deportividad, equipamiento y prestaciones.

42.- SEAT MII BY COSMOPOLITAN.

Los 60 años del 600 se celebran con un equipado y elitista Mii, el heredero del coche que motorizó España.

43.- SMART FORTWO CABRIO ELECTRIC DRIVE.

La variante descapotable de propulsión eléctrica cierra la gama de este coqueto biplaza. Es, para muchos, el coche de ciudad ideal.

44.- GAMA HÍBRIDA LEXUS.

No hay otro fabricante tan especializado en híbridos como Lexus. Repasamos su gama y contamos sus ventajas en ciudad.

47.- AL DÍA CITROËN 'MADE IN SPAIN'.

Casi un tercio de los Citroën que se comercializan en el mundo se fabrican en España.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE 24 HORAS FORD.

Un año más, la carrera de resistencia con fines solidarios de la marca del óvalo ha sido todo un éxito. Y hemos participado.

51.- ESCUELA R DE VOLKSWAGEN.

El trazado de Ascarí ha sido escenario del curso de formación del VW Driving Experience.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS MUNDIAL DE TURISMOS

Parecía que la irrupción de los campeonatos TCR podían acabar con el WTCC. Pero el Mundial tiene brío y está resultando apasionante.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

NUUEVO BMW SERIE 4



¿Te gusta conducir?



Con las cámaras de seguridad

LAS FOTOS DEL VOLVO XC60.- Desde que las cámaras se integraron en los teléfonos móviles, hacer fotografías de casi todo es una práctica habitual en nuestras vidas. ¿Y si te dijéramos que también puedes desarrollar esta afición utilizando la cámara del coche? La fotógrafa Barbara Davidson, ganadora de tres Premios Pulitzer, hizo este experimento usando las cámaras de seguridad del nuevo Volvo XC60. El resultado son una treintena de originales fotografías que muestran escenas de la vida cotidiana de los habitantes de Copenhague. Las imágenes tomadas en la capital danesa ya se han expuesto en Londres y viajarán a otros países este año.



UN PORSCHE 911 CON 700 CV

El 'nueveonce' de carretera más rápido y potente de la historia es el nuevo 911 GT2 RS, dotado de un motor bóxer biturbo con 700 CV –80 más que el anterior– y 76,5 mkg de par máximo, y que pesa 1.470 kilos. Acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, alcanza 340 km/h y gasta de media 11,8 l/100 km. Su precio en España, 326.934 euros.



VOLVO XC60 POLESTAR

Polestar, la división de Volvo Cars dedicada a modelos de altas prestaciones, ha presentado su programa de preparaciones en la gama del nuevo XC60, donde optimiza las versiones D4, D5, T5, T6 y T8. En esta última, con mecánica híbrida enchufable, la potencia sube a 421 CV y el gasto sigue siendo de 2,1 litros.

NOVEDADES EN DOS MASERATI

Lanzados respectivamente en 2007 y 2010, los Maserati GranTurismo y GranCabrio acaban de ser actualizados, lo que incluye una renovación estética en la que el Centro Stile de la marca en Turín respeta el diseño original de Pininfarina. Y para cada modelo la gama 2018 adopta dos versiones con identidad diferenciada: Sport y MC. Ambos equipan un motor V8 atmosférico 4.7, fabricado por Ferrari en Maranello, que rinde 460 CV y 53,1 mkg.

▶ Arriba, el renovado GranTurismo, y junto a estas líneas, el GranCabrio, que también estrena cambios.



La carrocería del Valkyrie, al descubierto
Así es el **superdeportivo** de Aston Martin y Red Bull

Desde que en julio del pasado año se desvelara el primer prototipo del Aston Martin Valkyrie, la firma británica intensificó la colaboración con Red Bull Advanced Technologies y AF Racing para desarrollar la aerodinámica, el estilo exterior y el habitáculo de su fascinante 'hypercar'. Y el resultado acaba de ser presentado, confirmando que el nuevo biplaza será, posiblemente, el modelo 'de calle' más parecido a un Fórmula 1. De hecho, los dos ocu-

pantes tomarán asiento en una posición muy similar a la que adopta el piloto de un monoplaza o un coche tipo Le Mans. Es de serie el cinturón de cuatro puntos de anclaje, y opcional el de seis, mientras que el salpicadero ha sido concebido para evitar distracciones, y toda la información se aglutina en una pantalla OLED sobre el volante, que es de competición: podemos quitarlo para entrar y salir con más comodidad. Además, las

dos pantallas en los extremos del tablero muestran la imagen posterior, permitiendo eliminar los espejos retrovisores. De hecho, apenas hay apéndices aerodinámicos en el Valkyrie, pues el túnel existente bajo el habitáculo –sería más acertado llamarle 'cockpit'– canaliza el aire hacia el difusor trasero y le pega al suelo.

▶▶ Al no haber luneta trasera no hay espejo interior. Pero tampoco monta retrovisores exteriores, sustituidos por sendas pantallas.



▶▶ El ala frontal es de un material ultraligero derivado del aluminio, y los faros pesan un 40 por ciento menos que los más livianos empleados hasta ahora en un Aston Martin.



PARA PENSAR

6,0

segundos tarda en acelerar de 0 a 100 km/h el Range Rover Velar con motor de 300 CV

Esta nueva mecánica de gasolina de la familia Ingenium, bautizada P300, produce 40,8 mkg de par máximo y equipa dos turbos con rodamientos cerámicos que reducen la fricción. En España, desde 60.250 euros.

EL PUNTAZO

Las primeras 25 unidades del Honda Civic Type R con especificaciones TCR para carreras en circuito serán entregadas a partir de diciembre. La preparación ha corrido a cargo de JAS Motorsport.



Ford mejora imagen y tecnología
Cambios en Tourneo Custom y Transit Custom

Con pocos días de diferencia, Ford ha avanzado los cambios introducidos en su furgoneta Transit Custom y en el vehículo para transporte de pasajeros Tourneo Custom. Y hay novedades comunes, como una actualización del

interior y una mejora del equipamiento, pues ahora ofrece control de velocidad inteligente y sistema de conectividad SYNC 3. En el capítulo mecánico lo más relevante es el nuevo motor diésel EcoBlue 2.0, disponible con potencias

de 105, 130 y 170 CV, y que reduce el gasto un 13 por ciento respecto al 2.2 anterior, al tiempo que aumen-

ta el par a bajo régimen en un 20 por ciento. Y para el Tourneo Connect también llega un nuevo cambio

automático SelectShift de seis marchas y se ofrece en opción la suspensión neumática trasera.

▶▶ El Tourneo Custom ofrece una configuración con seis asientos traseros que podemos colocar en modo 'reunión'.



▶ El Transit Custom tendrá versión 'plug-in hybrid' en 2019.

Audi Sport Performance Parts
Personalidad más 'racing' para los Audi R8 y TT

Con la gama de componentes Audi Sport Performance Parts la marca alemana pone en marcha una nueva línea de negocio, aplicando su experiencia en competición a deportivos de serie. Los primeros protagonistas son el R8 y los TT, TTS y TT RS, que desde finales de verano podrán recibir accesorios en suspensión y escape, y en el exterior e interior de la carrocería. Por ejemplo, las placas de soporte de las pastillas de freno realizadas en titanio –y de color fluorescente– ahorran un kilo en el R8, y para los TT se ofrecen kits

de refrigeración para los frenos. Además, una suspensión de tipo 'coilover' se ofrece para R8 y TT, así como unas llantas de 20 pulgadas, procedentes de las carreras, que ahorran 7,2 kilos en el TT y 8 en el R8, y se asocian a neumáticos deportivos: 245/30 R20 delante y 305/30 R20 detrás

en el R8, y 255/30 R20 para ambos ejes en el TT. Los propietarios del TT RS, además, podrán aumen-

tar la limitación del coche a 280 km/h, y el proveedor de sistemas de escape Akrapovich ha diseñado un

silenciador de titanio para TTS y TT RS. La oferta de kits Aero para los TT y el R8 es también espectacular... y efectiva. Un ejemplo: en el R8, a 330 km/h genera 250 kilos de apoyo aerodinámico –100 más que de serie–, y a 150 km/h lo duplica, generando 52 kilos.



◀ El refuerzo de CFRP para el TT elimina las plazas traseras –ahorra 20 kilos– y mejora la rigidez torsional.



Dos SUV que aman el asfalto

Los tópicos están para desmontarlos. Primer ejemplo: algunos dicen que los vehículos SUV son más aburridos de conducir. Segundo ejemplo: muchos creen que la tracción total no sirve de nada si solo se circula por carretera. El SQ5, el GLC 43 y los 721 CV que suman lo cambian todo.

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

Nuestros protagonistas no inventan nada realmente, pues casi desde el nacimiento del fenómeno SUV ha habido productos de personalidad marcadamente deportiva, dirigidos a amantes de la conducción que por unas razones u otras decidieron en su momento subir unos pocos centímetros de altura su punto de vista. Y eso afecta a vehículos todocamino o crossover de cualquier talla, con ejemplos entre los más pequeños como el Nissan Juke Nismo

RS de 218 CV o el dúo de BMW formado por X5 M y X6 M, entre los grandes. Audi y Mercedes también miman desde hace tiempo el selecto club de los SUV más dinámicos, como prueban sus radicales RS Q3 y GLA 45, con 367 y 381 CV respectivamente. ¡¡Mamma mia!!

Y teniendo en cuenta los valores de potencia de sus 'hermanitos', nuestros dos protagonistas casi parecen vehículos moderados, pues el SQ5 de Audi se conforma con 354 CV y el GLC 43 de Mercedes-AMG se queda en 367. Aunque de moderados, poco; por más que la firma de la estrella ya tenga listo un GLC 63 de hasta 510 CV y la casa de los cuatro aros deje abierta la puerta a un probable RS creado a partir del Q5.

Pero centrémonos ya en las máqui-

nas que nos ocupan esta vez. Por un lado tenemos el SQ5, que en esta nueva generación sí estará disponible en España con motor de gasolina, pues la versión 3.0 TFSI del modelo anterior se reservaba a otros mercados. Y a nuevo modelo, nueva mecánica, pues aquel V6 sobrealimentado por compresor deja paso a un nuevo V6, también de tres litros, dotado de un turbocompresor 'twin scroll', en el que los gases de escape procedentes de cada bancada de cilindros fluyen de forma separada por el colector de escape y en la carcasa del turbo, y sólo se unen al llegar a la turbina. Entre eso y que el turbo va dentro de la 'V' para reducir el trayecto de los gases, la respuesta es casi instantánea y hay mucha progresividad en la entrega de energía: el par máximo, de 51



▲ Mientras que el SQ5 de la generación anterior equipaba un diésel 3.0 TDI Biturbo –el de gasolina, con compresor, se reservaba a otros mercados–, el nuevo sí llega con un 3.0 TFSI: buena decisión. Frente a él, el 'rabioso' GLC 43 AMG, disponible con la carrocería Coupé probada y con la normal.

mkg, es constante de 1.370 a 4.500 vueltas, y los 354 CV de potencia están disponibles durante un régimen de 1.000 rpm, entre 5.400 y 6.400 revoluciones.

Pero el GLC 43 no se queda atrás, y su V6 de tres litros puesto a punto por AMG, y dotado también de inyección directa, no recibe un turbo, sino dos. Y también cerca de las bancadas de cilindros para agilizar la respuesta, lo que se complementa con la tecnología Nanoslide, probada en el monoplaça de Fórmula 1. De hecho, las

cifras logradas en el Mercedes superan las del Audi, pues el par alcanza los 53,1 mkg –de 2.500 a 4.500 rpm– y la potencia es de 367 CV entre 5.500 y 6.000 vueltas.

Fríos datos a un lado, lo cierto es que si el motor de Audi empuja de cine en todo momento y desata un gran brío si aceleramos con ganas, el del Mercedes-AMG es todavía más brutal. Se le nota más 'lleno', aunque también más rudo. Es decir, se hace más presente en el exterior y en el interior, de modo que transmite mayor deportividad pero resta confort. Nuestro sonómetro midió 37,7 dB al ralentí en el habitáculo del SQ5 y 43,2 en el GLC 43, y a 140 km/h la diferencia continúa: 68,8 db en el Audi y 71,6 en su rival. Y aunque 3 decibelios no parecen tanto, en realidad sí lo es, porque la rumorosidad se va duplicando cada 10 dB de incremento.

En cuanto a rendimiento puro, conviene puntualizar antes varias cosas en torno a capítulos que tienen su influencia en las prestaciones. Por ejemplo, que el SQ5 pesa 1.945 kilos en orden de marcha y que el GLC 43 Coupé se queda en 1.855. O que frente al cambio Tiptronic de 8 marchas del Audi, el Mercedes-AMG propone su 9G-Tronic de 9 velocidades. Si estuviésemos hablando de automovilismo deportivo, un piloto tendría claro cuál de los dos modelos escoger: el que da más potencia y par, el que pesa menos y el que tiene un cambio con más relaciones; es decir,

AUDI SQ5	
PRECIO	80.110 €
Emissiones oficiales:	189 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> + Prestaciones. + Comportamiento. + Equipo de serie algo mejor. Interior amplio y funcional. + Acabado excelente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suspensión neumática opcional. - Precio algo mayor. - Consumo a ritmo 'alegre'. Rueda de repuesto hinchable.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Otra de esas pruebas que te deja con la sonrisa dibujada en la cara durante la semana del test. Y otro de esos casos en los que acabas diciendo: «el peor, para mí». Si me piden que elija uno respondería que mi preferido dependerá de la misión a cumplir, pues si se trata de batir un récord de circuito o disfrutar de lo lindo, el GLC 43 AMG va mejor; y si buscamos una opción 'todo uso' y más racional, el SQ5 lo clava. Y anda de cine también.

GLC 43

MERCEDES-AMG GLC 43 COUPE	
PRECIO	77.001 €
Emissiones oficiales:	192 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> + Prestaciones aún mejores y sensaciones más 'racing'. Suspensión neumática de serie. + Comportamiento. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dotación de serie con más lagunas. - Sin limpiacristales traseros. Gasto real elevado. Amplitud. - Detalles de calidad.





AUTÉNTICOS DEPORTIVOS EL SQ5 Y EL GLC 43 AMG NO SON 'DOS SUV MUY POTENTES', SINO DOS VEHÍCULOS VERDADERAMENTE DINÁMICOS CON LOS QUE SE DISFRUTA CADA TRAYECTO. FRENAN, PASAN POR LAS CURVAS COMO UN 'GTI', TIENEN UNA DIRECCIÓN MUY RÁPIDA... UNA GOZADA



▲ Las dos unidades montaban neumáticos opcionales, con llantas de 21 pulgadas en ambos casos.



el GLC 43. Además, anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, por los 5,4 oficiales del SQ5. ¿Sentenciará nuestro Correvit en idéntico sentido?

La respuesta es sí, pero os confesaremos también que la diferencia real entre uno y otro quizás no sea tan abultada como las sensaciones indicaban a pie de pista. Porque el GLC corre como un poseo, y lo parece, y el SQ5 corre casi tanto, pero filtra mejor su vertiente más radical. No obstante, vayamos a las mediciones, que en modelos tan de 'tifosi' tienen su relevancia. El GLC necesitó 5,352 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, por los 5,639 del Q5 –usamos milésimas porque en este tipo de vehículos llegan a ser decisivas–, mientras que el Mercedes cubre los primeros 400 metros con salida parada en 13,6 segundos, y en 13,8 el Audi. Y si nos colocamos a un kilómetro del punto de partida, verá primero nuestra hipotética bandera ajedrezada el GLC, que pasa por ahí –lanzado ya a 211 km/h– en 25



▲ El nuevo SQ5 lleva un V6 de gasolina con turbo 'twin scroll'. Es más suave que el motor AMG, pero no empuja tanto. El acabado general es excelente.



segundos exactos, cuatro décimas antes que el Q5, que por el mojón de los 1.000 metros va ya a 204 km/h.

Pero como sabemos que semejante ejercicio no es habitual en nuestras carreteras, mejor será atender a otros más frecuentes: la recuperaciones de velocidad y los adelantamientos. Y ahí sigue imponiéndose el Mercedes-AMG, aunque por unas pocas décimas en todas las medicio-

nes. Por ejemplo, para pasar de 80 a 120 km/h requiere sólo 3,428 segundos, por los 3,672 del Audi. Y eso les define como vehículos muy seguros, pues incluso los camiones con remolque de mayor longitud pueden ser rebasados en un suspiro.

No creemos que las diferencias descritas deban ser determinantes, aunque para gustos... los colores. Y más aún si consideramos que el motor V6 Biturbo de AMG,



▲ Levas de cambio en el volante en los dos SUV, pero la caja del GLC 43 tiene una marcha más. El acabado es bueno, pero no un 10.



además de generar más ruido, 'bebe' más. Y eso ya es decir, porque el Audi no es precisamente un mechero. A la vista de sus datos oficiales debía haber más igualdad, pues el SQ5 homologa 8,3 l/100 km –8,5 con las llantas de 21 pulgadas de nuestra unidad– y el GLC 43 publicita 8,4 litros, pero en la práctica se ha ido el Audi a 10 litros exactos, y a 11,7 el Mercedes. Y como éste tiene un depósito algo más pequeño,

su autonomía en largos viajes se resiente: unos 130 kilómetros menos entre repostajes, según nuestros cálculos.

Lo que sí garantizamos es que cada kilómetro cubierto con uno de nuestros protagonistas proporcionará satisfacciones extra, pues no sólo son muy rápidos sino que todo el conjunto funciona en consonancia. Para empezar, ambos recurren a la tracción total –Quattro en Audi y 4Ma-

tic en Mercedes–, y por eso decíamos al principio que la motricidad en las cuatro ruedas también vale para carretera. Porque para transmitir tantos caballos al suelo conviene usar ambos ejes, incluso si el firme está seco. Y no digamos ya cuando llueve o el frío es intenso.

Además, en ambos modelos la tracción total ha sido personalizada para que combine seguridad con deportividad. Lo que ya no parece tan recomendable es circular por caminos a buen ritmo, pues los neumáticos elegidos tienen poco perfil y el 'disgusto' acecha. Y ojo con eso, porque el GLC no ofrece rueda de repuesto y en el SQ5 la opcional es de tipo hinchable, es decir, de las que hay que sacar e inflar antes de su montaje.

Lo que no quita que para cortos trayectos 'off road' a baja velocidad y elevando la altura libre al suelo –la suspensión neumática es de serie en el Mercedes y opcional en el Audi– sí sirvan perfectamente.

Pero regresemos a la carretera y siga-



EL CAMPO NO ES EL ESCENARIO IDEAL PARA ELLOS DEBIDO A SUS NEUMÁTICOS DE BAJO PERFIL, Y EL GLC NO OFRECE RUEDA DE REPUESTO

► El SQ5 sí ofrece rueda de repuesto, opción obligatoria si pedimos la suspensión neumática S –1.230 euros– que también equipaba nuestra unidad. El portón eléctrico y el respaldo trasero 40:20:40 son de serie, y el maletero cubica 550 litros, ampliables a 610 con la banqueta corredera opcional.



◄ El GLC 43 AMG trae de serie la suspensión neumática y monta neumáticos más anchos en el eje trasero: de serie, unos 255/50 R19, frente a los 235/55 R19 delanteros. Y nuestra unidad llevaba 285/35 R21 detrás y 255/40 R21 delante. Maletero de 550 litros con respaldo 40:20:40 también de serie.

mos analizando estos dos SUV ‘enamorado’ del asfalto. Si la tracción es perfecta, también la suspensión hace su trabajo con eficacia, y el paso por curva puede llegar a ser rapidísimo. Vamos más altos que en un turismo y hablamos de conjuntos que se aproximan a las dos toneladas, lo que exigirá una fase de aclimatación a las nuevas sensaciones, pero una vez habituados comprobaremos que SQ5 y GLC 43 serpentean como pequeños ‘GTT’, ayudados en nuestro caso por unas gomas opcionales muy vistosas y que se agarran como lapas en apoyos extremos, pero que se nos antojan algo exageradas. Y conviene pensar en la reposición, siempre más cara con llanta muy grande.

En el excelente comportamiento general, que permite afrontar carreteras de montaña esbozando una sonrisa, juegan su papel unas direcciones que en ambos casos merecen alabanzas: rapidísimas, precisas, con un tacto que va variando en función de la velocidad y del programa de conducción seleccionado: en el GLC 43, el Dynamic Select da a elegir entre Eco, Comfort, Sport, Sport Plus e Individual, mientras que el Audi Drive Select se compone de Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic, Individual y Offroad. Y los frenos también se muestran al nivel esperado, salvo que nos obsesionemos con ‘achicharrarlos’, porque los milagros no existen y si llevamos las cosas al límite durante muchos kilómetros empezaremos a notar síntomas de fatiga en los dos. Y es curioso, porque el SQ5, que pesa más, monta unos discos delanteros algo más pequeños –350 milímetros contra los 360 del



GLC 43– y no tenía tanta rueda detrás ha frenado un poco mejor que su oponente: desde 120 km/h se paró en 51,2 metros, mientras que el Mercedes-AMG, que también ‘echa el ancla’, se fue a 52,4 metros. Abandonamos la carretera y nos detenemos un instante para estudiar otros capítulos clave de nuestros protagonistas. Como las carrocerías. La del GLC Coupé escogido para nuestra prueba –el rival directo del SQ5 sería el GLC ‘normal’– es más larga y ancha que la del SUV de Audi, pero también más baja. Entre eso y que el segundo Q5 no difiere excesivamente del primero –hablamos de estética–, hemos apreciado que el de la estrella hacía girar más cabezas a su paso por la calle que el de los cuatro aros. Ahí no entramos.

Si debemos ‘mojarnos’ en otras cuestiones menos subjetivas, como la habitabilidad. Y pese a ser más corto y estrecho por fuera, el Q5 presume de un interior más amplio: 25 milímetros más de anchura delante y 40 detrás –cinco adultos se acomodan mejor en el Audi–, y 30 milímetros extra de altura en la segunda fila. Y es que el perfil coupé, con techo muy descendente –y sin limpiacristales trasero, por cier-

to–, pasa factura al GLC Coupé, con 90 centímetros de altura al techo –cota suficiente, por otro lado– frente a los 98 de un GLC normal. En cuanto a distancia para las piernas detrás, ventaja para el Mercedes, con 15 milímetros más cuando va un conductor de 1,75 al volante. Y en ambos el túnel central es voluminoso, lo que resta confort al quinto ocupante.

No acaba ahí la cosa, pues el SQ5 ofrece banqueta trasera corredera –se desplaza 10 centímetros–, lo que sirve para equilibrar espacios entre habitáculo y maletero, pues este último puede crecer de los 550 litros originales a 610 manteniendo las cinco plazas. El GLC, sea cual sea su carrocería, ofrece también 550 litros, de manera que cualquiera de nuestros protagonistas permite viajar con bastante equipaje. Y los dos vienen de serie con respaldo posterior 40:20:40, aunque nos gusta más la zona de carga del Audi por dos razones: el plano de acceso queda mucho más bajo –85 milímetros de diferencia– y hay portón eléctrico de serie.

Y es que el SQ5, cuya factura es 3.100 euros más alta que la del GLC 43 Coupé, está mejor dotado; aunque algunas co-

sas que vienen de serie en el Mercedes obligan a pasar por caja en Audi. Es el caso de la suspensión neumática antes citada –1.230 euros– o de la práctica cámara de visión trasera –otros 530 euros que sumar al SQ5–. Pero el Audi trae de serie

navegación, asientos delanteros eléctricos, sensores de aparcamiento delante y detrás, portón automatizado y airbag laterales traseros, elementos que traducidos a ‘opciones Mercedes’ suponen un mínimo de 8.000 euros. Y eso tirando por

lo bajo, pues el SQ5 equipa de serie llantas de 20 pulgadas –si queremos cambiar las de 19 del GLC 43 por unas de 20 hay que pagar 1.223 euros más– y el SUV de la estrella monta de serie una tapicería llamada ‘símil de cuero Artico’, mientras que el de los cuatro aros incorpora una de Alcantara y piel. Si deseamos tapizado cien por cien cuero en ambos, para el Audi hay que preparar 635 euros, y 1.857 en el Mercedes.

Lo que sí criticaremos en los dos modelos, pertenecientes a dos de las marcas más avanzadas en tecnologías de seguridad, es que una buena parte de los asistentes de conducción ofrecidos sean opcionales. Pero a golpe de talonario podemos solucionarlo, como casi siempre.

Sólo nos falta hablar de acabado, de materiales o de calidad general. Y aquí se anota el triunfo parcial Audi, que una vez más supera a la marca que durante décadas fue referencia en esa faceta. Pero igual que un A3 parece mejor hecho que un Clase A y un A4 transmite mayor sensación de robustez que un Clase C, el nuevo Q5 está un punto por encima del GLC. Y eso que el modelo de Mercedes-AMG, por sus acabados específicos, resulta más refinado y apetecible a la vista que un GLC de mecánica convencional. Aún así, le dejamos por debajo de su rival no tanto por apariencia o tacto de plásticos, sino porque hay más ‘crujidos’ generales, incluso circulando por buen firme. Y al probar días después el GLC 43 de carrocería normal observamos algo parecido. Nada grave, desde luego, pero tratándose de productos ‘premium’ es llamativo.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

AUDI SQ5 3.0 TFSI

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,27 euros/km. Coste finan.: 1,64 euros/km. Coste km total: 1,90 euros/km.

SEGURO

A todo riesgo: 756,34 euros/año con franquicia de 510 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI

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

RED DE POSVENTA

131 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.audi.es

MERCEDES GLC 43 AMG COUPE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,26 euros/km. Coste finan.: 1,57 euros/km. Coste km total: 1,84 euros/km.

SEGURO

A todo riesgo: 940,02 euros/año con franquicia de 750 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

MERCEDES-BENZ

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda. de Bruselas, 30. 28108 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 484 60 00

RED DE POSVENTA

173 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.mercedes-benz.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



“BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.”

FICHA TÉCNICA

	SQ5	GLC 43 COUPE
MOTOR	3.0 TFSI	3.0 BITURBO
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.996
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor 'twin scroll' e intercooler	Inyección directa de gasolina, dos turbocompresores e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	354 / 5.400-6.400	367 / 5.500-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	51,0 / 1.370-4.500	53,1 / 2.500-4.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	A las 4 ruedas Quattro	A las 4 ruedas 4Matic
Caja de cambios	Automát., 8 marchas	Automát., 9 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	71,1 km/h	79,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENO		
Sistema	Cremallera, con asistencia variable	Cremallera, con asistencia variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,3	2,25
Diámetro de giro (m)	11,7	12,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 350 mm / Discos ventilados	Discos vent. 360 mm / Discos vent. 320 mm
SUSPENSIÓN		
Delantera:	Independiente, por eje de 5 brazos y brazos transversales, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, por eje de cuatro brazos, con amortiguación neumática Air Body Control
Trasera:	Independiente, por eje de 5 brazos y brazos transversales, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, de tipo multibrazo, con amortiguación neumática Air Body Control
RUEDAS		
Neumáticos	255/45 R20	235/55R19-255/50R19
Llantas	8,0J x 20 pulgadas	8,0J x 19" - 9,0J x 19"
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.945	1.855
Relación peso/potencia	5,49 kg/CV	5,05 kg/CV
Capacidad del depósito (l)	70	66
Capacidad del maletero (l)	550 (610) - 1.550	550 - 1.600

EQUIPAMIENTO

	SQ5			GLC 43		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables	▲			▲	▼	
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla central táctil a color	▲			▲		
Navegación	▲					▶
Regulador/limitador de velocidad	▲			▲		
Asientos delanteros eléctricos	▲					▶
Respaldo trasero abatible 40:20:40	▲			▲		
Banqueta posterior corredera			▶		▼	
Portón trasero eléctrico	▲					▶
Aparcamiento asistido			▶			▶
Tapicería de cuero completo			▶			▶
Climatizador automático por zonas	▲			▲		
Suspensión neumática			▶	▲		
Selector modos de conducción	▲			▲		
SEGURIDAD						
Control de ángulos muertos			▶			▶
Reconocimiento de señales			▶		▼	
Alerta cambio involuntario carril			▶			▶
Alerta por cansancio	▲			▲		
Alerta de tráfico trasero cruzado			▶		▼	
Alerta de colisión frontal	▲			▲		
Frenada automática baja velocidad	▲			▲		
Sensores parking del./tras.	▲					▶
Cámara de visión trasera			▶	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲			▲		
Airbag conductor/acompañante	▲			▲		
Airbag rodilla conductor		▼		▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag laterales traseros	▲					▶
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲		
Rueda repuesto de emergencia			▶		▼	
Control presión neumáticos	▲			▲		
Faros LED inteligentes			▶			▶

PRINCIPALES OPCIONES

AUDI SQ5	MERCEDES-AMG GLC 43 COUPE
Pintura metalizada: 1.145. Pintura Blanco Ibis: 270. Tapicería cuero Milano: 635. Llantas 21": 1.715. Suspensión neumática S: 1.230. Rueda de emergencia: 230. Faros Matrix LED: 900. Alarma: 610. Diferencial trasero deportivo: 1.715. Banqueta trasera Plus: 445. Head-up Display: 1.245. Cámara trasera: 570.	Pintura metalizada: 1.131. Tapicería cuero: 1.857. Llantas 20": 1.223. Llantas 21": 2.301. Faros LED Intelligent Light System: 850. Alarma: 582. Airbag laterales traseros: 490. Portón automático: 935. Paquete aparcamiento: 1.497. Head-up Display: 1.308. Asiento conductor eléctrico: 1.164. Climatizador de tres zonas: 856. Comand Online (navegación, pantalla 8,4", lector DVD...): 3.726.

BANCO DE PUEBRAS

	SQ5	GLC 43
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	13,8	13,6
De 0 a 50 km/h	2,1	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,6 (5,4)	5,4 (4,9)
Recorriendo (metros)	92	87
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	12,5	12,2
1.000 m desde 40 km/h en D	24,0	23,4
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	+ 1%	+ 3%

CONSUMOS

EN CIUDAD	SQ5	GLC 43
A 23,1 km/h de promedio	11,3	12,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,0	9,0
Conducción dinámica	15,8	17,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,0	12,1
A 140 km/h de crucero	10,9	13,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,0	11,7

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	700	564
-----------------------	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	10,8	10,9
Ciclo extraurbano	6,8	7,0
Ciclo mixto	8,3	8,4

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO	SQ5	GLC 43
A 60 km/h	13,0	13,2
A 100 km/h	34,9	35,5
A 120 km/h	51,2	52,4

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)	SQ5	GLC 43
Al ralentí	37,7	43,2
A 60 km/h	58,4	62,4
A 90 km/h	61,5	64,1
A 120 km/h	66,4	67,3
A 140 km/h	68,8	71,6

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

BALANCE FINAL

TECNOLOGÍA	SQ5	GLC 43
9,5 Nuevo motor con turbo 'twin scroll', cambio Tiptronic, tracción Quattro... Y ya sea de serie o en opción, lo último en seguridad, confort o conectividad.		9,5 Le damos la misma nota porque también brilla en este apartado: motor Biturbo V6, cambio 9G-Tronic, tracción 4Matic y un equipo de serie u opcional de 10.
9,0 Te metes en una carretera de curvas y el SQ5 se mueve casi como un GTI. Y con la suspensión neumática opcional se preserva el máximo confort.		9,0 Le ha ganado el SQ5 en las frenadas extremas, pero no es suficiente para restar una sola décima en este apartado al GLC 43, que va de maravilla y es 'racing'.
9,0 Un sobresaliente, porque los 354 CV y un par máximo desde bajo régimen mueven con gran soltura el conjunto, pese a su peso elevado. Deportivo, pero suave.		9,5 Es más radical en la forma de 'correr', y de hecho es más rápido frente al cronómetro: acelera mejor, recupera más... Pero las diferencias no son grandes.
8,5 Equipa de serie hasta los airbag laterales traseros, y al eficaz comportamiento o a la presencia de la tracción total suma todo tipo de asistentes disponibles.		8,5 Otro apartado en el que se empatan, porque es muy seguro dinámicamente y ya sea de serie o en opción está a la última. Y tiene airbag de rodilla de conductor.
8,0 Es más ancho delante y detrás, tiene más altura al techo y casi el mismo espacio para piernas. Muy buen maletero, y ofrece banqueta posterior corredera.		7,0 En este capítulo al GLC normal le habríamos dado un 7,5 por su mayor altura al techo detrás. Maletero de 550 litros y amplitud correcta, pero no brillante.
6,5 Es 3.100 euros más caro, y rebasa los 80.000 euros, pero está mejor equipado y su relación calidad/precio es superior. Gasta bastante, pero menos que el GLC.		5,5 Se le juntan varias cosas en contra: un equipo de serie justo que obliga a pagar caras opciones y un gasto real que ronda los 12 litros... circulando tranquilos.

CONCLUSIÓN

AUDI SQ5

8,4 Puede que un día llegue un RS Q5, pero los 354 CV de este SQ5 dan mucho de sí y ya nos parece un SUV realmente deportivo. Con la ventaja de que conserva un alto nivel de confort –es más silencioso que su rival– y propone una carrocería más amplia y versátil. Además, está mejor dotado y presume de un acabado superior.

MERCEDES-AMG GLC 43 COUPE

8,2 Si valorásemos sólo la factura y las prestaciones, tendríamos ganador. Porque el GLC 43 parte de un precio algo más bajo y corre que se las pela con los 367 CV de su V6 Biturbo, ayudado por su mayor ligereza. Pero gasta apreciablemente más, no es tan amplio por dentro, tiene lagunas en su dotación de serie y no resulta tan cómodo.



EL DETALLE

MERCEDES-AMG GLC 43 AMG

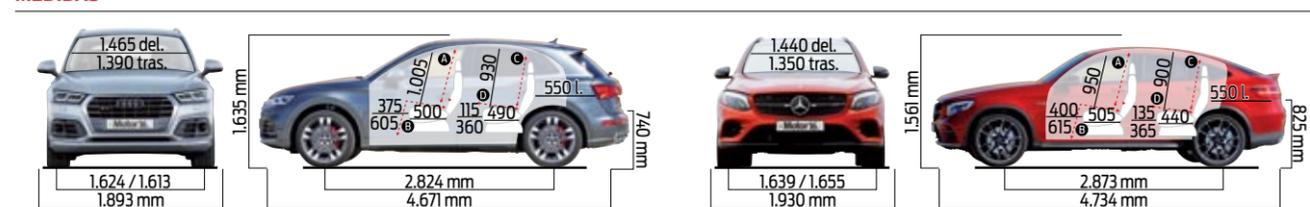
Si no es Coupé, todavía mejor

Tras este test comparativo probamos a fondo el GLC 43 'normal', con la carrocería de cinco puertas 'no-coupé'. Y estética a un lado, parece mejor opción, pues cuesta 72.390 euros –ahorramos 4.611 respecto al Coupé–, hay mucha más altura al techo y el plano de carga queda 11 centímetros más bajo, aunque ambos tienen 550 litros de maletero. Y en prestaciones, deportividad, dina-

mismo, tecnología, consumo o calidad, igualdad total. De ahí que la lógica dicte sentencia: el ganador de esta comparativa podría ser... el GLC ausente.



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás (máx-mín)	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.465 del. 1.390 tras.	1.005 / 875 mm	930 mm	850 / 605 mm
1.440 del. 1.350 tras.	1.105 / 875 mm	930 mm	805 / 575 mm

Lavar y marcar



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

Cuando llegó al mercado en 2013 se tuvo que enfrentar al Nissan Juke y al Peugeot 2008. Ahora el frente se amplía con la inminente llegada de Seat Arona, Citroën C3 Aircross, Hyundai Kona, Kia Stonic, Volkswagen T-Roc... y eso obliga a no dormirse en unos laureles que le han coronado como líder de su segmento durante gran parte de su comercialización.

Por eso este vallisoletano con vocación mundial se ha renovado con una ligera actualización, en parte más de cara a la galería que otra cosa, pero muy oportuna.

Gana músculo en aspectos como la calidad visual o el equipamiento. En el primero destacamos su imagen más poderosa debido a los nuevos protectores de los bajos de carrocería delante y detrás, y el interior se remata con más quilates en el volante, palanca del cambio o los paneles de las puertas.

Nuestra versión hace gala de la motorización diésel más



Mantiene un fuerte pulso con el Peugeot 2008 desde hace tiempo, pero ante la inminente avalancha de nuevos modelos en este segmento, el Renault Captur se ha actualizado en varios frentes. Lo hemos probado con el motor diésel más potente.

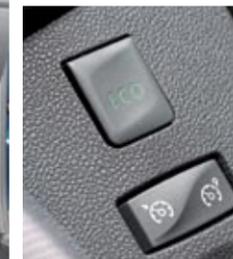
PRECIO		21.700 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 98 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
Equilibrio entre confort y dinámica. Consumos. Banqueta trasera deslizable. Equipamiento de serie.		Frenos traseros de tambor. Tacto del cambio mejorable. Umbral de carga del maletero elevado.	

potente, que obliga a asociarse al completo acabado Zen. Eso dispara un tanto el precio, aunque también el equipamiento. Ejemplo de ello son los nuevos faros Full Led Pure Vision, que convierten la noche en día por su excelente potencia lumínica.

También disfrutaremos, pero ya pagando, de nuevas tecnologías, como una alerta de ángulo muerto, un sistema de aparcamiento autónomo Easy Park Assist, sensores de aparcamiento delanteros, cámara de marcha atrás o el completo sistema multimedia R-Link Evolution, ahora compatible con Android Auto.

No hay novedades a nivel de motor, cambio o chasis. Su elevada altura respecto al suelo -17 centímetros- y la buena visibilidad, junto a su diseño, ya son motivos de compra del Captur por parte de muchos conductores.

También resulta muy eficiente y más que voluntarioso el propulsor diésel 1.5 dCi de 110 CV. No es una referencia en cuanto a rendimiento, pero consume realmente poco. Empuja con voluntad desde



El interior gana puntos en cuanto a calidad se refiere. Los asientos delanteros gozan de mayor sujeción lateral y siguen presumiendo de fundas desmontables. El sistema de aparcamiento autónomo es nuevo.



La pintura bitono es de serie con el acabado Zen de nuestra unidad. El maletero goza de varias configuraciones y el volumen varía gracias a una banqueta trasera con regulación longitudinal.

1.500 revoluciones por minuto y estira su carácter hasta las 4.000 vueltas. Es una lástima que no se ofrezca con esta motorización la transmisión de doble embrague EDC -sí está disponible para el dCi de 90 CV-, porque el cambio manual de seis relaciones cumple, pero su tacto no enamora demasiado.

Mejor nota saca la dirección y su perfecto equilibrio entre confort y dinámica. La suspensión filtra bien porque busca mimar a los ocupantes más que otra cosa. De hecho, si nos animamos y avivamos el ritmo en curva lenta el ESP entra en acción de inmediato. Si buscamos sensaciones hay alternativas de mayor calado.

En resumen, un nuevo impulso que hace más competi-

tivo al exitoso SUV utilitario de Renault de cara a la que se avecina en un segmento que no deja de crecer.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El impulso recibido en su ciclo medio de vida le hace ganar puntos. El Captur refresca su imagen, se rodea de una mayor carga tecnológica y sigue contando con un motor diésel de buen rendimiento y bajo consumo, de un confort de marcha agradable y de soluciones muy prácticas. Este vallisoletano seguirá dando guerra...

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	DCI 110
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 4.000
Par máximo/rpm	26,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	50,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.122 / 1.778 / 1.566
Capacidad del maletero (l)	377-455 / 1.235
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (11,4)
Recorriendo (metros)	183

SUS RIVALES

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	25,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,7

NISSAN JUKE DCI 110 CV VISIA
Fue el pionero del segmento y su diseño es muy original, pero es el menos práctico y su habitabilidad es menor. Comparte el motor diésel con el Renault Captur.

Precio	19.490 €
Maletero	354 litros
Consumo 0 a 100 km/h	4,0 l/100km
	11,2 seg.

EN CIUDAD	
A 23,0 km/h de promedio	6,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,5
En conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,6
A 140 km/h de cruceo	6,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	865
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,1
Ciclo extraurbano	3,7
Ciclo mixto	3,9

PEUGEOT 2008 1.6 BLUEHDI 100 CV STYLE
Consumo algo menos, el cambio es manual de cinco relaciones y el puesto de conducción i-Cockpit es más particular. Ofrece Grip Control, similar al del Captur, con acabado Allure.

Precio	20.240 €
Maletero	338 litros
Consumo 0 a 100 km/h	3,7 l/100km
	11,3 seg.



Si estás buscando un familiar espacioso, funcional, confortable, ahorrador y de prestaciones correctas te propongo este renovado Octavia Combi, una interesante versión que cumplirá con tus expectativas. Y con el cambio DSG7 mejora su rendimiento general.



Bueno para todo

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

Reconozco que los familiares me parecen una opción muy interesante, y más aún cuando hablamos de un Skoda Octavia Combi.

Sólo hay que comparar cifras para saber que los 610 litros que cubica su maletero son toda una referencia en el segmento, y que esa capacidad resulta más que suficiente para el equipaje de una familia de cara a un largo viaje. Además, si abatimos sus asientos traseros llega a 1.740 litros: como para realizar una mudanza. Y por 90 euros más tenemos respaldo del acompañante abatible.

Metro en mano descubrimos que hay mucho espacio en su interior; tanto, que deja en evidencia a muchos de sus rivales. No sólo eso, sino que abundan los huecos para colocar objetos, soluciones 'Simply Clever' y todo lo que imagines para hacernos la vida a bordo lo más placentera posible.

Pero además de agasajar a los pasajeros, este Octavia recién actualizado piensa en nosotros, los conductores, que nos acomodamos en unos de-



portivos asientos tipo baquet. Al frente todo queda a mano, especialmente si optamos por el nuevo sistema de infoen-

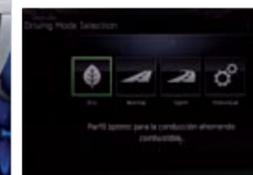
tretenimiento Columbus, con pantalla de 9,2 pulgadas. Y aún no hemos mencionado su acabado, que es muy bueno, y

ni pasando la aspiradora por sitios insospechados encontramos un mal ajuste.

Es cierto que los motores diésel están perdiendo fuelle en ventas frente a los de gasolina, pero aún así hemos querido apostar por el eficiente 1.6 TDI, una mecánica que ha sido revisada con la última actualización de la berlina checa. Eroga 115 CV de potencia y 25,5 mkg de par motor. Y seguro que algunos lectores ya estarán pensando que 'se queda corto'.

Aunque si alguien lo hace, se equivoca. No es un bolido, pero te aseguro que en contadas ocasiones vas a necesitar caballería extra, más aún si haces un desembolso extra de 1.700 euros y te lo llevas con cambio DSG, que tiene siete velocidades y levas en el volante. Por contra, con este motor la caja manual se conforma con cinco marchas.

Apuesta ganadora en todos los sentidos este DSG7. Te olvidas del embrague en ciudad, donde te ayuda un 'start/stop' que funciona de cine. A poco que ganes velocidad cambiará de marcha sin que te enteres, y a 60 km/h es capaz de ir



El selector de programas es opcional: 90 euros. Tiene cuatro modos para elegir.



Sorprenden sus deportivos asientos y la cantidad de espacio que hay en el habitáculo. Presenta buenos acabados y una ergonomía estudiada. La pantalla de 9,2 pulgadas es sensacional.



La carrocería Combi supone un desembolso extra de 990 euros. Los Style equipan llantas de 17 pulgadas, quizás excesivas para el 1.6 TDI de 115 CV. La caja manual es de cinco marchas, pero el cambio DSG es de siete y tiene levas en el volante.



El portón trasero eléctrico es una opción y cuesta 370 euros.

selector con cuatro programas distintos. En carretera es muy agradable y los adelantamientos no se le resisten. Pero lo más importante en esta época de vacaciones es que los 50 litros del depósito dan para mucho. Y no te vas a aburrir al volante, porque su comportamiento dinámico no es el de los familiares tradicionales.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

El Octavia Combi me parece todo un referente en su segmento. Es amplio, cómodo, está bien acabado y con este motor cumple su función. El 1.0 TSI de gasolina o el 1.4 G-Tec de gas pueden ser alternativas a este TDI, que es muy agradable y gasta como un mechero. No es que vuele, pero para los límites actuales sobra.

en séptima para arañar decimas al consumo. Eso en modo ECO -tiene función 'a vela'-, pues por 120 euros ofrece un

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.200

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.342
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.667 / 1.814 / 1.465
Capacidad del maletero (l)	610 - 1.740
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	

400 m salida parada	18,4
De 0 a 50 km/h	4,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,8 (10,3)
Recorriendo (metros)	189

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1

De 80 a 120 km/h en D	7,8
Recorriendo (metros)	222
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,1

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,0
En conducción dinámica	9,7

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,4
A 140 km/h de cruceo	6,3
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera (l/100 km)	5,3

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	943
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,1
Ciclo extraurbano	3,7
Ciclo mixto	3,9

SUS RIVALES



RENAULT MÉGANE S.T. 1.5 dCi 110 EDC BOSE

Presume de estética, pero no es tan espacioso como el Octavia. Su dCi 110 pone voluntad, pero pesa más y le hace más lento. De precio andan parejos.

Precio **24.552 €**

Maletero **521-1.504 l.**

Consumo **3,7 l/100km**

0 a 100 km/h **12,7 s.**



SEAT LEÓN ST 1.6 TDI 115 DSG7 STYLE PLUS

Es casi un clon del Octavia, sólo que con diferente fachada. Igual de amplio por dentro, pierde algo de fuelle en maletero. Buena dinámica, pero algo caro.

Precio **26.420 €**

Maletero **587-1.471 l.**

Consumo **4,1 l/100km**

0 a 100 km/h **9,9 s.**





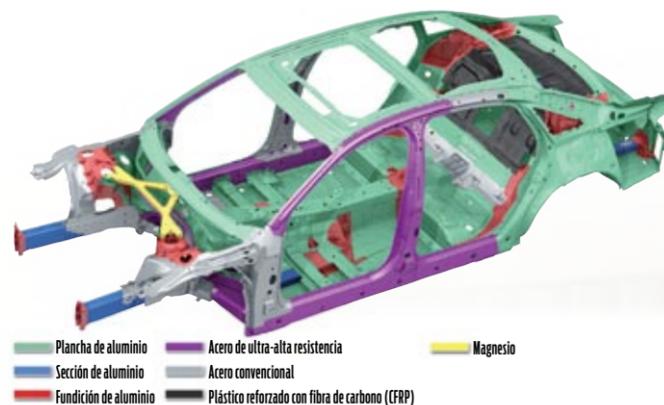
El futuro ha llegado

P.M./A.C. | motor16@motor16.com

Resumir en cuatro páginas cómo es el nuevo A8 resulta casi tan difícil como narrar toda la Segunda Guerra Mundial en un documental de cuatro minutos. Y es que pocas veces nos habíamos encontrado con un modelo que progresara tanto frente a su antecesor y, sobre todo, que innovase de esta manera. Porque aquí hablamos de tecnología punta, de cosas que antes no existían y ahora... sí. O sea, hablamos de un vehículo 'del futuro' pero que podremos comprar desde finales de otoño si tenemos un mínimo de 97.500 euros.

Y se han desvelado sus dos variantes: la normal, que mide 5,17 metros –37 milímetros más que el anterior– y el A8 L, con 13 centímetros extra por su distancia entre ejes estirada. La firma alemana sigue recurriendo al aluminio como material básico –es el 58 por ciento de su carrocería–, pero el cuarto A8 estrena la tecnología ASF Multimaterial, donde acero, magnesio o fibra CFRP juegan su papel: ligereza, rigidez, mayor aislamiento... Dentro se ha ganado espacio –32 milímetros más de longitud habitable y cotas más generosas en altura, anchura y hueco para piernas–, y el maletero anuncia 505 litros.

Competir en el segmento de las berlinas premium más lujosas y ser el último en llegar suele dar derecho a presumir del máximo nivel tecnológico en el sector del automóvil. Y ocurre esto con la cuarta generación del A8, toda una demostración de poder y saber de Audi.



■ Plancha de aluminio ■ Acero de ultra-alta resistencia ■ Magnesio
■ Sección de aluminio ■ Acero convencional
■ Fundición de aluminio ■ Plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP)

▲ La tecnología Multimaterial Audi Space Frame, que incluye carbono y magnesio, aumenta la rigidez un 24 por ciento y reduce el nivel de ruido.

Pero el confort no es sólo espacio, y todo comienza desde el mismo acceso al coche: para abrir las puertas, la mano sólo debe tirar 5 milímetros del asidero exterior para que un microinterruptor libere el cierre; y lo mismo sucede al abrir desde dentro. Además, podremos pedir en opción un sistema motorizado que se ocupa del último tramo del cierre de puertas; o también,

en combinación con la llave de confort, la apertura y cierre eléctricos del maletero, ya sea pulsando un botón o pasando el pie por debajo.

Los asientos son de nuevo diseño, y solo los delanteros ahorran 4 kilos. Los traseros también aligeran, pues su estructura es de GFRP: polímero reforzado con fibra de vidrio. Y hay disponibles varios tipos de butacas, destacando la de

confort con contorno personalizado: ajustes neumáticos en banqueta, respaldo y laterales, calefacción, ventilación, siete programas de masaje con tres niveles de intensidad...

Si en el salpicadero, de diseño horizontal y minimalista, hay una ruptura clara –decimos adiós a casi todos los mandos tradicionales, sustituidos por grandes pantallas táctiles–, esa impresión prosigue al aparecer nuevos elementos como el control remoto compacto creado especialmente para las plazas traseras, un dispositivo parecido a un smartphone que permite a los pasajeros manejar desde una pantalla táctil funciones como el climatizador, el asiento, la iluminación, los ajustes y fuentes de sonido... Y sirve para controlar también la Audi tablet cuando esta va colocada en la cara posterior de los asientos delanteros.

Pero hay mucho más: emisor de fragancias para mejorar la calidad del aire en un pack que incluye ionizador, sensor de sol en la segunda fila para potenciar la climatización si los rayos llegan desde atrás o sonido 3D de alta fidelidad en un equipo Bang & Olufsen con 1.920 W y 23 altavoces. Y el conductor también disfrutará de tecnología



▼ En opción se ofrece dirección dinámica con cuatro ruedas directrices. A baja velocidad, las ruedas traseras giran hasta 5 grados en sentido opuesto a las delanteras.

▲ La única cota que se reduce es la anchura: 4 milímetros menos. En cambio, la longitud crece 37 milímetros –el A8 mide 5,17 metros, y 5,30 el A8 L–, la altura es 13 milímetros mayor y la batalla se estira 6 milímetros.



▲ En las tres primeras generaciones la parrilla frontal ganó tamaño, y este cuarto A8 apuesta por un 'singleframe' hexagonal y aún más ancho, pero situado más abajo.



▲ La nueva suspensión activa Audi AI optimiza también la seguridad pasiva: si nos van a chocar lateralmente eleva ese lado 8 centímetros.

'de la buena', como un MMI Navegación Plus que funciona 50 veces más rápido que el primer equipo y 'aprende' del usuario, información de riesgos y señales de tráfico mediante servicios 'Car-to-X' –hay comunicación constante con la 'nube' para informar o informarse de peligros en la carretera–, un Head-up Display de imagen flotante –'planea' frente al conductor como si estuviese a 2,3 metros– o la instrumentación Audi Virtual Cockpit configurable sobre un monitor de 12,3 pulgadas.

También el A8 es puntero en conducción automatizada, pues al equipar un escáner láser –primicia mundial– introducirá gradualmente sistemas como el Audi AI Remote Par-

king Pilot y el Audi AI Remote Garage Pilot: el A8, sin que el conductor esté dentro, entrará o saldrá de una plaza de aparcamiento o en un garaje. O el Audi AI Traffic Jam Pilot, que toma el control total de la conducción en circulación lenta –hasta 60 km/h, pero solo por autopistas o autovías con barrera física entre los dos sentidos– al encargarse de arranque, aceleración, dirección y frenada. Podremos quitar las manos del volante, y hasta ver la televisión si las leyes del país lo permiten. Pero una vez lleguemos al límite del sistema, éste pedirá al conductor... que conduzca.

Y creemos que apetecerá manejar el nuevo A8. Toda la gama comparte la tracción total Quattro –en condiciones normales hace un reparto 40:60 entre el eje delantero y el trasero, pero puede ir desde un 70:30 a un 15:85–, el cambio Tiptronic de 8 marchas evolucionado o la suspensión neumática adaptativa con

cuatro niveles de altura seleccionables; y entre las opciones destacarán la dirección a las cuatro ruedas, el diferencial deportivo, la suspensión activa Audi AI o, en el caso de las versiones V8 y W12, frenos carbocerámicos.

En cuanto a motores, llegarán primero dos V6 Turbo: el diésel 3.0 TDI de 286 CV y el 3.0 TFSI de gasolina con 340 CV. Después se sumarán dos versiones V8 –4.0 TDI de 435





LOS PRIMEROS MOTORES SERÁN DOS V6 TURBO: UN 3.0 TDI DE 286 CV Y UN 3.0 TFSI DE 340. LUEGO HABRÁ DOS V8, UN W12 Y EL E-TRON



EL A8 L E-TRON QUATTRO, EN POCAS PALABRAS

El A8 L e-tron Quattro, que llegará más tarde, equipará una mecánica híbrida enchufable de 449 CV y 71,4 mkg. Podrá circular sin emisiones 50 kilómetros y estrenará la recarga inalámbrica AWC de Audi. **1.-** Motor 3.0 TFSI. **2.-** Transmisión automática Tiptronic de 8 velocidades. **3.-** Toma para recarga eléctrica. **4.-** Depósito de gasolina. **5.-** Centralita electrónica. **6.-** Motor eléctrico.

PRINCIPALES SENSORES Y CÁMARAS DEL A8

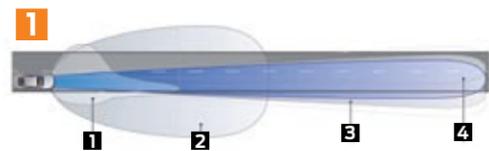
1.- Radar frontal de largo alcance. **2.-** Radar frontal derecho de medio alcance. **3.-** Cámara lateral del sistema de visión 360°. **4.-** Sensor para la disponibilidad del conductor. **5.-** Cámara frontal. **6.-** Puerto de acceso al sistema. **7.-** Radar trasero derecho de medio alcance. **8.-** Cámara trasera del sistema de visión 360°. **9.-** Radar trasero izquierdo de medio alcance. **10.-** Sensor ultrasónico trasero (6 en el paragolpes posterior). **11.-** Control central de asistencia a la conducción. **12.-** Radar frontal izquierdo de medio alcance. **13.-** Sensor ultrasónico delantero (6 en el paragolpes frontal). **14.-** Escáner láser (Audi es el primer fabricante de automóviles que lo emplea, y es clave para permitir la conducción altamente automatizada de Nivel 3: el vehículo asume el control total de la conducción en ciertas situaciones, y el conductor no debe monitorizar la situación permanentemente, pues basta con que vuelva a tomar el control cuando el sistema se lo indique). **15.-** Cámara frontal del sistema de visión 360°.



FAROS HD MATRIX LED POSIBLEMENTE, LAS MEJORES LUCES DEL MOMENTO

Audi quiere ser líder en iluminación, y la prueba está en el A8, que emplea por vez primera la tecnología láser —se activa por encima de 70 km/h— en las luces largas HD Matrix LED, doblando el alcance de los faros de carretera. Y a ese diodo láser, en cada óptica frontal se suman 138 diodos LED —todos controlados individualmente de forma electrónica—, de los que 32 corresponden a las luces largas.

Las luces del A8 son un espectáculo, incluso antes de arrancar: cuando desbloqueamos el cierre centralizado mediante el mando remoto, un punto de luz va desde el exterior hacia el interior, después el LED azul del láser se ilumina y, finalmente, los intermitentes se encienden desde dentro hacia fuera. Y las ópticas traseras son OLED, con luz extremadamente suave y 135 diodos emisores en cada óptica.



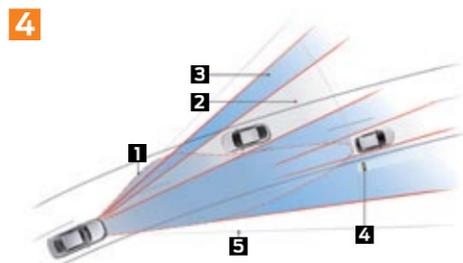
Cuando circulamos a más de 70 km/h se activa la luz láser, cuyo alcance es el doble del que tienen los faros de carretera normales. **1.-** Luces de cruce LED. **2.-** Luces de carretera HD Matrix LED. **3.-** Haz dinámico de iluminación principal. **4.-** Iluminación láser.



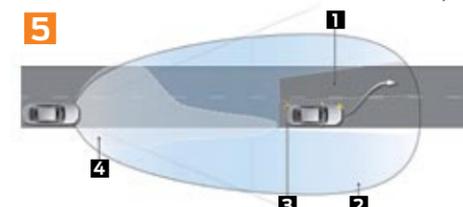
La zona iluminada por la luz láser, activa por encima de 70 km/h, puede orientarse a uno u otro lado siguiendo el trazado de la vía. **1.-** Luces de cruce LED. **2.-** Luces de carretera HD Matrix LED. **3.-** Haz dinámico de iluminación principal. **4.-** Iluminación láser.



Usando los datos de la navegación, los faros HD Matrix LED iluminan el giro —mediante el haz central— antes de mover el volante.



Funcionamiento de los faros HD Matrix LED con tráfico. **1.-** Luces de cruce LED. **2.-** Área con iluminación atenuada para no deslumbrar. **3.-** Área iluminada. **4.-** Señal de tráfico iluminada con menos intensidad. **5.-** Límite del área controlada por la cámara frontal en busca de vehículos en el mismo sentido o en el opuesto.



Los faros del A8 tienen una función de 'atenuación predictiva': **1.-** Atenuación del área iluminada a la derecha del vehículo antes de que cambie de carril. **2.-** Luces de carretera HD Matrix LED. **3.-** Intermitente activado en el otro vehículo. **4.-** Luces de cruce LED.

A8 L Esto sí es 'First Class'

Los 5.302 milímetros del A8 L, logrados al prolongar 13 centímetros la distancia entre ejes, se traducen en un interior soberbio que puede acoger equipamientos exclusivos como el 'asiento relajante', que combina cuatro ajustes eléctricos distintos y un apoyo para los pies. En esa butaca el pasajero puede calentar y activar la función masaje para los pies mediante una unidad de múltiples configuraciones incorporada en el respaldo del asiento delantero. Los nuevos reposacabezas completan la experiencia, y los ocupantes de las plazas traseras, que disfrutan de una gran consola central con mesa plegable doble, también pueden controlar funciones como la luz ambiente, la nueva luz de lectura HD Matrix, la función de masaje del asiento, el sistema de entretenimiento Rear Seat Entertainment, la calefacción o ventilación de asientos... No obstante, el A8 L está disponible también con banqueta trasera de tres plazas, ofreciendo en ese caso opciones como el hueco central de carga o un cajón refrigerado.



La plaza trasera derecha puede montar el 'asiento relajante', que incluso da masajes en los pies. Las dos carrocerías del nuevo A8 tienen un maletero de 505 litros.



Diseño minimalista en el interior, que elimina los habituales botones o mandos giratorios en favor de un manejo radicalmente nuevo. En el centro hay una pantalla de 10,1 pulgadas, más otra pantalla secundaria, también táctil, para funciones principales. Y el A8 obedece gestos, órdenes de voz...

CV y 4.0 TFSI de 460 CV—, y algo más tarde el W12 6.0, con doble turbo y cancelación activa del ruido, reservado al A8 L y con 585 CV. En este caso, como en el 4.0 TFSI, montarán sistema CoD de desconexión



activa de cilindros, y los cinco propulsores comparten un sistema eléctrico primario de 48 voltios e hibridación mediante alternador de arranque accionado por correa. Asimismo, el A8 L tendrá algo más tarde su versión híbrida enchufable e-tron quattro, con 449 CV, alcance eléctrico de 50 kiló-

metros y el sistema de recarga inductiva AWC a 3,6 kW. Por cierto, y como guinda final: el A8 ofrece hasta 41 asistentes a la conducción —agrupados en los paquetes Park, City y Tour—, incluido el nuevo Crossing Assist, que identifica vehículos en cruces y frena si hay riesgo grave.

El nuevo i30 Fastback es 11,5 centímetros más largo que el i30 de cinco puertas... y 11,5 más corto que el Elantra, su 'enemigo' en casa.



Estrenos a pares

Hyundai completa la gama i30 con el lanzamiento de dos nuevos modelos. El elegante Fastback, que llegará a comienzos de 2018 y dará volumen a nivel de ventas, y el i30 N, que inaugura la división deportiva de la marca y con sus 275 CV promete grandes sensaciones.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La gama del Hyundai i30 se completa con el lanzamiento de dos nuevas variantes. Por un lado, el Fastback, un elegante sedán de corte coupé que añadirá volumen en cuanto a ventas se refiere; y por otro, el i30 N, modelo de corte deportivo que brinda imagen y se convertirá en un nuevo gallo de pelea en el segmento compacto de altas prestaciones.

El Fastback presume de unas líneas más elegantes y cuidadas que el resto de la familia. Básicamente comparte rasgos estéticos hasta el pilar B, y desde ahí hacia atrás se personaliza con una pronunciada caída de techo que se remata con un alerón integrado en el portón posterior.

Mide 4,46 metros de longitud –11,5 centímetros más que el i30 de cinco puertas– y reduce su altura respecto a éste en tres centímetros. También incorpora novedades en el chasis, ya que se ha incrementado un 15 por ciento la rigidez de la suspensión.

No habrá sorpresas en cuanto a las motorizaciones, ya que incorporará en su lan-

► Elegante y dinámico a la vez, la versión Fastback apenas tendrá rivales en su segmento; por lo tanto, en Hyundai son muy optimistas con este nuevo modelo.



►► El nuevo i30 N llegará con variantes de 250 y 275 caballos de potencia. Será otro gallo de pelea en el competido segmento compacto de los GTI.

zamiento –llega en enero de 2018– los conocidos motores de gasolina 1.4 T-GDI de 140 CV y el tricilíndrico 1.0 T-GDI de 120, y poco después se sumarán las variantes diésel 1.6 con 110 y 136 caballos.

Asimismo disfrutará de idéntica carga tecnológica a nivel de seguridad, confort y conectividad que el resto de la gama i30.

En nuestra toma de contacto estática comprobamos que la altura al techo detrás es algo justa, que la visibilidad se reduce desde el retrovisor interior y que el maletero –hablan de 403 litros– es una 'cueva' por su profundidad. No hará falta esperar tanto para disfrutar, en

el más amplio sentido de esa palabra, del nuevo i30 N, la variante más radical de la gama, pues llega al mercado el próximo mes de octubre.

Puesto a punto en Nürburgring, el alma es un motor 2.0 T-GDI turboalimentado que entrega 250 CV en una primera fase y 275 si optamos por la versión Sport Pack. En ambos la velocidad se limita a 250 km/h, mientras que el '0-100' se fija en 6,4 y 6,2 segundos, respectivamente, gracias al Launch Control.

Asociado exclusivamente a

una caja manual de seis relaciones y a la tracción delantera, la versión más potente se desmarca con detalles específicos como una suspensión rebajada, un diferencial electrónico de deslizamiento limitado, ajustes en la dirección, una relación más cerrada del cambio, un sistema de sonido variable en el escape, frenos potenciados con discos más grandes y unos neumáticos Pirelli P-Zero sobre llanta de 19 pulgadas desarrollados en exclusiva para este modelo.

El conductor podrá elegir entre cinco programas de conducción: Eco, Normal, Sport, N y Custom. Este último varía a la carta los parámetros de la dirección, la suspensión, el motor, el cambio, el autoblocante, el control de estabilidad o el sonido del escape.

La división deportiva N de Hyundai acaba de nacer y ya estamos deseando probar este purasangre, el primero de una saga que tendrá su continuidad en el Fastback, i40...





EL ACABADO DEPORTIVO ST LINE, ÚNICO QUE DISFRUTA DEL 1.0 ECOBOOST DE 140 CV EN ESPAÑA, SE OFRECE CON CUATRO MOTORES MÁS



Para el acabado ST Line se ofrecen opcionalmente unas llantas de 18 pulgadas.



◀ El nivel ST Line –izquierda y foto superior derecha– implica un volante de tres radios forrado en piel, pedales de aluminio o unos estupendos asientos deportivos ST Line. Las plazas traseras no son muy amplias, aunque hayan crecido un poco.



▶ El Fiesta ST Line, disponible con tres y cinco puertas, aumenta la longitud 25 milímetros por su kit exterior deportivo. Llantas y escape son también específicos.



Marcha para rato

Desde 1976 hasta hoy han pasado más de cuatro décadas en las que el Fiesta siempre ha figurado entre los favoritos del público europeo. Y ahora llega una nueva generación que potencia algunos capítulos –tecnología, calidad, confort o personalización– y conserva puntos fuertes habituales.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Desvelado hace más de medio año –Ford insiste en estos lanzamientos ‘a cámara lenta’–, el nuevo Fiesta llega ahora a los concesionarios, con una gama que incluye carrocerías de tres y cinco puertas –se agradece, ahora que los ‘3P’ empiezan a escasear–, cuatro personales versiones muy diferenciadas –el Trend de enfoque económico, un Titanium más elegante, el deportivo ST Line y un equipadísimo Vignale– y nada menos que siete motores: en diésel, el moderno 1.5 TDCi da lugar a una variante de 85 CV y a otra de 120 que pasa a ser el Fiesta de gasóleo más potente de la historia. Y en gasolina, cómo no, el exce-

lente y premiado 1.0 EcoBoost tricilíndrico en versiones de 100 –única asociable al cambio automático, de doble embrague y seis marchas–, 125 y 140 CV –éste último disponible sólo en el Fiesta ST Line–, así como otros dos tricilíndricos 1.1, ya sin turbo, que rin-

den 70 y 85 CV: el primero se reserva al tres puertas y el segundo, al de cinco.

Nuestra primera toma de contacto, por tierras castellanas, hubo de limitarse a los motores más enérgicos. Por un lado el 1.5 TDCi 120, que nos causó una buena impre-

sión por su bajo consumo real –anuncia 3,5 l/100 km de media–, su progresividad y su empuje a cualquier régimen, aunque la sonoridad nos pareció algo elevada –Ford afirma que a 100 km/h es un 7 por ciento menor gracias al nuevo bastidor y al mejor aislamiento del motor– y quizás sea menos deportivo de lo esperado. Y es que anuncia el mismo tiempo de aceleración –9 segundos exactos para alcanzar 100 km/h– que el 1.0 EcoBoost de 140 CV, que transmite más sensación de deportividad a ritmo ‘alegre’. También se le oye, pero suena mejor –no parece que tenga tres cilindros– y propone más suavidad y agrado. La pena, por ejemplo, es que no haya un



▶ Además de crecer 71 milímetros de largo, la anchura del Fiesta gana 12 milímetros; y las ópticas traseras horizontales le ‘ensanchan’ aún más.

Fiesta Vignale con este brioso motor –o con el de 125 CV–, pues si queremos el acabado más lujoso debemos conformarnos con 100 CV. O con los 85 del 1.5 TDCi básico.

Otra cosa observada por carreteras de Valladolid fue que el nuevo Fiesta, como su antecesor, cuadra con lo que Ford llama ‘fun to drive’, y que podríamos traducir como ‘diversión al volante’. Y es que la nueva generación, fabricada en la planta alemana de Colonia a un ritmo de un coche

cada 68 segundos, presume de un gran equilibrio entre confort de suspensión y eficacia en curva, es agradable de conducir y, al menos en las unidades con discos traseros –los tambores se reservan a los motores más apacibles–, frena muy bien. Según Ford, los cambios introducidos en el chasis –es un 15 por ciento más rígido–, el aumento de las vías –30 milímetros crece la delantera y 10 la trasera– y la posibilidad de montar llantas de hasta 18 pulgadas

se traducen en deceleraciones un 8 por ciento más cortas. Y puestos a criticar algo, quizás señalaríamos la dirección, precisa pero tan directa que con mal firme parece ‘buscar’ en función de las irregularidades. Puede que sea una cuestión de tacto y costumbre, porque a medida que íbamos cambiando de unidad la sensación de ‘viveza’ en sus reacciones parecía ir menguando.

Aunque las dimensiones no varían drásticamente, el Fiesta ha crecido en longitud –71 milímetros– y anchura –12 milímetros–, de forma que se ha podido lograr un poco de espacio extra aquí y allá. Pero poco, porque Ford sólo habla de 16 milímetros más para las rodillas en las plazas traseras, y nuestras primeras mediciones le dejan lejos de productos más recientes como el Seat Ibiza o el Volkswagen Polo. Ahí están los 124 centímetros de anchura en la segunda fila,



▶ El techo panorámico doble, de apertura eléctrica, cuesta 700 euros.

los 87,5 de altura al techo en esa zona –en una unidad dotada de techo panorámico– o los 63 para las piernas con un conductor de 1,75 al volante. Y el maletero anuncia 292 litros, que está bien –el portón es más ancho que antes– pero tampoco se acerca a los mejores de la clase. En cualquier caso se aprecia el esfuerzo de Ford por hacer la vida más cómoda a bordo, pues hay más huecos y más grandes para colocar cosas, y la calidad general es realmente buena,

PRECIO		DESDE 15.045 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 89 A 118 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Comportamiento y confort. Motores EcoBoost y 1.5 TDCi 120. Calidad. Gama variada. Agrado.	Amplitud. Maletero algo justo. Vignale con poca potencia. Sonoridad mecánica. Dirección.	

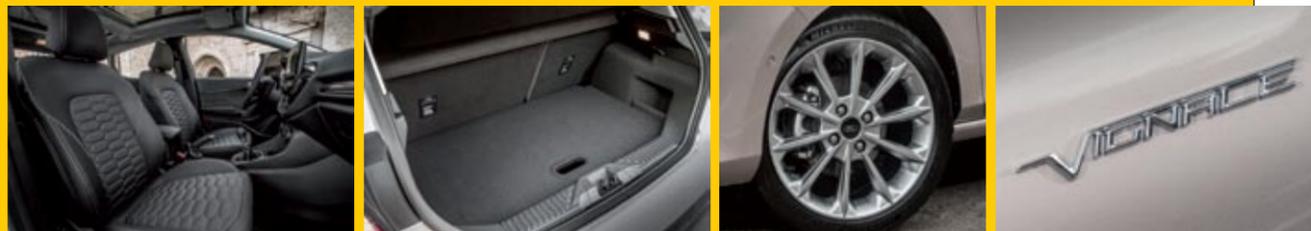
EL VIGNALE DA A ELEGIR ENTRE DOS MOTORES, DE 85 Y 100 CV

FIESTA VIGNALE Más lujo, más equipamiento

El Fiesta es el quinto Ford, tras Mondeo, S-Max, Kuga y Edge, que incluye en su gama versiones Vignale. Y, curiosamente, para el Fiesta Vignale no se han elegido los motores más potentes, pues el cliente podrá elegir entre el 1.0 EcoBoost de 100 CV –con caja manual o automática, y precios desde 20.495 euros– y el 1.5 TDCi de 85 CV –21.295 euros– con ‘stop-start’. De serie, frente al Titanium, el Vignale añade climatizador automático, radio con 2 tomas USB, 7 altavoces y bluetooth, pantalla a color de 8 pulgadas, sistema de reconocimiento de señales, luces de carretera automáticas, sensores de parking traseros, espejo interior fotosensible, sensor de lluvia, control de crucero, apertura sin llave y botón de arranque, elevalunas eléctricos delanteros y traseros de un toque y, por supuesto, acabados de mayor prestancia.



▲ Además de los emblemas Vignale, al Fiesta más lujoso se le distingue por sus paragolpes especiales, la parrilla frontal o los faros con luz diurna de LED.



▲ Al entrar en el Fiesta Vignale se aprecia mayor refinamiento: salpicadero de estilo piel y tapicería parcialmente en piel, alfombrillas exclusivas, pantalla táctil a color de 8 pulgadas... Además, el maletero tiene suelo de altura ajustable y las llantas de serie, de 17 pulgadas, son específicas.

destacando el salpicadero multicolor, unos asientos estupendos, una postura al volante natural o la ausencia de ‘grillitos’ sobre asfalto rizado.

Y la evolución se aprecia aún más al hablar de tecnología y dotación, pues el nuevo Fiesta dispone, bien de serie o en opción, de sistemas reservados hace poco a coches

caros, como el asistente precolisión con detección de peatones, el Activ Park Assist con estacionamiento semiautomático en perpendicular, el lector de señales de tráfico, las luces de carretera automáticas, un equipo de sonido B&O Play de 675 vatios o las funciones de conectividad vinculadas al Sync 3 con comandos de voz.



▲ La pantalla es de 4,2 pulgadas en el nivel Trend –va ligada a la radio con bluetooth y 6 altavoces– y de 6,5 pulgadas –ya a color y táctil– en Trend+, Titanium y ST Line. En el Vignale –arriba– es de 8 pulgadas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.1 Ti-VCT 70	1.1 Ti-VCT 85	ECOBOOST 100	ECOBOOST 125	ECOBOOST 140	1.5 TDCi 85	1.5 TDCi 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.084	1.084	998	998	1.499	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	70 / 5.000-6.500	85 / 6.300	100 / 4.500-6.500	125 / 6.000	140 / 6.000	85 / 3.750	120 / 3.600
Par máximo (mkg/rpm)	11,2 / 3.500	11,2 / 3.500	17,3 / 1.500-4.000	17,3 / 1.400-4.500	18,4 / 1.500-5.000	21,9 / 1.750-2.500	27,6 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6 v. (Aut. 6 v.)	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	205/45 R17	195/55 R16	195/55 R16
Peso en vacío (kg)	1.108	1.130	1.163 (Aut: 1.206)	1.164	1.164	1.186	1.207
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.065/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476
Volumen maletero (l)	292 / 1.093	292 / 1.093	292 / 1.093	292 / 1.093	292 / 1.093	292 / 1.093	292 / 1.093
Capacidad depósito (l)	42	42	42	42	42	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	14,0	10,5 (Aut: 12,2)	9,9	9,0	12,5	9,0
Velocidad máx. (km/h)	160	170	183 (Aut: 180)	195	202	175	195
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,7	4,3 (Aut: 5,2)	4,3	4,5	3,5	3,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	107	107	97 (Aut: 118)	98	102	90	89
Precios desde... (euros)	15.045	15.895	17.475	18.895	19.695	17.495	19.795



▲ En el circuito malagueño de Ascari disfrutamos de las prestaciones, agilidad y cualidades dinámicas del nuevo Peugeot 308 GTI, un purasangre que es perfectamente utilizable en el uso diario por su confort.

Furia en el circuito

Probamos el nuevo 308 GTI en el trazado de Ascari para comprobar al límite el potencial de sus 270 caballos y la efectividad de su gran chasis.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No todos los días tenemos ocasión de rodar en un circuito de velocidad, y menos aún sin ningún tipo de limitaciones más allá de las que marca un tiempo prudencial –fueron tres tandas de 15 minutos cada una–, ya que el Peugeot 308 GTI es un purasangre por prestaciones y sensaciones; pero no hay que olvidar que es un vehículo de calle.

Este modelo, como hiciera el resto de la gama hace poco, se ha sometido a una actualización que salpica a su imagen y al equipamiento. No hay cambios en la esencia del vehículo,

es decir, en el motor, el cambio o el chasis.

Si nos fijamos, ha cambiado la rejilla frontal, el capó y el paragolpes delantero. En el interior incorpora una pantalla táctil con sensor capacitivo y se mejoran las funciones del navegador y del sistema Mirror Screen, que duplica las funciones de nuestro smartphone en el coche.

Tecnológicamente incorpora una alerta por cambio involuntario de carril, luces de carretera inteligentes, un lector de señales de tráfico con limitador de velocidad inteligente, un control del ángulo

muerto o el Visio Park, que ofrece una imagen cenital del vehículo al aparcar.

Lo apuntamos, pero hemos venido a probar uno de los ‘gallitos’ del segmento compacto. Mantiene el propulsor 1.6 THP de 270 CV, el cambio manual de seis relaciones y el autoblocante Torsen. Accionamos el modo Sport para que la dirección y el acelerador sean más ‘vivos’... y a rodar.

El 308 GTI va de cine tanto en curvas rápidas como en las lentas, el motor recupera desde abajo sin rechistar pese a su naturaleza turbo y es casi un milagro comprobar su ex-

PRECIO **36.550 €**

EMISIONES OFICIALES: **139 g/km**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

➕ Prestaciones y cualidades dinámicas. Motor progresivo. Confort en el día a día. Equipamiento. Calidad.

EN CONTRA

➖ Tacto del cambio en conducción deportiva. Sólo disponible con transmisión manual. Eje trasero de torsión.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima/rpm	270 CV/6.000
Par máximo/rpm	33,7 mkg/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	235/35 R19
Peso (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253/1.804/1.472
Volumen maletero (l)	420
Capacidad depósito (l)	52,5
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	139
Precios desde... (euros)	36.550

celente motricidad a la salida de las curvas; e incluso con el ESP activo permite que la zaga deslice para pasar un buen rato. El cambio manual de seis relaciones va bien, pero no es tan preciso y rápido como en otros rivales, y mención especial para los frenos, que nunca perdieron mordida. Genial en circuito, es perfectamente apto en el día a día.

PEUGEOT 308 RACING CUP

Ascari también fue el escenario para una prueba especial. Nos pusimos al volante del 308 Racing Cup, un vehículo de competición que comparte el motor 1.6 THP, pero en este caso eroga 308 CV y se asocia a un cambio secuencial de seis marchas. Tan sólo pesa 1.000 kilos. Completamos cuatro vueltas al trazado, y lo que más nos sorprendió, además de sus prestaciones, fue su capacidad de tracción y lo ‘fácil’ que resulta pilotarlo siempre que seamos suaves con la dirección y el acelerador.





Capítulo tercero

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

A medio camino entre las versiones híbrida y eléctrica, el nuevo Ioniq híbrido enchufable es la mejor opción para los que buscan más eficiencia que en la primera y descartan la angustia por la autonomía de la segunda. Ya está disponible desde 35.000 euros, aunque si aplicamos todos los descuentos y el Plan Movea se puede adquirir desde 26.450 euros.

El nuevo Ioniq 'plug-in' parte desde el híbrido, con el que comparte el motor de gasolina de 1,6 litros con 105 CV y el cambio de doble embrague de seis relaciones que le diferencia de la competencia. En nuestro protagonista se aumenta la potencia del motor eléctrico hasta los 60,5 CV -43,5 en el híbrido-, y la capacidad de la batería se multiplica por seis, hasta los 8,9 Kwh.

Esto trae consigo una pérdida de 100 litros en el maletero, aunque a la vez le permite homologar una autonomía en modo eléctrico de hasta 63 ki-

Hyundai completa la gama IONIQ con la versión híbrida enchufable, que se sitúa a medio camino entre las variantes eléctrica e híbrida 'tradicional'. La capacidad de la batería le permite circular hasta 63 kilómetros de manera eléctrica, y eso trae consigo un consumo medio de sólo 1,1 litros.

lómetros, reduciendo el consumo medio hasta 1,1 litros, por los 3,9 del híbrido normal.

La batería se recarga por efecto de la frenada regenerativa, pero cuando se agota hay que recurrir a una toma de corrien-

te externa, que necesita entre 2,2 y 4,5 horas, en función de la capacidad de la red.

A pesar de su mayor potencia se ha decidido mantener la potencia total en 141 CV; por lo tanto, tampoco existen

diferencias a nivel de rendimiento y prestaciones.

En nuestra toma de contacto comprobamos la suavidad de funcionamiento del sistema híbrido y el gran tacto del

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máxima/rpm	105 CV/5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	60,5 CV (44,5kw)
Par	17,3 mkg
Potencia máxima total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Frenos del/tra.	Discos ven./Discos
Peso (kg)	1.495
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	446 / 1.401
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Polímeros ion litio
Capacidad de la batería	8,9 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	10,6
Velocidad máx. (km/h)	178
Vel. máx. en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100km)	1,1
Emisiones CO ₂	26 g/km
Alcance en eléctrico (km)	63
Tiempo de recarga	De 2,2 a 4,5 h.



◀ Los acabados son realmente buenos. El cuadro de mandos digital cambia su configuración, según sea el modo estándar -en la imagen- o el Sport.

► La toma de recarga de la batería se encuentra en el lado del conductor. Para completar la operación se necesitan entre 2,2 y 4,5 horas.



cambio de doble embrague, lo que unido al programa Sport brinda, además de eficiencia, una mayor carga de sensaciones al volante. Su buena dinámica y el confort de marcha se combinan con un consumo que, en nuestro caso -por carretera y autopista-, registró 4,9 litros de media.

Destacar el denominado ECO-DAS, un asistente que analiza la información del navegador para gestionar la energía de manera predictiva.

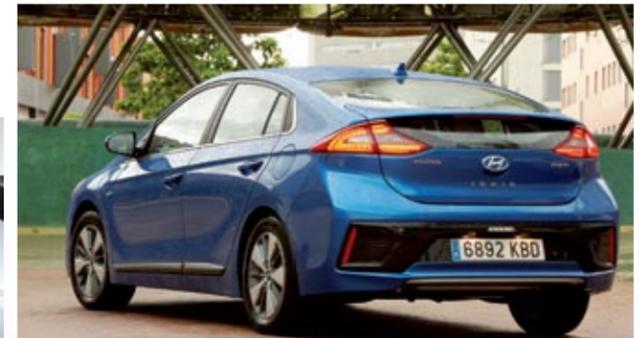
Disponibles con acabado Tecno (35.000 euros) y Style (38.000), el primero ya ofrece de serie una alerta activa por cambio de carril, control de crucero inteligente, navega-

dor con pantalla táctil, faros full led, frenada autónoma de emergencia, cámara trasera, climatizador automático bizona y una completa oferta multimedia.



GARANTÍA DE LA BATERÍA Ocho años o 200.000 kilómetros

Una de las preocupaciones a la hora de adquirir un vehículo de estas características es la fiabilidad del sistema híbrido o la degradación de la batería. El primero se beneficia de una garantía de kilometraje ilimitado en los primeros cinco años, mientras que la batería de polímeros de ion litio está garantizada durante ocho años o 200.000 kilómetros, lo que antes ocurra. Dichos períodos están orientados a dar tranquilidad al cliente. Y ahora llega la pregunta del millón: ¿Bajo qué parámetros se considera que la batería, desarrollada por LG, no es apta y hay que cambiarla bajo el paraguas de la garantía? En Hyundai estiman que este elemento hay que sustituirlo sin sobreprecio cuando el rendimiento cae por debajo del 70 por ciento.





25d Y 25t ESTOS DOS ENÉRGICOS PROPULSORES SE OFRECEN EN LOS TRES MODELOS, PERO EL 20t NO ESTÁ DISPONIBLE EN EL F-PACE

Los modelos más exitosos y populares de la firma británica reciben importantes mejoras para esta temporada. Además de estrenar lo último en tecnología, suman tres eficientes y potentes propulsores pertenecientes a la familia Ingenium.



Rebosan energía

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El trío formado por XE, XF y F-Pace supone la inmensa mayoría de las ventas de Jaguar. Y para mantenerlos en plena forma en la firma británica han decidido actualizar su gama, ofreciendo ahora tres nuevos propulsores pertenecientes a la familia Ingenium.

Desde ya, los Jaguar XE y XF estrenan versión 20t, que recurre a un bloque de cuatro cilindros y dos litros con turbo Twin Scroll, inyección directa... Semejante motor eroga 200 CV y 32,6 mkg de par motor, de forma que se convierte en una interesante opción de entrada a la gama para aquellos que desean una berlina con motor de gasolina.

Más atractivo es el nuevo 25t, que pueden equipar los XE, XF y F-Pace. Toma la base del 20t, pero su potencia escala hasta los 250 CV y su par motor es de 37,2 mkg, valor disponible entre 1.200 y 4.500 rpm. Jaguar nos los ofrece exclusivamente con un cambio automático de 8 velocidades firmado por ZF y asociado a su singular se-

lector circular. Aunque todos añaden levas en el volante. En un Jaguar XE esa combinación le permite convertirse en todo un deportivo, pues tuvimos ocasión de probarlo en esta berlina de 4,67 metros de largo, que además se acompañaba de la tracción total, desarrollada por Land Rover. Sorprende su suavidad y la capacidad de empujar en la zona baja del cuentavueeltas. Pero también por su silencio y su energía, sobre todo al superar las 5.000 rpm. Gasta más de lo deseado, incluso con el programa Eco activado, un modo que carece de función 'a vela', solución empleada ya por muchos de sus competidores. Y es que los 6,3 l/100

km que anuncia son imposibles de conseguir, y el gasto real rondará los 8,5.

Hace unos meses que el Range Rover Sport estrenaba un nuevo motor diésel de dos litros, con cuatro cilindros y dos turbocompresores -uno fijo y otro variable- capaces de 'soplar' a 3,7 bares, que presume de ofrecer 240 CV y 51,0 mkg de par máximo. Este corazón pasa a denominarse 25d en Jaguar, y puede equiparlo cualquiera de este trío de modelos. Siempre con tracción total en el XE y



▲ Los 25d presumen de este motor biturbo con dos litros y cuatro cilindros. Genera excelentes prestaciones y consumos muy contenidos.

el F-Pace, mientras que el sistema AWD es opcional en los XF. Ahora bien, todos equipan cambio automático de 8 velocidades. En cualquiera de ellos presume de prestaciones, con una entrega de potencia muy progresiva, pero que se hace aún más notable al superar las 4.500 revoluciones por minuto, algo no muy



◀ Estos tres motores incrementan exponencialmente la gama de Jaguar, pues también ofrecen la posibilidad de optar por la tracción total AWD.

MÁS AVANZADOS Nuevas tecnologías premium

Estos tres nuevos motores Ingenium no han llegado solos a los Jaguar XE, XF y F-Pace. Y es que se acompañan de la aparición de una nueva pantalla táctil a color de 10 pulgadas para el sistema Jaguar InControl Touch, que suma una mayor conectividad, así como la visión Dual View, que permite mostrar al mismo tiempo información diferente al acompañante y al conductor. Semejante sistema apareja un equipo de sonido



▲ La nueva pantalla táctil de 10 pulgadas ya carece de botones físicos.

Meridian, y en un XE ronda los 3.145 euros. A ello se puede sumar el sistema InControl Apps. Y nueva opción es un Head-Up display en color y la pantalla TFT que hay tras el volante. Será una alternativa para reemplazar los relojes analógicos, y es completamente configurable y verdaderamente fácil de leer. Es bastante acusado, tanto en frío como a la hora de ganar velocidad, y es algo de lo que también pecan los otros diésel de la familia Ingenium. Y tampoco es que se haya buscado un espacio disimulado para la toma del AdBlue, pues

va en una de las paredes interiores del maletero. Para convencer aún más a sus clientes, sus revisiones se alargan a los dos años o 34.000 kilómetros, del mismo modo que se ofrecen tres años de garantía.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	XE 20t	XE 25t	XE 25d	XF 20t	XF 25t	XF 25d	F-PACE 25t	F-PACE 25d
Disposición	Del. longitudinal							
Nº de cilindros	4, en línea							
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.997	1.999	1.997	1.997	1.999	1.997	1.999
Potencia máxima/rpm	200 CV/5.500	250 CV/5.500	240 CV/4.000	200 CV/5.500	250 CV/5.500	240 CV/4.000	250 CV/5.500	240 CV/4.000
Par máximo/rpm	32,6 mkg/1.200	37,2 mkg/1.200	51,0 mkg/1.500	32,6 mkg/1.200	37,2 mkg/1.200	51,0 mkg/1.500	37,2 mkg/1.200	51,0 mkg/1.500
Tracción	Trasera	Trasera o AWD	A las 4 ruedas	Trasera	Trasera o AWD	Trasera o AWD	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automático, 8 vel.							
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos							
Neumáticos	205/55 R17	205/55 R17	205/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	225/55 R17	255/60 R18	255/60 R18
Peso (kg)	1.540	1.540 (AWD: 1.595)	1.650	1.635	1.635 (AWD: 1.685)	1.680 (AWD: 1.740)	1.760	1.810
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.672/1.850/1.416	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.954/1.880/1.457	4.746/1.936/1.693	4.746/1.936/1.693
Volumen maletero (l)	455	455	455	540	540	540	650/1.740	650/1.740
Capacidad depósito (l)	63	63	56	74	74	66	63	60
De 0 a 100 km/h (s)	7,1	6,3 (AWD: 6,2)	6,1	7,5	6,6 (AWD: 6,6)	6,5 (AWD: 6,5)	6,8	7,2
Velocidad máxima (km/h)	238	250 (AWD: 250)	250	235	244 (AWD: 237)	246 (AWD: 246)	217	217
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,3 (AWD: 6,8)	5,2	6,8	6,8 (AWD: 6,9)	5,3 (AWD: 5,5)	7,4	5,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	144	144 (AWD: 154)	137	154	154 (AWD: 159)	139 (AWD: 144)	170	153
Precios desde... (euros)	39.560	42.360	49.060	48.760	52.460	53.360	56.870	56.510

Viento a favor



▲▼ La calidad del techo de lona es sobresaliente. Se abre o se cierra en 20 segundos de manera eléctrica, y se puede hacer en marcha hasta los 50 km/h.



INTERIOR EL HABITÁCULO SE REMATA CON UNA GRAN CALIDAD DE ACABADOS. AHORA EL ESPACIO PARA LAS PIERNAS EN LAS PLAZAS TRASERAS ES MÁS HOLGADO



La nueva Clase E Cabrio ha dado un salto abismal con respecto al modelo anterior. Ahora es un modelo más amplio, confortable y avanzado tecnológicamente. Dispone de una gama de motores con hasta 333 caballos, aunque su personalidad viene marcada por el techo de lona eléctrico.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La Clase E de Mercedes cierra el círculo con el lanzamiento del Cabrio, la versión más exclusiva de la gama y que comparte buena parte de su genética con el E Coupé. La berlina, el familiar Estate y la variante aventurera All-Terrain completan la oferta.

La marca alemana se mantiene fiel desde 1992 a su cita con las versiones cabrio de la Clase E. En su última entrega el salto es abismal. Crece 12,3 centímetros en longitud, 7,4 de ancho y estira la distancia entre ejes otros 11,3 centímetros con el fin de ofrecer más espacio para las piernas en las plazas traseras, detalle criticable en el modelo anterior.

Sin duda su personalidad queda reflejada por su techo de lona multicapa, que aísla de una manera sobresaliente el habitáculo. Se abre o cierra en 20 segundos y la operación se puede realizar en marcha

hasta los 50 km/h. Esto resulta muy útil en un semáforo que se pone verde antes de lo esperado o, como vivimos en primera persona, con una traicionera tormenta a la salida del túnel del Mont Blanc, pues su rapidez evitó que nos mojáramos.

En un cabrio la aerodinámica es vital. Tuvimos ocasión de rodar a 130 km/h por autopistas francesas sin techo y el viento apenas se hacía sentir. Mucho tiene que ver en su dotación de serie el Aircap,

un paravientos eléctrico que se despliega en el montante del parabrisas y que funciona en plena sintonía con un segundo elemento que se eleva por detrás de los reposacabezas traseros.

Con la idea de poder disfrutar de la Clase E Cabrio la mayor parte posible del año, se incorpora en las butacas delanteras el sistema Aircarf, una especie de 'bufanda virtual' que expulsa aire caliente a la altura del cuello.

Cuatro son las motorizacio-

nes disponibles, ya que no se comercializa en España la de acceso en gasolina: el E 200 de 184 CV. En ciclo turbodiésel ofrece las variantes E 220 d y E 350 d 4Matic, con 194 y 258 CV respectivamente, mientras que en gasolina contempla el E 300 de 245 CV y el E 400 4Matic con 333. Los dos más potentes equipan tracción total, y en todos los casos el cambio es automático de nueve relaciones.

El chasis de serie monta el tren de rodaje Agility Control, que rebaja la altura del conjunto 15 milímetros respecto a la berlina. No se ofrece la amortiguación regulable Dynamic Body Control, pero sí podemos disfrutar de la sofisticada suspensión neumática Air Body Control.

El habitáculo comparte los rigores de calidad y estéticos del Coupé, y aún más si disfrutamos del opcional 'widescreen', formado por dos pantallas de alta resolución



◀ La capacidad del maletero oscila entre los 385 litros y los 310 si llevamos el techo replegado. El respaldo trasero se abate en secciones 50:50.



unidas por una misma cubierta de cristal. Tuvimos ocasión de rodar con la versión E 220 d, que se-

rá la más popular a nivel de ventas. Pesa 1.830 kilos –95 más que el Coupé– pero los 194 CV y 40,8 mkg de par

máximo mueven con soltura el conjunto, y desde apenas 1.500 rpm empuja con energía. El cambio 9G-Tronic es suave por un lado y rápido por el otro, sobre todo si apostamos por los modos Sport y Sport+ en el asistente Dynamic Select, que se completa con los programas Eco, Comfort e Individual.

Confortable en marcha y forzamos el ritmo, en nuestro recorrido registró un consumo de 6,6 litros de media, una cifra de mérito con dos personas y la climatización funcionando 'sin cuartel'.

Destacar el denominado Magic Vision Control, un limpiaparabrisas con eyectores de agua climatizados que incluye una función capaz de reco-

nocer si vamos descapotados, activando los eyectores sólo cuando el barrido es descendente para evitar que salpique en el interior.

Otro punto fuerte de la Clase E Cabrio es su tecnología, como el asistente Distronic, que va un pasito más allá en cuanto a conducción autónoma se refiere.

En el completo equipamiento de serie, este modelo se destaca con elementos como los faros LED High Performance, el panel táctil Touchpad, el servofreno de emergencia activo, las llantas de aleación de 18 pulgadas, el piloto de aparcamiento con cámara trasera o el sistema Remote Online: conectividad con el vehículo mediante 'Mercedes me'.

PRECIO DESDE **60.425 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 113 HASTA 187 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

Calidad del techo de lona. Tecnología. Dinámica. Motores eficientes. Equipamiento.

Acceso a las plazas traseras con el techo montado. Maletero con el techo guardado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	E 300	E 400 4MATIC	E 220 D	E 350 D 4MATIC
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.991	2.996	1.950	2.987
Potencia máxima (CV/rpm)	245/5.500	333/5.200-6.000	194/3.800	258/3.400
Par máximo (mkg/rpm)	37,8/1.400-4.000	49,0/1.600-4.000	40,8/1.600-2.800	63,3/1.600-2.400
Tracción	Trasera	Total	Trasera	Total
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18	245/45 R18
Peso (kg)	1.780	1.935	1.830	1.975
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.826/1.860/1.428	4.826/1.860/1.436	4.826/1.860/1.428	4.826/1.860/1.436
Volumen maletero (l)	385 (310 sin techo)			
Capacidad depósito (l)	66	66	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,6	5,5	7,7	6,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250	237	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,8	8,3	4,3	6,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	154	187	113	170
Precios desde... (euros)	68.100	82.250	60.425	76.950



Extra de deportividad

Renault revitaliza su Espace, pero el cambio más sustancial es la llegada del nuevo 1.8 TCe de gasolina, con 225 CV y firmado por Renault Sport.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Dos años lleva en el mercado la quinta generación del Espace, un modelo que dio un giro radical a su filosofía monovolumen en favor de un aire crossover. Desde entonces se ofrece con los propulsores 1.6 dCi de 130 y 160 CV, este último biturbo. Pero los 'alérgicos' al diésel podían optar al 1.6 TCe de 200 CV, utilizado también por los deportivos Renault Clio R.S.

Ahora el TCe 200 desaparece para dejar paso a un nuevo motor desarrollado por Renault Sport y compartido con el singular Alpine A110. Semejante corazón tiene inyección directa, doble distribución variable, turbo Twin Scroll... Pero en lugar de generar 252 CV como en el deportivo francés se conforma con 225, cifra

más que notable. Además, sólo nos lo ofrecen con el cambio EDC de doble embrague y 7 velocidades.

Dinámicamente el Espace disimula sus 4,86 metros de longitud y sus 1.685 kilos de peso. Para ello se acompaña de una suspensión activa, que nos aísla del asfalto, y de la dirección 4Control, que permite cierto grado de giro a las ruedas posteriores. Así, su comportamiento poco tiene que ver con el de un monovolumen o un crossover.

► Equipa 4Control y suspensión activa para brillar en dinamismo. El color Gris Titanio es nuevo.



DESDE **30.195 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **116 A 152 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Motor más energético. Combinación con EDC7. Confort de marcha. Dinamismo. Precio competitivo.

EN CONTRA

- Consumo alto y depósito pequeño. Cero cambios estéticos. Sin levas en el volante. Detalles de acabado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8 TCE 225
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Potencia máxima/rpm	225 CV/5.600
Par máximo/rpm	30,6 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. EDC7 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis.
Neumáticos	235/60 R18
Peso (kg)	1.685
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.857/1.888/1.667
Volumen maletero (l)	680/2.101
Capacidad depósito (l)	58
De 0 a 100 km/h (s)	7,6
Velocidad máx. (km/h)	224
Consumo mixto (l/100 km)	6,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	152
Precios desde... (euros)	37.152

vo color para su carrocería, nuevas llantas, un nuevo tapizado y asientos delanteros ventilados, así como una mayor conectividad para el sistema R-Link2.

Curioso es que las dos plazas extra sean opcionales o que estrene una versión Executive con cuatro asientos.



◀▶ Hay nuevas llantas de 18 y 19 pulgadas, un nuevo tapizado y asientos delanteros térmicos. Desde su pantalla central se controla todo.



Eficacia vestida de SUV

Si el Ateca es ya uno de los SUV más eficaces en términos dinámicos, las versiones FR van un paso más allá, especialmente con el nuevo 2.0 TSI.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En lo que va de año, el Ateca se ha convertido en el tercer SUV más vendido en España dentro del segmento medio, y en el primero si atendemos a las ventas a particulares. Especial éxito tienen las versiones de gasolina, que copan el 68 por ciento de las matriculaciones del SUV de Seat, y también son mayoría las variantes de tracción delantera: 8 de cada 10. Además, llegan refuerzos a la gama, pues desde ahora –entregas a partir de septiembre– se ofrecen los FR, con un toque deportivo en imagen, equipamiento y mecánica que podemos asociar a siete 'combinados' mecánicos: en diésel, el 2.0 TDI de 150 CV con cambio manual y el 2.0 TDI de 190 con caja automática DSG7 –en ambos con tracción total 4Dri-

ve–, mientras que en gasolina el motor 1.4 TSI de 150 CV da lugar a cuatro variantes –fruto de combinar la tracción delantera y la total con los cambios manual y DSG– y aparece un nuevo 2.0 TSI, también con desactivación automática de cilindros ACT, que rinde 190 CV y va de cine. Un recorrido por Madrid y Segovia que incluía mucha vía de montaña y bastante autopista nos ha permitido descubrir, por un lado, que el acabado FR implica un

tacto de conducción aún más preciso, divertido y eficaz, sobre todo con el chasis adaptativo que montaban todas las unidades –727 euros extra– o los neumáticos opcionales 235/40 R19. Con todo eso, el SUV español va como un turismo 'de los buenos'. Y, por otro lado, ahora sabemos que el 2.0 TSI será una de las referencias mecánicas en la gama: suave, progresivo a más no poder, brioso si necesitas energía... Poco o nada que en-



◀ Gran dotación de serie: tapicería de Alcantara, portón eléctrico, navegador con pantalla de 8 pulgadas, Seat Drive Profile, climatizador bizona, asistente de aparcamiento...



▶ Bajo el capó aparece un nuevo 2.0 TSI de gasolina, con 190 CV y magnífico funcionamiento. Las versiones FR montan de serie llantas de 18 pulgadas –podemos pedir por 821 euros las de 19–, así como paragolpes en color de carrocería, parrilla brillante y barras de techo en negro, acabados cromados...



DESDE **31.340 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **123 A 159 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Comportamiento de 'turismo bueno'. Equipo de serie. Gama variada. Amplitud y maletero. Imagen diferenciada.

EN CONTRA

- Plásticos de peor tacto en segunda fila. No hay versión TDI con tracción delantera. Banqueta posterior no corredera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	190/4.200-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	32,7/1.450-4.200
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/50 R18
Peso orden marcha (kg)	1.536
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363/1.841/1.625
Volumen maletero (l)	485
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Velocidad máx. (km/h)	212
Consumo mixto (l/100 km)	7,0
Emisiones CO ₂ (g/km)	159
Precios desde... (euros)	37.660

vidiar al 2.0 TDI de similar potencia, pues tiene menos par pero bastante más agrado.

Y se cierra el capítulo de alabanzas con el equipo de serie, completo a más no poder. Además, el interior específico del acabado FR ayuda a mejorar la sensación de calidad e, incluso, de refinamiento.



El urbanita más 'fashion'

Coincidiendo con el 60 cumpleaños del 600, Seat lanza la versión más sofisticada y elitista del Mii, modelo urbano heredero del mítico 'seilla'.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Realizado a partir del acabado Style, la exclusiva versión Mii by Cosmopolitan, con un sobrepeso de 580 euros –200 más de lo que costaba al cambio el Seat 600 de 1957–, añade llantas de aleación Machined de 15 pulgadas, tapicería en Alcántara Violetto/Bismuth, volante y pomo del cambio en piel con costuras Bismuth, parasoles con espejo, ganchos en la guantera, retrovisores exteriores en tono Bismuth, salpicadero Violetto con inserciones Bismuth,

techo interior en negro, estribos específicas en las puertas y techo exterior en negro. Y por 590 euros más también se puede añadir un techo solar panorámico con el paquete Mii by Cosmopolitan TOP. Dotación en su mayoría seleccionada por los lectores de este medio de comunicación.

Otros equipamientos destacables, de serie o en opción, son climatizador automático, asientos calefactables, luces diurnas LED, sensor de frenada trasero o asistente de frenada en ciudad; y el Mii by

Cosmopolitan ofrece el nuevo sistema 'Smartphone Integration', que permite conectar nuestro teléfono mediante la aplicación móvil DriveMii para visualizar en el smartphone –que cuenta con su propio soporte en la parte alta del salpicadero– la información más completa del coche: conexión manos libres con el móvil, radio, navegador, un panel de instrumentos que muestra el consumo instantáneo y medio, las distancias recorridas y la velocidad media del trayecto, además de la función EcoTrainer, que indica al conductor la forma más idónea para ahorrar combustible. Asimismo, la aplicación dispone de reconocimiento de escritura mediante el dedo, para manejar con mayor seguridad el navegador y el teléfono.

El Mii by Cosmopolitan está disponible con tres propulsores y dos tipos de cambio: manual y automático, ambos de cinco marchas. Por un lado está el 1.0 de tres cilindros y 60 CV –42 más que los 18 CV del primer 600 de 1957– y por otro el 1.0 de 75 CV. Seat también ofrece en esta versión el propulsor 'híbrido' Ecofuel, que combina en el motor 1.0 –aquí con 68 CV– el tanque de gasolina con otro de gas natural comprimido GNC ubicada

DESDE **12.060 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **83 A 106 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Maniobrabilidad urbana. Calidad general. Disponible en versión de GNC. Precio competitivo.

EN CONTRA

- Kit de reparación de pinchazos. Espacio muy limitado en las plazas posteriores. Maletero algo justo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOFUEL
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máx. (CV/rpm)	68 / 6.200
Par máximo (mkg/rpm)	9,7 / 3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Tamb.
Neumáticos	185/55 R15
Peso (kg)	1.031
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.557/1.641/1.478
Volumen maletero (l)	213 / 913
Capacidad depósito (l)	10 (+11 kg GNC)
De 0 a 100 km/h (s)	16,3
Velocidad máx. (km/h)	164
Consumo mixto (GNC)	4,5 kg/100 km
Emisiones CO ₂ (g/km)	83
Precios desde... (euros)	14.690

do bajo el maletero. El motor siempre usa el gas natural, y cuando este se agota comienza a utilizar gasolina sin que el conductor note el cambio. Ayudado por el Start&Stop y la función de recuperación de energía, presenta un consumo medio de 4,5 kilos de GNC cada 100 kilómetros, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 83 g/km. La autonomía con el depósito de gas lleno –11 kilos– es de 380 kilómetros, y si sumamos el depósito de gasolina –10 litros, que añaden 220 kilómetros a la distancia entre repostajes– alcanza los 600 kilómetros de autonomía. Además, se beneficia de un mínimo coste por kilómetro, pues los 600 kilómetros de la ruta entre Madrid y Barcelona pueden recorrerse por apenas 20 euros.



Nuevo rey de la eficiencia

Smart cierra el círculo de su gama Fortwo con la variante Cabrio de propulsión eléctrica, un coqueto biplaza ideal para las grandes ciudades.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La última novedad en Smart estaba cantada: añadir a su versión Fortwo Cabrio el conocido sistema de propulsión eléctrico ya instalado tanto en el Fortwo como el Forfour. De esta manera, la marca pone en juego uno de los modelos más exclusivos del segmento.

El sistema de propulsión eléctrico presenta un motor de 82 CV de potencia que se alimenta gracias a una batería de ion-litio de 17,6 kwh de capacidad, ubicada bajo el piso. La autonomía homologada es de 155 kilómetros gracias a un consumo medio de 13,0 kwh cada 100 kilómetros, pero en la práctica se reduce sensiblemente en función del tipo de conducción, el lugar por donde circulemos, el uso de luces, la climatización...

Este modelo tiene limitada su velocidad máxima a



◀ En 12 segundos el techo de lona se repliega, operación que se puede realizar a cualquier velocidad. Los largueros pueden desmontarse manualmente.

130 km/h, y una carga completa dura entre 2,5 y 6 horas, en función de la toma de corriente usada. Durante la primavera de 2018 se ofrecerá en opción un cargador trifásico de 22 Kw que podrá cargar la batería al 80 por ciento en sólo 45 minutos.

Y ya que estamos en plena faena, comentar que Smart ofrece con la compra de este vehículo la instalación gratuita de un cargador 'wallbox'; y gracias a un acuerdo con Endesa se regalan 1.200 Kw

al año, suficientes para cubrir cerca de 9.000 kilómetros.

Y seguimos con los números, porque esta versión cuesta 26.732 euros, aunque nos podemos beneficiar de un descuento de 5.500 euros gracias al último Plan Movea.

Tuvimos ocasión de rodar con el Fortwo Cabrio Electric Drive por Ginebra y sus alrededores. Personalmente creo que es uno de modelos más lógicos alimentados por esta tecnología para movernos por la ciudad. Limpio, eficiente y

PRECIO **26.732 €**

EMISIONES OFICIALES: **0 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

- Aptitudes urbanas. Suavidad de funcionamiento. Confort mejorado. Personalización.

EN CONTRA

- Sólo dos plazas. Volumen del maletero. Autonomía real algo justa. Acabados mejorables. Precio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO
Disposición	Trasero transversal
Tipo	Síncrono de corriente trifásica
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	16,3 mkg
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	17,6 kWh
Ubicación de la batería	Suelo
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut., 1 velocidad
Frenos del./tras.	Discos v./Tambor
Neumáticos	165/65 R15 del./185/60 R15 tras.
Peso en vacío (kg)	1.115
Largo/Ancho/Alto (mm)	2.695/1.663/1.553
Volumen del maletero (l)	260 / 340
De 0 a 100 km/h (s)	11,3
Velocidad máxima (km/h)	130
Consumo medio	13,0 kWh/100 km
Autonomía NEDC (km)	155
Tiempo recarga mínimo	2,5 horas
Tiempo recarga máximo	6 horas
Precio desde... (euros)	26.732

silencioso –y ahora bastante más comfortable–, es una delicia moverse por su agilidad urbana, entre otras cosas por un diámetro de giro de sólo 6,95 metros. El techo se abre o se cierra en 12 segundos, y la operación se puede realizar a cualquier velocidad.



◀ Al precio del Mii by Cosmopolitan –entre 12.060 y 14.690 euros, según motorización– hay que sumar el color especial de esta serie: 190 euros el Blanco Negro o 400 el Violetto Negro.



▲ El cuadro de mandos incorpora información adicional sobre la eficiencia del sistema y la capacidad de la batería. El modo Eco optimiza la recuperación de la energía, según sea el estado del tráfico, gracias a un sistema de radar.



Dominan la ciudad

Por España circulan ya más de 25.000 vehículos híbridos Lexus, lo que supone el 90 por ciento de todos los modelos eficientes –híbridos, eléctricos e híbridos enchufables– vendidos en nuestro país dentro del mercado Premium. Y ahora, todos los vehículos híbridos Lexus, desde el CT 200h al LC 500h pasando por los NX 300h y RX 450h, reciben la ventajosa clasificación ECO de la DGT.

Con más de 12 años de experiencia en la fabricación de modelos híbridos, Lexus es una empresa pionera en el sector y suma más de un millón de vehículos circulando por el mundo, de los que más de 25.000 corresponden a España, donde más de 100.000 personas han experimentado la conducción de un Lexus híbrido.

Excelente 'banco de pruebas' para una marca que ahora despliega su gama más completa, desde el compacto CT 200h, las berlinas IS 300h, GS 300h, GS 450h, los crossover NX 300h y RX 450h, o los coupés deportivos RC 300h y LC 500h, hasta la nueva berlina de representación LS 500h, buque insignia de Lexus.



GS 300h y GS 450h Vaya pareja

El GS, una lujosa y deportiva berlina de 4,88 metros con propulsión trasera, se despliega en una doble oferta, con el GS 300h como opción de acceso –combina un 2.5 de 181 CV y un motor eléctrico de 143 CV para totalizar 223 CV y acelerar de 0 a 100 km/h en 9 segundos, pero con unas emisiones de 104 g/km de CO₂– y el GS 450h como alternativa más dinámica: asocia un 3.5 V6 de 292 CV y un motor eléctrico de 200 CV hasta sumar 345 CV, que le permiten 'volar' de 0 a 100

EL GS 300h RINDE 223 CV Y GASTA 4,4 L/100 KM, MIENTRAS QUE EL GS 450h, DE 345 CV, PASA DE 0 A 100 KM/H EN 5,9 SEGUNDOS

km/h en 5,9 segundos manteniendo un consumo bajo, de 6,1 l/100 km. Y en ambos casos, con un modo EV para circular sin emisiones.



LS 500h Sublime tecnología

La versión híbrida de la berlina LS emplea el sistema Multistage Hybrid de Lexus, que aporta un mayor placer de conducción, una aceleración y tracción superiores, y una eficiencia máxima. Porque agrega un dispositivo de cambio de cuatro marchas –su funcionamiento reproduce la sensación de conducir con una transmisión de 10 velocidades– al tren de potencia Lexus Hybrid Drive del LS 500h, formado por un V6 de gasolina VVT-i de 3,5 litros y dos motores eléctricos, de modo que mejora la respuesta del acelerador, se optimiza la relación entre consumo, emisiones y prestaciones, y la conducción es más suave y silenciosa.

EL LS 500h, NUEVO BUQUE INSIGNIA DE LA MARCA, PUEDE CIRCULAR A 140 KM/H CON EL MOTOR 3.5 V6 DE GASOLINA APAGADO

EL CT 200h RINDE 136 CABALLOS PERO SOLO GASTA 3,6 L/100 KM. Y SUS EMISIONES SON MÍNIMAS: 82 G/KM DE CO₂ Y 0,005 G/KM DE NO_x



CT 200h Premium... y compacto

El CT 200h fue el primer compacto Premium dotado de una mecánica híbrida. Y sigue siendo el más exitoso en ese selecto 'club'. En su dotación podemos encontrar asientos de cuero de alta calidad, avanzadas tecnologías como el Remote Touch, el sistema de sonido Mark Levinson de 13 altavoces o el navegador Lexus Premium Navigation, mientras que para el CT 200h F Sport se reservan los asientos de cuero 'Rojo Coral', una suspensión más deportiva y llantas de aleación específicas de 17 pulgadas.

En el modo EV podremos conducir prácticamente en silencio, sin consumir combustible y con cero emisiones.

EL CT 200h BUSINESS MY 2017 TIENE UN PRECIO RECOMENDADO DE 22.750 EUROS. Y APORTA CALIDAD PREMIUM Y ECOLOGÍA



IS 300h Berlina 'eco-dinámica'

La berlina IS de propulsión, que presume de una excelente aerodinámica –Cx de 0,25–, también exhibe el mejor equilibrio entre prestaciones –de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos– y eficiencia: el gasto medio de sus versiones Eco y Business es de 4,2 l/100km. Tiene un maletero de 450 litros y acaba de ser renovada en profundidad, destacando su imagen exterior presidida por la característica parrilla Lexus en doble punta de flecha, flanqueada por faros multi-LED. Y su interior, según el nivel de acabado, adopta una pantalla central de 10,3 pulgadas, asientos de piel con elegantes costuras y paneles de madera grabados con láser.

OTRO EJEMPLO DE RENDIMIENTO SOBERBIO: RINDE 223 CV PERO GASTA 4,2 L/100 KM Y EMITE SÓLO 97 G/KM DE CO₂

CLASIFICADOS COMO 'ECO' POR LA DGT TODO SON VENTAJAS



1 Exhibir la etiqueta ECO otorgada por la DGT aporta muchas ventajas. Así, todos los Lexus híbridos pueden circular en las grandes ciudades, como Madrid, en cualquier escenario anticontaminación.

2 Todos los modelos híbridos de Lexus se benefician de bonificaciones de hasta un 100% en las tarifas de aparcamiento regulado. Por citar sólo

algún ejemplo, en la localidad madrileña de Alcobendas el estacionamiento es completamente gratuito, mientras que en la capital, Madrid, la bonificación es de hasta un 50%.

3 Los vehículos con tecnología híbrida de Lexus tienen hasta un 80% de bonificación en el Impuesto Municipal de Circulación.

4 Los conductores de los Lexus híbridos pueden beneficiarse de descuentos en algunas autopistas de peaje, una rebaja que, por ejemplo, alcanza el 30% –si utilizamos el llamado 'Eco Via T'– en los Peajes de la Generalitat de Cataluña.

5 También en los Peajes de la Generalitat de Cataluña, el acceso es libre –sea cual sea el número de ocupantes del vehículo– al carril BUS/VAO.

6 A diferencia de otras soluciones ecológicas, como las mecánicas eléctricas, con la tecnología Lexus Hybrid Drive no hay limitaciones en el alcance del vehículo

debido a la batería, y el conductor no sufre el estrés motivado por el temor a la 'autonomía 0'.

7 La tecnología híbrida de Lexus es de tipo 'auto-recargable', pues la batería se recarga mientras circulamos, de modo que es imposible 'olvidarse de enchufarlo'.

8 La tecnología híbrida de Lexus no requiere ni de cables ni de enchufes. Y tampoco

de una infraestructura para la recarga. Siempre están listos para circular.

9 Según datos internos manejados por la marca japonesa, en base a un estudio sobre conducción urbana, los Lexus híbridos circulan las dos terceras partes del tiempo únicamente con la energía de las baterías; es decir, con el motor de combustión totalmente desconectado.





NX 300h Crossover para todo uso

El NX, con 4,63 metros, cinco cómodas plazas y un maletero de 555 litros, acaba de ser renovado, introduciendo cambios estéticos y mejoras en confort y seguridad. Su sistema de propulsión Full Hybrid rinde siempre 197 CV de potencia, pero si los NX 300h 4x2 combinan un 2.5 de 155 CV y un motor eléctrico delantero de 143 CV, los NX 300h 4x4 agregan un motor eléctrico trasero de 68 CV que asegura una eficiente tracción total. El consumo arranca en 5,0 l/100 km, y como equipamiento ofrece panel táctil Touch Pad, monitor de Visión Panorámica, sistema de Seguridad Precolisión o suspensión variable adaptativa.

EL NX 300h ESTÁ DISPONIBLE EN VERSIONES DE TRACCIÓN 4x2 Y 4x4, Y SUS PRECIOS ARRANCAN EN 39.750 EUROS



RX 450h Exclusivo y versátil

Si buscamos un crossover cómodo, amplio, lujoso, prestacional, exclusivo y con tecnología Premium puede que nos sobren dedos al contar. Y si, además, añadimos exigencias como 'ecológico' o 'ahorrador', el RX 450h aparecerá como alternativa de referencia. Porque asocia un 3.5 V6 de 262 CV a dos motores eléctricos –uno delante con 167 CV y otro detrás con 68– para totalizar 313 CV y garantizar la tracción integral E-Four, un empuje soberbio –de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos– y un gasto de 5,2 l/100 km. Ofrece selector de modos de conducción, modernos asistentes de seguridad, faros LED de triple haz, Head-up Display...

CIFRAS SORPRENDENTES: UN CROSSOVER DE 4,89 METROS CON 313 CV Y TRACCIÓN TOTAL QUE SÓLO EMITE 120 G/KM DE CO₂



▲ Sea el monovolumen de cinco o siete plazas o la versión de calle del tricampeón mundial de Turismos, el sello y la inspiración 'Made in Spain' no falta en los Citroën más vendidos.

Con sello español

España es el primer productor de coches Citroën, pues aquí se fabrica uno de cada tres vehículos que la marca comercializa en el mundo.

M.J.B / A.C. | motor16@motor16.com

Es marca francesa de derecho pero española de hecho, porque casi uno de cada cuatro Citroën comercializados en 2016 salió de Vigo o Madrid –proporción que sube al 34 por ciento en el periodo de enero a mayo de 2017–, y alguno, como el C4 Cactus, se fabrica aquí en exclusiva mundial. Son cifras que convierten a España en el gran centro de producción de la firma gala, porque en ningún otro país se hacen tantos Citroën como en el nuestro. Con el añadido de

que los modelos de las plantas gallega y madrileña figuran entre los cinco coches de la marca más vendidos en el mundo y suponen el 60 por ciento de los Citroën matriculados en España. Coches 'Made in Spain' que estos días tienen un descuento adicional, reservado a 1.500 unidades, de 1.500 euros. C4 Cactus, C4 Picasso, Grand C4 Picasso, C-Elysée y Berlingo –incluida la versión eléctrica– son coches «Fabricados aquí. Inspirados en ti», como reza el lema de la nueva campaña con

la que Citroën España resalta la pasión del carácter español, que se traduce en el alto nivel de calidad de los vehículos fabricados en Vigo y Villaverde desde que, allá por 1958, de la planta gallega salió el primer Citroën, la primera de las más de 11.600.000 unidades que se han hecho hasta el momento en nuestro país. Una historia con futuro garantizado tras la asignación de nuevos modelos a las dos plantas españolas en las que se fabrican Citroën, que en un 84 por ciento de los casos se envían fuera.

LAS CIFRAS A tener en cuenta

Más de **362.000 unidades** fabricó Citroën en España en 2016. El **32 %** de los Citroën que se fabrican en el mundo se hacen en España, porcentaje que subió al 34 % de enero a mayo de 2017. El **84 %** de la producción se exporta. El **60 %** de los Citroën que se venden en España son modelos 'Made in Spain'. **11.600.000** Citroën se han fabricado ya en España. **250.600** C4 Cactus han salido desde 2014 de la planta de Madrid, que los fabrica en exclusiva mundial; y el **82 %** se ha exportado. **1.387.234** C4 Picasso y Grand C4 Picasso ha producido el Centro de Vigo desde 2006; exportándose el **89 %**. **151.467** C-Elysée se han fabricado en Vigo desde 2012; enviándose fuera el **86 %**. Y **2.574.470** son las unidades del Berlingo producidas en Vigo desde 1996, de las que el **80 %** se destinaron a exportación.

EL RC 300h ES UN AMPLIO COUPE QUE HOMOLOGA 4,9 L/100 KM



RC 300h Sensaciones a diario

Quienes piensen que un coupé no es práctico en el día a día ya pueden ir cambiando de opinión; porque el RC 300h, ahora con precios desde 45.900 euros –existe una oferta financiera que contempla cuotas de 350 euros al mes– es cómodo y tiene cuatro amplias plazas, ofrece un maletero de 340 litros y, gracias a su sistema Full Hybrid –combina un 2.5 de 178 CV y un motor eléctrico de 143 para sumar 223 CV y acelerar de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos–, presume de un gasto

medio de 4,9 l/100 km y de emisiones de CO₂ de 113 g/km. Desarrollado en los circuitos... pero capaz de rodar sin emisiones en su modo eléctrico EV.

EL RC ES UN COUPÉ DE 4,7 METROS Y CUATRO BUENAS PLAZAS QUE RINDE 223 CV Y PRESUME DE LA MAYOR EFICIENCIA



LC 500h El superdeportivo ECO

También con el LC 500h podremos conducir por ciudad en escenarios de alta contaminación gracias a su mecánica híbrida. Mecánica, por cierto, innovadora, pues el superdeportivo de Lexus estrenó la tecnología Multistage Hybrid, con una transmisión que reproduce las sensaciones de un cambio de 10 marchas y equipa levas de magnesio para el modo 'M'. Gracias a sus 359 CV –un 3.5 de 299 CV más un motor eléctrico de 179 CV– alcanza 100 km/h en 5 segundos, pero gasta 6,4 l/100 km y tiene unas emisiones de CO₂ de sólo 145 g/km. Y combina un chasis 'de carreras' con el máximo lujo y los últimos asistentes de seguridad.

SE HA ENCARGADO DE ESTRENAR LA TECNOLOGÍA MULTISTAGE HYBRID, RINDE 359 CV Y DISFRUTA DE LA ETIQUETA 'ECO'



▲ ▼ C-Elysée, Grand C4 Picasso, C4 Picasso, Berlingo y C4 Cactus conforman la gama 'Made in Spain' de Citroën. Se hacen en Vigo, salvo el C4 Cactus, fabricado en Madrid en exclusiva mundial.



EURONCAP

Suben los referentes en seguridad

Pese al endurecimiento de los protocolos las cinco estrellas vuelven a ser una calificación habitual, como demuestra el excelente rendimiento de los últimos modelos testados. La excepción: Civic, por una baja protección de niños, y el revisado Mustang.

Puntuaciones casi perfectas es lo que han conseguido la mayor parte de los modelos testados en la última entrega de EuroNCAP, demostrando que el endurecimiento de los protocolos da como resultado coches cada vez más seguros. Con unas cinco estrellas muy merecidas resaltan Alfa Romeo Stelvio, Seat Ibiza y VW Arteon.

El primero por una protección de ocupantes adultos que raya el máximo de puntos (97%), igualando a competidores como el Volvo XC90 que marcó estándares hace dos años. En el caso del nuevo Ibiza, el listón lo rompe su dotación de serie en materia de seguridad, especialmente por el freno autónomo (opcional en otros modelos de su categoría), un sofisticado sistema, que incluye detección de peatones y no es nada habitual encontrar de serie en un utilitario.

Y si se trata del lujoso Arteon, la mayor puntuación en protección de peatones otorgada hasta la fecha es el elemento diferenciador de la nueva berlina de representación que salda con buen resultado todas las áreas evaluadas. El quinteto de los nuevos cinco estrellas lo completa los nuevos Hyundai i30 y Opel Insignia, mientras que el Honda Civic debe conformarse con cuatro, alejado del máximo por su nota en protección de niños por debajo de los esperado.



ALFA ROMEO STELVIO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%
NIÑOS	84%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	60%



OPEL INSIGNIA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	85%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	69%



VOLKSWAGEN ARTEON	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	85%
PEATONES	85%
S. SEGURIDAD	82%



FORD MUSTANG	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	72%
NIÑOS	32%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	61%



HYUNDAI I30	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	88%
NIÑOS	84%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	68%



SEAT IBIZA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	77%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	60%



HONDA CIVIC	
ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	67%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	88%

... Y el Mustang gana una estrella

No contento con las inadmisibles dos estrellas que el Mustang consiguió a principios de año, Ford ha cumplido el compromiso de subir la protección de ocupantes adultos y niños en la versión europea de su carismático modelo americano, que ahora también incluye frenada autónoma de emergencia y asistente de cambio de carril en su equipamiento de serie y cuenta con airbags frontales mejorados. Modificaciones clave, que han hecho ganar una tercera estrella al potente modelo americano. Un ejemplo más de la respuesta de los fabricantes responsables, como Ford, a la llamada por la mejora de la seguridad que EuroNCAP realiza desde hace 20 años, recuerda su secretario general Michiel van Ratingen.

la frase

Luca de Meo, Presidente de Seat



«Es vital tener una fábrica de coches eléctricos y baterías si queremos seguir siendo uno de los principales productores. Ahora se fabrican 15.000 unidades eléctricas, pero ninguno es un turismo».

la cifra

5.000

millones de euros se invertirán en 2.000 kilómetros de la red de carreteras de alta capacidad, que se construirán, mejorarán o restaurarán, en 20 de los corredores más importantes entre 2017 y 2021. Es el ambicioso Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, que se cubrirá con capital privado y financiación europea, que no contempla peajes y tampoco compromete el déficit, puesto que de la ejecución se encargan las concesionarias, que también asumen la conservación durante 30 años. Todo a cambio de un pago anual de la Administración a partir de la entrega de la obra, bajo un nuevo modelo de colaboración público/privada, que va proliferando en Europa. El plan creará 189.200 empleos y las inversiones tendrán un retorno fiscal de unos 3.000 millones de euros. Queda sin solventar el problema de la red secundaria donde, según la Asociación Española de la Carretera (AEC) y la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras (Seopan), con 730 millones de euros en 1.121 kilómetros se evitarían 69 muertes y más de 200 heridos; actuación en 73 tramos, que compensaría los previsibles errores humanos y ahorraría 144 millones de euros de gasto sanitario en los 2.120 millones anuales que cuestan los accidentes en la red convencional.

Caso VW Demanda conjunta

Mientras Bruselas pide explicaciones a España por no sancionar a VW por el fraude de los motores tr-

cados, los afectados españoles deben agruparse en una demanda conjunta a la compañía. La acción responde a un mandato de la Audiencia Nacional, que ha encomendado la formación de la Agrupa-

ción de Afectado por Volkswagen como única vía para ejercer la acusación contra la automovilística, afectados que podrían recibir una indemnización por la pérdida de valor de sus vehículos.

Siniestralidad Cinco muertos al día en 2016

Los datos consolidados del año pasado presentados por la Dirección General de Tráfico colocan en 1.810 las vidas perdidas en un siniestro de circulación y en 9.755 los heridos que pasaron por un centro hospitalario, lo que supone cinco muertos diarios en los 102.362 accidentes ocurridos en las calles y carreteras españolas a lo largo de 2016, contabilizando a los afectados hasta los 30 días después del siniestro. Las estadísticas reflejan que el incremento del 7% de fallecidos respecto a 2015 (121 personas más), no tiene una distribución homogénea, puesto que el porcentaje sube al 18% en vías urbanas, con 78 fallecidos más, y se queda en el 3% en recorridos interurbanos, que no dejan de cobrarse 43 vidas más que un año antes.



Comisión Europea Bruselas autoriza al grupo PSA la compra de Opel

La adquisición de Opel por el Grupo PSA entra en su recta final tras el beneplácito de la Comisión Europea a la operación que coloca al grupo automovilístico francés como el segundo más grande de Europa, en un proyecto que también incluye la absorción de GM Financial Europe por parte de BNP Paribas y Banque PSA Finance, aún a falta de la aprobación del ejecutivo europeo. En su visto bueno, Bruselas valora que la fusión de Opel en PSA no plantea problemas de competencia en el mercado comunitario, que tampoco los hay en los canales de distribución y que se mantendrá la competencia de otros constructores.



vigilancia puede reducir un 5,3% los siniestros mortales, lo que supone que con 1.000 agentes más se evitarían 596 muertes en los próximos cinco años.

Alemania Los diésel de Daimler, bajo sospecha

Ante la posible manipulación de la emisión de gases contaminantes de sus coches, el Ministerio de Transportes alemán examinará los diésel de Daimler. Las sospechas se centran en más de un millón de vehículos y abarcan casi diez años de producción.



ContiVisionZero Acabar con los accidentes

Reducir la siniestralidad vial a cero víctimas es un reto al que también se suma ContiVisionZero. La intención es lanzar cinco eléctricos puros entre 2019 y 2021 (3 Volvo y dos Polestar) para completar una gama de híbridos enchufables de gasolina y diésel y opciones semihíbridas en todos los modelos.

A partir de 2019 Ningún Volvo sin motor eléctrico

La marca sueca ha decidido desterrar los modelos movidos sólo por un motor de combustión interna a partir de 2019. Supone que a partir de ese año todos los Volvo contarán con un motor eléctrico, ya sea como única fuente de energía o como parte de un híbrido enchufable o semihíbrido. La intención es lanzar cinco eléctricos puros entre 2019 y 2021 (3 Volvo y dos Polestar) para completar una gama de híbridos enchufables de gasolina y diésel y opciones semihíbridas en todos los modelos.



▲ Los 225 litros de carburante por coche debían durar las 24 horas, de ahí que se busque un equilibrio entre tiempo por vuelta y consumo. En esta edición había doce equipos.



La mejor excusa posible

A todo el mundo le apetece participar en una carrera de resistencia, y si tiene un fin solidario como las 24 Horas Ford, mucho mejor.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Todo comenzó en 2002, y desde entonces se han disputado ya 14 ediciones de una de las carreras de resistencia más emblemáticas del calendario, pero también más solidarias: las 24 Horas Ford. Nacieron con el propósito de ayudar a los proyectos presentados por ONG's de diferentes ámbitos, y pueden presumir de haber repartido hasta la fecha 1,6 millones de euros, de los cuales 116.000 euros corresponden a esta última edición, a la que no hemos faltado.

En esta edición formábamos parte del equipo número 12 –la asignación va por sorteo–, que bajo el patrocinio de Twitter defendía los colores de la fundación Gomaespuma. Diez éramos los pilotos que íbamos a tener el privilegio de estrenarnos al vo-

lante del nuevo Ford Fiesta, concretamente una versión equipada con el galardonado propulsor 1.0 EcoBoost de gasolina, de 125 CV. Y entre los componentes de nuestro equipo, caras conocidas como las de Juan Luis Cano, de Gomaespuma, o el actor José Luis García Pérez. Y no eran los únicos, pues cada equipo se acompaña de solidarios ‘famosos’ que, encantados, se animan a participar en esta carrera de resistencia.

A las 17:00 del viernes se

dio el pistoletazo de salida y comenzaban 24 emocionantes horas llenas de estrategias, trazadas perfectas, momentos de prisas, otros tantos de ahorro... Y es que el límite a la velocidad lo ponían los 225 litros de carburante con los que cuenta cada escuadra para toda la carrera. Eso, más los cuatro neumáticos Continental que, lo sabíamos, íbamos a tener que cambiar por la alta degradación que ejerce el asfalto.

Las horas pasaban y siem-



◀ Fuimos unos privilegiados, pues tuvimos oportunidad de estrenar los nuevos Ford Fiesta. Todos con el motor 1.0 EcoBoost de 125 CV.

pre nos mantuvimos en la zona media de la tabla, controlando constantemente el consumo para no quedarnos ‘tirados’ al final, porque el gasto medio se cifró en torno a los 10 l/100 km. ¿Alto? Ten en cuenta que aunque se realiza una conducción tirando a eficiente se rodaba a ritmos de dos minutos y medio. Y es que también se va a disfrutar. Sobre todo si corres de noche: te aseguro que es una experiencia única.

A falta de dos horas nos vimos obligados a cambiar de nuevo el neumático delantero izquierdo, y eso nos relega del último escalón de podio a la cuarta posición definitiva. Tampoco estábamos para atacar a los terceros, porque hicimos las cuatro últimas vueltas con ‘autonomía 0’.

Fueron 24 apasionantes horas en las que conseguimos dar 537 vueltas al Jarama, lo que se traduce en 2.067 kilómetros. Y, lo más importante, en 9.000 euros que irán destinados a una buena causa, al igual que lo conseguido por el resto de participantes.



◀ En esta ocasión no pudo ser, y nos quedamos a tres vueltas de los vencedores. Todos los equipos estaban formados por diez pilotos, y entre ellos, muchas caras conocidas que aportan su granito de arena.



▲ Luis Moya, embajador de la marca Volkswagen, es el encargado de abrir el acto y explicar, con su particular sentido del humor, lo que nos deparará la jornada.

Escuela de vida

Sobre el trazado de Ascari, hemos acudido a la ‘Escuela R’, el curso de formación más completo del programa Volkswagen Driving Experience.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Por tercer año consecutivo el programa Volkswagen Driving Experience se pone en marcha con el objetivo de ofrecer cursos de conducción diseñados para perfeccionar las técnicas y habilidades al volante, tanto de los clientes de la marca alemana como de usuarios ‘de fuera’.

Tres son los programas que se organizan en ocho circuitos, repartidos por todo el territorio nacional. La Escuela R se dirige a adquirir conocimientos y perfeccionar la conducción; la Escuela 4Motion está orientada a descubrir las cualidades de los vehículos dotados con tracción total en conducción ‘off road’ y sobre nieve –cuesta 140 euros para clientes de Volkswagen

y 190 para los no clientes–; y, por último, la Experience Race Tour, que se dirige a todos aquellos que quieran conocer las novedades y la tecnología de los últimos modelos lanzados al mercado por la marca. Este último es gratuito, y acuden los clientes invitados por los concesionarios.

La Escuela R ofrece tres niveles de formación: Junior, que es específico para jóvenes con menos de dos años de carnet de conducir –90 euros para clientes y 120 para no clientes–; Intensive, dirigido a los que desean aprender los ‘secretos’ de una conducción deportiva –cuesta 190 para clientes y 250 euros para los que no lo son–; y Advance, enfocado a potenciar la destreza como piloto gracias a técnicas propias del mundo de la com-

petición: 320 y 380 euros, respectivamente.

Acudimos a este último en el circuito de Ascari. Luis Moya, embajador de Volkswagen, es el encargado de abrir el acto y orientarnos sobre lo que nos deparará una jornada apadrinada por un elenco de monitores-pilotos que casi te tiran de espaldas cuando revelan su palmarés deportivo.

Tras impartir las nociones básicas sobre seguridad se muestran unos vídeos en los que nos enseñan desde la posición de las manos y la postura adecuada al volante hasta cómo enlazar curvas, diferenciar trayectorias, aplicar la frenada regresiva, tomar decisiones, conocer y jugar con la influencia de las masas del vehículo, anticiparnos a la acción...

Con la teoría recién ‘empa-

pada’, acudimos al ‘pit lane’, donde nos esperan el Golf GTI con 230 CV, el Golf R con 310 y el nuevo Arteon.

Comenzamos la jornada con los dos primeros. Afrontamos un técnico circuito de conos totalmente anegado de agua; posteriormente realizamos una frenada regresiva, y a continuación enlazamos curvas con distintos radios, acabando con la práctica de una frenada de emergencia, maniobra que todos los conductores deberían conocer.

La guinda queda para el final, ya que podemos disfrutar del trazado de Ascari –de casi 5,5 kilómetros de longitud– con los tres vehículos citados anteriormente, rodando al límite de nuestras posibilidades y con la inestimable ayuda del monitor, que actúa de copiloto y nos asesora o corrige en todo momento.

Una jornada inolvidable que se completa con las divertidas anécdotas vividas por un entrañable Luis Moya a lo largo de su dilatada carrera.



◀ El curso Advance de la Escuela R es el más completo a la hora de conocer las técnicas de conducción. Los interesados pueden obtener más información en la web <https://drivingexperience.volkswagen.es>

PEUGEOT 5008



EDURNE ESTRENA COCHE

La cantante madrileña Edurne ha escogido el Peugeot 5008 para sus desplazamientos personales. En concreto se trata de un modelo pintado en tono Azul borrasque y equipado con un motor 1.6 Blue HDI de 120 caballos, con Start and Stop y cambio automático de seis velocidades.

Edurne se suma así a la lista de famosos que ya conducen el 5008, en la que figuran los tenistas David Ferrer o Fernando Verdasco, el torero Óscar Higares o la 'headhunter' de moda María León.

PARA LEER HISTORIA ELÉCTRICA Aunque muchos piensan que el coche eléctrico es un invento actual, lo cierto es que tiene una larga historia a sus espaldas. Para conocerla, nada mejor que leer los libros de Volker Christian

+ en www.historiasdeicoche.com



Manz, un alemán afincado en España desde hace años, que lo sabe todo de electromovilidad. El primer título, 'Los pioneros' ya está a la venta y este mismo año, entre septiembre y noviembre, se publicarán otros tres volúmenes de la colección.



MÁS QUE UN COCHE

► Fiat celebra el aniversario del 500 con un video protagonizado por Adrien Brody, un sello conmemorativo o una edición especial del modelo.



► El Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA) ha incluido al Fiat 500 en su colección.

EL FIAT 500 CUMPLE 60 AÑOS

El Fiat 500 ha dejado huella en la historia de la automoción en muchos sentidos. Fue el automóvil que motorizó a Italia a comienzos de los 60 pero, a lo largo de los años, se ha convertido en un icono global, un símbolo de diseño atemporal, que cuenta con fans a lo largo y ancho del planeta. Para muestra, basta decir que el video protagonizado por el oscarizado actor Adrien Brody y rodado para celebrar el

60 aniversario de este emblemático coche se ha viralizado de tal manera que tiene ya más de ocho millones de visitas en Youtube.

Y no es el único reconocimiento que ha disfrutado el Fiat 500 en este 60 cumpleaños. La Fábrica de Moneda y Timbre italiana le ha dedicado un sello conmemorativo y el Museo de Arte Moderno de Nueva York (MoMA) ha adquirido una unidad del modelo, en concre-

to un 500 serie F, el más popular de todos los 500, para exponer en su colección permanente.

Fiat lanzó el 500 en el verano de 1957 como un vehículo de bajo coste y gran capacidad para desenvolverse en la ciudad. Con el tiempo, se ha convertido en el coche más querido de la marca italiana y uno de sus mayores éxitos de ventas: hasta la fecha se han vendido ya dos millones de unidades.

VOLKSWAGEN Y LUIS MOYA CONSEJOS PARA EL VERANO

El bicampeón del mundo de rallies es el rostro de la campaña de seguridad que ha puesto en marcha la marca Volkswagen este verano. La iniciativa consiste en la difusión de varios videos con consejos sobre diferentes aspectos de la conducción, con el

objetivo de mejorar la seguridad al volante de los conductores este verano. Los videos forman parte del programa Volkswagen Driving Experience y se publicarán semanalmente este mes de agosto.



COLABORACIÓN

La Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, **Aesleme**, y la **Fundación Michelin** realizarán de forma conjunta actividades para **promover la seguridad** en nuestras carreteras.

+ en www.fiat.es

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

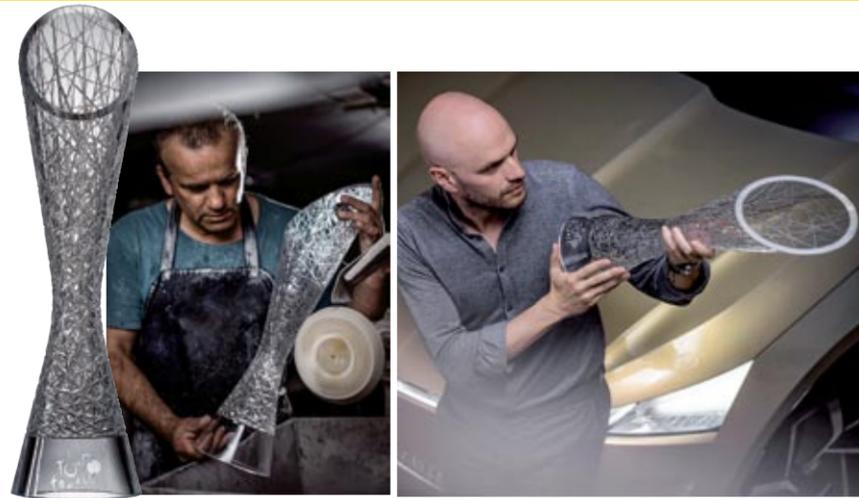
+ en www.aesleme.es/www.fundacionmichelin.es

DISEÑADO POR SKODA EL TROFEO DEL TOUR

Skoda apoya al Tour de Francia desde 2004. Y lo hace en diferentes frentes. Por un lado, es vehículo oficial de la mítica carrera: la flota de Skoda se compone de 250 vehículos, de los modelos Kodiaq, Octavia y Superb. Incluso el nuevo Karoq ha debutado como coche de servicio.

Pero además, el equipo de diseño de Skoda De-

sign participa cada año en la creación de los trofeos que se entregan a los campeones del Tour. Cuatro exclusivas esculturas de cristal, producidas por la famosa marca de cristalería checa Lasvit. Skoda esponsoriza también el Maillot Verde del mejor esprinter, a cuyo ganador se le entregará un trofeo de este color.



► El equipo de Skoda Design ha diseñado los trofeos de cristal que se entregarán a los campeones del Tour de Francia.

EL TRAZADO MADRILEÑO SE INAUGURÓ EN 1967

EL JARAMA CELEBRA SU 50 ANIVERSARIO

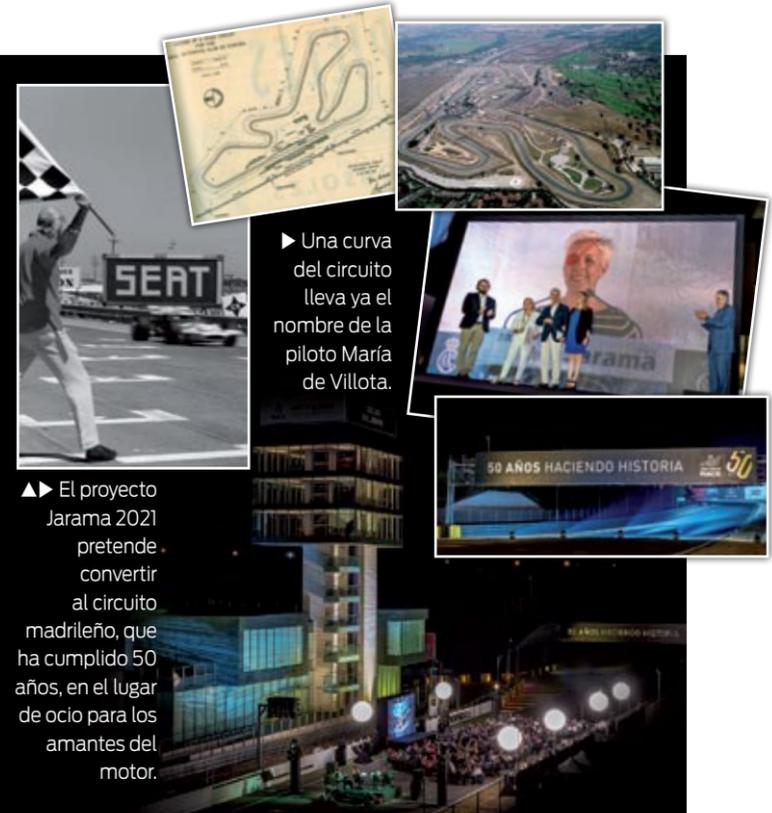
El Circuito del Jarama, el primer trazado permanente de carreras que se construyó en España, celebra este 2017 su 50 aniversario.

3.850 metros de trazado, 13 curvas (ocho a derechas y cinco a izquierdas) y una recta de casi 900 metros de largo. Son las cifras que resumen el Circuito del Jarama, el trazado permanente de velocidad más antiguo de España, que ahora celebra su 50 aniversario.

Reconocido como uno de los circuitos más importantes, a lo largo de su historia ha acogido los mundiales de Fórmula

1 o Motociclismo e incontables citas del mundo del motor.

Sandro Rocci fue el encargado de las obras de construcción, que comenzaron en 1964, y, en su inicio, la pista tenía una longitud homologada por la FIA de 3.404 metros. Como curiosidad, decir que para su construcción se utilizaron más de dos millones de kilos de cemento y cuatro mil metros cúbicos de grava.



► Una curva del circuito lleva ya el nombre de la piloto María de Villota.

► El proyecto Jarama 2021 pretende convertir al circuito madrileño, que ha cumplido 50 años, en el lugar de ocio para los amantes del motor.





LA RETIRADA DE CITROËN, QUE DOMINÓ EL MUNDIAL, HA DADO ALAS AL CAMPEONATO, AHORA EN DURA LUCHA ENTRE VOLVO Y HONDA



Mundial de Turismos, o cuando menos es más

El Mundial de Turismos arrancaba una nueva fase de su calendario con el adiós a Europa y la llegada a Argentina, inicio del periplo por América y Asia. Un certamen que también vive una nueva etapa en 2017 debido a la retirada de Citroën y Lada pero que, con solo dos fabricantes oficiales ha dado mayores opciones a un amplio número de pilotos y donde, a diferencia de la Fórmula 1, Honda triunfa.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Solo 37 puntos separaban a los siete primeros clasificados al llegar al ecuador del certamen en el Mundial. Cuatro a los dos primeros, y siete habían ganado al menos una carrera con cuatro coches diferentes. El joven Jean Erlacher se unía a la lista en el circuito Termas de Río Hondo. Once pilotos habían liderado al menos una vuelta en las carreras celebradas hasta el momento. Al terminar la doble cita argentina, todos mantenían sus opciones al título. Los tres primeros clasificados en la categoría de Independientes estaban empatados a 87

puntos tras doce carreras. Y Honda dejaba Argentina en primera posición del Campeonato de Constructores.

Desde que el Mundial de Turismos arrancara con un nuevo reglamento en 2014, Citroën, Honda y Lada estuvieron presentes con potentes equipos. Pero el dominio del fabricante francés anesió el certamen con un nivel técnico medio y de pilotos superior al de sus rivales. Sin embargo la retirada de Citroën ha dado mayor vida competitiva al certamen. Con Volvo incorporada en 2017 y presentando una fuerte oposición a Honda, el fabricante nipón disfruta de uno de sus mejores escena-

rios dentro de sus múltiples programas deportivos

Este año, dos de sus pilotos (Monteiro y Michelisz) aspiran al título de Pilotos, y el duelo con Volvo por el de Constructores estará vivo hasta final de campeonato.

En estas últimas temporadas el Civic ha sufrido numerosas evoluciones para intentar rivalizar sin éxito con el Elysee de Citroën. Este año, los técnicos nipones dieron otra vuelta de tuerca a su propulsor y han refinado la aerodinámica y refrigeración. La compacta carrocería del coche japonés no siempre ha jugado aerodinámicamente a su favor frente a las berlinas de Citroën o de Volvo, pero es-

ta temporada Honda ha logrado un coche veloz y más completo en casi todo tipo de trazados.

También se ha procedido a reestructurar el equipo para afinar su eficacia y rendimiento. El japonés Ryuchi Furukawa, miembro del Departamento de I+D de Honda lidera ahora el proyecto. Pero a los dos pilotos oficiales, Honda incorporó al japonés Ryo Michigami, un débil eslabón para poder batir a Volvo en el título de Constructores. En todo caso, este debería ser el año del asalto a ambos títulos para Honda. «Hemos logrado el mayor avance en rendimiento desde que he llegado al WTCC», explicaba el pilo-

to portugués al arrancar el campeonato, con un mejor paquete aerodinámico y un motor más manejable que debería ayudarnos en todo tipo de circuitos.

Enfrente, Honda ha encontrado un gran rival en Volvo. El pasado año, el fabricante sueco utilizó su participación para desarrollar el V60 y acumular información en todos los circuitos del campeonato. El equipo se garantizó un gran activo incorporando como asesor técnico a Yvan Muller, el pluricampeón francés que se retiró el pasado año a la vez que Citroën. Su vasta experiencia se está notando entre bastidores, un apoyo incuantificable para Niky Catsburg, Nestor Girolami y Thed Borjck, ya que se elevó a tres el número de coches frente al año anterior.

En 2014, el nuevo reglamento incorporó coches más rápidos y espectaculares. Con nuevos elemen-



▲ Honda y Volvo son los dos equipos oficiales que participan en el WTCC. En Honda corren Tiago Monteiro y Norbert Michelisz (foto superior) y en Volvo Niky Catsburg, Nestor Girolami y Thed Borjck.

tos de mayor agresividad aerodinámica, motores 1.6 turboalimentados que superaban los 300 caballos de potencia, cajas de cambios secuenciales de seis velocidades y llantas de 18 pulgadas, el certamen dio un vuelco en imagen y presencia. El reglamento se diseñó para facilitar el paso de Citroën al Mundial, permitiéndole una transferencia de tecnología y medios técnico y humanos desde el Campeonato del Mundo de Rallys.

El reglamento pretendió dotar de una naturaleza diferenciada a los coches del Mundial de Turismos tanto por prestaciones como por apariencia. Pero también supuso un importante incremento de costes que complicó la presencia de muchos pilotos privados. Fruto de este esquema, nació como respuesta el TCR, diversificado internacionalmente en campeonatos locales, y con una filosofía



VOLVO Y HONDA PELEAN EL TÍTULO DE CONSTRUCTORES CON 3 COCHES CADA UNO. EN DE PILOTOS, FAVORITOS MONTEIRO O MICHELISZ



▶▶ Además de los equipos oficiales de Volvo y Honda, en la parrilla siguen apareciendo Chevrolet, Citroën, Lada... Y nombres ilustres, como Tom Coronel.



◀◀ Michelisz es ahora tercero de la general, dominada por su compañero Tiago Monteiro y con el piloto de Volvo The Bjork en segundo lugar.

▶▶ Dentro de la máxima competitividad del WTCC, solo dos pilotos han repetido victoria. Y en el certamen se ha estreado el joven Ehlacher con Lada.



más cercana al vehículo de calle, esquema que evitó el WTCC para ofrecer un mayor atractivo a los fabricantes oficiales

Desde entonces se mantuvo el mismo esquema técnico básico, aunque se han matizado algunos detalles de su formato estos dos últimos años. Se mantuvo el sistema de compensación de pesos, que añade lastre sobre un peso básico a partir de la tercera carrera a cada coche en función del rendimiento medio de las dos carreras anteriores.

Se mantiene también el esquema de dos carreras por fin de semana, aunque ahora compactadas en 2017 a solo dos días frente a los tres de años anteriores. La parrilla de Opening Race se conforma con el resultado de los segundos entrenamien-

tos clasificatorios, el Q2: los diez primeros en orden inverso. La última de las dos pruebas se celebra manteniendo el orden de los entrenamientos, con los cinco primeros clasificados determinados por el Q3, con cinco puntos para el que consigue el mejor tiempo absoluto.

La pasada temporada también se alteró el orden de ambas pruebas para intentar mantener la intensidad competitiva. Además, se ha modificado su distancia y puntuación, con 25 puntos para el ganador de la Opening Race, y 30 en la denominada Main Race. En definitiva, el campeonato intenta ofrecer la posibilidad de cosechar puntos para mantener vivo el certamen hasta el final de la temporada.

El Mundial de Turismos

ha sido innovador al introducir conceptos como el denominado MAC3, inspirado en el ciclismo. Cada uno de los equipos oficiales que cuente con al menos tres monturas se enfrentará en un duelo final tras los entrenamientos individuales, donde el mejor tiempo de cada equipo es marcado por el último piloto en entrar en la meta. Mientras el segundo clasificado recibe ocho puntos, se elevan ahora a doce para el ganador, dos más que el pasado año

La pasada cita de Vila Real en Portugal también estrenó otro concepto que podría extenderse en el futuro a diferentes circuitos y campeonatos: la denominada 'Joker Lap', utilizada inicialmente en el Mundial de Rallycross, y también en los trazados del campeonato

argentino de turismos. Con ella, todos los pilotos han de seguir un recorrido obligatorio especialmente diseñado, que supone alargar la vuelta en dos o tres segundos. Cada piloto elige el momento para llevarlo a cabo según interés a su estrategia en la carrera. En la práctica, es el equivalente a una 'mini parada' en boxes que añade un factor estratégico adicional, especialmente interesante en circuito urbanos y de difícil adelantamiento. En Vila Real supuso un éxito que podría extenderse en el futuro a otras pruebas del certamen. Tiago Monteiro reconoció tras la prueba que sin la 'Joker Lap' no hubiera subido al podio en las dos carreras.

Otro de los objetivos del WTCC fue lograr el mayor alcance geográfico con los

circuitos de mayor perfil internacional. Hace dos años se recuperó para el calendario el famoso 'Infierno Verde' de Nürburgring. Para 2017 también ha vuelto Monza y se ha recuperado un clásico durante muchos años, la espectacular pista de Macao. Argentina se ha convertido en uno de los puntales del certamen, gracias a los éxitos de Pechito López, que han seguido bombeando pilotos argentinos, como Nestor Girolami y Esteban Guerrieri. Por si no fuera suficiente, los promotores del WTCC también se han sumado a la ola de los E-Sports con la denominada RaceRoom Racing Experience, un campeonato virtual que permite competir en una pantalla a jugadores de todo el mundo.

El certamen comenzó en



▶ Esteban Guerrieri, del equipo Campos Racing, fue el primer vencedor de la temporada, en la prueba de Marrakesh.

Marrakesh, Marruecos, y la primera victoria fue para el equipo español Campos Racing (con Chevrolet) y Esteban Guerrieri a los mandos. En la Open Race, el portugués Tiago Monteiro arrancó su cuenta particular. Tras terminar la segunda cita del año, en Monza, se habían sumado a la lista de ganadores el sueco Thed Björk y Tom

Chilton, con la primera victoria para un privado. Mehdi Bennani era el quinto ganador de cinco carreras con su victoria en Hungría, confirmando la tónica de igualdad del campeonato. Solo en la sexta carrera un piloto repetía victoria por primera vez (Tiago Monteiro).

Pero al llegar al Nürburgring/Nordschleife esa

ventaja se evaporó radicalmente, confirmando que cualquier fallo se paga caro en el WTCC. Allí ganaron Thed Björk y Nicky Catsburg, ambos con Volvo. El holandés no solo se estrenaba como ganador, sino que también se colocaba líder del campeonato con dos puntos de ventaja ante el cero cosechado en ambas carreras por el piloto de Honda Tiago Monteiro. Norbert Michelisz ganaba su primera carrera en Portugal, donde el portugués logró recuperar la primera posición de la general, aun sin ganar ninguna de las dos carreras. En Argentina, el húngaro lograba su segunda victoria, a la vez que el joven Ehlacher debutaba en lo más alto del podio. Más igualdad, imposible. Esta es la tónica del nuevo WTCC.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

EL CANAL DE PARTICULARES NO DESPEGA EN UN MES QUE ACUMULA POSITIVOS

Empresas y alquiladoras impulsaron las matriculaciones en junio, mientras las compras de particulares mantuvieron el estancamiento iniciado en octubre, aunque mes y semestre superaran las cifras del pasado año (+3,6% en junio y +2,4% acumulado, muy por debajo del crecimiento que deberían tener). En junio se matricularon 131.797 turismos, que representan una subida del 6,5%, debido especialmente al crecimiento del 23,5% en las compras de empresas; subida que las asociaciones del sector achacan a las automatriculaciones, como

indica la concentración del 25% de las operaciones en los dos últimos días del mes, según Faconauto (concesionarios). También ha sido el mes en el que las mecánicas de gasolina ganan a los motores diésel (47,7% frente a 47,6%), un pequeño 'sorpasso' que no deja de indicar la tendencia emprendida por el mercado. El semestre suma 667.494 matriculaciones, cifra que supone un +7,1% sobre 2016, pero está muy lejos de los 823.000 turismos comercializados de enero a junio de 2008, cuando comenzó la crisis.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Junio	Enero-Junio
RENAULT 13.611	SEAT 53.281
SEAT 10.082	OPEL 52.390
VW 9.874	VW 51.028
PEUGEOT 9.752	RENAULT 49.229
OPEL 9.372	PEUGEOT 46.743
FORD 7.662	CITROËN 36.023
TOYOTA 6.835	FORD 35.435
CITROËN 6.806	TOYOTA 35.328
FIAT 6.648	NISSAN 33.804
NISSAN 6.297	FIAT 32.205

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Junio	Enero-Junio
IBIZA 3.925	IBIZA 20.773
LEON 3.814	LEON 19.857
MEGANE 3.811	C4 17.819
POLO 3.629	CORSA 17.103
C4 3.378	POLO 16.960
CLIO 3.176	QASHQAI 15.456
CAPTUR 2.989	CLIO 14.982
GOLF 2.845	GOLF 14.681
QASHQAI 2.726	MEGANE 13.907
208 2.578	SANDERO 12.903

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-JUNIO)

Modelo	Unidades
FIAT 500	10.074
FIAT PANDA	5.901
KIA PICANTO	2.287
TOYOTA AYGO	2.229
HYUNDAI I10	1.724

CIUDADANO

Modelo	Unidades
BMW SERIE 5	1.329
AUDI A6	1.117
INFINITI Q50	275
JAGUAR XF	195

BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
BMW SERIE 7	221
MERCEDES CLASE S	216
PORSCHE PANAMERA	185
AUDI A7 SPORTBACK	158
TESLA MODEL S	98

UTILITARIO

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	20.773
OPEL CORSA	17.103
VW POLO	16.960
RENAULT CLIO	14.982
DACIA SANDERO	12.903

FAMILIAR COMPACTO

Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	19.857
VW GOLF	13.505
OPEL ASTRA	12.209
PEUGEOT 308	11.186
RENAULT MEGANE	10.518

BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE C	4.474
AUDI A4	4.395
OPEL INSIGNIA	4.128
VW PASSAT	4.083
BMW SERIE 3	3.919

GRANDES BERLINAS

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE E	1.787

RENAULT CAPTUR

Modelo	Unidades
RENAULT CAPTUR	10.419
OPEL MOKKA X	10.229
CITROËN C4 CACTUS	6.627
NISSAN JUKE	6.605

SUV MEDIO

Modelo	Unidades
NISSAN QASHQAI	15.456
HYUNDAI TUCSON	9.837
SEAT ATECA	9.462
KIA SPORTAGE	8.513
VW TIGUAN	8.355

DEPORTIVO

Modelo	Unidades
FORD MUSTANG	281
MAZDA MX-5	267
FIAT 124 SPIDER	175
PORSCHE 911	153
LEXUS RC	143

SUV GRANDE

Modelo	Unidades
NISSAN X-TRAIL	3.935
MERCEDES GLC	3.266
BMW X3	1.453
LEXUS NX	1.386
PEUGEOT 5008	1.355

MONOVOLUMEN PEQUEÑO

Modelo	Unidades
CITROËN C4 PICASSO	7.904
OPEL ZAFIRA	5.295
VW TOURAN	4.819
KIA CARENS	4.452
FORD C-MAX	3.399

SUV PREMIUM

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE GLE	955
BMW X5	819
L. R. RANGE ROVER	808
AUDI Q7	663
BMW X6	430

MONOVOLUMEN GRANDE

Modelo	Unidades
MERCEDES CLASE V	1.967
SEAT ALHAMBRA	1.276
RENAULT ESPACE	1.007
FORD S-MAX	851
VW SHARAN	645

SUV PEQUEÑO

Modelo	Unidades
PEUGEOT 2008	11.063



BMW Serie 2 Coupé y Cabrio, a la venta tras su renovación

Comienzan a llegar a los concesionarios los actualizados Coupé y Cabrio de la Serie 2, que estrenan nuevos rasgos de diseño e incluyen luces Bi-LED como equipamiento de serie, en unos faros que, como opción, pueden ser adaptativos. También el interior renueva diseño y equipamiento, ampliando las posibilidades de

personalización con tapicería de tejido o piel y acabados en madera noble o negro brillante. Se pueden adquirir en líneas Luxury, Sport y M Sport, siendo la última de serie en las deportivas versiones BMW M Performance M240i y M240i xDrive. La tracción trasera, de serie en todas las versiones, se puede convertir en total



CITROËN C3 Aircross: lanzamiento con edición especial

La marca gala anima el lanzamiento del nuevo C3 Aircross con una edición especial integrada por 200 unidades numeradas e impulsadas por el PureTech 110. Se venden por 16.990 euros, y entre sus singularidades destacan el color Gris Bruma con detalles en naranja en exterior e interior, el ambiente Urban Red y un completo equipamiento que incluye

cargador inalámbrico, sistema de navegación, aviso de cambio involuntario de carril, ayuda a la salida en pendiente o reconocimiento del límite de velocidad. Fuera de esa oferta especial la gama se compone de doce versiones, fruto de la combinación de tres motores de gasolina y dos diésel con los cambios manuales de 5 ó 6 velocidades y la transmisión

AUDI EL RS 5 ya se puede pedir

Comienzan las reservas del potente deportivo desarrollado por Audi Sport, que cuenta con los 450 caballos del poderoso motor 2.9 V6 TFI. Por 99.360 euros se podrá

disfrutar de la segunda generación del RS 5 Coupé, que cuenta con transmisión automática Tiptronic de 8 velocidades y tracción total Quattro. Más caro que en Alemania,

pero también más equipado, incluye de serie en España el Audi Virtual Cockpit, MMI Plus, retrovisor fotosensible interior y espejos exteriores plegables eléctricos, climatizador de tres zonas, paquete portaobjetos...



PRECIOS

	Coupé	Cabrio
218i 136 CV	31.800 €	38.100 €
220i 184 CV Steptronic	36.600 €	42.900 €
230i 252 CV Steptronic	41.500 €	47.800 €
M240i 340 CV	51.800 €	58.100 €
M240i 340 CV Steptronic xDrive	55.900 €	62.200 €
218d 150 CV	32.600 €	38.900 €
220d 190 CV	35.900 €	42.200 €
220d 190 CV Steptronic xDrive	40.000 €	-
225d 224 CV	41.300 €	47.600 €

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

CITROËN

COMERCIALES TRANSFORMADOS

Los Berlingo y Jumpy Isothermo inician una nueva gama de vehículos transformados a la que se une el recién estrenado Jumpy 4x4 Dangel, transformación destinada a los más aventureros o a los profesionales que necesitan un 'off road', y con la que ya contaba el Berlingo. Las versiones Isothermo parten de la carrocería furgón, con motor BlueHDi 100 en el Berlingo y BlueHDi 120 6V en el Jumpy. A ninguno le faltan ayudas a la conducción y elementos de confort como Hill Assist, aire acondicionado o bluetooth, con puerta lateral derecha deslizante para facilitar la carga en el Jumpy. Las versiones 4x4 del Jumpy desarrolladas por Dangel se ofrecen en Combi (BlueHDi 150 S&S 6v) y Furgón (BlueHDi 120 6v) en acabado Confort.



LEXUS

EL RX450 H, CERCA DE LAS EMPRESAS

El acabado Business, que llega al RX 450h, está pensado especialmente para empresas, con un equipamiento que incluye Lexus Safety System+, asientos de ajuste eléctrico, pantalla de 8 pulgadas con navegador, faros Bi-LED, cámara trasera, sensores de parking, Smart Entry y nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas. Todo por un precio de 69.900 euros.





Cómo aprovechar tus cursos bonificados

Recuerda que puedes beneficiarte de las ventajas que la Fundación para el Empleo te ofrece como empresa.

Si tienes una empresa o eres autónomo debes saber que mediante las cotizaciones a la Seguridad Social tienes una bonificación que la **Fundación Estatal para la Formación en el Empleo** destina a empresas para cursos de formación.

Por ello, si aún no has aprovechado los **beneficios que le corresponden a tu concesionario** estás a tiempo de que tus empleados participen en acciones de formación, totalmente beneficiosas para la empresa, de manera que se puedan optimizar los recursos y la productividad de la empresa. Tan sólo es necesario que se justifique su necesidad y que es adecuada para el desarrollo de la misma.

Aunque el plazo para utilizar esa bonificación es el mes de diciembre de cada año, **es importante planificar con antelación la formación** que queremos, evitando que las prisas de última hora nos impidan hacer una buena elección.

El sector de la automoción presenta una fuerte competencia en todos los niveles, por lo que destacar frente al resto debe ser siempre la máxima de todo concesionario. **Una formación especializada y enfocada a diferentes puestos de tu concesión aporta riqueza** a la empresa, incentiva al personal y funciona como un potente motor de crecimiento, con el fin de optimizar

la motivación interna de los empleados y cumplir los objetivos propuestos.

La formación que desarrolla nuevas competencias en el área comercial, enfocada a los distintos clientes que acuden a la exposición o a las redes sociales, ha demostrado un amplio crecimiento profesional en diferentes concesionarios, además de permitir optimizar la organización en la empresa y el desarrollo de la marca.

La formación como herramienta para potenciar la experiencia del cliente.

Son muchos los planteamientos recomendables para la formación en el sector de la automoción. Desde **dealerBest** apostamos por el **wellness**, las herramientas de **coaching**, así como la adaptación a las nuevas tecnologías. Un cambio que, sin duda, ha generado un engranaje que funciona a la perfección en el personal del concesionario y en su trato con el cliente.

Escucharlos mejor, entender sus necesidades, empatizar con ellos y generar un modelo de relación diferente. Todas estas opciones pueden encajar dentro de cursos con bonificación, generando un beneficio directo en la cuenta de resultados a final de año.

Para un sector que se encuentra en constante renovación y actualización, el reciclaje y la formación continua son vitales para hacer

que el concesionario crezca. **Diferenciarse del resto de marcas depende de una excelente comunicación interna y externa** del personal. Al final, no se trata solo de vender más, sino de vender mejor.

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

SEAT

IBIZA FULL CONNECT

Lo último en conectividad (Seat Media System Plus, con pantalla táctil a color de 6,5 pulgadas, bluetooth con audiostreamin, Full Link...) es la nota distintiva de la exclusiva versión del Ibiza, impulsada por el motor de gasolina 1.0 de 75 caballos o por el turbodiesel 1.4 TDI de 90 CV, y disponible en color Blanco o Gris Pirineos. Se añade un completo equipamiento de serie y un precio muy interesante, puesto que, una vez aplicados los descuentos, la versión de gasolina cuesta 9.990 euros, y 12.580 la de motor diésel; y si se financia la operación hay un año de seguro a todo riesgo y el paquete de Confianza Seat.



VOLKSWAGEN

MÁS GARANTÍA PARA LOS MOTORES DEL FRAUDE

Los motores afectados por la manipulación de emisiones tendrán dos años de garantía adicional a partir de ser reparados. Es el compromiso adquirido por el grupo alemán con la Comisión Europea para aplicar esa garantía adicional a los 8,5 millones de vehículos afectados por el fraude en el mercado comunitario, de los que algo más de la mitad ya han sido reparados.

MATRICULACIONES EN EUROPA

SALVO ESPAÑA, LOS GRANDES MERCADOS YA SUPERAN EL MILLÓN

El semestre cierra con cuatro de los grandes mercados –fuera se queda España– por encima del millón de unidades y un aumento en el conjunto de la UE del 4,7 % sobre los registros de ese mismo periodo de 2016, tras cerrar junio con casi 1,5 millones de operaciones –ver cuadro–; volumen mensual cercano al de junio de 2007, justo antes de que empezara la crisis, y el mejor resultado de la década, en el que ACEA (fabricantes) destaca el empujón de los mercados de los 12 miembros más recientes de la UE, con un +12,0 %. Entre las marcas por encima de las 30.000 unidades en junio, solo Seat (17,8 %), Toyota (14,6 %) y Dacia (11,3 %) suben dos dígitos. En lo que va de año, VW es el grupo más activo (1.911.302 vehículos), seguido por Renault (863.670), PSA (834.771), FCA (599.461) y Ford (570.664).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS				
	Junio	%17/16	Enero/Junio	%17/16
VW	160.482	0,6	882.090	0,9
RENAULT	133.143	-0,1	618.291	5,4
FORD	96.212	-3,5	570.664	3,4
OPEL	92.763	-7,5	518.626	-2,6
PEUGEOT	91.767	8,7	491.807	4,2
MERCEDES	82.375	5,9	447.143	9,2
FIAT	81.498	8,9	460.230	10,9
BMW	75.147	-5,4	414.628	1,6
AUDI	73.534	-1,3	427.744	-0,5
SKODA	65.513	3,6	354.631	6,2

LOS MAYORES MERCADOS				
	Junio	%17/16	Enero/Junio	%17/16
ALEMANIA	327.693	-3,5	1.787.026	3,1
REINO UNIDO	243.454	-4,8	1.401.811	-13
FRANCIA	230.926	1,6	1.135.267	3,0
ITALIA	187.642	12,9	1.136.331	8,9
ESPAÑA	131.797	6,5	667.494	7,1
BELGICA	55.119	-0,3	322.302	4,1
POLONIA	41.890	8,6	247.014	17,2
HOLANDA	41.309	5,2	226.690	16,9
SUECIA	38.324	5,6	193.530	3,2
AUSTRIA	35.441	5,0	186.561	8,6
EU	1.491.003	2,1	8.210.921	4,7
EFTA	49.296	3,1	250.555	1,1
EU+ EFTA	1.540.299	2,1	8.461.476	4,6

MAZDA2

Sport Red Edition, mayor deportividad

Desde 16.550 euros está disponible el Mazda2 2017 Sport Red Edition, que eleva al máximo la deportividad y el equipamiento en el urbano japonés. Basada

en el acabado Style+ Confort, esta versión especial se ofrece con el motor 1.5 SkyActiv-G de 90 caballos, el cambio manual y una dotación adicional en la que destacan las llantas de aleación de 16 pulgadas Gun Metal y los retrovisores negros, al igual que alerón trasero y faldones delantero y laterales. Además, los escapes son cromados y el em-

bellecedor de los bajos traseros es rojo, el mismo color de la nueva tapicería. Si se quiere navegador, el precio sube 400 euros.



OPEL

La familia X se completa con el Grandland

Su presentación será en septiembre y llegará a los concesionarios españoles un mes después, pero ya se admiten pedidos del Grandland X, el SUV de tamaño medio de Opel que completa por encima la familia X. Tecnología no falta en el miembro más nuevo de la gama X, que ofrece de serie Alerta de Cambio Involuntario de Carril, Asistente de Señales de Tráfico, Arranque en Rampas, radio IntelliLink R4.0 con pantalla a color táctil de 7 pulgadas e integración de smartphone a través de Apple CarPlay y Android Auto, aire acondicionado con filtro de partículas y olores, asientos con numerosas po-

sibilidades de ajuste... A lo que se une el Opel OnStar como parte del equipamiento estándar en este nuevo modelo, en el que también está disponible una larga lista de sistemas de ayuda a la conducción y multimedia (control de crucero adaptativo con detección de peatones y frenado automático de emergencia, asistente avan-

zado de aparcamiento, cámara de visión 360°, iluminación inteligente AFL, pantallas táctiles de 7 y 8 pulgadas). Dos acabados y dos motores integran la gama, que se ofrece con caja manual de 6 velocidades y, en opción por 1.600 euros en el diésel, automática también de seis marchas.

PRECIOS

1.2 Turbo S/S 130 cv Selective 6V	25.100 €
1.2 Turbo S/S 130 cv Excellence 6V	27.400 €
1.6 CDTi S/S 120 cv Selective 6V	26.800 €
1.6 CDTi S/S 120 cv Excellence 6V	29.100 €



MERCEDES-BENZ VANS

LA SPRINTER, MÁS EQUIPADA

Mayor dotación de serie, que supone un ahorro de hasta el 50 por ciento, es la baza de las Tech-City y Tech-Road –22.933 y 23.661 euros respectivamente si se trata del 211 Furgón Compacto–, que completan la gama Sprinter Furgón en todas sus variantes. En Tech-City, seguridad y visibilidad mejoran con la cámara de marcha atrás y los espejos calefactables y eléctricos, y en Tech-Road llegan Tempomat, navegador –Becker Map Pilot con pantalla a color– y asistente de luz en carretera. Ambas tienen volante multifunción con manejo del móvil.



OPEL

MEJORAS PREMIUM

Aunque ya se puede pedir, hasta septiembre no estará disponible el acabado Ultimate, que sube el nivel de Crossland X y Mokka X con notables mejoras en confort, infotretenimiento y seguridad. Asientos ergonómicos con certificación AGR, sistema multimedia IntelliLink con navegador, faros adaptativos inteligentes AFL LED y un año de servicio Opel OnStar de serie forman parte de esas mejoras, a las que se suman sistemas de asistencia al conductor como la cámara frontal de seguridad Opel Eye, y llantas de aleación en dos tonos. El precio del acabado Ultimate parte de los 24.962 euros en el Crossland X y de 27.911 euros en el Mokka X.



¿Estás buscando trabajo?



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

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

RECTIFICACION

EL CIVIC TYPE-R DESDE 38.400 EUROS

Exactamente 38.400 euros es lo que cuesta la versión de acceso al Type-R, y no los 36.400 que publicábamos en el número anterior. Diferencia de 2.000 euros provocada por la nota de prensa que recibimos con el precio incorrecto. La marca no tardó en rectificar, pero para nuestra revista esa rectificación llegó un poco tarde. Lo que sí se mantiene, pues es correcto, son los 41.600 euros que cuesta la versión GT.

MOVEA

OFERTAS VARIAS

La llegada del Movea, que ahora contempla ayudas al achatarramiento y exige control electrónico de estabilidad (ESC) en los coches nuevos, ha desatado las ofertas en los fabricantes de vehículos eléctricos. Es el caso de Nissan, que contempla un complemento que puede subir hasta 10.000 euros la ayuda (Movea + aportación de la marca) en el Leaf y el e-NV200, éste fabricado en España para todo el mundo. Duplicar la ayuda oficial es la apuesta de Citroën en los Berlingo Electric Furgón y e-Berlingo Multispace, acción que completa con descuentos adicionales al Plan en el resto de sus eléctricos, como C-Zero y E-Mehari, y en vehículos de GLP. También Mitsubishi se suma a las ayudas en el Outlander PHEV, el primer SUV híbrido enchufable con tracción a las cuatro ruedas del mundo, que se queda en 35.370 euros con descuento, Movea y achatarramiento (-13.500 €).

MERCEDES

Los Clase E Cabrio y Clase S llegan a España

Han comenzado las entregas del renovado Clase S, el buque insignia de la marca de la estrella, que llega con nuevos motores y un gran equipamiento de serie, con buen despliegue de sistemas de asistencia a la conducción. Como parte del paquete Premium Plus opcional se ofrece el Control de confort Energizing, que conecta entre sí diferentes sistemas de confort del vehículo y es una primicia mundial, que estará disponible a partir de septiembre. Otro Mercedes que está a punto de desembarcar en los concesionarios –las entregas comenzarán en septiembre– es el Clase E Cabrio, para el que ya se admiten pedidos en nuestro país. El quinto miembro de la Clase E, que de esta manera ya queda completa, crece en tamaño, confort y tecnología, ofreciendo por primera vez la tracción integral 4Matic. La



PRECIOS	
CLASE S	
S 560 4MATIC 469 CV	135.250 €
S 560 4MATIC L 469 CV	138.000 €
S 560 4 MATIC Maybach 469 CV	154.800 €
S 63 AMG 4MATIC+ 612 CV	193.500 €
S 350 d 4MATIC 286 CV	102.300 €
S 350 d 4MATIC L 286 CV	104.800 €
S 400 d 4MATIC 340 CV	105.950 €
S 400 d 4MATIC L 340 CV	107.150 €
CLASE E CABRIO	
E 300	68.100 €
E 400 4MATIC	82.250 €
E 220 d	60.425 €
E 350 d 4MATIC	76.950 €



DS

DS 7 La Première y DS 5 Prestige: marcando diferencias

Como una edición especial, denominada La Première, se presenta el exclusivo DS 7 Crossback, que en esta edición de lanzamiento no tendrá tracción a las cuatro ruedas, estará disponible con los BlueHDI 180 (52.000 euros) y THP 225 (52.750 euros) y se asocia a la transmisión automática EAT8. Está disponible en tres colores y cuenta con elementos distintivos y nuevos sistemas de ayuda a la conducción, como DS Pilot, DS Safety y DS Lounge. Los interesados pueden reservar su coche hasta el 31 de diciembre para empezar a disfrutarlo en 2018: desde enero si es el diésel y desde marzo si se trata del gasolina. Embajador también del 'savoir faire' francés es el DS 5 Prestige,

la versión limitada a 250 unidades que rinde homenaje a aquel DS 19 Prestige de 1959 favorito de los políticos y empresarios más influyentes de su tiempo. Superando el confort y el refinamiento de su antecesor, el DS 5 Prestige se comercializa con el motor BlueHDI 180 S&S y la transmisión automática

EAT6 por 44.200 euros. Cuenta con un completo equipamiento tecnológico y de seguridad en el que destacan la firma luminosa DS LED Vision, vigilancia de ángulos muertos, alerta de cambio de carril, control de trayectoria o antipatinado inteligente.

TOYOTA

Proace Verso VIP, transporte muy exclusivo

Modularidad, espacio interior, eficientes motores y abundante equipamiento son las cartas de presentación de la variante más completa de la gama Proace Verso. Es la versión VIP, concebida para el transporte ejecutivo y disponible en dos variantes de carrocería (Medio, o L1, y Largo, o L2), en versión de 6 y 7 plazas ambas y con múltiples posibilidades de configuración. Las opciones mecánicas son los 2.0 D-4D de 150 y 180 caballos –ambas con Stop&Start–, con caja manual de cinco marchas para el propulsor menos poten-



PRECIOS*		
	PVP	Descuento
Medio (L1) 2.0D 150 CV	53.205€	14.900€
Largo (L2) 2.0D 150 CV	53.570€	14.900€
Medio (L1) 2.0D 180 AT	57.190€	16.000€
Largo (L2) 2.0D 180 AT	59.840€	16.000€

* Configuración de 7 plazas (entre 270 y 285 € menos con 6 plazas)

te y automática de seis relaciones para el más energético. Como corresponde al acabado más alto de la gama, tapicería de piel, apertura eléctrica de la puerta delantera con función manos libres, retrovisores eléctricos, calefactables y plegables, climatizador automático bizona delantero/trasero, faros de xenón o Head-up Display no faltan en el equipamiento de serie.

FIAT

Regalo de cumpleaños para el 500

Con el Aniversario, Fiat celebra los 60 años del 500, una serie especial que impulsa el 1.2 de 65 caballos y tiene un precio de partida de 12.150 euros, incluyendo descuento y financiando con FCA Capital. Estrena dos colores exclusivos de carrocería, que se repiten en el salpicadero, y reúne un estilo inspirado en el pasado –llantas de 16 pulgadas estilo vintage, detalles cromados, tapizado de rayas

horizontales...– con la última tecnología: Pack Uconnect™ Link Plus con pantalla TFT de 7 pulgadas, radio Uconnect y sistema



de infoentretenimiento con conectividad compatible con Apple CarPlay y Android Auto. Cuenta con un equipamiento de primer nivel y está disponible en versión dos volúmenes y descapotable, recordando las características claves de su mítico antecesor.

SKODA

Puesta al día para el Citigo

El remodelado utilitario del fabricante checo llega al mercado español con carrocería de 3 y 5 puertas, dos mecánicas de gasolina de tres cilindros, caja manual o automática, tres acabados y una edición especial con 'aire de rallies' llamada Montecarlo, lo que configura 19 opciones para elegir. Algo más largo que antes por los cambios introducidos, llega bien equipado de serie –ESC, cuatro airbag, bloqueo de diferencial electrónico EDL...– y también cuenta con el frenado de emergencia City Safe Drive, que se activa entre 5 y 30 km/h.

PRECIOS*	
1.0 MPI 60 CV Active	9.910 €
1.0 MPI 60 CV Ambition	11.580 €
1.0 MPI 60 CV Montecarlo	12.840 €
1.0 MPI 75 CV Ambition	12.120 €
1.0 MPI 75 CV Style	12.610 €

* +320 € con 5 puertas y +740 € con cambio automático.

Descuento: 2.464 €



NOTICIA DE EMPRESA

PURNIMA, INDIAN RESTAURANT

Situado en la calle Goya 110, en pleno centro de Madrid, comer o cenar en Purnima –'luna llena' en hindi– es dejarse llevar por los sentidos y disfrutar de un viaje metafórico a la India. El olor a especias, el colorido local, el exotismo y, por supuesto, la comida, te ofrecen veladas llenas del sabor y la magia propios del país asiático. Purnima es un restaurante indio cuya propuesta gastronómica se basa en los platos

tradicionales propios de esta cultura, y con una receta de éxito: la calidad de la materia prima que utiliza, la calidez del servicio y una excelente relación entre calidad y precio. Destaca también por sus abundantes raciones y por saber adaptarse al comensal que prefiere platos sin picante. Recomendamos dejarse aconsejar por el equipo del restaurante y también descubrir el piso inferior, más íntimo, decorado como una jaima y con taburetes al más puro estilo Nueva Delhi.



COYOTE



VODAFONE AYUDA A LOS CONDUCTORES

Los clientes Red y One de Vodafone España pueden disfrutar gratis durante un año de los servicios de Coyote, la app disponible para iOS y Android que proporciona en tiempo real alertas de radares, incidencias de tráfico y asistencia de navegación. Hasta el 3 de diciembre los interesados pueden activar el alta desde un enlace que recibirán vía SMS, para beneficiarse del servicio Premium de Coyote, que cuesta 8,99 euros al mes, lo que supone un regalo de más de 100 euros. Transcurrido el año, seguir con la aplicación costará 4,99 euros al mes, que se incluirán en la factura de Vodafone.





¿LA FUNCIÓN ECO COMPENSA?

Carlos Bravo

Mi suegro se ha comprado un Renault Captur diésel con 110 caballos de potencia y en su equipamiento ofrece una función ECO destinada a ahorrar combustible. Pensaba que este asistente sólo se ofrecía con vehículos con cambio automático. ¿Se asocia esta función al conocido sistema de ahorro Start/Stop? Gracias.

RESPUESTA

Los sistemas o programas ECO están cada vez más extendidos en los vehículos nuevos que se incorporan al mercado, y resultan eficientes siempre y cuando nuestra conducción también sea efectiva en ese sentido. De poco valdría activar esa función si luego vamos de carreras o somos demasiado agresivos al volante. En el caso del Renault Captur dCi de 110 caballos, como en otros muchos casos, se puede asociar sin problemas a un cambio manual, por lo tanto no es un elemento exclusivo de las transmisiones automáticas. Sí es cierto que en estas últimas resulta más efectivo porque la electrónica juega a su favor y el salto entre marchas se produce de una manera más suave y a un menor régimen de vueltas gracias al software empleado.

En cuanto al Captur, comentarte que al activar el modo ECO el sistema actúa tanto sobre consumidores de energía —como la climatización o la dirección asistida— como en determinadas acciones de la conducción: la aceleración,



el modo ECO el sistema actúa tanto sobre consumidores de energía —como la climatización o la dirección asistida— como en determinadas acciones de la conducción: la aceleración,



CARTA DE LA SEMANA

HONDA CIVIC TOURER CON KIT REPARAPINCHAZOS PERO ¿ES POSIBLE MONTAR RUEDA DE REPUESTO?

Juanjo Pertierra

Me gusta el Honda Civic Tourer con el motor diésel 1.6 de 120 CV, pero de serie trae un kit reparapinchazos que no me ofrece muchas garantías porque me parece complicado utilizarlo. En el concesionario me dicen que no se puede poner una rueda de repuesto, pero que puedo buscarla por mi cuenta en un desguace. No me parece la solución ideal. ¿No habría más opciones?

RESPUESTA

Hay muchas consultas relacionadas con la rueda de repuesto y el famoso kit reparapinchazos, cada vez más extendido de serie, pero que no convence a todos los conductores por igual. Y atendiendo a tu demanda hemos preguntado en dos concesionarios de Honda de la zona sur de Madrid. En el primero, su departamento de ventas nos indicó que no hay posibilidad de poner una rueda de repuesto, y que por eso se ofrece el kit y no se contempla siquiera tener un gato. Sin embargo, acudimos a un segundo concesionario y en el taller, para nuestra sorpresa, sí nos

potencia, par motor, el regulador de velocidad... No hay un parámetro fijo de actuación en todas las marcas, ni siquiera en todos los modelos de un mismo fabricante. En el Captur, el modo ECO reduce el rendimiento aproximadamente en un 30 por ciento, y el consumo se recorta,

ofrecieron la posibilidad de montar una rueda de repuesto en toda regla. Y, además, nada de una rueda de emergencia o de uso temporal. Se trataba de una rueda con la misma medida 225/45 R17 que las que monta el Civic con el acabado Style que le demandamos. La rueda se instala en el hueco existente bajo el piso del maletero y se fija con un tornillo para que no se mueva, de modo que se evitan peligros. La instalación completa, con la rueda, la sujeción y el gato supone 400 euros. Es una cantidad considerable, pero al menos podemos contarte, para tu 'tranquilidad', que se puede montar.

pero no en esa proporción. Digamos que resulta más eficaz cuando circulamos por la ciudad, escenario donde notaremos menos la merma de rendimiento, y no está asociado al sistema Start/Stop porque ambos sistemas funcionan de manera independiente.

CONSULTAS RÁPIDAS

PRECAUCIONES AL PARAR UN MOTOR CON TURBO

Juan Quintana

Cuando el motor cae de vueltas y se sitúa al ralentí, también baja el régimen de giro del turbo, pero lo hace más lentamente. Por eso es aconsejable esperar entre 30 segundos y un minuto antes de quitar el contacto, con el fin de evitar que el turbo siga girando a altas revoluciones y se quede sin lubricación. Las precauciones también deben

tomarse a la hora de arrancar en frío, ya que es cuando se producen los mayores desgastes. Por eso conviene circular a medio o bajo régimen hasta que la temperatura del aceite alcanza su grado óptimo de funcionamiento.

LA PINTURA INFLUYE EN EL PESO

Teófilo Martínez

Muchas veces la curiosidad de los lectores nos deja en fuera de juego. El peso de

la pintura en un vehículo no es un dato que faciliten las marcas y depende, claro está, del tamaño del vehículo y del tratamiento al que se le someta. Para que te hagas una idea, en la Vito de Mercedes la capa de pintura tiene un espesor de aproximadamente 0,1 milímetros, y en ese escaso grosor hay varias capas de tratamiento, fosfatado, imprimación, esmalte... Pues bien, el peso de la pintura en la carrocería de la Vito es de 40 kilos. Una cifra considerable.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDO LLEVAR A MI HIJO DE DOS AÑOS CON LA SILLITA DEL COCHE EN EL ASIENTO DELANTERO?

Desde la última reforma del Reglamento General de Circulación no se puede llevar al niño en el asiento delantero. Se establece como norma general y específica que los menores de edad cuya estatura sea igual o inferior a 135 centímetros, además de utilizar obligatoriamente un sistema de retención homologado y debidamente adaptado a su talla y peso, también deberán viajar en los asientos traseros. Tan sólo excepcionalmente se permitiría que viajasen en los asientos delanteros, como cuando el vehículo no disponga de asientos traseros, todos los asientos traseros estén ocupados por otros menores también de estatura igual o menor a esos 135 centímetros, o cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.

Precisamente para estos casos excepcionales donde pudieran ocupar los asientos delanteros, si el vehículo dispusiese de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás cuando el airbag hubiese sido desactivado. Por último debemos recordar que las infracciones por no hacer uso de un sistema de retención infantil homologado, adaptado a la talla y al peso del menor, o hacer un uso indebido del mismo, lo que incluye que el menor viaje indebidamente en el asiento delantero, es una infracción grave que podría ser sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

BUENA PREGUNTA

CADA MUNICIPIO TIENE SU PROPIA COMPETENCIA A LA HORA DE VALORAR LOS IMPORTES

¿La cuantía de una multa por aparcamiento es diferente en cada municipio o es igual en toda España?

RESPUESTA

No. La cuantía de una multa por estacionamiento no tiene por qué ser igual en toda España, puesto que no es exigible por ley el hecho de que sean iguales.

Hay que recordar que la competencia para regular la circulación en las vías urbanas corresponde a los municipios, los cuales la llevarán a cabo mediante la elaboración y aprobación de la correspondiente Ordenanza Municipal de Circulación, que tiene que ser pública para que todos los ciudadanos la puedan conocer.

En general, las infracciones por estacionamiento regulado, están catalogadas en la Ley como leves y, en consecuencia, el importe económico de la sanción tendrá que ser inferior a los 100 euros. Por ello cada Ayuntamiento, en sus ordenanzas, tendrá que determinar los importes de ese tipo de infracciones, pero siempre fijando un valor inferior a esa cantidad.

Por otro lado, existen unos determinados estacionamientos o paradas que la Ley los considera infracciones graves, y cuyo importe podría ser de 200 euros. Así, se establece que será considerado grave parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso, o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente para los peatones. Y, en este sentido, el Reglamento General de Circulación establece que son consideradas paradas o estacionamientos en lugares peligrosos, o que obstaculizan gravemente la circulación, los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos: cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando

no permita el paso de otros vehículos; cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado; cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalado correctamente; cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos; cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico, cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente; cuando



el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga durante las horas de utilización, se efectúe en doble fila sin conductor, se efectúe en una parada de transporte público señalizada y delimitada, se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados o se efectúe en medio de la calzada; así como cualquier otra parada o estacionamiento que constituya un peligro u obstaculice gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales.

En todos estos casos la infracción sería considerada grave y, por tanto, su importe, en general, sería de 200 euros, si bien, como se ha indicado, los ayuntamientos podrían fijar importes inferiores, pero nunca superiores al fijado por la Ley.

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

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Los primeros utilitarios con aire acondicionado

Hace 25 años era casi una quimera encontrar un utilitario con aire acondicionado. Pero la llegada del Peugeot 106, que disponía de él, nos invitaba a repasar la oferta existente en el caluroso mercado español.

En aquel inicio del verano de 1992, recién entrado en vigor el nuevo Reglamento de Circulación, la Dirección General de Tráfico iniciaba una campaña de

concienciación donde mostraba con toda crudeza los resultados de un accidente. Un tipo de campaña que ninguno hemos olvidado y que en su momento,



LA PORTADA
Nº 453
FECHA
23-6-1992
HABLAMOS DE

La comparativa entre los dos Ford, el elegante Orion y el deportivo Escort, protagonizaba la portada. Y junto a ellos, el Xedos 6 de Mazda y el Mercedes 300 CE 24 Cabrio, un descapotable de lujo. Además, el informe que repasaba los modelos utilitarios con aire acondicionado disponibles en España.

generó mucho revuelo y opiniones muy encontradas.

Entre las noticias breves de esa revista, la llegada de puntillas, al mercado español de Kia, otra marca coreana que, 25 años después, pisa muy fuerte.

Novedades de la semana eran la interpretación del lujo según Mazda, con el nuevo Xedos 6. También la toma de contacto con el nuevo Saab 900 Cabrio y los modelos de Zaga-

to creados sobre la base del Nissan 350Z.

La comparativa enfrentaba a dos Ford, Escort y Orion, con el mismo motor y dos filosofías: más deportivo el Escort, más elegante el Orion. Y para elegante el Jaguar XJR-S que probábamos a fondo.

Con el calor, analizábamos los utilitarios, todavía pocos, que llevaban aire acondicionado y probábamos uno de ellos, el Peugeot 106.



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

Renovación para el Peugeot 405

Con cinco años de vida a sus espaldas y tras ser uno de los líderes del mercado, el Peugeot 405 recibía un cambio de diseño que lo ponía al día y le permitía seguir luchando por ser uno de los favoritos de los clientes.

A punto de iniciarse las vacaciones, daba la sensación de que todas las marcas querían irse con los deberes hechos por la gran cantidad de nuevos modelos.

El Peugeot 405 estrenaba nueva cara, aunque con cambios discretos, un interior rediseñado y algún nuevo motor. El objetivo, seguir siendo un



LA PORTADA
Nº 454
FECHA
30-6-1992
HABLAMOS DE

éxito. También había novedades en la gama del Citroën ZX, con un nuevo motor turbodiésel de 90 caballos y en el Ford Fiesta, que estrenaba un motor de tres cilindros denominado Orbital. Un precursor del excelente EcoBoost de la actualidad. Y el Mercedes 300 CE 24 Cabrio, un lujo a cielo abierto. Los tres, los conducíamos por primera vez.

En las pruebas de la semana, modelos muy

atrayentes. Un coupé japonés, el Honda Prelude, que sorprendía por su motor de admisión variable y su sistema de dirección a las cuatro ruedas.

Otro modelo sorprendente era el Mercedes 300 GE, para el que bastaba definirlo como 'Todoterreno'.

Y la comparativa enfrentaba a dos 'primos' italianos, el Alfa 155 y el Lancia Dedra, dos berlinas elegantes y deportivas.

Con tantas novedades, la portada era un reflejo de esa variedad. El Peugeot 405 ocupaba un espacio y lugar destacados. Junto al francés, aparecían el Citroën ZX Turbodiésel y el Ford Fiesta con motor orbital. Y la prueba del nuevo Honda Prelude.



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



- Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
- Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
- Arval entra de lleno en el renting flexible
- Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
- Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»

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



RENAULT
Passion for life

Nuevo
Renault KOLEOS
Crossover by Renault



Nueva Tecnología All Mode 4x4-i

Nueva Gama Renault Koleos: consumo mixto (l/100km) desde 4,6 hasta 5,9. Emisión de CO₂ (g/km) desde 120 hasta 156.

Renault recomienda 

   [renault.es](https://www.renault.es)