

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.706 del 1 al 14 de agosto de 2017



Prueba

Citroën C3 GLP



Prueba

Seat Ibiza 1.0 MPI 75 CV

TERMINARÁS COMPRANDO UN SUV... LLEGAN 44 NOVEDADES

OPEL GRANDLAND X ▾



SEAT ARONA ▶



◀ LAMBORGHINI URUS



◀ VOLVO XC60

SKODA KAROQ ▾



▲ KIA STONIC



▲ RENAULT KOLEOS



▴ CITROËN C3 AIRCROSS



▲ RANGE ROVER VELAR



JAGUAR E-PACE ▲

Probamos el nuevo Ford Fiesta

1.0 EcoBoost 125

Vuelve a lo grande



Fiesta ALL-NEW FIESTA



VERANO 2017

DESCUBRE MÁS
ALL-NEW FORD FIESTA

Gama Ford Fiesta consumo combustible combinado de 3,3 a 5,2 l/100km: medición de consumo realizada en laboratorios, conforme a la normativa vigente; el consumo depende de la conducción que se haga del vehículo. Emisiones de CO₂ de 84 a 118 g/km: emisiones medidas conforme la normativa vigente. Las emisiones, en condiciones reales, pueden variar.



Go Further

Al detalle



TODOS CON ÁNGEL NIETO

Todos los que tenemos algo que ver con el mundo del motor estamos con Ángel Nieto. El accidente del campeón español demuestra que los siniestros ocurren en cualquier momento, en cualquier recorrido por fácil y conocido que sea. Y que todas las medidas de seguridad y la atención que prestemos al tráfico son pocas, incluso en alguien acostumbrado a pilotar siempre controlando los movimientos de todos los rivales. Estamos seguros que un luchador como él va a ganar esta 'carrera' y desde aquí queremos enviar un fuerte abrazo a Ángel y a toda su familia y desearle una pronta recuperación. Estamos contigo.



POR LA CONVIVENCIA CON LOS CICLISTAS

Llevamos semanas hablando de accidentes con ciclistas y esta semana lo hacemos de medidas para evitarlos o para protegerlos. Medidas que vienen de diversos ámbitos, desde las empresas privadas, como la iniciativa de Hyundai para prestar coches de apoyo a clubes ciclistas a la de la DGT estableciendo rutas más protegidas para ciclistas. Es hora de tomar medidas.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El tiempo hace justicia

El acuerdo que Oriol Pujol ha pactado con la Fiscalía Anticorrupción por el caso de las ITV demuestra que lo que se decía en esta página, hace unos años, era absolutamente cierto.

Me van a disculpar el siguiente desahogo, pero con eso de que el paso del tiempo da y quita razones, espero poder reivindicar la mía. En su momento, hace ya unos años, escribí en este mismo espacio y con objetividad, sobre Oriol Pujol Ferrusola y el denominado 'caso de las ITV'. Para mi sorpresa, esto tuvo como consecuencia que recibí una serie de correos electrónicos, alguno ofensivo, que mezclaban lo que yo consideraba era un caso de corrupción, con la situación que, desde hace años, vive Cataluña. Contesté puntualmente a todos, centrándome fundamentalmente en la corrupción y las arbitrariedades cometidas por parte de los responsables de determinadas autonomías en favor de amigos y socios.

Pasé de puntillas por el hoy más que comprobado cobro de comisiones ilegales en la reordenación del sector de las ITV. Exactamente igual que lo hice con Oriol Pujol, entonces diputado, secretario general de Convergencia y conocido como 'el príncipe', por ser el 'delfín' de Artur Mas. Por cierto, fue precisamente el escándalo de las ITV el que le obligó a dejar temporal-

mente la política y abandonar sus aspiraciones futuras. No detallaré mucho más, no hace falta. Especialmente porque el propio Oriol Pujol, ahora ha pactado con la Fiscalía Anticorrupción una pena de dos años y medio de prisión por un delito de tráfico de influencias y cobro de comisiones por la adjudicación de las ITV. Les recuerdo que esto supone poder entrar en la cárcel al ser más de dos años de condena. Con esto se convertiría en el primero de la familia Pujol Ferrusola que entraría en prisión. Espero que cada cual saque ahora sus consecuencias, pero si esta fórmula es aceptada como solución, es que lo que hay detrás puede ser mucho más traumático.

Por último y para dejar las cosas claras, cuando se publicó esta información sobre los Servicios de Inspección Técnica en Cataluña, se trataba de poner de relieve la mala gestión que afectaba a la eficiencia del servicio, la seguridad y la reducción de precios. En esta revista nos preocupa todo lo relacionado con el automovilista, por eso venga de donde venga la información y afecte a quién afecte, la contrastamos y la publicamos.

El caso de las ITV, que obligó a Oriol Pujol a dejar temporalmente la política hace unos años fue tratado aquí no desde el punto de vista de la corrupción o las comisiones ilegales, sino que esta información sobre los Servicios de Inspección Técnica en Cataluña trataba de poner de relieve la mala gestión que afectaba a la eficiencia del servicio, la seguridad y la reducción de precios.

¿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. Consultélas en www.lineadirecta.com

SUMARIO

Nº 1.706 · 1 al 14 agosto de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

ROLLS ROYCE PHANTOM

La firma británica muestra la nueva generación del Phantom, más revolucionaria que nunca.

8.- FOTOS ESPÍAS

La industria del automóvil no para de probar y poner a punto nuevos modelos... Y en ese empeño, nuestros espías cazan las novedades de los próximos meses.

12.- EN PORTADA

TODOS LOS SUV QUE VIENE N.

El aluvión de SUV y crossover de los próximos meses va a ser de órdago. Las 44 novedades que llegan.

12.- AUDI Q8

13.- AUDI SQ2, BMW X3

14.- CITROËN C3 AIRCROSS, DS 7 CROSSBACK

15.- HYUNDAI KONA, KIA STONIC

16.- LAMBORGHINI URUS, MERCEDES GLC COUPE 63 AMG

17.- MERCEDES CLASE X, MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

18.- OPEL GRANDLAND X, INSIGNIA COUNTRY TOURER

19.- RENAULT KOLEOS, SEAT ARONA

20.- SKODA KAROQ, VOLVO XC40

21.- VW TOUAREG, TIGUAN ALLSPACE

22.- RANGE ROVER VELAR.

Por tamaño, precio y aptitudes, el Range más recomendable.

24.- VOLVO XC 60

La marca sueca echa el resto con el XC60, su modelo más vendido.

26.- OPEL CROSSLAND X

Con el motor diésel de 120 CV, un gran rodador.

27.- NISSAN X-TRAIL

El X-Trail estrena interesantes mejoras.



12

38



36



50



40



42

28.- JAGUARE-PACE.

Jaguar apuesta por las virtudes de F-Pace un escalón más abajo en tamaño.

30.- CUATRO RUEDAS FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST

El Fiesta destaca por su tacto general, dinámica y rendimiento.

36.- CITROËN C3 GLP

Ahorro y eficiencia con la versión de Gas Licuado de Petróleo del C3.

38.- SEAT IBIZA 1.0 MPI

El Ibiza que menos consume.

40.- AUDI RS5

El nuevo motor biturbo mejora las prestaciones y el consumo.

42.- GAMA AUDI S

Probamos los 10 modelos de la gama más deportiva de Audi.

44.- OPEL INSIGNIA SPORT TOURER

Práctico, estilizado y deportivo.

46.- AL DÍA COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Una intensa actividad en pos de la seguridad vial.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE 24 HORAS HÍBRIDAS TOYOTA

Una competición donde el

consumo es la clave.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS FÓRMULA E

Con la llegada de Audi, Mercedes y Porsche se pondrá al máximo nivel.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

| | |
|-------------|----------------|
| AUDI | 12, 13, 40, 42 |
| CITROËN | 14, 36 |
| DS | 14 |
| FORD | 30 |
| HYUNDAI | 15 |
| KIA | 15 |
| JAGUAR | 28 |
| LAMBORGHINI | 16 |
| LAND ROVER | 22 |
| MERCEDES | 16, 17 |
| MITSUBISHI | 17 |
| NISSAN | 27 |
| OPEL | 18, 26, 44 |
| RENAULT | 19 |
| ROLLS-ROYCE | 6 |
| SEAT | 19, 38 |
| SKODA | 20 |
| TOYOTA | 50 |
| VOLKSWAGEN | 21 |
| VOLVO | 20, 24 |

Síguenos en...

Nuevo Rolls-Royce Phantom

Más **tecnológico** que nunca

Aunque la palabra revolución en una marca como Rolls-Royce, clásica y tradicional donde las haya, debe manejarse con mucho tiento, la realidad es que la octava generación del Phantom que el fabricante británico encuadrado en el Grupo BMW acaba de presentar es, posiblemente, la más revolucionaria de su historia.

Para su fabricación se ha utilizado una nueva plataforma modular que la marca británica utilizará en futuros modelos, además de una proporción masiva de aluminio, que incrementa la rigidez un 30 por ciento respecto al actual Phantom y contribuye a una ligereza hasta ahora nunca vista... aunque como es norma en la secretísima casa británica, no se han dado datos.

El Phantom estará disponible en dos carrocerías, la normal y una alargada, de las que tampoco se han facilitado las dimensiones, aunque probablemente la corta se acerque a los 6 metros y la larga los supere. Las puertas traseras siguen siendo de apertura enfrentada y dan paso a un habitáculo en el que

los verdaderos protagonistas serán los usuarios de los asientos traseros. Para ellos se ofrecerán diversas alternativas: una banqueta corrida, dos asientos individuales con reposabrazos central, dos asientos individuales con una consola central fija o, incluso, un sillón reclinable. Y estos pasajeros contarán con todas las comodidades, como mesas plegables, mueble bar, conexión wifi... Y con el proverbial silencio de marcha en el interior, para el que se han utilizado más de 130 kilos de material insonorizante o unos cristales de 6 milímetros de grosor. Menos alternativas hay en el apartado mecánico, pues solo habrá un motor disponible, el 12 cilindros con doble turbo y 6,75 litros de cilindrada que desarrolla 571 caballos y 91,8 mkg de par máximo. La tracción es trasera, la dirección es a las ruedas delanteras o a las cuatro ruedas y el cambio automático ZF de 8 velocidades ajusta su funcio-

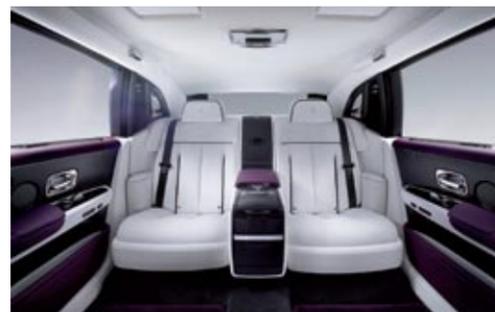
namiento a la información sobre la carretera que le llega a través del sistema de navegación.

En cuanto a la comodidad en marcha, está garantizada por una suspensión neumática autonivelante con varios modos de ajuste y que cuenta con una función que registra los baches que hay en el camino y adapta el funcionamiento para pasar por encima de la manera más confortable posible.

Un sistema que funciona hasta los 100 km/h.

Cambios tecnológicos en la instrumentación, que cuenta con una pantalla de 12,3 pulgadas, con varios programas de visualización.

Y si hablamos de ayudas a la conducción, cuenta con grandes novedades, como un conjunto de cámaras que muestran una vista cenital del vehículo, un 'head up display' de alta definición o un sistema de visión nocturna que ilumina hasta 600 metros.



▲ Para las plazas traseras se ofrecerán varias configuraciones, como banqueta corrida o dos plazas individuales, separadas por una consola fija o por un apoyabrazos.



▲ Habrá dos longitudes de carrocería, y en ambas se emplea de manera masiva el aluminio.



▲ Suspensión neumática, 130 kilos de material aislante, cristales de 6 milímetros de grosor... Objetivo, el silencio total.



VER LOS PASOS DE CEBRA DE OTRA MANERA.
ESO ES 500X.



Prepárate para vivir nuevas aventuras con el Fiat 500X. Sus avances tecnológicos y sus diferentes tracciones lo convierten en un SUV versátil con el que poder disfrutar tanto en la ciudad como fuera de ella.



FIAT 500X DESDE 12.900€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



fiat.es

Emissiones de CO₂ gama Fiat 500X de 104 a 112 g/km. Consumo mixto: de 3,8 a 6,4 l/100km.

PVP Recomendado Fiat 500X Pop 1.6 E-torq 81kW (110CV) 4x2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado de más de 7 años de antigüedad y bajo la titularidad del cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 11.990€ con plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/09/2017. La versión visionada corresponde con el modelo: Fiat 500X Lounge 1.6 eTorq (PVP Recomendado con opcionales 23.300€).





De Sierra Nevada a Laponia Avalancha de modelos espiados

Las vacaciones han llegado para la mayoría de personas, pero para nuestros fotógrafos espía el verano no es un periodo de relajación, sino todo lo contrario. Si no nos creéis, aquí os dejamos un conjunto de imágenes de modelos y novedades que están por llegar y que han sido fotografiados a lo largo y ancho del mundo. Desde

Sierra Nevada hasta circuitos de alta resistencia como el mítico Infierno Verde o Laponia sirven a la industria del automóvil para poner a punto sus vehículos y novedades más interesantes. Aquí os dejamos un pequeño avance de lo que se avecina en el sector, una galería de modelos con camuflajes para todos los gustos.

Audi A7/ S7 Detalles de la nueva generación Audi

El nuevo sedán coupé luce menos camuflaje que la última vez que lo vimos y ya empieza a mostrar algunos de sus rasgos. Por ejemplo, se adivina una gran parrilla, con el estilo y las líneas maestras del recién presentado Audi A8. A ambos lados de esa parrilla, en la zona inferior, ya se puede vislumbrar las grandes tomas de aire necesarias para refrigerar el motor de este modelo. Modelo que puede montar el recién estrenado 4.0TFSI V8 de 460 caballos.



◀ Audi no ha perdido la ocasión de probar las nuevas mejoras en Nürburgring.

FOTOS ESPÍA



◀ Estas imágenes fueron tomadas a pleno sol en carreteras andaluzas.

FOTOS ESPÍA



Aston Martin Vantage Se pone en forma en Nürburgring

El nuevo Aston Martin Vantage V8 utiliza la plataforma de su hermano el DB11. El Vantage contará con una mecánica de 8 cilindros sobrealimentada procedente de Mercedes-AMG y su bastidor será el mismo que emplea el DB11 pero debidamente acortado y acondicionado a sus características.



FOTOS ESPÍA



▲ El Infierno Verde se convierte en un laboratorio de pruebas a la hora de preparar los vehículos más deportivos de Aston Martin.

BMW SERIE 1

BMW sigue trabajando en el sucesor del Serie 1 de cuerpo corto. Llegará cargado de novedades y una de las más sonadas es que compartirá la plataforma UKL, la misma que usan la última generación de MINI, lo que significará abandonar la tracción trasera para empezar a utilizar motores con disposición transversal y tracción delantera.



FOTOS ESPÍA



▲ El nuevo Serie 1 de tracción delantera apenas nos muestra la imagen que estrenará mientras se prepara en Nürburgring.

BMW SERIE 2

La marca alemana prepara retoques para los modelos más deportivos del Serie 2, el Cabrio y el Coupé. Ambos modelos van a recibir un ligero retoque estético teniendo en cuenta el escaso camuflaje con el que los hemos descubierto. Se trata por tanto de un simple 'lifting' para ponerlos al día, como ha hecho la marca alemana recientemente con el Serie 4. Los cambios parecen centrarse en el diseño de las luces, tanto las delanteras como las traseras, que cuentan con tecnología led.



FOTOS ESPÍA



▲ El lifting del BMW Serie 2 centrará sus cambios en la parrilla delantera así como en el nuevo diseño de sus ópticas.

BMW Z4

El que creíamos Z5, será Z4

El nuevo BMW Z4 que está siendo desarrollado contará con una nueva plataforma que permitirá crear variantes de tracción a las cuatro ruedas, pero también alternativas híbridas que combinen motor eléctrico y de combustión. Además, la ligereza será uno de sus puntos fuertes, con un peso estimado de 1.400 kilos.

▼ Bajo el código interno G29, este modelo pretende dar la batalla a uno de los roadster más deportivos, el Porsche Boxster.

FOTOS ESPÍA



FOTOS ESPÍA



▲ Los cambios más destacados se producen en su zaga donde observamos un nuevo tipo de caída del portón trasero

BMW i8 Spider Desarrollado para cualquier condición

Así de duras están siendo las pruebas a las que está sometiendo BMW a su nuevo i8 Spyder. Fijándonos detalladamente en él, la marca alemana ha realizado algunos cambios. Los más destacados se producen en su zaga donde observamos un nuevo tipo de caída del portón trasero. Mecánicamente también se esperan cambios que eleven la potencia del conjunto hasta los 400 caballos



FOTOS ESPÍA

▶▶ Las nuevas mejoras con las que contará el Citroën Berlingo afectarán a toda su estructura.



CITROËN BERLINGO

La nueva generación de la multiespacio francesa está en marcha. Sabemos que mediante el uso de la plataforma EMP2, el nuevo Citroën Berlingo presentará unas dimensiones mayores a las de la actual generación y sus mecánicas serán renovadas con potencias que oscilarán entre los 100 CV y los 150 CV.



FORD FOCUS SEDÁN

El futuro Focus que está desarrollando Ford recupera la versión sedán para su gama. Así lo hemos comprobado con estas imágenes en las que podemos ver que tiene volante a la derecha y una capa 'casi acorazada' de camuflaje, sobre todo en el frontal. La nueva generación tendrá mayor longitud, anchura y distancia entre ejes, con lo que se garantiza una mayor habitabilidad.



FOTOS ESPÍA



▲ El nuevo Focus Sedán, con volante a la derecha y una capa 'casi acorazada' de camuflaje, muestra sus nuevas luces LED.



FOTOS ESPÍA



▲ Pese al camuflaje, los principales cambios de este lifting afectarán tanto a la parte delantera como a la parte trasera del vehículo.

Hyundai i 20

Un **lavado de cara** con llegada inminente

La renovación del i20 es un hecho como muestran estas imágenes. Sabemos que los principales cambios se encontrarán tanto en la parte delantera como en la trasera del vehículo, dotando a este coche de una imagen más renovada y en la línea de diseño que la marca está siguiendo estos últimos años.

Hyundai Veloster N

El **Veloster**, más deportivo que nunca

El nuevo Hyundai Veloster N, es el maxi deportivo que la firma surcoreana está preparando para enfrentarse a vehículos como el Ford Focus RS o el Volkswagen Golf R. Como podemos ver su desarrollo se encuentra ya muy avanzado. Mecánicamente contará con un bloque de 2.0 litros sobrealimentado con 250 o 275 caballos

▼ Aquí podemos ver como los ingenieros de la marca surcoreana ponen a punto el Veloster N en el circuito de Nürburgring.



FOTOS ESPÍA



LEXUS GS

Nuestros espías han cazado una misteriosa berlina, que podría ser el Lexus GS 2018, accediendo a Nürburgring. El camuflaje, con diseño de remolino, logra ocultar muy bien el diseño del vehículo. Por lo que puede verse, el estilo de esta berlina parece menos llamativo que el del GS actual. La gama mecánica del Lexus GS 2018 es todavía un misterio.



FOTOS ESPÍA



▲ Por lo que puede verse, el estilo de esta berlina parece menos llamativo que el del GS actual.

MERCEDES CLASE C

Mercedes está preparando un lavado de cara para su Clase C. En estas fotos espía que hemos podido capturar, vemos cómo los principales cambios se concentrarán en la zaga y en la zona frontal. También hemos podido ver algo de su interior, que a juzgar por las imágenes, seguirá los pasos de los nuevos modelos de la marca.



◀ En el interior se adivina un touchpad bajo el sistema de sonido, así como un nuevo volante, heredado del Clase S.

FOTOS ESPÍA



▲ Los cambios afectarán tanto a la versión sedán como al familiar. Llegará a finales de 2017 o principios de 2018.

Nissan Leaf

Misma fórmula, **mejores resultados**

La segunda generación del Nissan Leaf ya está en camino. Se presentará el día 6 de septiembre y su llegada será a finales de este mismo año. Cuenta con un diseño exterior muy próximo a los vehículos recién estrenados de la gama como el Micra. Sus baterías se han mejorado para alcanzar no menos de 350 km de autonomía.

▼ Dada la competencia, el nuevo Leaf se ha visto obligado a mejorar la autonomía de sus baterías. El que llegue podría superar los 350 km.



FOTOS ESPÍA



FOTOS ESPÍA



▲ La futura generación del Sprinter podría llegar a finales de 2018. Y podría tener versión híbrida enchufable y también eléctrica.

Mercedes Sprinter

Poniéndose al día en **Sierra Nevada**

Este nuevo modelo, a diferencia del anterior, no se hará en cooperación con Volkswagen sino que será un producto cien por cien Mercedes. Además, contará con una particularidad, pues entre sus configuraciones mecánicas habrá versiones híbridas enchufables e incluso eléctricas. Todos los detalles se desvelarán de aquí a 2018.



FOTOS ESPÍA



PEUGEOT 508

El nuevo Peugeot 508 ha sido pillado por primera vez con su nueva carrocería. Sabemos que utilizará como base la nueva plataforma modular EMP2 y que su diseño estará influenciado por el Exalt. La gama de mecánica estará compuesta de opciones de gasolina, diésel e incluso una variante híbrida enchufable.

Siguen llegando a docenas...

En concreto, esta vez te adelantamos nada menos que 39 todocamino que en algunos casos llegan de forma inmediata y que en otros lo harán paulatinamente a lo largo de lo que queda de año y en los primeros meses de 2018. La fiebre SUV no para, ni tiene pinta de parar. Incluso los nichos de mercado más desatendidos por los fabricantes han sido pasto de una invasión que está alcanzando ya cifras de plaga. Pero bendito virus. Llegan modelos muy, pero que muy, interesantes.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Todavía recuerdo cuando probé por primera vez el Toyota RAV4 a principios de los años 90. Quién me iba a decir a mí que estaba subido en el SUV compacto urbano que daría el pistoletazo de salida a un segmento, el de los todocaminos, que con el tiempo terminaría llenando calles y carreteras del mundo. El RAV4 y todos los que han ido llegando de-

trás han evolucionado hasta niveles sorprendentes, pero la esencia se mantiene: aspecto de todoterreno y versatilidad de uso sea cual sea la motorización y el tipo de tracción. Y el tiempo también ha ido cubriendo nichos de mercado que nunca habrían pensado contar con un miembro de este segmento tan de moda. Hablamos de segmentos como el de los descapotables, el de los híbridos, el de los eléctricos, el

de las limusinas de lujo o el de los superdeportivos. Pero el mercado no deja de sorprendernos y parece ser que a medio plazo se espera la llegada de modelos de carrocería SUV a la marca Ferrari o a Rolls Royce que ya tiene a su Cullinan rodando en pruebas en la pista de Nürburgring. Por lo tanto casi se podría decir que el recorrido del segmento todocamino es todavía largo y sorprendente.

De momento y para ir haciendo boca os presentamos un total de 39 modelos que más temprano que tarde terminaremos viendo por nuestras calles y carreteras. Y hay de todo. Pequeños, más pequeños, medianos, grandes y muy grandes. Con propulsores de gasolina, diésel, híbridos y eléctricos. Terminarás comprando un todocamino, así que no te pierdas las siguientes páginas.

Audi Q8

Lujo, potencia y **espacio** para el nuevo buque insignia alemán

Audi no se conforma con tener en su gama un espectacular Q7 de más de cinco metros de longitud y siete plazas. La marca alemana tiene ya casi listo un modelo por encima que podría multiplicar aspectos como el lujo, el espacio o la potencia. El Q8, cuyo último concept apareció en el Salón de Detroit de este mismo año bajo el nombre de Q8 Sport Concept, tiene previsto su lanzamiento en el Salón de Ginebra de 2018, una muestra que está ya a la vuelta de la esquina. Audi era consciente de que su Q7 es un todocamino de tacto y prestaciones espectaculares pero que en cuanto a diseño deja un poco frío. Y por ello el departamento de diseño de la marca ha puesto especial cariño en dibujar un todocamino que combina a la perfección el estilo coupé y el refinamiento de un modelo

premium. El concept va equipado con un motor V6 y compresor eléctrico con una potencia de 476 caballos. Pero habrá incluso versiones híbridas enchufables.



FOTOS ESPÍA

◀◀ En Laponia el invierno ha sido duro. Sobre todo para el Q8 al que se le han hecho todo tipo de perrerías.



Audi SQ2

Con más de **300 caballos** y mucha, mucha marcha

El Q2 de Audi es un modelo que todavía no ha alcanzado su velocidad de cruce en cuanto a ventas se refiere, sin embargo es un todocamino compacto con mucho recorrido por cuanto tiene un tamaño y unas características dignas de ser tenidas en cuenta. Ahora, para completar un poco más la gama de este atractivo modelo, la marca de los cuatro aros está preparando una versión S que todo apunta a que esconderá bajo el capó un motor 2.0 TFSI de 310 caballos. Recordemos que la gama S de Audi cuenta con diez modelos, 20 versiones y varios niveles de potencia bajo unos ajustes de suspensión dignos de los mejores deportivos. Como podemos apreciar en las fotos, el SQ2 adopta nuevos paragolpes con imponentes entradas de aire y un difusor

trazado coronado por cuatro salidas de escape. Llantas específicas y un reglaje especial de la suspensión son algunos de los cambios que se prueban en Nürburgring en la fase final de pruebas del Q2 más deportivo.

Dotado de casco y cinturones de arnés, el probador de Audi lleva al límite al futuro SQ2 que contará con una potencia de más de 300 caballos.



BMW X3

Made in **USA** y a la venta este otoño

Cuando el nuevo X3 se ponga a la venta a finales de este año, lo hará exclusivamente con una limitada gama de tres motores que obligatoriamente irán asociadas al sistema de tracción total xDrive y a la transmisión automática Steptronic de 8 velocidades. En diésel llegan los xDrive20d con 190 CV de potencia y los xDrive30d con 262 CV, mientras que la única opción de gasolina será el M40i con sus 360 CV y acabado M Performance. BMW ha confirmado la llegada el próximo mes de diciembre del X3 xDrive30i con 252 CV, mientras que en primavera de 2018 se sumará el BMW X3 xDrive20i con 184 CV. Y lógicamente la gama se irá incrementando poco a poco con las versiones SDrive de tracción trasera y de los modelos con cambio manual.

El nuevo X3 es 5 centímetros más largo que el actual llegando

hasta los 4,71 metros de longitud y sus líneas son más suaves.

Ofrecerá tres tipos de suspensión. La de serie, que emplean las versiones xLine y Luxury Line. Y en opción (serie en los M Sport) una suspensión deportiva con muelles más firmes y barras estabilizadoras más rígidas. También habrá una amortiguación controlada de forma electrónica.

▶▶ El nuevo X3 ofrece los últimos sistemas de conectividad y un interior más espacioso gracias a su mayor tamaño.



Citroën C3 Aircross

Imaginación al poder sobre ruedas

El C3 Picasso se ha convertido en el C3 Aircross, la carrocería monovolumen ha dejado paso al diseño todocamino y la practicidad se ha multiplicado para seguir ofreciendo un coche práctico que se adapta a los nuevos tiempos. El C3 Aircross mide 4,15 metros de largo por 1,76 de ancho y 1,64 de alto, dispondrá de seis combinaciones mecánicas diferentes y al sistema de motricidad mejorada 'Grip Control' con cinco modos de conducción y neumáticos M+S, añadirá un control de descenso de pendientes.

El maletero, de formas muy regulares, anuncia 410 litros, pero como la banqueta trasera se puede desplazar, la zona de carga puede llegar a cubicar 520 litros. Además, el respaldo posterior puede regularse en cinco inclinaciones diferentes y ofrece una

práctica división 40:20:40. A nivel mecánico, el C3 Aircross contará con motores tricilíndricos 1.2 de gasolina con 82, 110 y 130 caballos. Y dos diésel 1.6 de cuatro cilindros con 100 y 120 caballos. También habrá cambios manuales de 5 o 6 marchas y automático de 6. En el interior el C3 Aircross hereda diseño y materiales de su hermano pequeño.



◀▼ El interior del C3 Aircross demuestra una versatilidad fuera de serie.



DS7 Crossback

El lujo en todocamino compacto tiene nombre y apellidos

Elegido por el nuevo presidente francés, Emmanuel Macron, para su primer desplazamiento, el DS7 Crossback se basa en la plataforma modular EMP2 de PSA Groupe, ligera y capaz de recibir las tecnologías más vanguardistas. Adopta la distancia entre ejes del Peugeot 5008 y, sobre todo, un eje trasero multibrzo que le debería permitir un comportamiento extraordinario y un refinamiento necesario para ser premium.

Sus rivales naturales son Audi Q3, BMW X1 o Range Rover Evoque, pero su espacio interior le permite competir incluso con otros modelos de segmentos superiores. Las plazas traseras del DS7 Crossback son las más espaciales de su categoría. Y el maletero, con 555 litros de capacidad, también está en-

tre los mejores de su clase. Habrá motores tradicionales, pero en 2019 llegará el DS7 Crossback E-TENSE, híbrido enchufable con una potencia total de 300 CV y hasta 450 Nm de par máximo.

▶▼ La gran novedad a nivel mecánico será el motor HDI 1.5 con cambio automático de 8 marchas.



Hyundai Kona

Va a darlo todo entre los todocamino urbanos

Llega en octubre al mercado español con dos motores de gasolina de 120 y 177 caballos. Mide 4,16 metros de largo y su diseño muestra una excelente aerodinámica con unos faros de Led de diseño ultrafino. Gracias a una batalla de 2.600 milímetros, el interior del Kona ofrece un espacio notable y un maletero de 361 litros. En el apartado tecnológico, el Kona contará con muchos e interesantes sistemas de seguridad y ayudas a la conducción de última generación a pesar de que el todocamino coreano se encuadra en un segmento que muchas veces no se lo puede permitir.

Pero el Kona podrá llevar frenado autónomo de emergencia con detección de peatones,

asistente de mantenimiento de carril con corrección de la trazada, asistente de luces largas y un largo etcétera. El Kona también estrenará un Head up Display que proyecta sobre el cristal delantero una imagen de 8 pulgadas con numerosa información.



▶▼ El motor T-GDI de 3 cilindros y 120 CV en gasolina homologa un consumo en el Kona de 5,3 l/100 km.



Kia Stonic

Diseño rompedor para revolucionar el segmento

Comparte plataforma con el Rio, se llama Stonic y su aspecto aventurero cautiva desde el primer golpe de vista. El Kia Stonic llega a España en octubre con cuatro motores, tres de gasolina con 84, 100 y 120 caballos y un 1.6 diésel de 110 caballos.

A mediados de 2018 también llegará el 1.0 T-GDI de 100 caballos para el que la marca espera muy buena demanda. El Stonic mide 4,14 metros de largo y su maletero cubica 352 litros. El todocamino urbano no contará ni con tracción total ni con ningún sistema de motricidad que le ayude un poco en un

uso 'off road', sin embargo cuenta con una altura al suelo generosa de 18,3 centímetros. Y como es habitual, el Stonic también ofrecerá 7 años de garantía.



▶▼ Conectividad plena y una presentación muy atractiva.



AUDI Q4

Audi prepara, para su presentación a finales de 2018, una versión todocamino de su A4. Se denominará Q4 y estaría como es lógico a caballo entre un Q3 y un Q5. El coche se fabricará en la planta húngara de Győr.



BMW X4

Nueva plataforma mucho más ligera, motores de mayor rendimiento y menor consumo... el nuevo X4 de BMW se prepara a conciencia para su presentación oficial en el Salón de Fráncfort de septiembre.



BMW X7

BMW ha confirmado ya que en 2018 lanzará al mercado el nuevo X7, un todocamino grande y lujoso con capacidad para 7 plazas. El X7 se fabricará en la planta de Spantamburg (EEUU).



DACIA DUSTER

El segundo vehículo más vendido de Dacia tras el Sandero está a punto de renovarse por completo. Se trata del Dacia Duster, un todocamino que crece de tamaño y de cualidades. Estará a la venta en 2018.



HYUNDAI SANTA FE

Hyundai va a estrenar en poco tiempo dos todocamino muy interesantes. Por un lado el Kona que se puede contemplar en esta misma página y por otra, el nuevo Santa Fe que hereda el frontal de los últimos modelos.



JEEP WRANGLER

La cuarta generación del Wrangler está realizando sus últimos test de pruebas antes de ver la luz. Una de las características más importantes del coche será su carrocería en gran parte construida en aluminio.



JEEP WRANGLER PICK UP

Jeep por fin se ha decidido a construir un Pick up sobre la base del Wrangler. Y nosotros le hemos pillado en fase de pruebas basado en el Wrangler Unlimited de 4 puertas. También llevará muchas piezas de aluminio.



JEEP COMPASS TRAILHAWK

Su llegada se ha retrasado respecto al resto de los nuevos Compass. Pero cuando lo haga se convertirá en el Compass más eficaz en el campo al contar con el Jeep Active Drive Low.



MASERATI LEVANTE HYBRID

El próximo Maserati Levante será híbrido enchufable y utilizará un sistema que ya monta el Chrysler Pacifica Hybrid que se vende en los EEUU. Tendrá una potencia de 260 CV y un consumo de 2,8 l/100 km.



MERCEDES GLE

La nueva generación del Mercedes GLE estrena una plataforma más ligera y nuevas tecnologías de seguridad e infoentretenimiento. El coche se presentará en el Salón de Fráncfort del mes de septiembre.

Lamborghini Urus

A partir de **600 CV**, para convertirse en el todocamino más cañero



Lamborghini tiene ya casi listo su nuevo todocamino. Lo va a denominar Urus y se está desarrollando sobre la misma plataforma que otros modelos de marcas del grupo Volkswagen. Como son el Audi Q7, el Bentley Bentayga y el futuro Porsche Cayenne. Pillado en su fase de pruebas al límite en el circuito de Nürburgring, el Urus camuflado parece respetar bastante el aspecto del concept presentado hace ya cinco años. En cuanto a los motores, el Lamborghini Urus ofrecerá el V8 4.0 Biturbo de alrededor de 600 caballos de potencia que ya utilizan otros modelos del consorcio alemán, como el Audi RS6 Avant. Y más adelante, ya se ha anunciado que también ofrecerá una variante híbrida enchufable que se abastecerá de toda la tecnología desarrollada por el Grupo alemán para las versiones e-tron de modelos como el Q7.



FOTOS ESPÍA

▶ El Urus, tal y como está camuflado y como se presentó hace ya cinco años en forma de concept.



Mercedes GLC Coupé 63S AMG

Nada menos que **519 CV** para el **GLC más deportivo**

▶▶ El interior del GLC Coupé está presentado a tono con lo que se espera de un modelo de 510 caballos.

Presentado en el Salón de Nueva York en abril, el GLC Coupé preparado por AMG en su versión S cuenta con un motor V8 Biturbo de 510 caballos asociado a un cambio automático AMG Speedshift de 9 marchas. Pero gracias a elaboradas tecnologías, esta versión cuenta con una relación prestaciones-consumos muy lograda. Porque hablamos de una aceleración de 0 a 100 km/h de 3,8 segundos y un consumo medio homologado de 10,7 l/100 km. El GLC Coupé 63S AMG lleva de serie una suspensión adaptativa con tres modos de conducción: Comfort, Sport y Sport+. Y el AMG Dynamic Select puede configurarse con cuatro modos: Comfort, Sport, Sport+ e Individual. Este modelo tan especial cuenta con paragolpes específicos y un equipamiento a la altura.



Mercedes Clase X

Un SUV con carrocería **pick-up** construido en Barcelona

El primer pick-up de Mercedes se llama Clase X, se fabricará en Barcelona y llegará a nuestro mercado el 4 de noviembre. El X de Mercedes está basado en el Renault Alaskan y el Nissan Navara, y es en la fábrica de Nissan en la Ciudad Condal donde se fabricará compartiendo elementos con esos dos modelos. El Clase X contará con un motor diésel de 4 cilindros y 2,3 litros de cilindrada con 163 o 190 CV, tracción trasera y tracción total acoplable 4Matic. Y a mediados de 2018 recibirá un motor diésel de 6 cilindros y 258 CV. El Clase X, que mide nada menos que 5,34 metros, puede transportar una carga útil de 1.042 kilos y en su bañera de carga entra un europalet en posición transversal entre los dos pasos de rueda. Contará con tres niveles de equipamiento:

Pure, Progressive y Power. Y el modelo más equipado no tendrá nada que envidiarle al todocamino de la marca más equipada. Estará disponible desde 36.200 euros.



▶▶ El nuevo Clase X de Mercedes es un pick-up que estará preparado para todo tipo de utilización. Y a nivel equipamiento o presentación, no tiene nada que envidiarle al mejor SUV de la marca.



Mitsubishi Eclipse Cross

Estrena el motor **1.5 Turbo** con 163 caballos

En diciembre llegará a nuestro país el Eclipse Cross, un SUV de aspecto deportivo y soluciones muy prácticas, con 4,41 metros de longitud para intercalarse entre el ASX y el Outlander. Este todocamino de diseño en parte coupé, estrena un motor 1.5 Turbo de gasolina con inyección directa y 163 CV a 5.500 rpm o un par máximo de 250 Nm constantes entre 1.800 y 4.500 vueltas. Con tracción delantera y cambio manual la marca anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 10,3 segundos, y 9,8 segundos si se trata del Eclipse Cross 4WD con cambio CVT. El coche puede contar con Safety Pack con control de ángulos muertos laterales, alerta de tráfico trasero cruzado, aviso por salida involuntaria del carril, control de crucero activo ACC con función Stop&Go o faros con

cambio 'cortas-largas' automático, al margen de otros sistemas avanzados como el 'Touch Pad' para el control multifunción o el Head-up Display. Todavía no hay precios.

▶▶ El diseño del Eclipse Cross es sumamente atractivo por sus formas de Coupé.



Opel GrandLand X

Otro rival del Qashqai disponible desde 25.000 euros

Esta nueva entrega de la gama X del fabricante alemán mide 4,46 metros de longitud y llega como competencia de modelos de la talla del Qashqai de Nissan o del Ateca de Seat. La gama de motores, en el lanzamiento –a partir de octubre– contará con dos versiones, ambas de origen PSA, pero afinados por Opel. Se trata del 1.2 Turbo de gasolina con tres cilindros y 130 caballos asociado a un cambio manual de 6 velocidades. Y del 1.6 con 120 caballos y posibilidad de cambio manual de 6 velocidades o automático, de convertidor de par, también con 6 relaciones.

En 2018, crecerá la gama con nuevas variantes mecánicas tanto en diésel como en gasolina. El GrandLand X de Opel mantiene el diseño horizontal, con la instrumentación orientada hacia el conductor

y una clara reducción de botones y mandos en el salpicadero, trasladando muchos de ellos al volante o a la pantalla táctil. El espacio interior es muy generoso, con buenas cotas de anchura y altura en las plazas traseras, donde se agradece la casi total ausencia de túnel de transmisión. Y el maletero –que se puede abrir pasando el pie por debajo–, cubica 514 litros.

▶ Aunque el GrandLand X comparte plataforma con el 3008 no se parece en nada.



Opel Insignia Country Tourer

El familiar más aerodinámico se vuelve todocamino

La versión Country Tourer del nuevo Insignia se presentará oficialmente en el Salón de Fráncfort y además de tracción integral con reparto vectorial del par, cuenta con una distancia libre al suelo

base a tres modos de conducción: Normal, Sport o Tour. Aunque todavía lo desconocemos, es de suponer que la versión aventurera del Insignia compartirá con el familiar la mayoría de las

mecánicas más potentes y, por supuesto, el nuevo cambio automático de 8 velocidades.

El coche, convertido en au-

téntico todocamino, estará en los concesionarios españoles desde el mes de octubre con un precio todavía sin definir.

▶ La versión Country Tourer comparte salpicadero con su hermano el Sports Tourer. Podrá llevar cambio automático de 8 marchas.



20 mm mayor que el Sports Tourer. El Country Tourer se aprovecha del nuevo y más desarrollado chasis FlexRide que adapta la amortiguación, la dirección, la respuesta del acelerador y el régimen de cambio en las versiones automáticas en



Renault Koleos

El todocamino más grande de la marca francesa

El diseño exterior del nuevo Koleos hereda las señas de identidad de los últimos lanzamientos de la marca, y nace desde la misma plataforma que emplean modelos como el Espace, el Talisman o un primo hermano como el Nissan X-Trail, el vehículo con el que comparte más genética y que se convierte en su rival directo más peligroso. Con un tamaño realmente generoso, que se va hasta los 4,68 metros de longitud, el nuevo todocamino de Renault ofrece un espacio interior muy solvente y un maletero que roza los 500 litros. El Koleos montará dos motores muy conocidos, el dCi de 130 caballos con cambio manual asociado a la tracción delantera, y el dCi de 175 caballos con tracción total y cambio manual o automático CVT. El precio del Koleos parte de los 28.390 euros.

▶ El nuevo Koleos de Renault ofrece interesantes cotas todoterreno.



Seat Arona

La esperada versión todocamino del Ibiza

El Arona se va a tener que ver las caras con modelos cuyas ventas están subiendo como la espuma en los últimos meses. Hablamos de rivales como el Juke, el 2008 o el Captur. Pero conociéndolos de antemano, el modelo español se ha cargado de argumentos para compensar la ventaja que por tiempo en el mercado le sacan estos chicos. La versión todocamino del Ibiza se aprovecha también de la plataforma MQB A0 y de una gama de motores que llega hasta los 150 caballos, incluyendo una versión que se moverá ayudada por gas GNC.

Del Arona habrá acabados Reference, Style, Xcellence e incluso FR, que equipará de serie la suspensión adaptativa y el Seat Drive Profile. En principio la tracción del Arona es delantera y no se ha previsto la tracción total. El Arona se presenta en Fráncfort y llega a España en octubre.

▶ La versión todocamino del Ibiza llega a España en octubre.



MERCEDES GLA COUPÉ

Con la llegada del futuro GLA totalmente nuevo la marca de la estrella tiene previsto lanzar también una versión coupé que podría tener el aspecto de este concept. No será antes de finales de 2018.



OPEL CROSSLAND X

El Crossland X combina un diseño todocamino con un tamaño ideal para su utilización en la gran ciudad. Cuenta con motores de gasolina, diésel o GLP entre 81 y 130 caballos. Está disponible desde 14.790 euros.



PEUGEOT PICK-UP

Comenzará su aventura en el continente africano a partir del mes de septiembre con un motor 2.5 diésel de 116 caballos. Pero no se descarta que pueda llegar a Europa en función de sus resultados.



PORSCHE CAYENNE

El nuevo Cayenne se presentará en el próximo Salón de Fráncfort del mes de septiembre contará con motores gasolina y diésel, y también con dos propulsores híbridos enchufables con 462 y 680 CV.



PORSCHE MACAN

Porsche tiene previsto lavar la cara a su Macan en breve. Los ingenieros alemanes han estado trabajando todo el invierno en su desarrollo y el coche verá la luz a lo largo de 2018.



ROLLS ROYCE CULLINAN
Basado en la nueva generación del Phantom recién llegado, el Cullinan será desvelado el año que viene y dará mucho que hablar. La marca británica no habla de SUV si no que se refiere a un vehículo de tamaño alto.



VOLVO XC60 POLESTAR
Polestar ha trabajado a fondo sobre el nuevo XC60 para sacarle al motor T8 un total de 421 caballos de potencia. El consumo homologado para este modelo es de 2,1 l/100 km.



VW T-ROC
La versión todocamino del nuevo Polo se llamará T-Roc y le hemos podido pillar sin camuflaje realizando unas fotos de catálogo. El coche se presenta en el inminente Salón de Fráncfort.



VW TIGUAN R
VW prepara desde hace meses una versión R de su todocamino Tiguan. El coche podría contar con una potencia de cerca de 300 caballos y una puesta a punto del chasis preparada para asumir las prestaciones asociadas.



VOLKSWAGEN T-CROSS
Volkswagen trabaja en numerosos segmentos de mercado para colocar en cada uno de ellos, por pequeño que sea, un todocamino. Y el T-Cross que llegue en 2018 cubrirá ese espacio por abajo del todo.

Skoda Karoq

Llega el **alma gemela** del Ateca

Para el mes de noviembre está prevista la llegada del Skoda Karoq, una versión del Ateca firmada por Skoda y con la personalidad y las soluciones 'Simply Clever' de la marca. El Karoq ofrece un interior amplio y modulable, motores entre 115 y 190 caballos, versiones con tracción delantera o total y un completo equipamiento ya que, por ejemplo, es el primer modelo de la marca que incorpora un cuadro de instrumentos digital. Además, el Karoq hereda de su hermano el Kodiaq lo más moderno y avanzado en materia de seguridad, confort y conectividad. Y a nivel chasis, este varía dependiendo del sistema de tracción elegido. Si es 4x4, el eje trasero será multibrazo, mientras que si es de tracción delantera el Karoq llevará eje torsional.



▶▶ El cuadro de instrumentos es muy completo.



◀◀ Los asientos traseros llevan regulación longitudinal. El maletero cubica 521 litros.



Volkswagen Tiguan Allspace

Por fin **7 plazas** para el todocamino más deseado

Para poder ofrecer un interior con tres filas de asientos y siete plazas el Tiguan se ha tenido que estirar hasta los 4,60 metros de longitud, con una distancia entre ejes que se estira 109 milímetros gracias a una plataforma MQB muy versátil. Unas puertas traseras más grandes y una tercera ventanilla lateral modificada. Su mayor longitud le ha permitido ganar 145 litros de capacidad de maletero, llegando a unos más que aprovechables 760 litros, que quedarán reducidos claramente cuando se utilicen los dos asientos extra. Su mayor distancia entre ejes también ha ayudado a que los ocupantes de la segunda fila se

beneficien de 54 milímetros extra a la altura de las rodillas. Inicialmente se ofrecerán con 6 mecánicas con turbo y con potencias de entre 150 y 240 CV.



▶▶ Con 4,60 metros de largo y una batalla aumentada en 109 mm, el Tiguan puede ofrecer ya hasta 7 plazas.



Volvo XC40

El todocamino compacto **más seguro**

Volvo todavía no ha dado a conocer las fotos oficiales de su XC40 pero tenemos las del concept y alguna espía que adelantan las líneas maestras de un todocamino que dará que hablar. Poco se sabe salvo que será un modelo muy personalizable. Y buscan encontrar el punto de equilibrio entre una elevada calidad premium y un espíritu juvenil. Entre los nuevos colores del interior del XC40 se incluye el tono 'Lava Orange'. También se ofrecerá la tapicería 'Oxide Red'. A la hora de configurar el Volvo XC40 podremos elegir entre estos tres niveles de acabado: Momentum, R-Design e Inscription. Y la gama de motores estará compuesta por una selección de motores diésel y gasolina, incluida una variante híbrida enchufable. La tracción total y la transmisión automática también se ofrecerán.



FOTOS ESPÍA



◀◀ Todavía no hay fotos exteriores definitivas del XC40 pero sí que le hemos pillado con camuflaje y hemos podido fotografiar su interior.



Volkswagen Touareg

Una **limusina alta** para ir hasta el fin del mundo

El nuevo Touareg compartirá plataforma con los Audi Q7, Porsche Cayenne y Bentley Bentayga, por lo que, gracias a la utilización masiva de materiales como el aluminio, su peso se reducirá notablemente. La nueva generación del Touareg también se aprovechará, como sus primos, de toda la tecnología de seguridad y conectividad disponible. Y la estética tendrá mucho que ver con el aire de familia visto en los últimos modelos de la marca alemana y con el concept T-Prime que ilustra estas páginas.

A falta de conocer datos, podemos asegurar que su gama de motores ofrecerá todas las alternativas posibles, con variantes diésel, gasolina y también una alternativa híbrida enchufable. Y no sería raro tampoco ver un Touareg totalmente eléctrico dado el ambicioso programa de elec-

trificación que ha anunciado el Grupo alemán. Y el nuevo Touareg contará con toda la tecnología de seguridad e infoentretenimiento de última generación.

▶▶ El Touareg crece de tamaño para convertirse en un todocamino casi con aires de limusina.



◀ El interior del nuevo Touareg estará repleto de pantallas táctiles.





CALIDAD Y ESPACIO ES LO QUE SE ENCUENTRA EL COMPRADOR DE ESTE TODOCAMINO QUE SE CONVIERTE EN EL MÁS INTERESANTE DE LA GAMA RANGE ROVER



Menos es más

El Velar hereda la denominación del primer Range Rover Concept de 1970, se sitúa por tamaño y precio entre el Evoque y el Sport, mide 4,80 metros y los rivales, BMW X4 y X6, Mercedes GLE Coupé y Porsche Macán, son de cuidado. Pero nos ha parecido el Range Rover más recomendable.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Velar comparte con el F-Pace, otro de sus rivales aunque en este caso dentro del propio grupo, la plataforma, con su generosa distancia entre ejes; la arquitectura de las suspensiones, aunque con diferencias notables; muchos de los motores; y casi toda la tecnología de tracción total, aunque en este capítulo Land Rover se ha reservado para su Velar algunos sistemas que le permiten llegar más lejos fuera del asfalto. Es el caso de la suspensión neumática (de serie para las versiones de seis cilindros), una tecnología de la que carece el F-Pace, a la que se suma, una distancia al suelo de 251 mm (213 mm con suspensión helicoidal y la que ofrece en todas sus versiones el F-Pace) y las insuperables tecnologías de tracción de Land Rover, como Terrain Response 2 y All Terrain Progress Control.



▲ La estética del Velar es muy similar a la de su primo el Jaguar F-Pace, aunque tiene más voladizo trasero.

PRECIO DESDE **60.250 €**

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **142 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

- Calidad total. Capacidad 'off road'. Comportamiento. Capacidad maletero. Tecnología.
- Reflejos de cromados interiores. Túnel central voluminoso. Precio de algunas versiones.

Probamos el Velar en Noruega, en situaciones extremas de adherencia y orografía, y en las que el nuevo SUV premium de Land Rover demuestra un pedigrí impecable saliendo airoso de los obstáculos más comprometidos. Y es que el Velar establece nuevos estándares de capacidad 'off road' en el segmento de los SUV de tamaño medio al ofrecer un ángulo de ataque de hasta 28,89 grados, uno ventral de hasta 23,5 grados y uno de salida de hasta 29,5 grados, así como una profundidad de vadeo máxima de 650 mm (600 mm en el caso de la suspensión helicoidal y 525 en el F-Pace).

El Velar incluye suspensión helicoidal de serie en los modelos de 4 cilindros, con una distancia al suelo de 213 mm. En las versiones diésel de 240 CV y gasolina de 300 CV puede solicitarse como opción la suspensión neumática (1.751



euros), incluida como equipamiento de serie en todos los modelos de 6 cilindros. Este sistema ofrece una ganancia de comodidad y mejora notablemente la capacidad todoterreno al

poder modificarse la altura del vehículo.

Pero el Velar es mucho más que un todoterreno con atributos de todoterreno. El Velar no es el Range más lujoso, ni



◀ El sistema Touch Pro Duo, con dos pantallas táctiles de 10 pulgadas, es de serie en todos los Velar. Se sube por todas partes.

suave y cómodo que un F-Pace, para el que se ha reservado un comportamiento más deportivo, pero el Velar sorprende con una dinámica especialmente ágil, y eso que a igualdad de motor y cambio pesa 54 kilos más que su primo de Jaguar. Pero ambos utilizan una combinación de aluminio, aceros de alta resistencia, magnesio y materiales compuestos (prácticamente la misma receta que utiliza Audi en su nuevo A8) que les permiten aligerar el peso total hasta situarse casi 300 kilos por debajo de un Mercedes GLE Coupé (10 cm más largo) y más de 100 kilos por debajo de un Porsche Macan (10 cm más corto).

El Velar estrena el sistema de infoentretenimiento Touch Pro Duo con dos pantallas táctiles de 10 pulgadas cada una. A su vez, detrás del volante hay, según acabados, una pantalla TFT de 5 pulgadas o la pantalla interactiva de 12 pulgadas del conductor (incluida de serie a partir de la especificación SE).

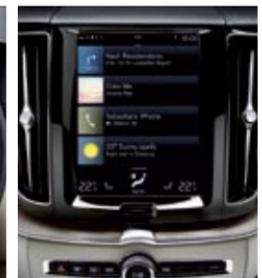
El Velar estará disponible desde 60.250 euros.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | D180 | D240 | D300 | P250 | P300 | P380 |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Disposición | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros | 4, en línea | 4, en línea | 6, en V | 4, en línea | 4, en línea | 6, en V |
| Cilindrada (c.c.) | 1.999 | 1.999 | 2.993 | 1.997 | 1.997 | 2.995 |
| Potencia máxima/rpm | 180/4.000 | 240/4.000 | 300/4.000 | 250/5.500 | 300/5.500 | 380/6.500 |
| Par máximo/rpm | 43,8/1.500 | 51,0/1.500 | 71,4/1.500-1.750 | 37,2/1.200-4.500 | 40,8/1.500-4.500 | 45,9/3.600-5.000 |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Auto., de 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos ventilados |
| Neumáticos | 255/60 R18 |
| Peso (kg) | 1.829 | 1.841 | 1.959 | 1.804 | 1.813 | 1.884 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.803/1.665/2.032 | 4.803/1.665/2.032 | 4.803/1.665/2.032 | 4.803/1.665/2.032 | 4.803/1.665/2.032 | 4.803/1.665/2.032 |
| Volumen maletero (l) | 673 | 673 | 673 | 673 | 673 | 673 |
| Capacidad depósito (l) | 60 | 60 | 66 | 63 | 63 | 63 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 8,9 | 7,3 | 6,5 | 6,7 | 6,0 | 5,7 |
| Velocidad máx. (km/h) | 209 | 217 | 241 | 217 | 234 | 250 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,4 | 5,8 | 6,4 | 7,6 | 7,8 | 9,4 |
| Emissiones CO ₂ (g/km) | 142 | 154 | 167 | 173 | 178 | 214 |
| Precios desde... (euros) | 60.250 | 64.700 | 73.600 | 62.650 | 66.500 | 77.250 |



CÓMODO Y ESPACIOSO EL INTERIOR OFRECE, A PARTES IGUALES COMODIDAD Y AMPLITUD. LOS ASIENTOS SE AJUSTAN AL CUERPO A LA PERFECCIÓN. LA CALIDAD DE ACABADOS Y MATERIALES ES DE SOBRESALIENTE



◀▶ Solo hay 8 botones en el cuadro de instrumentos. Todo se maneja a través de la pantalla central, tipo tablet, de 9 pulgadas. El volante, de menor diámetro que en otros Volvo es muy manejable

Por todo lo alto

Volvo pone toda la carne en el asador con el nuevo XC60, el SUV premium más vendido en Europa. Con la nueva generación van mucho más allá, en dinámica, tecnología y eficiencia... Y como siempre rayando la perfección en seguridad. Lo comprobamos en el D5 de 235 CV.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Volvo entra en el futuro, a lo grande, dando una vuelta completa a toda su gama, apostando por la electrificación como su futura tecnología de propulsión y manteniendo la seguridad como 'bandera'. Con esas claves lanzó la familia 90 –el primer paso en esta estrategia de futuro–, presentará en septiembre el XC40 –su primer SUV compacto– y acaba de lanzar el XC60. Un modelo fundamental para la marca sueca, porque no solo se ha convertido en el modelo más vendido de la marca sueca sino que es el SUV premium de mayor éxito en Europa con más de un millón de unidades vendidas en sus nueve años de vida.

Por eso, para su renovación no se ha 'reparado en gastos', con tres áreas fundamentales que son las que configuran el nuevo XC60: la plataforma modular, los motores de 4 cilindros y la más avanzada tec-



◀ El comportamiento dinámico es sobresaliente. Cómodo, aplomado y con un aire deportivo, cuenta con tres modos de conducción para adaptarse a todo tipo de uso.

nología de seguridad y también de comunicación. Son los mimbres que pondrán en lo más alto al XC60.

La plataforma modular SPA, la misma que utiliza la familia 90, permite, gracias al uso de aluminio y aceros especiales, reducir el peso de forma considerable. Y eso se nota claramente en la agilidad en carretera; unido, por supuesto a las menores dimensiones del XC60 respecto al XC90.

El siguiente punto, el de los motores, persigue la mayor eficiencia con las mejores prestaciones gracias a los propulsores de 4 cilindros de la familia DriveE. Motores que garantizan agilidad y rendimiento y que tienen el T8 híbrido enchufable con 407 CV y 45 kilómetros de autonomía en eléctrico como gran paradigma de esa relación prestaciones-eficiencia.

A la dinámica ayudan elementos como la tracción total (de momento todos los XC60

contarán con ella) o el cambio automático de 8 velocidades, también única opción en los primeros modelos.

Y si hablamos de tecnología, Volvo sigue marcando el paso en el terreno de la seguridad y en cada nuevo modelo lanzado hay novedades de

vanguardia. El XC60 no podía ser menos y será el encargado de estrenar tres nuevos dispositivos inéditos hasta ahora: BLIS –el sistema que vigila los ángulos ciegos– con asistente de dirección, City Safety con esquiva asistida y Atenuación de colisiones con un vehículo en el carril contrario.

Todo ello, se pone en marcha en cada kilómetro que recorremos, durante la presen-

tación nacional del XC60. Nos ponemos al volante de la variante D5, con 235 caballos. Un excelente rodador, con un motor que empuja desde abajo y con el que se puede circular muy alegre. Con un gran aplomado entra en las curvas con absoluta nobleza. El cambio automático cuenta con levas y es muy rápido en su respuesta y muy suave en sus transiciones. Y la dirección, con un volante

de menor diámetro que lo habitual en Volvo, es muy precisa y con la dureza justa. Cuenta con tres modos de conducción –Eco, Normal y Dynamic– cada uno enfocado a lo que indica su nombre. Y por ejemplo, los más deportivos disfrutarán de lo lindo con el Dynamic, que cambia en un segundo la personalidad del coche.

El XC60 ya está a la venta, por ahora solo con tracción total y cambio automático y precios que parten de 51.190 euros. Pero la ofensiva de Volvo no va a parar aquí. En primavera, el acceso a la gama del XC60 quedará en manos de la nueva versión D3, con cambio manual y tracción delantera y un precio de partida de 39.950 euros.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | D5 AWD |
|-----------------------------------|---------------------|
| Disposición | Del. transversal |
| Nº de cilindros | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.969 |
| Potencia máxima/rpm | 235 / 4.000 |
| Par máximo/rpm | 49,0 / 1.750-2.250 |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática, 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Discos |
| Neumáticos | 235/60 R18 |
| Peso (kg) | N.d. |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.688/1.902/1.658 |
| Volumen maletero (l) | 505 |
| Capacidad depósito (l) | 71 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 7,2 |
| Velocidad máx. (km/h) | 220 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 5,5 |
| Emissiones CO ₂ (g/km) | 144 |
| Precios desde... (euros) | 56.535 |



▶ El estilo recuerda claramente al XC90 pero con medidas más contenidas, que le dan más agilidad en marcha.

PRECIO 56.535 €

EMISIONES DE CO₂: 144 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|--|--|
|  Comportamiento dinámico. Rendimiento y suavidad del motor. Calidad y seguridad |  Sólo con cambio automático y tracción total. Precio. Reflejos de la pantalla central |



Pequeño gran rodador

Aunque serán los gasolina los que se lleven la palma en la gama del Crossland X, el diésel de 120 caballos es perfecto para los más viajeros.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No son tiempos de diésel y menos en el segmento B, donde los gasolina arrasan en los últimos tiempos. Suman a su eficiencia, suavidad y agrado de uso la persecución a los modelos de gasóleo por parte de las autoridades... y el efecto disuasorio que eso crea en los clientes. Pero no por ello las marcas van a dejar de ofrecerlos, al menos de momento. Sobre todo cuando se cuenta con un propulsor de los mejores que hay en el mercado y que se acopla como un guante a este nuevo Opel Crossland X, un crossover urbano pero con grandes cualidades como primer coche de la casa, gracias a su modularidad y habitabilidad interior.

Ese motor del que ha-

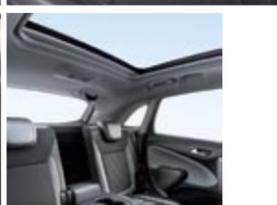
blamos es el 1.6 del Grupo PSA que con sus 120 caballos y tras pasar por las manos de los ingenieros de la marca alemana para que le den su 'toque' empieza a rendir en el nuevo SUV urbano de Opel. Hemos tenido oportunidad de probarlo en carreteras de Zaragoza, donde visitamos la fábrica de Figueruelas. Y como nos ocurrió durante nuestra primera toma de contacto en Italia, el Opel Crossland X

nos ha dejado un gran sabor de boca.

Para esta versión diésel, tope de la gama, la marca alemana opta por un cambio manual de 6 velocidades, que es rápido y preciso, aunque el tacto no es su mejor virtud. La dirección es firme y las suspensiones ofrecen una dureza justa. Y el motor es una delicia por empuje y agilidad, pues desde 1.750 vueltas ya ofrece el par máximo. Las prestaciones están a gran



El Opel Crossland X ofrece un gran número de argumentos tecnológicos, así como espacio interior sobresaliente y una gran versatilidad. El motor diésel redondea el conjunto



PRECIO 22.427 €

EMISIONES OFICIALES: 105 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento en marcha. Sin cambio automático. Consumos ajustados. Rendimiento mecánico.

DEBE MEJORAR

- Sonoridad del motor. Solo dos reposacabezas traseros. Precio sin descuento. Tacto del cambio.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 1.6D120 CV |
|----------------------------------|--------------------|
| Disposición | Del transversal |
| Nº de cilindros | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.560 |
| Potencia máxima/rpm | 120/3.500 |
| Par máximo/rpm | 30,6/1.750 |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Man 6 vel |
| Frenos del./tras. | Disc. vent./Discos |
| Neumáticos | 205/60 R16 |
| Peso (kg) | 1.319 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.212/1.765/1.605 |
| Volumen maletero (l) | 410/1.255 |
| Capacidad depósito (l) | 45 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 9,9 |
| Velocidad máx. (km/h) | 187 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 4 |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | 105 |
| Precios desde... (euros) | 22.427 |

nivel y los consumos son de nota; en el recorrido, a buen ritmo rozamos, por debajo, los 6 litros. Ideal, por tanto, como gran viajero. Entre sus peros, que es un poco más tosco que los excelentes gasolina del Grupo PSA... pero eso no debe ser suficiente argumento para castigarlo.

DESDE 25.800 €

EMISIONES OFICIALES: DE 129 A 158 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Polivalencia de uso. Versiones con siete plazas. Capacidad off road superior a la media del segmento.

DEBE MEJORAR

- Cambio CVT en conducción 'prestacional'. Acceso a la tercera fila. 4x4 sólo en diésel.

Mejorar sin derrochar

El X-Trail incorpora novedades en su diseño y equipamiento para mantenerse joven. No hay cambios en el aspecto dinámico.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Nissan X-Trail fue el crossover más vendido a nivel mundial el pasado año y eso obliga a estar siempre a la última. Por eso este modelo se ha sometido a una actualización, más vistosa que otra cosa, ya que salpica a su diseño y a una mejora en su equipamiento. No se ha creído conveniente 'tocar' la oferta mecánica ni aspectos dinámicos del chasis, que permanecen tal cual.

Las mejoras introducidas son prácticamente las mismas que destacamos hace unas semanas en su hermano



menor, el Qashqai. En el frontal introduce la parrilla 'V-motion' y modifica el diseño de los faros. Detrás los pilotos presumen ahora de iluminación LED y se rediseña el para-

golpes, además de contar con nuevos formatos de llantas de aleación. Todo esto ha provocado un crecimiento de 50 milímetros en su longitud.

En el interior incorpora un



Los cambios estéticos en el frontal y en la zaga provocan un incremento de 50 milímetros en su longitud. El portón tiene ahora función manos libres.



La calidad percibida del interior se ha mejorado. Mantiene las versiones con cinco o siete plazas.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | DIG-T163 CV | DCI130 CV | DCI177 CV |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4, en línea | 4, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.618 | 1.598 | 1.995 |
| Potencia máxima (CV)/rpm | 163/5.600 | 130/4.000 | 177/3.750 |
| Par máximo (mkg)/rpm | 24,5/2.000-4.000 | 32,7/1.750 | 38,8/2.000 |
| Tracción | Delantera | Delantera o total | Delantera o total |
| Caja de cambios | Manual 6 velocidades | Manual de 6 o Aut. | Manual de 6 o Aut. |
| Frenos del./tras. | Discos ventil./Discos | Discos ventil./Discos | Discos ventil./Discos |
| Neumáticos | 225/65 R17 | 225/65 R17 | 225/65 R17 |
| Peso (kg) | 1.430 | 1.500 (1.580 4x4) | 1.595 (1.665 4x4) |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.690/1.830/1.710 | 4.690/1.830/1.710 | 4.690/1.830/1.710 |
| Volumen maletero (l) | 550/1.982 | 550/1.982 | 550/1.982 |
| Capacidad depósito (l) | 60 | 60 | 60 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 9,7 | 10,5 (Aut. 11,4) | 9,6 Aut. |
| Velocidad máx. (km/h) | 200 | 188 (Aut. 180) | 199 Aut. |
| Consumo mixto (l/100 km) | 6,2 | 4,9 (Aut. 5,1) | 5,6 Aut. |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | 145 | 129 (Aut. 135) | 148 Aut. |
| Precios desde... (euros) | 25.800 | 27.400 | 30.750 |

volante multifunción más intuitivo y se mejora la calidad percibida con nuevas tapicerías o asientos calefactados en las dos primeras filas. El portón trasero presume de una función manos libres y el maletero gana 15 litros (565) en las versiones con cinco plazas.

No hay sorpresas bajo el capó. En diésel cuenta con las conocidas versiones de 130 y 177 CV; lo mismo ocurre con la variante de gasolina de 163 CV. Los tres se pueden asociar a una caja manual de seis relaciones o a una transmisión automática con variador continuo X-Tronic. La tracción es

delantera en el caso del gasolina, mientras que en los diésel también se ofrece la tracción total.

A nivel tecnológico incorpora un asistente de tráfico cruzado en la zaga, añade ahora una frenada autónoma de emergencia que detecta también a los peatones, un equipo de sonido Bose y en 2018 debutará el sistema ProPILOT, un asistente de conducción autónoma que controlará la dirección, aceleración y frenos para hacernos la vida más fácil y cómoda. También se ha optimizado la oferta multimedia.



El Evoque de Jaguar

Parece que a Jaguar le ha dado envidia el constante éxito del Range Rover Evoque y se ha propuesto hacerle la competencia dentro de su mismo grupo. El resultado es este E-Pace que estará disponible desde 37.450 euros y que llegará a los concesionarios a primeros de 2017.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con unas medidas muy similares a las del Evoque de Land Rover, Jaguar lanza ahora el nuevo E-Pace dispuesta a rellenar todos los nichos de mercado posibles y que no se les escape ni un solo cliente. Este SUV compacto tiene una longitud de 4.395 mm, con cortos voladizos delanteros y traseros y una distancia entre ejes de 2.681 mm. Este tamaño permite disponer de espacio suficiente para cinco ocupantes que detrás contarán con un espacio para las piernas de 892 mm. Además, el E-Pace logra un aprovechamiento excepcional del espacio gracias a la sofisticada arquitectura Integral Link de la suspensión trasera, lo que favorece una generosa capacidad de carga de 557 litros.

Según los ingenieros de la marca británica, el diseño de la suspensión trasera Integral Link, estrenada en su día por el Jaguar XE, ha per-



El aspecto del E-Type no puede ser más deportivo. Transmite solidez y eficacia.

mitido que se pueda alcanzar el nivel esperado de capacidad de respuesta y agilidad sin sacrificar la comodidad de conducción, un avance claro respecto a los diseños multibrzo convencionales. Sobre todo, se ha trabajado la rigidez lateral y longitudinal para aumentar la precisión al volante. Muchos de los componentes de la suspensión Integral Link se han realizado en aluminio forjado o fundido lo que además

ha permitido aligerar peso. En cualquier caso el E-Pace pesa casi 100 kilos más que un Evoque y es solo dos centímetros más largo y un centímetro más bajo.

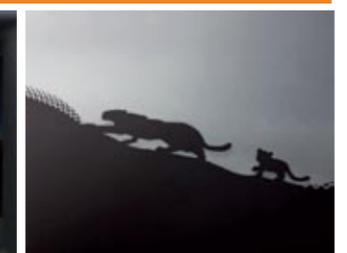
Aprovechando la experiencia en el F-Pace y la tecnología de Land Rover, el E-Pace se presenta como un modelo cargado de sistemas que harán más fácil la vida al conductor. Es el caso del sistema de tracción a las cuatro ruedas Active Driveline, una

lista interminable de ayudas a la conducción o el sistema de infoentretenimiento Touch Pro con tecnología de control por voz, pantalla táctil de 10 pulgadas o de 12,3, o la llave inteligente Activity Key.

Las versiones E-Pace y E-Pace R-Dynamic están disponibles con los acabados S, SE y HSE, además de cinco motores diferentes: tres diésel y dos de gasolina. El motor diésel Ingenium 2.0 de cuatro



MINIMALISTA EL E-PACE, SE INCLINA POR UN INTERIOR MINIMALISTA PERO MUY PRÁCTICO. SE FABRICARÁ EN LAS INSTALACIONES DE MAGNA STEYR EN AUSTRIA. LLEGARÁ A LOS CONCESIONARIOS EN 2018



▲ La última tecnología de conectividad está en el E-Pace. El conductor puede disponer de una pantalla TFT de 12,3 pulgadas. El coche puede llevar hasta cuatro puntos de carga de 12 voltios y cinco puertos USB, y un punto de acceso wifi 4G para 8 dispositivos. En una de las lunas, aparece el 'baby Jag'.



◀ El diseño interior del E-Pace es original y la calidad, extraordinaria. El diseño recuerda a un F-Pace en pequeño. Mide 4,39 metros de largo.



cilindros está disponible con 150 CV, 180 CV y 240 CV, mientras que la versión de gasolina Ingenium turbo 2.0 de cuatro cilindros se ofrece con 249 CV y 300 CV. Se trata de la primera vez que un Jaguar monta exclusivamen-

te motores de la familia Ingenium. El único propulsor que estará disponible con la combinación de tracción delantera y cambio manual será la versión 2.0D de 150 caballos que en nuestro país parte de los 37.450 euros, eso sí con

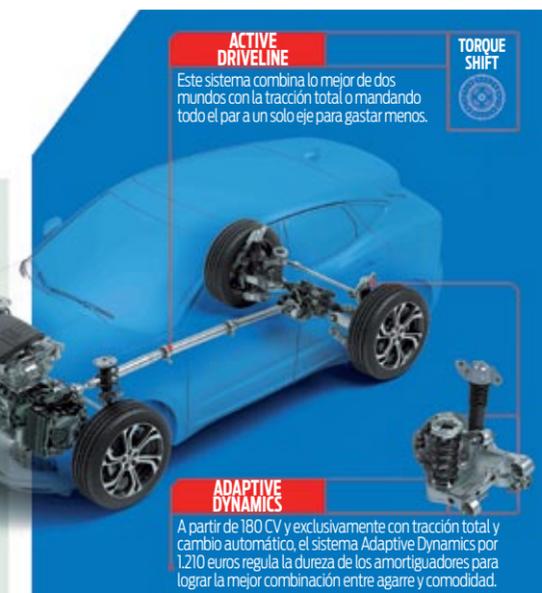
un equipamiento bastante ajustado.

Para que la dotación comience a estar a la altura del coche, habrá que inclinarse por el acabado S (43.050 euros) que ya destaca por su equipamiento de serie

de alto nivel, con sistemas de confort, como el sistema de infoentretenimiento Touch Pro, los faros LED, los asientos eléctricos de piel, además de avanzados sistemas de asistencia al conductor como el Monitor del Estado del Conductor y el Frenado de Emergencia. Pero si por algo destaca el E-Pace es por su extensa gama y posibilidades de personalización con un total de 26 versiones y combinaciones de acabado, motor, cambio y tracción para cubrir prácticamente todas las necesidades del comprador.

El E-Pace será el primer vehículo que se produzca, a partir de finales de este año, en la fábrica de Magna Steyr de Graz (Austria) gracias al acuerdo al que ha llegado Jaguar Land Rover con esta empresa especializada en ingeniería y fabricación. En 2018 se incorporará a la producción también el I-Pace, totalmente eléctrico.

► La tracción total del E-Pace cuenta con el Active Driveline, que puede mandar casi todo el par motor al eje trasero en condiciones extremas. O propiciar un tacto deportivo mandando más par atrás normalmente.





Cuarenta años de historia dan para mucho, por eso el nuevo Ford Fiesta da un salto definitivo en aspectos como la calidad o la tecnología. Hemos probado la versión más equilibrada con el motor de gasolina 1.0 EcoBoost asociada al elegante acabado Titanium, un vehículo que apetece conducir por su excelente tacto general, dinámica y rendimiento.

▲ Galardonado por sexto año consecutivo como el mejor motor con menos de un litro, en esta versión eroga 125 CV.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Siempre me ha gustado el Ford Fiesta por ese agradable tacto general que ofrece y por su excelente dinámica. Esos valores se incrementan en esta nueva generación, que se ve reforzada por una dotación tecnológica de primer orden. Y qué decir del motor tricilíndrico 1.0 EcoBoost, una joya por su rendimiento...



Seguimos de Fiesta

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

En 1981 daba clases y aprobé el carné de conducir al volante de la primera generación del Ford Fiesta. Para mí era el mejor coche del mundo y guardo un grato recuerdo de él. Ahora, 36 años después, tengo ocasión de probar la última puesta en

escena de este modelo que conserva el nombre y poco más. Hasta el tamaño del nuevo Fiesta es superior al del Ford Escort de entonces, el hermano mayor que fue, precisamente en 1981, Coche del Año en Europa.

Además del mismo nombre, mi 'primer coche' también portaba un propulsor de un litro que ofrecía 58 ca-

ballos de potencia, muy lejos en todos los sentidos del sofisticado 1.0 EcoBoost tricilíndrico de ahora.

Añoranzas aparte, nuestro protagonista lo borda. Tecnológicamente ya no espera para tener que heredar elementos de sus hermanos mayores porque él mismo los estrena, siendo el primer Ford que monta un asisten-

te de frenada autónomo que detecta peatones, un sistema de aparcamiento asistido que aplica el freno para evitar golpes a baja velocidad o un equipo de sonido de alta fidelidad B&O.

Disponible con carrocería de tres y cinco puertas, apostamos por la mayor versatilidad de esta última y lo combinamos con la elegancia

del acabado Titanium. Por imagen y calidad percibida el salto es evidente. Por fuera el Fiesta ha crecido 71 milímetros de largo y 12 de ancho, ofreciendo una apariencia de 'más coche' y más premium.

Curiosamente este incremento no tiene una repercusión directamente proporcional en el interior o en el maletero, aunque sí es evidente una mejora de espacio para las piernas en las plazas traseras.

Donde no hay color es en la terminación y puesta en

escena del habitáculo respecto al modelo anterior. Se ha mejorado la ergonomía y la visibilidad, y los múltiples mandos de antaño se han eliminado en favor de una pantalla táctil que en nuestro caso es de 8 pulgadas (opcional). Curiosamente es ahora el volante multifunción el que presume de hasta 14 mandos.

El salpicadero se remata

con materiales acolchados en la parte superior, duros en la zona baja y unos lacados en negro muy aparentes, pero en ocasiones, con los reflejos del sol, molestan. Detrás hay ganancia en centímetros, como hemos dicho, pero tres adultos irán como amigos sólo en un desplazamiento corto. Curioso que no haya ni un solo asidero en el techo para agarrarse, y destacar el generoso techo panorámico eléctrico, dividido en dos partes, que inunda de luz el habitáculo, una delicia para todos los públicos que nos costará 700 euros extras.

| PRECIO | | 18.895 € | | NUESTRA VALORACIÓN | | | |
|--|----------------|--------------------|--|--------------------|--|--------------|--|
| | | NUESTRAS ESTRELLAS | | NOS GUSTA | | DEBE MEJORAR | |
| EMISIONES DE CO ₂ : 98 G/KM | COMPORTAMIENTO | ***** | | + | Dinámica muy ágil. Equipamiento tecnológico. Rendimiento del propulsor 1.0 EcoBoost 125 CV. Tacto general muy agradable. | - | Habitabilidad trasera y maletero todavía algo justos. Consumos en conducción 'dinámica'. Reflejos en algunos plásticos |
| | ACABADO | ***** | | | | | |
| | PRESTACIONES | ***** | | | | | |
| | CONFORT | ***** | | | | | |
| | SEGURIDAD | ***** | | | | | |
| | CONSUMO | ***** | | | | | |
| PRECIO | ***** | | | | | | |



▲ El maletero ofrece 303 litros de capacidad y el piso se puede situar en dos alturas. Debajo está el kit reparapinchazos; si queremos una rueda de repuesto temporal de 14 pulgadas tenemos que pagar 100 euros.



IMAGEN
ES MÁS GRANDE Y SU ASPECTO DERROCHA MÁS CALIDAD. SU DINÁMICA TAMBIÉN AÑADE UN ATRACTIVO EXTRA INTERIOR
EL SALTO CUALITATIVO DADO EN EL HABITÁCULO ES DEMOLEDOR. TECNOLÓGICAMENTE ESTÁ A LA ÚLTIMA



▲▲ Se ha cuidado hasta el más mínimo detalle en el interior. El volante multifunción presenta 14 mandos y se añade una función ECO.



▲ En el interior las plazas delanteras son amplias y muy confortables y la visibilidad es buena. Detrás se ha ganado algo de espacio para las piernas.



▲ De la pequeña pantalla de la generación anterior se ha pasado a ésta táctil de 8 pulgadas. La de serie es de 6,5".

El maletero, por su parte, cubre 303 litros de capacidad, resulta muy diáfano en sus formas y ofrece 58,5 centímetros de fondo y 97,5 de ancho, para que calculemos lo que podemos introducir por un portón ahora más generoso.

El segundo capítulo donde hay mejoras es en el aspecto dinámico. Y no es fácil porque el Fiesta tiene un magnífico curriculum en este aspecto. Para ello se ha mejorado la rigidez del chasis, se ha incrementado el ancho de vías y se incorpora un Control Vectorial de Par, tan de moda últimamente en todo modelo nuevo que se precie.

Y bajo el capó, ya un clásico, como el 1.0 EcoBoost, un tres cilindros que ofrece tres niveles de potencia: 100, 125 y 140 CV. Nuestra unidad eroga 125 y es todo un ejemplo de elasticidad y rendimiento, sin disparar un consumo que siempre es un poco 'bipolar' en este tipo de mecánicas 'humildes' en cilindrada.

Asociado a una caja manual de seis relaciones, ahora más eficiente, el abanico de actuación es tremendamente amplio. Desde apenas 1.200 rpm ya tiene capacidad de trabajo y estira como si fuera una prueba de maratón hasta las 6.700

vueltas, momento en el que corta la inyección.

Acelera de manera notable y recupera bien. Si queremos sacar el máximo partido y apuramos marchas hasta el final, en 2ª ya superamos los 100 km/h, en 3ª los 150 y en 4ª si nos ponemos cabezones ya podemos alcanzar la velocidad máxima. Por otro lado, la 6ª relación desahoga la situación para que en autopista, a 120 km/h podamos rodar con el motor girando placidamente a 2.700 vueltas y apenas 6,0 litros de consumo. Para ello debemos activar el nuevo modo Eco, que 'capa' en parte el rendimiento y la respuesta del motor.

Dinámicamente esta versión del Fiesta convence por su agilidad y confort de marcha. Apoyado sobre un chasis con una puesta a punto sobresaliente y unos generosos neumáticos 205/45 ZR17 lo cierto es que a buen ritmo apenas subvira y la zaga desliza suavemente hasta redondear el giro para seguir la trayectoria con normalidad. Y las pérdidas de motricidad al salir de una curva apenas existen gracias al mencionado Control Vectorial del Par.

Lo mejor de todo esto es que la suspensión filtra perfectamente las irregularidades para que nadie se queje



▲► Dinámicamente el nuevo Fiesta ofrece un gran compromiso entre agilidad y confort. Las llantas de 17 pulgadas son opcionales.



a nivel de confort. Si alguien quiere un talante más deportivo le queda la opción del acabado ST-Line, que apuesta por una amortigua-

ción más firme. Mención especial para los frenos, fantásticos por su eficacia como se puede comprobar con las distancias registradas, como

los 51,5 metros que necesita para detenerse desde 120 km/h.

Y el tercer bastión a destacar es el tecnológico, aun-

que buena parte de esos elementos hay que pagarlos en la carta de opciones. No es el caso de la alerta por cambio involuntario de carril, que avisa y hasta corrige la trayectoria sobre el volante. Tampoco por el completo sistema multimedia SYNC 3 compatible con nuestro smartphone y que permite controlar mediante sencillas órdenes por voz elementos de la navegación, equipo de sonido, servicios...

En definitiva, un vehículo que recoge los 40 años de experiencia de una saga que, por lo visto en esta última generación, seguirá dando mucha guerra.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

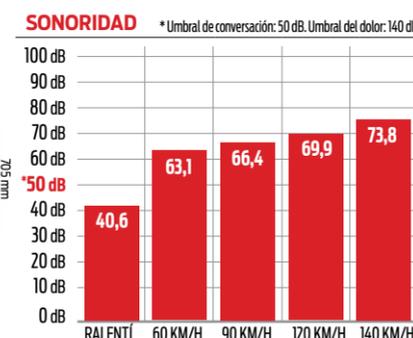
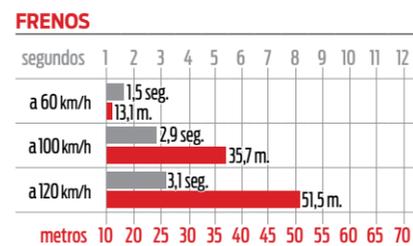
| | |
|---|--|
| MOTOR | 1.0 ECOBOOST |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 3 cilindros/12 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 998 |
| Alimentación | Inyección directa, turbocompresor e intercooler. |
| Potencia máxima/rpm | 125 CV/6.000 |
| Par máximo/rpm | 17,3 mkg / 1.400-4.500 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Manual 6 velocidades |
| Desarrollo final en 6ª (km/h a 1.000 rpm) | 45,5 |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, asistida eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6 |
| Diámetro de giro (m) | 10,1 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos macizos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera | Independiente, tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| Trasera | Semi-independiente, eje de torsión con muelles helicoidales y amortiguadores. |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 205/45 ZR17 |
| Marca | Michelin |
| PESOS Y CAPACIDADES | |
| En orden de marcha (kg) | 1.164 |
| Capacidad del depósito (l) | 42 |
| Relación peso/potencia (kg/cv) | 9,3 |
| Número de plazas | 5 |

EQUIPAMIENTO

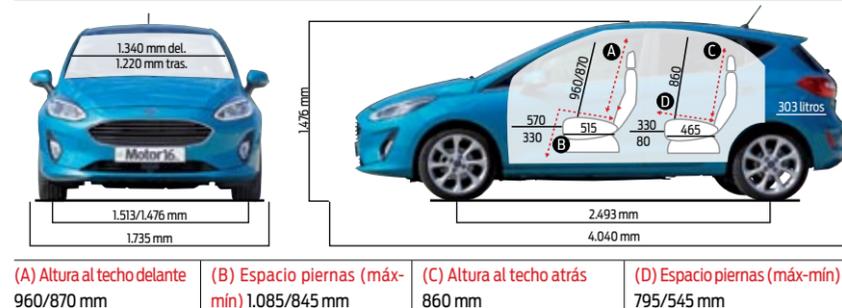
| | SI | NO | OP. |
|-------------------------------------|----|----|-----|
| INFORMACIÓN Y CONFORT | | | |
| Retrovisores eléctricos y abatibles | ▲ | | |
| Sensor de lluvia y luces | ▲ | | |
| Luces de carretera automáticas | | | ▶ |
| Ordenador de viaje | ▲ | | |
| Limitador de velocidad | ▲ | | |
| Freno estacionamiento eléctrico | | ▼ | |
| Respaldo posterior partido | ▲ | | |
| Luces diurnas y traseras LED | ▲ | | |
| Llantas de aleación 16 pulgadas | ▲ | | |
| Aparcamiento asistido | | | ▶ |
| Sensores aparcamiento traseros | ▲ | | |
| Acceso y arranque sin llave | ▲ | | |
| Climatizador manual | ▲ | | |
| Pantalla táctil 6,5". Ford SYNC 3 | ▲ | | |
| SEGURIDAD | | | |
| Aviso de ángulo muerto | | | ▶ |
| Reconocimiento de señales | | | ▶ |
| Alerta cambio involuntario carril | ▲ | | |
| Alerta por cansancio conductor | | | ▶ |
| Llamada de emergencia e-call | | | ▶ |
| Asistente de tráfico en la zaga | | | ▶ |
| Asistente de salida en rampa | ▲ | | |
| Airbag rodilla | | ▼ | |
| Airbag de cortina delanteros | ▲ | | |
| Airbag frontales y laterales | ▲ | | |
| Rueda de repuesto temporal | | | ▶ |
| Ford MyKey | ▲ | | |
| Control de presión de neumáticos | ▲ | | |
| Frenada de emergencia en ciudad | ▲ | | |
| Cámara de visión trasera | | | ▶ |
| Control por voz | ▲ | | |
| Control de estabilidad/tracción | ▲ | | |
| Anclajes Isofix | ▲ | | |
| Control de cruceo adaptativo | | | ▶ |

BANCO DE PRUEBAS

| | |
|--|-----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 195 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,9 |
| De 0 a 50 km/h | 3,3 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 9,9 (9,9) |
| Recorriendo (metros) | 170 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 18,3 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 20,5 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª | 19,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 33,7 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 37,8 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª | 38,5 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 10,2 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 13,5 |
| De 80 a 120 km/h en 6ª | 18,3 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +3% |
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 23,0 km/h de promedio | 6,5 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 4,4 |
| Conducción dinámica | 10,5 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 5,9 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,8 |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 5,8 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 724 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 5,4 |
| Ciclo extraurbano | 3,6 |
| Ciclo mixto | 4,3 |



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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

| | FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 125 CV TITANIUM 5P | CITROËN C3 PURETECH 1.2 110 CV SHINE 5P | PEUGEOT 208 1.2 PURETECH 110 CV ALLURE 5P | SEAT IBIZA 1.0 ECOTSI 115 CV STYLE 5P |
|-----------------------|---|--|--|--|
| Precio | 18.895 euros | 18.850 euros | 19.000 euros | 17.550 euros |
| Cilindrada | 998 | 1.199 | 1.199 | 999 |
| Potencia | 125 CV-6.000 rpm | 110 CV-5.500 rpm | 110 CV-5.500 rpm | 115 CV-5.000/5.500 rpm |
| Par máximo | 17,3 mkg-1.400/4.500 | 20,9 mkg-1.500 | 20,9 mkg-1.500 | 20,4 mkg-2.000/3.500 |
| Cambio | 6 velocidades/manual | 5 velocidades/manual | 5 velocidades/manual | 6 velocidades/manual |
| Tracción | Delantera | Delantera | Delantera | Delantera |
| Consumos | 5,4/3,6/4,3 l/100 km | 5,5/4,0/4,6 l/100 km | 5,6/3,8/4,5 l/100 km | 5,8/4,1/4,7 l/100 km |
| Emisiones | 98 g/km CO ₂ | 103 g/km CO ₂ | 103 g/km CO ₂ | 108 g/km CO ₂ |
| Autonomía | 976 kilómetros | 978 kilómetros | 1.111 kilómetros | 851 kilómetros |
| Vel. máxima | 195 km/h | 188 km/h | 190 km/h | 195 km/h |
| 0 a 100 km/h | 9,9 segundos | 9,3 segundos | 9,6 segundos | 9,3 segundos |
| Maletero | 303 litros | 300 litros | 285 litros | 355 litros |
| Dimensiones | 4.040/1.735/1.476 mm | 3.996/1.749/1.474 mm | 3.973/1.739/1.460 mm | 4.059/1.780/1.444 mm |
| Batalla | 2.493 mm | 2.540 mm | 2.538 mm | 2.564 mm |
| Diámetro giro | 10,1 metros | 10,9 metros | 10,4 metros | 10,6 metros |
| Depósito comb. | 42 litros | 45 litros | 50 litros | 40 litros |
| Peso | 1.164 kilos | 1.125 kilos | 1.145 kilos | 1.140 kilos |
| A favor | Ha ganado puntos en cuanto a calidad percibida se refiere y tecnológicamente se ha puesto a la última. Dinámicamente va de cine y el rendimiento del motor es muy bueno. También es el que homologa menos consumo. El cambio es de seis relaciones. | Es el más original en su diseño, con guiños como los Airbumps que protegen de los pequeños golpes laterales. El motor tricilíndrico es muy refinado en su funcionamiento y el conjunto resulta más confortable porque la suspensión es más blanda. | El propulsor que porta es el mismo que el del Citroën C3. Dinámicamente es una de las opciones más ágiles del segmento, el interior se remata con calidad y el puesto de conducción es el más particular de todos. | Si hacemos la media en aspectos como el comportamiento dinámico, la habitabilidad, el maletero, el rendimiento del motor y el consumo... no hay duda de que el Ibiza es un rival a batir, una referencia en su segmento. |
| En contra | La ruidosidad si forzamos el ritmo se incrementa. Lo mismo ocurre con el consumo, muy bueno si vamos relajados pero se dispara vertiginosamente si corremos. Los plásticos lacados del salpicadero dan reflejos. | Dinámicamente es el modelo menos ágil de los cuatro aquí enfrentados, con unos balanceos de la carrocería más acusados. El cambio es manual de cinco relaciones y el borde de carga del maletero resulta algo elevado. | Su menor tamaño exterior le pasa factura a la hora de analizar las plazas traseras y la capacidad del maletero, los más justos de todos. El precio es más caro porque sólo se ofrece con el acabado superior Allure. | El consumo medio es algo más elevado que en el resto, en parte porque es más 'corpulento'. Ha mejorado la calidad del interior, pero en ocasiones resulta todavía algo sobrio en su presentación interior. |



EL DETALLE

VIGNALE El club del gourmet

El Fiesta incorpora el acabado Vignale, club al que ya pertenecen el Mondeo, S-MAX, Kuga y Edge. Más allá de una imagen más refinada y un equipamiento más exclusivo, como los tapizados de cuero en asientos, salpicadero y consola central, lo más llamativo es el trato personalizado al cliente en todo momento a lo largo de la vida útil del vehículo. De momento se ofrece con el motor 1.0 EcoBoost de 100 CV y en el diésel de 85.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

| | |
|--|--|
| COSTE POR KILOMETRO | RED DE POSVENTA |
| Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste km total: 0,47 euros/km. | 600 puntos de asistencia en toda España. |
| SEGURO | GARANTÍA |
| Seguro a terceros: 318,06 euros/año. Seguro a todo riesgo: 462,12 euros/año con franquicia de 210 euros. | Dos años sin límite de kilometraje |
| Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje. | www.ford.es |
| DATOS DEL COMPRADOR | |
| FORD | |
| Ford España, S.A. Edificio Miniparc IV C/Caléndula 13, 28109. Alcobendas. Madrid. Tlf: 902 442 442. | |
| | PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 23.715 EUROS |



No hay que comprar un híbrido o un eléctrico para poder entrar y aparcar en las grandes ciudades con episodios de contaminación graves. Basta tener un coche que se pueda mover indistintamente con gasolina o GLP. El Citroën C3 ya puede hacerlo.



Con gas sí puedo...

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Alvaro García Martins

El C3 de gas gasta lo mismo que un diésel pero con claras ventajas añadidas en aspectos como el agrado de conducción, el silencio de marcha, los descuentos en las zonas de aparcamiento regulado y la oportunidad de entrar en la almendra central de las grandes ciudades en episodios de contaminación grave, gracias a la etiqueta 'ECO' que la DGT concede a este tipo de vehículos, ventajas que no ofrecen

los C3 movidos por gasóleo. Esta es básicamente la razón por la que merece la pena invertir 1.500 euros, que es la diferencia entre un C3 Puretech normal de gasolina y este C3 Puretech GLP de gasolina y gas natural licuado, porque la versión diesel BlueHDI de 75 caballos y peores prestaciones, cuesta lo mismo que el de GLP: 15.000 euros.

Las modificaciones en el motor de tres cilindros afectan a la culata, que es específica, con válvulas y asientos de

válvulas reforzados; y el depósito, en el que se almacena el GLP en estado líquido, es capaz de soportar una presión de 45 bar. Situado en el lugar donde normalmente va la rueda de repuesto bajo el maletero, su capacidad es de 33,6 litros (19 kg) y ha superado todo tipo de tests de seguridad para superar sin pegas incluso alcances traseros severos.

La red de gasineras de GLP en España ha ido creciendo paulatinamente hasta llegar en la actualidad a las 560, cu-

briendo todo el territorio nacional y permitiendo repostar sin pegas cuando el depósito llega a su fin. Un hecho que no provoca el estado de tensión que vives en un vehículo eléctrico porque si se acaba el gas y en ese momento no hay gasineras cerca, el coche de forma automática tira del depósito de gasolina con el que se pueden recorrer a 120 km/h alrededor de 600 kilómetros.

No es nada complicado. El coche una vez que alcanza la temperatura idónea tras



◀▶ Por dentro el C3 de GLP es exactamente igual que el resto de los C3. Solo añade una tecla que permite cambiar a placer el tipo de combustible.



◀◀ El depósito de Gas Licuado de Petróleo va situado en el maletero y tiene una capacidad de 33,6 litros. Esto significa que el coche no puede llevar rueda de repuesto y si un kit de reparación tan habitual hoy en día.



cante-Madrid (redondeando a 900 km) con GLP cuesta 50 euros. Un chollo si pensamos en las ventajas comentadas al inicio de esta prueba. Y respecto a las prestaciones, apenas se notan diferencias entre ir en gasolina o en gas. Y buena muestra de ello son los datos comparativos que publicamos en la ficha técnica. El C3 de GLP es una opción más que interesante y su sobreprecio se amortiza rápido.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|-----------------------------------|--|
| MOTOR | 1.2 PURETECH |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 3, en línea / 12 |
| Sistema Stop/Start | No |
| Cilindrada (c.c.) | 1.199 |
| Alimentación | Inyección indirecta |
| Potencia máxima/rpm | 82 CV / 5.750 |
| Par máximo/rpm | 11,7 mkg / 2.750 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las ruedas delanteras |
| Caja de cambios | Manual de 5 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 33,4 km/h |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,4 |
| Diámetro de giro (m) | 10,9 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Tambores |
| SUSPENSIÓN | |
| Delanteras: | Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| Traseras: | Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |

RUEDAS
Neumáticos: 205/55 R16
Marca: Michelin

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.145 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 3.996 / 1.749 / 1.474 |
| Capacidad del maletero (l) | 300 |
| Capacidad del depósito (l) | 45 (Gas 33,6) |

PRESTACIONES (GASOLINA/GLP)

| | |
|-----------------------------------|------------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 172 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 19,7/19,8 |
| De 0 a 50 km/h | 4,9/5,1 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 15,2/15,4 (13,6) |
| Recorriendo (metros) | 262/270 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 20,3/20,2 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 22,2/22,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 38,2/38,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 42,8/42,7 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 15,5/15,9 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 25,3/24,2 |

SUS RIVALES



FIAT PUNTO 1.4 77 CV GLP

Es algo más barato que el Citroën pero su imagen acusa el paso del tiempo y es menos potente que el modelo francés. Y el consumo incluso aumenta.

| | |
|----------------------|--------------------------|
| Precio | 14.060 € |
| Potencia | 77 cv |
| Consumo 0 a 100 km/h | 3,9 kg/100k 13,2 seg. |



PEUGEOT 208 1.2 PURETECH 82 GLP

Como buen primo cercano que es, el 208 utiliza el mismo propulsor que el Citroën e idéntico sistema. E iguala el consumo del C3 de GLP.

| | |
|----------------------|---------------------|
| Precio | 14.560 € |
| Potencia | 82 cv |
| Consumo 0 a 100 km/h | 3,6 kg/100k n.d. |

CONSUMOS (GASOLINA/GLP)

| | |
|--|------------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 6,8/8,4 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,2/6,5 |
| En conducción dinámica | 7,5/8,9 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 5,7/9,3 |
| A 140 km/h de cruceo | 6,9/8,2 |
| Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km | 5,9/8,5 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 715/345 (1.060) |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 5,9/7,5 |
| Ciclo extraurbano | 4,3/5,5 |
| Ciclo mixto | 4,9/6,3 (3,6 kg) |



REPOSTAR AUTOGAS GLP ASÍ DE FÁCIL

Repostar Autogas GLP no es mucho más complicado que hacerlo con una manguera de diésel o de gasolina. Solo es necesario un adaptador, incluido en el coche, que permite conectar la pistola del surtidor y la toma de GLP del coche. Una vez enganchada y hecho el vacío, se desbloquea y listo.



◀▶ Al retirar la pistola que inyecta el GLP en estado líquido siempre suena un pequeño estallido. Es normal.



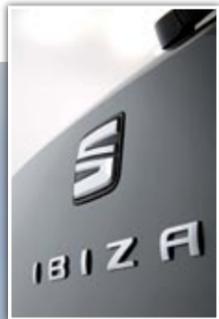
| | | | | |
|---|---------------------------|---------------------------|--|--|
| PRECIO | 15.000 € | NUESTRA VALORACIÓN | | |
| EMISIONES DE CO₂: 102G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS | NOS GUSTA | DEBE MEJORAR | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** | Precio competitivo. Agrado de uso. Consumo. Ventajas de la etiqueta 'ECO'. Seguridad. Versatilidad de utilización. | Prestaciones modestas. Sin posibilidad de rueda de repuesto. Ubicación tecla cambio de combustible. Sin indicador modo de uso. |
| | ACABADO | ***** | | |
| | PRESTACIONES | ***** | | |
| | CONFORT | ***** | | |
| | SEGURIDAD | ***** | | |
| CONSUMO | ***** | | | |
| PRECIO | ***** | | | |

▲ Exteriormente nada hace pensar que el C3 se mueve con GLP. Su sano comportamiento no varía.

arrancar comienza a funcionar automáticamente con GLP mientras que el conductor no aprieta la tecla situada, algo escondida, a la izquierda del tablero. Si lo hace es que reserva ese tipo de combustible para un mejor momento. Pero jugando con los dos depósitos la autonomía combinada en una utilización normal puede superar los 1.000 kilómetros. Y hacer un viaje Madrid-Ali-



LA CLAVE
Hay que ir acostumbrándose a soluciones como la del GLP para no tener que dejar el coche aparcado. El C3 preparado para moverse indistintamente con gasolina o gas gasta prácticamente lo mismo que un diésel pero tiene otro tipo de ventajas añadidas cuando se activan los protocolos anticontaminación.



Hemos probado la versión de acceso a la gama Ibiza, un modelo modesto en cuanto a prestaciones se refiere y enfocado a un perfil de conductor 'tranquilo', pero que no quiere renunciar al resto de los valores al alza que ofrece el vehículo español. ¿Será suficiente?



El interior se remata con calidad, pero la presentación es algo sobria. El espacio interior es generoso y el cambio es manual de cinco relaciones. Tiene función start/stop.



En su dotación de serie el acabado Reference Plus ofrece un limitador de velocidad, ordenador de a bordo y una pantalla táctil de 5 pulgadas con equipo de sonido y Bluetooth.

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

| | |
|---|---|
| MOTOR | 1.0 MPI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 3, en línea / 12 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 999 |
| Alimentación | Inyección indirecta secuencial multipunto |
| Potencia máxima/rpm | 75 CV / 6.200 |
| Par máximo/rpm | 9,7 mkg / 3.000-4.300 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Manual 5 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 31,2 km/h |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,7 |
| Diámetro de giro (m) | 10,6 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Tambores |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Semi-independiente, eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 185/65 R15 |
| Marca | Bridgestone |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.091 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.059 / 1.780 / 1.444 |
| Capacidad del maletero (l) | 355 |
| Capacidad del depósito (l) | 40 |

Mínimo ¿suficiente?

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

El nuevo Seat Ibiza ha dado un salto cualitativo abismal con el fin de seguir siendo el modelo más vendido de su segmento en el mercado español. La nueva plataforma MQB A0 obra el milagro de ser más compacto por fuera y más habitable por dentro, y le da un nuevo impulso en cuanto a dinámica y tecnología se refiere.

La amplia gama de motorizaciones siempre ha sido, igualmente, clave en su éxito, incluyendo las versiones más deportivas. Sin embargo, en esta ocasión nos hemos decantado por la variante de acceso. Por algo más de 14.000 euros podemos acceder a un Ibiza con el propulsor de gasolina 1.0 MPI de 75 CV.

Este motor tricilíndrico es el único de la gama que no dispone de inyección directa y turbo, y se nota. Es un motor



▲ Su magnífico chasis y su dinámica son de lo más destacado.

agradable a ritmos tranquilos que ofrece una respuesta 'adecuada' siempre y cuando no lo dejemos caer por debajo de las 4.000 rpm. El motivo es su escaso par motor (prácticamente la mitad que en el 1.0 TSI de 95 CV), aspecto que le lleva a protagonizar unas recuperaciones algo justas.

El cambio es manual de cinco relaciones. El tacto de la palanca, como el de la dirección, es de notable alto, pero en autopista, a 120 km/h, acariciamos las 4.000 rpm, y la sonoridad se hace demasiado evidente.

Con estos números sobre la mesa es complicado poner en apuros el magnífico chasis con el que cuenta el nuevo Ibiza, una de las referencias del segmento, sin duda. La calidad de rodadura y el tacto general del vehículo brillan con luz propia, aunque en esta unidad la distancia de frenado a 120 km/h se



▲ El maletero cubica 355 litros y el respaldo trasero abatible en dos partes cuesta 150 euros.

Amplio, dinámico, modesto, pero suficiente en cuanto a prestaciones se refiere, el acabado de acceso Reference Plus, el único disponible con este motor actualmente, ofrece asistente automático de frenada en ciudad, sensor de luces y de presión de neumáticos, aire acondicionado, radio Media System Touch con pantalla de 5 pulgadas, Bluetooth y aire acondicionado. Así se puede ajustar el precio de salida.

SUS RIVALES



RENAULT CLIO 1.275 CV LIVE

El motor ya es de cuatro cilindros y su mayor cilindrada le condena a un mayor consumo. Es muy confortable, pero algo menos dinámico que el modelo español.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 12.930 € |
| Maletero | 300 litros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 5,6 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 14,5 seg. |



VOLKSWAGEN POLO 1.0 75 CV A-POLO 5P

Una buena oportunidad para hacerse con este vehículo, ante la llegada del nuevo modelo en octubre. El propulsor tricilíndrico es el mismo del Seat Ibiza.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 14.875 € |
| Maletero | 280 litros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 4,8 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 14,3 seg. |

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Los 75 CV de esta versión convencerán si nos tomamos la vida con calma. Dirección, cambio y chasis brillan a gran altura, el equipamiento es suficiente y el precio resulta atractivo. Sin embargo, por 640 euros más el 1.0 TSI de 95 CV ofrece una mejor respuesta... Y un menor consumo. El salto merece la pena, sin duda.

| | |
|---|---|
| PRECIO | 14.960 € |
| EMISIONES DE CO₂: 112 G/KM | NUESTRAS ESTRELLAS |
| COMPORTAMIENTO | ***** |
| ACABADO | ***** |
| PRESTACIONES | ***** |
| CONFORT | ***** |
| SEGURIDAD | ***** |
| CONSUMO | ***** |
| PRECIO | ***** |
| NUESTRA VALORACIÓN | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| <p>+</p> <p>Tacto general. Comportamiento dinámico. Habitabilidad y maletero. Precio.</p> | <p>-</p> <p>Recuperaciones muy pobres. Consumo en conducción dinámica. Frenos traseros de tambor.</p> |

PRESTACIONES

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 167 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 19,8 |
| De 0 a 50 km/h | 4,9 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 15,5 (14,7) |
| Recorriendo (metros) | 271 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 21,1 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 22,3 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 40,3 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 46,0 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 19,7 |
| Recorriendo (metros) | 561 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 27,1 |
| Recorriendo (metros) | 775 |

CONSUMOS

| | |
|--|-----------------|
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 23 km/h de promedio | 7,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 4,2 |
| En conducción dinámica | 10,5 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 6,8 |
| A 140 km/h de cruceo | 8,4 |
| Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km | 6,3 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 635 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 6,0 |
| Ciclo extraurbano | 4,3 |
| Ciclo mixto | 4,9 |





▲◀▶ El techo de fibra de carbono es una opción de 4.000 euros, pero baja el centro de gravedad y reduce el peso 3 kilos. La instrumentación configurable del cuadro también es de serie.



Pon un biturbo en tu vida

El nuevo propulsor V6 biturbo del RS5 Coupé rinde la misma potencia que la del anterior V8 atmosférico de mayor cilindrada. Sin embargo mejoran notablemente el par, las prestaciones y el consumo. El nuevo deportivo de Audi está disponible desde los 99.360 euros

Andrés Mas | amas@motor16.com

Hace mucho tiempo que el objetivo de un coupé deportivo dejó de ser el de lograr la máxima potencia, dejando paso a la búsqueda de potencia, sí, pero de mayor calidad. Audi lo acaba de demostrar con su nuevo RS5 Coupé que estrena un nuevo motor desarrollado desde cero y que curiosamente rinde los mismos caballos

que el del anterior modelo, 450, pero con una entrega mucho más contundente, un consumo mucho menor y un cambio automático más sofisticado. Es decir, caballos más eficaces al servicio de un deportivo de excepción.

El motor V6 2.9 TFSI biturbo sustituye al V8 4.2 FSI atmosférico con importantes ganancias en par, que pasa

de 430 a 600 Nm; prestaciones, porque pasa de acelerar de 0 a 100 km/h de 4,6 a 3,9 segundos; y en consumo, ya que de gastar 10,5 litros cada 100 kilómetros ha pasado a consumir 8,7 l/100 km. Todos son datos que impresionan por lo difícil que resulta mejorar unas cifras que hace sólo cinco años ya eran

estratosféricas, sin embargo la estrategia de Audi ha sido clara gracias a los nuevos sistemas de sobrealimentación que permiten reducir la cilindrada consiguiendo incluso mejores resultados.

El nuevo motor empuja todavía con más genio, sueña a gloria y mueve al nuevo RS5 a ritmos de carrera con mucho menor esfuerzo. En cualquier caso poco a poco, y puede que con buen criterio, el coche se ha ido dulcificando mucho y perdiendo su radicalidad inicial. De modo que el RS5 hereda parte del equilibrio de la gama S, manteniendo el genio cuando se busca. Conducirlo en ciudad a baja velocidad o en carretera a ritmo turístico puede ser tan gratificante como elegir el modo S y las levas del cambio y atravesar un puer-

to de montaña como el que nos lleva en su último tramo de Toulouse a Andorra la Vella, donde disfrutamos como hacía tiempo.

Parte de este proceso ha

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 2.9 TFSI |
|----------------------------------|-------------------|
| Disposición | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros | 6, en V |
| Cilindrada (c.c.) | 2.894 |
| Potencia máxima/rpm | 450/5600-6700 |
| Par máximo/rpm | 612/1900-5000 |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut. 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos vent. |
| Neumáticos | 265/35 R19 |
| Peso (kg) | 1.655 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.723/1.861/1.360 |
| Volumen maletero (l) | 465 |
| Capacidad depósito (l) | 58 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 3,9 |
| Velocidad máx. (km/h) | 250 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 8,7 |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | 197 |
| Precios desde... (euros) | 99.360 |

llegado de la mano del cambio que pasa de ser S tronic de doble embrague y 7 velocidades a ser Tiptronic de 8 marchas y convertidor de par. El sistema es menos brusco pero también ligeramente más lento, aunque sinceramente ningún conductor va a exigirle mayor rapidez. Porque lo que consigue a medias uno, lo complementa el otro, es decir esos dos turbos que empujan de lo lindo desde bajas vueltas. Pero lo que más se nota es el aumento de par y que este ahora está disponible mucho antes. De hecho, el anterior RS5 ofrecía 430 Nm entre 4.000 y 6.000 rpm y el nuevo ofrece 600 Nm (170 más) entre 1.900 y 5.000 rpm.

El nuevo RS5 mantiene su sistema de tracción total con diferencial central mecánico

y diferencial trasero deportivo opcional. El reparto de 60:40 también se mantiene, como lo hace la eficacia contrastada tanto en mojado, como en seco. Pero a nivel dinámico también se observa un mejor comportamiento gracias a dos cosas. Por un lado la arquitectura de la suspensión que ahora recurre a un eje delantero de cinco brazos, como el posterior, sustituyendo al eje trapezoidal del anterior RS5. Por otro, a la notable reducción de peso. En total han sido 60 kilos de ahorro respecto al antecesor, de los que 34 corresponden al ahorro en el motor. Pero para todo aquel obsesionado con la dieta y el peso, la ligereza puede incluso mejorar con algunos trucos. Porque Audi ofrece un techo de fibra de carbono

que cuesta 4.000 euros pero reduce el centro de gravedad y disminuye el peso 3 kilos. También hay unas llantas especiales que pesan 8 kg menos y unos frenos cerámicos que ahorran otros 5 kg.

Los más exigentes dispondrán en cualquier caso de una suspensión regulable que cuesta 1.500 euros y parece una opción casi obligada junto al escape deportivo, que convierte el ya melodioso sonido del V6 Biturbo, en una música celestial que produce adición.

El RS5 Coupé cuesta en España 99.360 euros, una cantidad elevada pero que a diferencia de Alemania, incluye equipamientos que allí son opcionales como el navegador, la llanta de 20 pulgadas o los sensores de lluvia y luces.



| | |
|---|--|
| PRECIO | 99.360 € |
|  EMISIONES DE CO ₂ : 197 G/KM | |
| PRIMERAS IMPRESIONES | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|  Relacion prestaciones-consumos. Sonido del motor. Calidad. Tracción total muy eficaz. |  Precio algo elevado. Nuevo cambio automático algo más lento. Plazas traseras justas. |



PESO EL RS5 PESA MENOS QUE EL ANTERIOR, Y SE PUEDE ALIG ERAR AÚN MÁS CON OPCIONES COMO EL TECHO DE FIBRA DE CARBONO

Diez modelos, 20 versiones, un total de 7.356 CV... Nos referimos a la gama S de Audi, una familia que combina altas prestaciones con la calidad y la exigencia de una marca premium. Hemos probado los más carismáticos en el circuito navarro de Los Arcos.



El TTS lleva un 2.0 TFSI de 310 CV y con el cambio S tronic de seis relaciones fue el modelo más divertido y el que ofrece un paso por curva más rápido.



El SQ7 presume de un propulsor 4.0 V8 con 435 CV, un diésel que no se comporta como tal por rendimiento y por el sonido del motor.



y un 60 a las traseras en condiciones normales, pero esa relación puede variar hasta un 15-85 tanto delante como detrás si hiciera falta. Activamos, como en el resto, el modo Sport en el ESC que nos permite deslizarse y disfrutar al máximo, pero con el control de estabilidad siempre latente. El S5 Sportback va de cine

Tormenta perfecta

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

A medio camino entre la gama convencional y los superlativos RS preparados por Audi Sport, la gama S lleva más de 30 años haciendo las delicias de los conductores que buscan algo más que un 'simple' Audi. Prácticamente todos los modelos de la marca tienen su representante S. Sólo hay tres excepciones: el R8 por motivos obvios, el Q3 (que tiene un RS) y el Q2 que ultima su estreno con la sigla S. El resto forma parte de este selecto club que tiene un elemento común en todos ellos: la sofisticada tracción total quattro.

De esta manera podemos disfrutar de carrocerías roads-

ter, cabrio, coupés con dos o cuatro puertas, berlinas, compactos, SUV o familiares combinando altas prestaciones con un uso diario totalmente adecuado por su confort o equipamiento. La evolución técnica ha sido evidente en todos ellos. En la actualidad encontramos motores de cuatro,

seis y ocho cilindros, cajas automáticas S tronic o Tiptronic, chasis adaptativos, direcciones dinámicas, frenos carbono-cerámicos... y opciones diésel, como el SQ5 o el SQ7, dos descomunales SUV alimentados por gasóleo que no se comportan como tal, por rendimiento o por el sonido del motor.

En los casi cuatro kilómetros de recorrido del circuito de Los Arcos, cuya particularidad son las exigentes frenadas de su trazado, tuvimos ocasión de rodar a tope con varios modelos. Comenzamos con el 'benjamín' de la saga, el S1 Sportback. Pronto pierde comba porque sus 231 CV nada tienen que hacer frente a la mayor potencia de sus hermanos mayores. La particularidad de este modelo es que es el único que monta una caja de cambios manual exclusivamente. El motivo es la falta de espacio al combinarse con la tracción quattro. Es el más lento y el más nervioso, aunque se disfruta más.

Continuamos con el S3

Sportback, también portando el propulsor 2.0 TFSI, pero ya con 310 caballos y cambio S tronic de doble embrague con siete relaciones. Todo va más rápido, por rendimiento y porque los cambios los realizamos sobre las levas del volante. Va más asentado y al límite tiene tendencia a seguir de morro, pero basta con levantar para retomar la trayectoria.

El S5 Sportback y el S4 Avant van un paso más allá. Bajo el capó ubican un 3.0 TFSI V6 que eroga 354 CV y se asocia a una transmisión automática Tiptronic con convertidor de par con ocho velocidades. La tracción quattro distribuye un 40 por ciento del par a las ruedas delanteras

► El S3 Cabrio apuesta por un 2.0 TFSI de 310 CV, lo mismo que el S3, S3 Sportback y S3 Sedán.



▲ El S7 Sportback monta un 4.0 V8 TFSI con 450 CV. Mide 4,98 metros y pesa dos toneladas pero se comporta como un peso pluma.

pero la sorpresa nos la llevamos con el S4 Avant, tan equilibrado que incluso el paso por curva nos deja boquiabiertos. No será políticamente correcto, pero fue el modelo que más y mejor nos sorprendió.

Y la guinda la pone el TTS. Este coupé de 2+2 plazas, 310 CV y cambio S tronic de seis relaciones es el más divertido por sensaciones y por su ágil comportamiento, con un paso por curva más rápido que el resto. Una gozada.

| | |
|---|---|
| PRECIO DESDE 37.499 € | |
| EMISIONES DE CO ₂ : Desde 120 G/KM | |
| PRIMERAS IMPRESIONES | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| Prestaciones y rendimiento de los motores. Dinámica. Exclusividad. Gama amplia. | S1 sin cambio S tronic. Maletero TTS Roadster. SQ7 sólo TDI. Consumos en conducción 'racing'. |





Mucho familiar

Las versiones 'familiares' son cada vez más atractivas porque combinan practicidad con un diseño estilizado e incluso deportivo. Y el Opel Insignia Sports Tourer no es una excepción.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Insignia Sports Tourer, que tiene un incremento de precio sobre la berlina de 1.200 euros, aglutina en sus 4,98 metros de longitud –por cierto es el más largo de todo el segmento con diferencia– todo lo que busca aquel al que la berlina se le queda corta. Por eso la versión familiar ofrece 560 litros de volumen de maletero –70 más que el Insignia Grand Sport– y la capacidad máxima llega a los 1.665 litros, 130 más de lo que ofrecía hasta ahora su antecesor. En este aspecto el recién llegado se muestra muy competitivo porque solo tiene que ceder los dos primeros puestos a Passat y Superb en sus versiones familiares (por cierto de menor longitud), cuyo volumen de maletero se sitúa en 650 y 660 litros respectivamente, aunque con una carrocería de formas más angulares.

La zona de carga del Opel está especialmente cuidada y ofrece dos ganchos a cada lado, un enchufe de 12 voltios en la versión Excellence y dos interruptores que permiten abatir a distancia los respaldos traseros. Además, a base de packs opcionales el male-

tero se puede dotar de un sistema de organización de la carga (FlexOrganizer) con barra y argollas corredizas, red de separación para mascotas o numerosos accesorios para llevar la carga a buen puerto. Los respaldos traseros cuentan de serie en el acabado Excellence con una partición 40:20:40 muy práctica y con la función de apertura y arranque sin llave, el portón se puede abrir con un solo gesto del pie por 500 euros.

Al volante del Insignia de carrocería familiar apenas encontramos diferencias respecto a la berlina. En realidad el aumento de peso de entre 30 y 50 kilos no afecta al comportamiento y la nueva arquitectura E2 consigue reducir el peso de esta versión Sports Tourer respecto al modelo anterior en hasta 200 kilos, el equivalente a tres adultos. Y la parte trasera destaca por su mayor anchura y espacio longitudinal.

Probamos la versión 1.6 CDTI de 136 caballos que sorprende por su agilidad y lo bien que esa potencia mueve el conjunto. Se nota claramente la dieta de adelgazamiento a la que se ha sometido este modelo, pero también lo elaborado de las suspensiones.

En este sentido, por 900 euros y disponible con el acabado Excellence (de serie en la versión más potente) se ofrece un sistema FlexRide de suspensión regulable que lleva de serie el 2.0 Turbo con 260 caballos, tracción total (con reparto vectorial del par) y el nuevo cambio automático de 8 marchas.

Un consumo muy sensible al uso pero prestaciones de infarto, un cambio suave, rápido y eficaz dotado de levas en el volante de serie y un comportamiento muy deportivo es lo que propone este modelo que se coloca como tope de gama. El puesto de conducción de todas las versiones es magnífico por ergonomía y confort, sin embargo la dureza del pedal de embrague en el diésel probado y la po-

sición de la palanca del cambio manual, algo retrasada y que nos obliga a cambiar a segunda, cuarta y sexta adoptando una posición del brazo algo forzada, nos obliga a recomendar una inversión de 1.650 euros en el cambio automático aunque éste de momento solo esté disponible en el 1.5 Turbo de 165 CV (con 6 marchas) y en el 2.0 CDTI de 170 CV (con 8). El nuevo Insignia Sports Tourer rezuma calidad casi premium, espaciosidad y la practicidad que proporciona un portón y una zona de carga generosa.

La gama inicial de motores del Insignia Sports Tourer comprende un motor 1.5 Turbo EcoTec de 140 o 165 CV, un 2.0 Turbo de 260 y un diésel 2.0 CDTI de 170 CV. Todos salvo el más potente, que lle-



OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER Llega en otoño con tracción total

Dentro de la gama Insignia Sports Tourer, falta por el momento una versión que no se puede hacer esperar ya que está más de moda que nunca. Se trata del Insignia Country Tourer que se presenta oficialmente en el Salón de Fráncfort del mes de septiembre y ofrece una estética específica de todocamino. Este familiar cuenta con tracción total y una distancia libre al suelo 20 mm mayor. Además, Opel aprovechará el lanzamiento de este modelo para presentar el concepto Opel Exclusive y además de los colores habituales, los compradores podrán elegir entre 15 tonos adicionales, además de llantas y tapicerías específicas en el interior.



El maletero del Sports Tourer cubica 560 litros, 70 más que el Insignia Grand Sport. Y la capacidad máxima puede llegar hasta los 1.665 litros.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 1.5 T./ECOTEC | 1.5 T./ECOTEC | 2.0 TURBO | 2.0 DIÉSEL |
|--------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| Disposición | Del. Transversal | Del. Transversal | Del. Transversal | Del. Transversal |
| Nº de cilindros | 4, en línea | 4, en línea | 4, en línea | 4, en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.490 | 1.490 | 1.998 | 1.956 |
| Potencia máxima/rpm | 140/5.600 | 165/5.600 | 260/5.300 | 170/3.750 |
| Par máximo/rpm | 25,5/2.000-4.100 | 25,5/2.000-4.100 | 40,8/2.500-4.000 | 40,8/1.750-2.500 |
| Tracción | Delantera | Delantera | A las 4 ruedas | Del./A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Manual de 6 vel. | Man.º Aut. de 6 v. | Autom. de 8 vel. | Man.º/Aut.º de 8 |
| Frenos del./tras. | Discos vent./Dis. | Discos vent./Dis. | Discos vent./Dis. | Discos vent./Dis. |
| Neumáticos | 215/55 R17 | 225/55 R17 | 225/55 R17 | 225/55 R17 |
| Peso (kg) | 1.487 | 1.487/1.522 | 1.683 | 1.716 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.986/1.863/1.500 | 4.986/1.863/1.500 | 4.986/1.863/1.500 | 4.986/1.863/1.500 |
| Volumen maletero (l) | 560/1.665 | 560/1.665 | 560/1.665 | 560/1.665 |
| Capacidad depósito (l) | 62 | 62 | 62 | 62 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 10,2 | 9,2 | 7,6 | 8,9/9,9/9,2 |
| Velocidad máx. (km/h) | 207/210 | 218/221 | 25 | 223/220/220 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 6,0/5,8 | 6,1/5,8 | 8,7 | 5,3/6,3/5,7 |
| Emissiones CO2 (g/km) | 136/132 | 139/133 | 199 | 139/166/150 |
| Precios desde... (euros) | 27.231 | 29.942 | 38.296 | 33.146 |

va el nuevo cambio automático de 8 marchas, cuentan con un cambio manual de 6 relaciones. Pero el 1.5 Turbo de

165 CV puede elegirse con un cambio automático de 6 marchas y el 2.0 CDTI de 170 CV, con el de 8. La opción de cambio automático, sea de 6 o de 8 marchas, cuesta 1.650 euros. El resto de motores diésel con 110 y 136 CV llegarán a nuestro mercado en las próximas semanas con precios sin especificar.

Los precios parten de los 29.858 euros de la versión 1.5

Turbo de 140 CV en acabado Selective (27.230 euros con el descuento de lanzamiento), aunque la mejor relación precio equipamiento la tienen los acabados Excellence. El tope de gama, un Sports Tourer 2.0 Turbo de 260 CV con tracción total, cambio automático de 8 marchas y suspensión regulable de serie, tiene un precio de 42.793 euros (38.351 euros con el descuento).



PRECIO DESDE 27.230 €

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **112 GR/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
|---|---|
| <p>+</p> <p>Más ligero. Buen maletero. Calidad general. Comportamiento. Equipamiento de seguridad de serie.</p> | <p>-</p> <p>Precio algo elevado. Embrague duro con cambio manual. Palanca manual ubicada muy atrás.</p> |





LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS ESTÁN DISPUESTOS A APOYAR TODAS LAS ACCIONES QUE CONTRIBUYAN A REDUCIR LOS ACCIDENTES

Punto de encuentro contra la siniestralidad vial

Se llama Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, aunque en lo que va de legislatura el esfuerzo se ha centrado en la seguridad del tráfico, derivación motivada por la revisión de la legislación que lleva a cabo la DGT para detener la subida de la mortalidad. Una intensa actividad parlamentaria, que llega al verano con 35, de las más de 50 propuestas presentadas, aprobadas.

M^a Jesús Beneit | mjbeneit@motor16.com

La de esta Legislatura es una Cámara muy fragmentada que, pese a esa fragmentación, ha encontrado un objetivo común en la lucha contra la siniestralidad vial, esa la-cra mortal que el año pasado se cobró 1.810 vidas, 121 más que en 2015. Y son los 37 miembros de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible los encargados de impulsar la búsqueda de soluciones para tratar de llegar al, de momento, utópico «Cero víctimas por tráfico». Su función también tiene el objetivo de mejorar la movilidad y hacerla sostenible, un apartado que, como reconoce el presidente de la Comisión, Teófilo de Luis, va quedando un poco relegado por la prioridad que impone la revisión de la legislación vigente iniciada por la Dirección General de Tráfico

para aumentar la seguridad de nuestras calles y carreteras en un intento de acabar con el repunte de la siniestralidad que vive la sociedad española.

De hecho, de las 35 propuestas aprobadas desde que se configuró la Cámara actual hasta el descanso veraniego, más de 30 han tenido la seguridad vial como objetivo, frente a tres centradas en el problema de los examinadores de tráfico, dos con los ciclistas como protagonistas y una dedicada a aumentar la concienciación entre los peatones para evitar atropellos. En tramitación quedan otra veintena de propuestas.

En esa línea destaca el trabajo para alcanzar el acuerdo adoptado por la Cámara Baja de impulsar un Pacto de Estado por la Seguridad Vial, cuyo objetivo prioritario es reducir las víctimas. Un pacto con medidas para atajar el repunte de

la siniestralidad vial en el último año y que permitan recuperar los descensos de años anteriores.

Otros debates que se han saldado con propuestas aprobadas han tenido como protagonistas aspectos como el factor humano como determinante en el accidente, la actualización y sustitución de sistemas de contención (quitamiedos), el uso de la bicicleta, la señalización en las carreteras y el marcaje de los tramos de mayor siniestralidad. Se unen la búsqueda de

soluciones al problema en los exámenes de conducir y examinadores, la adopción de un Plan de Seguridad Vial, la lucha contra la influencia de las drogas al volante o la mejora de la seguridad vial infantil.

El trabajo de la Comisión se ha visto apoyado por las cuatro comparencias (una a petición propia) del ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, y las seis del director general de Tráfico, Gregorio Serrano, impuestas por los grupos presentes en la Comisión como parte del debate centrado en encon-

trar propuestas y soluciones para bajar el riesgo y mejorar la seguridad del tráfico, un planteamiento común y aceptado por todos los grupos con independencia de tendencias ideológicas. Un impulso de la Comisión, que tanto el ministro como el director general de la DGT consideran enriquecedor para la revisión de la legislación emprendida, tanto con la propuesta de asuntos a



▲ Desde que es responsable de la DGT, Gregorio Serrano ha comparecido seis veces ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

tratar como por las soluciones con que los diferentes grupos contribuyen.

Las comparencias de los máximos responsables del tráfico en el país se completa con las informaciones directas a los congresistas del director general de Carreteras, Jorge Urrechú, sobre la sustitución de los guardarraíles por sistemas seguros para motoristas. Y otros muchos expertos que aportaron sus conocimientos para mejorar la movilidad en las ciudades, conocer la problemática del sector de las dos ruedas, derribar las barreras de la movilidad eléctrica en España o hablar de las víctimas de accidentes de tráfico. Todas ellas ayudas imprescindibles en una Comisión que, al no ser legislativa, no participa en esa función del Parlamento, pero sí se encarga de realizar peticiones a la Cámara y recabar la información y docu-

ÓSCAR GAMAZO* Rendir cuentas en democracia



Al concluir este periodo de sesiones el 30 de junio parece oportuno rendir cuentas ante la opinión pública de la actividad impulsada por el Grupo Parlamentario Popular (G.P. Popular) en la Comisión sobre la Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

Creo justo reconocer y agradecer el contacto permanente y fluido con distintos grupos sociales con interés en aumentar la seguridad en las vías públicas, con la Comisión y sus miembros, y así hacer posible conocer con solvencia los problemas que afectan a los usuarios de la red viaria y buscar la oportuna solución.

Si bien es conocido que la revisión de la Ley de Seguridad Vial, así como de los reglamentos que la desarrollan se está abordando, en estos momentos, en los distintos grupos de trabajo del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial en la DGT con amplia representación de la sociedad, la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a través de los distintos Grupos Parlamentarios no deja de proponer asuntos que deben considerarse en ese trabajo colectivo de revisión de la legislación vigente. El objetivo que anima la revisión y mueve a la Comisión en esta materia es la disminución del riesgo en nuestras carreteras. Compartir este objetivo no es difícil salvando las distintas posiciones ideológicas que en este ámbito son superadas por el interés general. Para el G.P. Popular, la seguridad vial es prioritaria, por cuanto que afecta a la vida y a la integridad de las personas, por eso, desde nuestro compromiso con la sociedad y nuestra firme voluntad de contribuir a una eficaz revisión de la legislación para disminuir el número de accidentes hemos presentado y debatido las siguientes iniciativas en cada sesión:

-Señalización de las carreteras al entender que se debe mejorar la información que ofrecen al conductor mejorando así el uso de la red viaria y contribuyendo a una mayor seguridad.

-Seguridad en el uso de las motocicletas. Al ser un colectivo más vulnerable y en incremento entendemos necesario revisar las condiciones de uso en beneficio de los usuarios.

*Portavoz Grupo Parlamentario Popular en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

-Seguridad en el trabajo, ya que en los desplazamientos al trabajo, o por motivo de ello, la empresa debe involucrarse en mejorar la seguridad de sus trabajadores.

-El factor humano como desencadenante de un accidente. Tras la inicial comparencia del ministro del Interior entendimos necesario promover un debate en torno a la responsabilidad del conductor en un accidente y así contribuir a generar en ellos una situación de alerta que ayudara en la disminución de los accidentes. Esta iniciativa, que fue aprobada, dio lugar a la propuesta hecha en su defensa para celebrar una jornada sobre el factor humano y los accidentes en el Congreso de los Diputados el 9 de junio con notable eco, que era el objetivo que se perseguía, lograr el apoyo de quienes conducen un vehículo.

Esta jornada demostró cómo la unión de grupos políticos es posible buscando el interés general y cómo la institución está activa y conectada con los intereses de los mencionados.

-Por último hemos promovido un debate en torno a las lesiones sobrevenidas en el conductor que pueden reducir su capacidad de respuesta ante una situación de riesgo; así como sobre la seguridad infantil en el vehículo, en concreto, sobre la formación e información de los sistemas de retención infantil, aspecto que debe estar presente para proteger a los menores.

No podemos finalizar sin mencionar que conscientes de la magnitud de la siniestralidad de los ciclistas y haciéndonos eco de una demanda social creciente el G.P. Popular ha impulsado una Proposición de Ley que mejora la protección que en el Código Penal se brinda en materia de imprudencia en la conducción y sanción del abandono del lugar del accidente.

Estas líneas son un balance de los trabajos del G.P. Popular al final del periodo de sesiones y debe entenderse como una muestra de nuestro compromiso por una circulación más segura.

mentación que precisa el Ejecutivo para sacar adelante un proyecto de ley o un tema determinado.

Actividad parlamentaria se une un dialogo continuado de los miembros y el presidente

de la Comisión con representantes sociales, mediante reuniones informativas, mesas redondas y asistencia a actos promovidos desde asociaciones. Una apertura a la sociedad que culminó la primera

parte del año con dos jornadas abiertas al público y con amplia repercusión centradas en el factor humano en los accidentes de tráfico y la seguridad infantil en la seguridad vial.

LOS MÁS ACTIVOS*

| GRUPO | PRESENTADAS | APROBADAS |
|----------------------|-------------|-----------|
| Popular | 16 | 10 |
| Socialista | 14 | 6 |
| CUP-EC-EM** | 9 | 8 |
| Ciudadanos | 8 | 4 |
| Mixto | 5 | 4 |
| Esquerra Republicana | 3 | 3 |

*Proposiciones no de Ley presentadas en esta Legislatura.

**Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

la frase

Elzbieta Bienkowska. Comisaria de Mercado Interior e Industria de la UE



«Los legisladores y la industria no pueden tener interés en un colapso rápido del mercado del diésel como consecuencia de prohibiciones locales».

en breve

- **ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD VIAL.** - La ONU y el RACE crearán el primer Centro especializado de formación en seguridad vial de la ONU en el mundo. Impulsará la formación de profesionales especializados, medidas preventivas y el conocimiento de los factores de riesgo entre la población.
- **ELÉCTRICOS EN CHINA.** - Toyota iniciará la producción en masa de vehículos eléctricos en el país asiático en 2019. También trabaja en una batería con gran autonomía y recargable en «pocos minutos».
- **REFERENCIA EN SEGURIDAD.** - Ser la marca líder en seguridad es el objetivo de Subaru, que ha destinado 23 millones de euros para poder probar a fondo sus tecnologías diferenciales de seguridad preventiva y asistencia a la conducción.
- **FÁBRICA MULTIMARCA.** - El Grupo Volkswagen y SOVAC ponen en marcha una planta de ensamblaje multimarca en Argelia. Producirá hasta 200 unidades al día de Seat Ibiza, VW Golf y Caddy y Skoda Octavia. En 2018 se unirá VW Polo y Skoda Fabia.

el puntazo

Los fabricantes piden que el nuevo test de emisiones no repercuta en aumento de los impuestos de los coches.

La entrada en vigor de la reformulada prueba de medición de consumo y emisiones en los vehículos (WLTP) no debería afectar al bolsillo de los consumidores. Así lo piden los fabricantes de automóviles europeos ante la entrada en vigor el 1 de septiembre de ese test, obligatorio en un principio para los nuevos modelos que lleguen al mercado de la UE y un año más tarde para todos los coches que se matriculen. Por tratarse de una prueba de laboratorio más realista que la actual, los valores de CO₂ varían al alza y son esos valores en los que 19 Estados miembros basan sus impuestos. De ahí el interés de los fabricantes por conseguir que el nuevo método de medición no incremente la carga impositiva de los automóviles.

la cifra

700.000

coches del Grupo Volkswagen llevarán la plataforma MQ-BAO, lo que supone entre el 20 y el 25 % de los vehículos del consorcio alemán que se fabrican en España. Ibiza, Polo y el nuevo Arona son los modelos con esa plataforma estrenada por el Ibiza, que conlleva 900 millones de euros de inversión de Seat en Martorell (Barcelona).



AGENDA DE LA INDUSTRIA DE AUTOMOCIÓN
20 medidas para asegurar el futuro

Dos decenas de medidas encauzadas en siete líneas de acción prioritarias reforzarán la industria de la automoción del futuro con la creación de 80.000 puestos de trabajo, directos e indirectos y alcanzando los tres millones de unidades en 2020. Lo recoge la Agenda Sectorial de la Industria de la Automoción, la primera de las 18 agendas sectoriales que ha previsto el Gobierno para fomentar la competitividad de la industria española y abastecer el mercado interior. Elaborado por las asociaciones de fabricantes de automóviles y camiones (Anfac) y de equipos y componentes para la automoción (Sernauto), junto a la consultora KPMG y con la colaboración de del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, el documento presenta por primera vez una visión conjunta e integral de la industria de automoción española, concretando propuestas específicas destinadas a mantenernos como referente mundial del sector. «Un lugar atractivo para la inversión y producción de vehículos», como apunta el presidente de Anfac, Antonio Cobo, «en el que los constructores de vehículos cuentan con una magnífica cadena de proveedores integrada por empresas líderes presentes en todo el mundo», puntualiza María Helena Antolín, la presidenta de Sernauto. La elección del sector

◀ En la foto, de izq. a decha, Luis de Guindos, Ministro de Economía; Begoña Cristeto, Secretaria General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa; María Helena Antolín, Presidenta de Sernauto; Antonio Cobo, Presidente de Anfac; e Hilario Albaracín, Presidente de KPMG.

del motor como protagonista de esta primera agenda no es casual, porque se trata de un «sector estratégico», que ha realizado un extraordinario esfuerzo en la difícil crisis de la que estamos saliendo. Con el añadido de que representa casi el 10 por ciento del PIB y genera empleo, un empleo, además, de calidad, recordaban en la presentación de la agenda el ministro de Economía, Luis de Guindos, y la secretaria

general de Industria y de la Pyme, Begoña Cristeto.

La puesta en marcha de las veinte medidas consideradas imprescindibles mejorará la posición competitiva de España en el contexto europeo de la automoción y conseguirá superar los tres millones de vehículos producidos, mediante la mejora de los factores de competitividad y la creación de un entorno favorable para la innovación, entre otros objetivos. Todo ello acompañado de la actividad a plena capacidad de las plantas

españolas de vehículos y componentes, que supondrá un crecimiento estimado del 1 % del PIB español, e incrementará en 80.000 empleos directos e indirectos los 279.000 puestos de trabajo que mantiene esta industria.

Para conseguirlo, la hoja de ruta que marca la agenda sectorial basa las 20 medidas imprescindibles en siete líneas de acción prioritarias: productividad y flexibilidad, logística, fiscalidad y financiación, I+D+i, capital humano, interna-

cionalización y regulación. De su puesta en marcha y efectividad depende la mejora de la posición competitiva de España, dado que conseguir los objetivos propuestos pasa por incrementar la competitividad. Es la pieza clave para convertirse en una industria de referencia a nivel mundial, pero requiere aumentar en valor, invertir para crear empleo, incrementar las capacidades, reactivar el mercado, innovar para diferenciarse y exportar para continuar creciendo.

UNA INDUSTRIA ESTRATÉGICA

4.000 millones de inversiones anuales. 17 plantas de vehículos y + de 1.000 empresas de componentes. 1º sector exportador en 2016. 12% del empleo de la industria manufacturera. 5 centros tecnológicos y 9 clústeres de automoción. 2º productor de turismos en Europa y 8º mundial. 53.700 millones de euros facturaron los fabricantes de vehículos y 34.000 millones los fabricantes de componentes en 2016. Es el mayor contribuyente a la balanza comercial de España. Un 60 % de las ventas de componentes es exportado a más de 170 países.

Ciclistas

Rutas protegidas

Como parte del Plan de Actuación de la DGT para la mejorar la seguridad de los ciclistas se ha diseñado un mapa de las 'Rutas Ciclistas Protegidas' en las que se velará por el cumplimiento de las normas de manera especial. En esos tramos, que estarán señalizados y se pueden consultar en www.dgt.es, además del aumento de vigilancia, se aplicarán reducciones del límite de velocidad en los días y horarios con más presencia de vehículos de dos ruedas y se potenciarán los controles preventivos de alcohol y drogas.



marca alemana cuenta con una partida presupuestaria de 220 millones de euros y completa el programa de reducción de emisiones iniciado en marzo para la clase compacta, que ya ha cubierto el 45 por ciento de los vehículos afectados.

Nombramientos Directores comerciales de estreno

Opel e Infiniti cambian su director general comercial en España. En el caso de la marca alemana, recién aprobada su integración en el grupo PSA, la mar-

cha de **Enrico De Lorenzi** a dirigir Opel en el sureste de Europa coloca a **Jonathan Akeroyd** al frente de la actividad comercial en el mercado español. El elegido en Infiniti para dirigir la estrategia comercial de la compañía es **Antonio Muñoz de Verger**, que sustituye a **Luis Torres Bruzón**, destinado por el Grupo Bergé a dirigir FCA Colombia.



▲ Jonathan Akeroyd



▲ Antonio Muñoz de Verger



Seguridad Vial
Al fiscal le preocupan los jóvenes

El tráfico se cobró el año pasado 198 vidas de personas de entre 15 y 24 años,

cifra que supone un aumento del 16 % sobre 2015. Un repunte especialmente preocupante para el fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, que resalta la necesidad de impulsar la educación vial en los colegios y su coordinación con las autoescuelas. En la presentación de los datos de la Fiscalía del pasado año, Vargas también planteó la necesidad de reforzar la formación para obtener el permiso y actuaciones encaminadas a difundir, especialmente entre los jóvenes, lo que ocurre cuando se mezclan drogas

y volante. También hizo hincapié en la distracción como causa fundamental de los siniestros, subrayando los 117.921 procedimientos sancionadores administrativos por ese motivo y uso de móvil en 2016. En cuanto a la actividad de la Fiscalía, hubo 80.831 condenas por delitos contra la seguridad vial, que suponen casi un tercio de las sentencias condenatorias dictadas en España el pasado año, de las que 50.552 fueron por consumo de alcohol y drogas, un 3,8 % más que en 2015. También hubo 54.148 pérdidas de carné, desta-

cando que ha dado instrucciones a fiscales y agentes de tráfico para perseguir los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave, castigados con penas de hasta cuatro y tres años de prisión, respectivamente, y para que se investigue los casos en los que hay implicados ciclistas.

Comportamiento
No nos gusta el cinturón

El estudio realizado por Abertis en su red de autopistas refleja que no poner el intermitente y no usar el

cinturón en las plazas traseras son conductas habituales. Con un tramo de la AP-7 y más de 60.000 vehículos como campo de pruebas, el 'Observatorio' sobre el comportamiento de los conductores ha detectado que más del 20 por ciento de los pasajeros que viajan detrás no lleva cinturón, mientras que en un 40 por ciento de los adelantamientos y en un 50 por ciento de las incorporaciones no se pone intermitente. El análisis también constata que el 18,7 por ciento de los vehículos no va por el carril

de la derecha aunque esté vacío, que el 16,5 por ciento de los vehículos ligeros no respeta la distancia de seguridad, que el 4,6 por ciento de los conductores usa el teléfono al volante y que la velocidad media en autopista es de 114 km/h.

Bruselas
El riesgo de suprimir los motores de combustión

La Comisión Europea pide prudencia ante los intentos de vetar los vehículos

diésel en ciudad o, como pretenden Alemania, Francia y ahora Inglaterra, prohibir su venta en el país, junto con los de gasolina. Es una decisión a largo plazo (a partir de 2030 en Alemania y 2040 en Francia e Inglaterra) pero, según Bruselas, el colapso provocado por el acoso a los motores de combustión impediría a los fabricantes desarrollar tecnologías alternativas de emisiones cero. Por eso, se pide prudencia a los gobiernos y se aboga por restricciones basadas en emisiones conta-

minantes y no en el tipo de carburante que utilice cada coche.

Revisiones
Daimler tranquiliza a sus clientes

Con la decisión de revisar voluntariamente más de tres millones de Mercedes con motor diésel vendidos en Europa, el consorcio alemán asegurará a sus clientes que sus coches no emiten más gases contaminantes de los que deben. La iniciativa de la

Con los Toyota C-HR como protagonistas y el circuito de Ascari como escenario, un año más las 24 Horas Híbridas de Toyota se han convertido en una competición en la que la velocidad cuenta... pero el consumo y la eficiencia son los que mandan.



Nuestro equipo luchó en cabeza buena parte de las 24 Horas. Pero al final nos conformamos con el tercer puesto, a solo 48 segundos de los vencedores.



6 coches, 36 pilotos y 24 horas por delante. Cada detalle cuenta para obtener un buen resultado y sobre todo una buena estrategia y coordinación entre todos los miembros del equipo.



Competir casi sin consumir

Un año más, Toyota España ha convocado a un nutrido grupo de periodistas a una competición de lo más especial en el precioso circuito de Ascari, situado en la serranía de Ronda (Málaga). Las 24 Horas Híbridas de Toyota, una carrera en la que cuenta más el ahorro de combustible que la velocidad, porque lo que cuenta es quién ha recorrido más kilómetros con menos gasto en el mismo tiempo.

Para Toyota, esta era la cuarta edición de las 24 Horas Híbridas y como toda buena competición que se precie este año vino con

novedades interesantes. La primera fue el cambio de escenario, ya que se pasó de utilizar el circuito de Albacete por el de Ascari. La segunda novedad tenía que ver con el coche elegido. Si en la edición anterior Toyota España puso a nuestra disposición la gama completa de híbridos (Yaris, Auris...), en esta ocasión decidieron que todos utilizaríamos el mismo modelo y por eso contamos con el Toyota C-HR, el nuevo SUV de la marca, que pusimos a prueba por este circuito cargado de curvas y que exigía a los pilotos una conducción efi-

ciente para aprovechar al máximo los kilómetros en eléctrico que podía ofrecer. Antes de comenzar la prueba, los encargados de la competición nos dieron las pautas clave. Competiríamos en 6 equipos diferentes, cada uno formado por seis personas, y la finalidad era recorrer las 24 horas con un total de 125 litros de gasolina por equipo. A estas reglas básicas se sumaron después otras específicas que, además, nos podían penalizar, como el límite de velocidad en los pasos pro el Pit-Line, la forma de adelantar, el respeto a las banderas, señas,

etc... El recorrido de la prueba se iba a realizar utilizando los sectores 1 y 2 del Circuito de Ascari. De esta manera se dejaba de lado el tercero para que no nos penalizase en exceso el consumo. Por tanto, cada vuelta teníamos que recorrer un total de 3.872 metros. Con estos datos tocaba conocer a los integrantes del equipo, que tenía un poco de todo: periodistas muy experimentados, algunos más noveles y un aficionado de la marca ganador del concurso que hizo Toyota a través de Facebook. Entre los seis elegimos

nuestros dos capitanes y tras una ligera comida, nos pusimos a preparar la estrategia, -orden de conducción, relevos, ritmo por vuelta, cálculo de consumos...-. Se trataba de llegar a las 24 horas habiendo aprovechado al máximo cada gota de combustible. La salida se produjo el lunes 17 de julio a las 15.00 en la recta de meta al estilo Le Mans, cada piloto fuera del coche en una zona asignada a su vehículo marcada por el número del equipo (nuestro coche era el 3). Pronto empezamos a destacar como uno de los equipos

más rápidos de la pista. Las indicaciones estaban claras y los cálculos favorecían nuestra estrategia así que hasta altas horas de la noche estuvimos disputando los primeros puestos. Nuestra estrategia funcionaba. No tuvimos sobresaltos hasta la primera parada de repostaje, donde nuestra boquilla no funcionó bien y perdimos un tiempo bastante preciado. Por suerte dirección de carrera se dio cuenta de nuestro percance y compensó el tiempo que perdimos, de forma que lo volvimos a recuperar para luchar de nuevo por los primeros puestos de cabeza. Durante la noche mantuvimos un ritmo constante, clavando los tiempos y los consumos, sin ninguna in-

cidencia destacable hasta que a las 6.30 de la mañana nos obligaron a realizar un cambio de ruedas por el peligroso desgaste que sufrían las que llevábamos. De nuevo en esta parada tuvimos un problema con una de las ruedas, pero en esta ocasión no tuvimos compensación por parte de la organización y el tiempo perdido lo tuvimos que ir recuperando poco a poco en la pista. Encaramos así las últimas horas de competición, tratando de dosificar al máximo el combustible, un trabajo arduo que se convirtió en una misión casi imposible en la última hora en la que varios equipos llegaron al final de la prueba con 0 en la reserva. Nosotros entre ellos por no haber sabi-

do calcular correctamente el error de marcador y sobre todo, porque hasta la conclusión de la prueba no nos dijeron que el C-HR tiene 80 kilómetros aun de autonomía cuando salta la reserva. Al final de la prueba el Toyota C-HR ganador, completó un total de 457 vueltas, lo que en kilómetros se tradujo en 1.769 a una velocidad media de 73,7 km/h y con un consumo medio de 7,06 litros a los 100 kilómetros. Nuestro equipo, tras alguna penalización quedó tercero a 49 segundos del vencedor. No pudimos vencer pero lo que quedó claro es que con el Toyota C-HR, un vehículo apto para cualquier circunstancia, se puede competir casi sin consumir.

TIPO Ñ



FIAT TE LLEVA AL EUROBASKET

Si eres fan del baloncesto y estás pensando en comprar coche, Fiat tiene un modelo especial para ti. La marca ha lanzado una edición especial del Tipo, denominada 'Ñ' (desde 13.200 euros), con la que muestra su apoyo al baloncesto español.

Los clientes que compren este modelo antes del 15 de agosto entrarán en el sorteo de un viaje de cinco días acompañando a la Selección de Baloncesto durante el Eurobasket de Rumanía. Tendrán la oportunidad de conocer a algunas de las grandes estrellas del equipo y de disfrutar de los partidos de la fase previa.

'CARS 3' CON LA VOZ DE ALONSO Rayo McQueen ha regresado a la gran pantalla con 'Cars 3'. Y lo ha hecho en compañía de algunos de los mejores pilotos de FI. Fernando Alonso repite poniendo voz a uno de los



personajes de la película: el asistente electrónico que usa Cruz Ramírez. Ese mismo papel lo interpretan Lewis Hamilton para la versión en inglés y Sebastian Vettel, para la cinta alemana e italiana.



SEAT

La marca Seat estuvo muy presente en los JJ.OO. de Barcelona '92, que ahora celebran su 25 aniversario.



Seat lanzó tres versiones especiales de sus modelos y cedió 2.000 coches para los Juegos.

LOS COCHES DE BARCELONA '92

Una parte del éxito de los JJ.OO. de Barcelona '92 se debe al papel desarrollado por Seat. La marca lanzó tres modelos especiales y cedió una flota de 2.000 coches para trasladar a deportistas, organizadores y periodistas durante el evento. Además, el Ibiza fue nombrado Coche Oficial de los Juegos. Y Seat también se encargó de formar a los 30.000 voluntarios que ayudaban en todo tipo de tareas de

logística o en las diferentes instalaciones deportivas. El Ibiza olímpico era una serie especial en color blanco, personalizado con los anillos olímpicos y el logo de Barcelona '92. Seat todavía conserva en perfecto estado una unidad de esta versión. El Toledo de Pódium se entregó a los españoles que lograron medalla, 23 en total. Era de color azul marino e incluía detalles exclusivos, como un telé-

fono portátil en el reposabrazos y una moldura de madera en el volante. Se fabricaron 25 unidades. La organización pidió a Seat un modelo para acompañar a los atletas en el recorrido de la antorcha y durante la prueba del Maratón. La marca creó un Toledo eléctrico, que contaba con un cargador en la rejilla frontal y un set de baterías de 500 kilos de peso, con una autonomía de 65 kilómetros.

AUDI CUP

UNA CAMA EN EL ESTADIO

Una familia de aficionados al fútbol podrá vivir en una de las bandas del estadio Allianz Arena de Múnich durante la celebración de la Audi Cup (1 y 2 de agosto). Gracias a Audi y Airbnb, durante los días de competición, los miembros de la familia podrán ver los partidos desde la zona habilitada

en la banda del terreno de juego, que por la noche se convertirá en una exclusiva habitación. Además, los invitados llegarán al estadio en el Audi A7 Piloted Driving Concept, que conducirá de forma autónoma.



DS 'TIBURÓN' UN PASEO POR PARÍS

¿Quieres descubrir París de una forma diferente? La marca DS te propone hacerlo a bordo de un DS clásico con el que recorrer las principales calles de la ciudad. La ruta se llama 'París eterno', tiene chófer incluido y ofrece dos recorridos: de uno hora y media o de tres horas de duración. Las reservas se realizan en el DS World, el

escaparate de la marca en la capital francesa. Y, para que lo lleves todo a mano, puedes adquirir en el mismo DS World la exclusiva bolsa de viaje que ha lanzado la marca. Está realizada de forma artesanal en piel de becerro marrón, con el interior en color cereza.



DS propone un paseo por París en un DS clásico y lanza una exclusiva bolsa para llevar el equipaje.



CAMPAÑA #JUNTOSENELASFALTO

HYUNDAI: COCHES DE APOYO PARA CICLISTAS

Hyundai pone coches de apoyo al servicio de los clubes ciclistas. Una manera de evitar accidentes y de promover la convivencia entre conductores y usuarios de dos ruedas.

Hyundai da un paso más en la convivencia de conductores y ciclistas en el asfalto con la campaña #JuntosEnElAsfalto. Con Perico Delgado como embajador de esta iniciativa y el apoyo de la Dirección General de Tráfico, Fundación Mapfre, las asociaciones de víctimas Stop Accidentes y AESLEME y la

Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), la marca ofrece a los clubes ciclistas la asistencia de un coche de apoyo que les acompañe durante sus rutas. La marca coreana destina el Hyundai i30 CW a este servicio de asistencia, que no tendrá ningún coste para el club que lo solicite.



A la izquierda, Perico Delgado habla con Leopoldo Satrustegui, director general de Hyundai.



Representantes de la DGT, Stop Accidentes, Fundación Mapfre, Aesleme, y la Asociación de Ciclistas Profesionales apoyaron la iniciativa de Hyundai.

SEGURIDAD VIAL

PSA ha donado 25.000€ al proyecto 'Te puede pasar' de Aesleme, para concienciar sobre las graves secuelas de los accidentes de tráfico. La Fundación PSA ha colaborado ya con más de 470 proyectos en todo el mundo.

"BP Ultimate te lleva más lejos."

Los carburantes BP con tecnología ACTIVE ayudan a limpiar tu motor y te dan hasta 56 Km* más por depósito.

*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en bptollevarmaslejos.com

ATENTOS A... DEL 22 AL 24 DEL/09 Toyota se ha unido a la Fundación A Víctimas de Tráfico en el reto 'Rompe tus barreras', una competición que discurrirá entre Valladolid y Madrid, en la que participarán deportistas paralímpicos.





NUEVA YORK NUNCA HABÍA ACOGIDO UNA CARRERA DE MONOPLAZAS POR SUS CALLES... HASTA LA LLEGADA DE LA FÓRMULA E ESTE AÑO



◀ Gradas llenas. Es una de las ventajas de que las carreras de Fórmula E se disputen en grandes ciudades, como Nueva York —en la imagen—, París o Montreal.



▶ Con los votos de los espectadores a través de twitter, tres monoplazas reciben en cada prueba el 'fan boosted', que eleva la potencia del motor en algunas fases de la carrera. Junto a estas líneas, Chase Carey, presidente de Formula One Group, saluda al español Alejandro Agag, máximo responsable de la Fórmula E.



La Fórmula E se pone eléctrica

El desembarco de la industria automovilística alemana en la Fórmula E confirma que el campeonato de Alejandro Agag se ha convertido en la mejor herramienta de marketing y en una plataforma de desarrollo de la tecnología eléctrica que eclosionará en el vehículo de calle durante los próximos años. La tercera temporada acaba de terminar en Montreal, con victoria final para el brasileño Lucas di Grassi.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: DS, Fórmula E y Sutton

“Si alguien me hubiera dicho cuando comencé este proyecto hace cinco años que estaría anunciando la asociación con una marca como Porsche no me lo hubiera creído”, declaraba Alejandro Agag cuando se anunciaba la entrada del fabricante alemán en la Fórmula E a partir de 2019. “Para mí, tener una marca como Porsche, con todo lo que representa como competición y tradición —y en cuanto a coches

deportivos— es un punto de inflexión en nuestro objetivo de cambiar la percepción del público sobre los coches eléctricos”.

Si el anuncio de la futura participación de Mercedes en la Fórmula E produjo un fuerte impacto, el de Porsche fue el remate. El reciente ganador de Le Mans renunciaba al año pendiente en el Mundial de Resistencia para preparar su entrada en un certamen todavía embrionario, pero que en menos de un año recibirá a cuatro grandes fabricantes alemanes. Al

margen de los que ya están presentes.

En el caso de Mercedes, se trata del dominador en la Fórmula 1 con la nueva tecnología híbrida desde 2014. Y que sacrificará casi dos décadas de participación en el DTM, el campeonato genuinamente alemán. “En el mundo del motor, como en cualquier otra área, queremos ser la referencia del segmento premium, y también explorar proyectos innovadores. La combinación de la Fórmula 1 y de la Fórmula E proporciona todo ello, justifi-

ficaba Toto Wolff, responsable de la división deportiva de Mercedes.

El pasado año, Audi también cerraba un proyecto en Le Mans y el WEC, que se remontaba a 1999, para entrar oficialmente en la Fórmula E a partir de 2018, aunque ya tuviera una presencia indirecta a través del equipo Abt. Audi pretende comercializar vehículos totalmente eléctricos a partir de 2018, año en el que estará presente en la Fórmula E de manera directa. BMW también confirmaba recientemente su presencia oficial

LA TERCERA TEMPORADA DE LA ESPECIALIDAD SE HA CERRADO EN MONTREAL, DONDE BUEMI Y DI GRASSI OPTABAN AÚN AL TÍTULO



DS VIRGIN RACING

Explorar en terreno virgen con Richard Branson

Dentro del Grupo PSA, DS ha sido designada para estar presente en la Fórmula E como campo experimental para el desarrollo de vehículos más sostenibles. Y está presente a través de DS Performance, división deportiva de DS Automobiles. Además, el fabricante francés se ha asociado con uno de los empresarios más agresivos y emprendedores para proyectos de futuro, Richard Branson, dando forma al equipo DS Virgin Racing, que cuenta con Sam Bird y 'Pechito' López como pilotos. Curiosamente, el propio Branson fue nominado como piloto reserva para la penúltima cita de la temporada

en Nueva York. Afortunadamente no tuvo que intervenir, y fue Bird el que consiguió las dos primeras victorias del equipo en una de las pruebas más codiciadas del calendario. El pasado año, la escuadra terminó en tercera posición del campeonato, puesto que ha repetido esta temporada

El equipo fue fundado por Alex Tai, con experiencia en Fórmula 1 y ganador en 2009 del título con el equipo Brawn. Tras la compra de Mercedes, Tai comenzó su proyecto para la Fórmula E, aunque había trabajado en otros proyectos anteriores con Richard Branson y Sylvain Filippi, su responsable de Tecnología, y desde 2007 se volcó con el vehículo eléctrico tras haber trabajado en la industria automovilística, siendo el promotor del primer campeonato para coches de cero emisiones: la EV Cup.

Xavier Mestelan Pinon fue responsable del programa operativo de Citroën para el Mundial de Rallies hasta su término, para pasar luego al WTCC. Los ingenieros de DS, dirigidos por Mestelan, han desarrollado el motor eléctrico, la caja de cambios y los sistemas de control, así como el sistema de refrigeración, las suspensiones traseras y la transmisión de los monoplazas Dallara, iguales para todos los equipos.

◀ Sam Bird fue el protagonista de la cita de Nueva York al ganar ambas mangas con su DS. Un Richard Branson exultante le regaba con champán.



a través del equipo Andretti Racing, mientras que llevará a cabo en paralelo su programa en el WEC, en la categoría GT. En poco tiempo, la industria automovilística alemana tendrá presencia completa en el joven campeonato de monoplazas eléctricos, junto a Renault, DS, Mahindra o Jaguar.

Ferrari, cuyo presidente Sergio Marchionne también ha expresado el interés de la marca italiana por el campeonato, aunque condicionado a que, entre otros factores, no sea necesario cambiar de monoplazas en medio de una carrera, como ocurre en el presente. Algo que llegará dentro de poco tiempo.

¿Por qué esta entrada en masa de la industria automovilística en la Fórmula E, cuando es un certamen todavía inmaduro? “La electrificación está llegando al coche de calle, y la Fórmula E ofrece a los fabricantes una plataforma interesante para llevar esta tecnología a una nueva audiencia,



◀ El suizo Sebastien Buemi se mantuvo como líder del certamen hasta la cita final de Montreal, pero el piloto de Renault e-Dams, que vivió un fin de semana para olvidar, sería superado finalmente por Di Grassi.

y haciéndolo a través de un tipo de carreras totalmente innovador, diferente a cualquier otro campeonato” justificaba el propio Wolff. Dentro de unos veinticinco años se estima que se venderán unos 77 millones de vehículos eléctricos en todo el mundo. Además de una herramienta de marketing para semejante mercado, la Fórmula E se considera ya una plataforma para acelerar el desarrollo de la energía eléctrica como fuente motriz para el automóvil.

Muchos países comienzan a imponer, o están pro-

gramando ya, medidas restrictivas a la circulación en las grandes ciudades y penalizando las mecánicas diésel. El vehículo “cero emisiones” es la meta de los grandes fabricantes. En este sentido, uno de los pilares de la Fórmula E es su desarrollo en entornos urbanos. Algunas de las grandes capitales mundiales son el escenario de sus carreras, gracias al apoyo político por su mensaje de sostenibilidad.

Este año, por ejemplo, se incorporó la ciudad de Nueva York al calendario,

la primera ocasión que un campeonato de monoplazas participó en la megalópolis americana. “Correr en Nueva York supera nuestras previsiones más optimistas. Era un proyecto muy complicado y en el que muchos no creyeron, en el mundo del motor especialmente. Después de un tiempo han reconocido que no era así”, explicaba Agag, en uno de sus mayores triunfos en la Fórmula E. “El éxito ha sido la fuerza que tiene la idea. La idea de un deporte que se basa en la sostenibilidad, los problemas con el clima, la

polución en las ciudades... Este deporte es un agente positivo para hacer la ciudad más limpias y es lo que ha unido a la gente: patrocinadores, pilotos, equipos, federaciones, ayuntamientos... Todos éstos han formado un ecosistema muy fuerte” explicaba recientemente el propio Alejandro Agag.

Gracias a su experiencia en la Fórmula 1, Alejandro Agag también ha sabido ir incorporando otras facetas promocionales en torno a las carreras, convertidas también en eventos socia-

les que pretenden alcanzar nuevos públicos. “Es muy simple, la exposición de la Fórmula E está creciendo y creciendo, y eso también permite atraer a diferentes tipos de gente. Sabemos que la Fórmula 1 atrae a gente de 40 a 60 años, pero con la Fórmula E llegas a generaciones más jóvenes”, explicaba Alain Prost, socio en el equipo Renault E-Dams, y embajador de la marca automovilística francesa, presente en el campeonato desde el inicio.

Desde sus comienzos, la Fórmula E ha tratado de con-



AUDI CERRABA EL AÑO PASADO SUS PROYECTOS EN LE MANS Y EL WEC PARA VOLCARSE EN LA FÓRMULA E, OFICIALMENTE DESDE 2018



LUCAS DI GRASSI

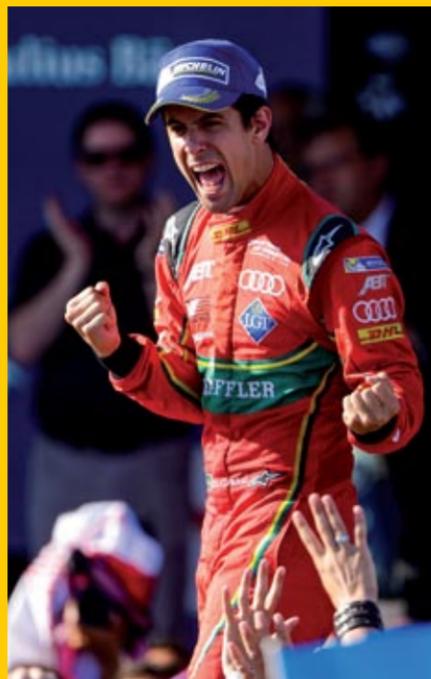
A la tercera va la vencida

Sebastien Buemi y Luca Di Grassi, campeón y subcampeón respectivamente de la temporada 2015/16, llegaron a la última cita del campeonato en Montreal jugándose nuevamente el título de esta tercera edición de la Fórmula E. El piloto suizo no pudo tomar parte en la doble cita de Nueva York por sus obligaciones con Toyota en el WEC, y el brasileño logró allí reducir la diferencia a solo diez puntos antes de las dos mangas canadienses que cerraban el certamen.

En un accidentado fin de semana, todo se torció para Buemi cuando sufrió un espectacular accidente en los entrenamientos libres que obligó a montar un monoplaza nuevo. Di Grassi logró la pole y la primera victoria al dominar la carrera de principio a fin. Buemi logró remontar hasta la cuarta posición en una prueba donde tuvo numerosos incidentes. El brasileño logró el liderato de la clasificación por primera vez en toda la temporada, reafirmando su posición ante la última carrera cuando el suizo fue descalificado porque su monoplaza no había cumplido el peso mínimo tras su acelerada reconstrucción.

En la última carrera, el suizo partía desde la decimotercera posición de parrilla, pero más problemas en la primera curva le rezagaron, y

► Tercero en 2015, segundo en 2016 y, finalmente, campeón en 2017. Di Grassi, encuadrado en el equipo Abt-Audi, ha sido tan rápido como regular.



ni siquiera pudo puntuar. Luca di Grassi es el tercer triunfador del campeonato después de Nelson Piquet y Sebastian Buemi. El brasileño fue tercero el primer año, segundo en la pasada edición y, finalmente, campeón. Aunque el título por equipos sí ha sido para el Renault e Dams de Alain Prost donde milita Buemi.



► Parrillas cada vez más pobladas. Y a las marcas ya presentes, como Renault, DS, Jaguar, Audi —a través de Abt— o Mahindra se sumarán pronto muchos otros fabricantes: Mercedes, BMW, Porsche...



◀ Una de las claves del campeonato es el alto nivel de sus pilotos, con varios 'ex-F1' y muchos rostros habituales en el mundo de la Resistencia. Junto a estas líneas, Nicolas Prost, y más a la izquierda, el Jaguar de Mitch Evans.

vertirse en una plataforma de competición que llevara al límite la tecnología actual de la energía eléctrica, y forzara la evolución de baterías, inversores, sistemas de cambio y motores bajo las estresantes exigencias de las carreras y la rivalidad tecnológica que de ellas se derivaba.

Para ello, Agag y la FIA

implementaron un primer ciclo de cinco años donde en cada temporada se podía evolucionar en diferentes aspectos del monoplaza, pero intentando a la vez que no se disparasen los costes. En la segunda temporada se permitía que el cambio y el motor fueran desarrollados por los propios equipos, siempre

con un monoplaza congelado aerodinámicamente. En la quinta, baterías y plantas motrices serán de desarrollo libre. El objetivo más importante es correr con un solo monoplaza en cada carrera, y con las mismas baterías. De momento, solo es posible cambiando a un segundo coche durante la prueba.

Esta temporada, por ejemplo, muchos equipos han seguido evolucionando sus plantas motrices, la unidad de potencia —en algunos casos, con doble motor— y el cambio. Las baterías siguen siendo suministradas por Williams Advanced Engineering, de 28 kWh en cada coche, con un modo de carrera de 170 kW, que sube a los 200 kW de potencia para los entrenamientos. Pesan en torno a los 320 kilos en la actualidad. La capacidad para

regenerar energía, uno de los factores clave en carrera, ha pasado de los 100 kW de la primera temporada a los 150 en la tercera, un aspecto también importante para el comportamiento y equilibrio del monoplaza.

Esta temporada se ha introducido, asimismo, un nuevo volante configurable que ofrece más herramientas a bordo para controlar los nuevos sistemas del monoplaza. También se ha modificado el alerón frontal por

motivos estéticos y de durabilidad, ante el frecuente contacto de los monoplazas en los estrechos circuitos urbanos. Michelin introducía en la temporada 2016/17 nuevos neumáticos, aunque rechazando por el momento al neumático liso convencional, que permitiría ganar a los monoplazas hasta cinco segundos por vuelta.

Desde el punto de vista estrictamente deportivo, la Fórmula E se ha distinguido desde el primer momen-

to por nombres de alto nivel en el mercado de pilotos, buscando los mejores conductores disponibles. De hecho, la parrilla cuenta con un buen número de protagonistas que tienen experiencia en la Fórmula 1, como Buemi, Di Grassi, Piquet o Heidfeld, así como varios que compiten a la vez en el WEC y en este certamen.

Que la Fórmula E haya conseguido el espaldarazo de la industria automovilística alemana ha asegurado

su futuro. Además, en su capital y accionariado también está el grupo Liberty, propietario de la Fórmula 1. El mundo del automóvil cambiará en los próximos años de manera más intensa que en toda su ya larga historia. Y las carreras serán también la vanguardia en este terreno. Alejandro Agag ha logrado hacer realidad su sueño: convertirse en el Bernie Ecclestone de la competición eléctrica. Todo indica que lo mejor está por llegar.

DISTRIGO



PSA SE ABRE A LA DISTRIBUCIÓN DE PIEZAS

La ofensiva del grupo PSA en el sector de la posventa llega a España, tras su lanzamiento el pasado año en Francia y antes de extenderse al resto de mercados, con Distrigo una nueva marca dedicada a la distribución de piezas de

recambios multimarca. El objetivo de esa línea de negocio es satisfacer las demandas con un amplio abanico de soluciones a través de un único distribuidor internacional, con independencia de la marca del vehículo, antigüedad, taller o expectativas

en términos de prestaciones y precios.

La intención es finalizar el año con 10 puntos de venta y llegar a los 21 en la primera mitad de 2018, red de distribución con la que PSA pretende afianzar su estrategia 'Push to Pass' (incrementar la base de clientes como proveedor de referencia en movilidad) con la oferta más completa en piezas originales de sus tres marcas (Peugeot, Citroën y DS), proveedores de primera línea y sus recambios Eurorepar. Tres líneas de negocio a las que se une Forwelt, la nueva gama de productos para profesionales y talleres especializados en carrocería.

Un catálogo que deberá llegar a las 200.000 referencias en 2019 para cubrir el 90 % del mercado y se ofrecerá tanto en la red de mantenimiento y reparación Euro Repar Car Service –que cuenta con 620 puntos asociados en España y 2.600 en



Europa-, como en los talleres independientes o Internet. Todo ello permitirá, según Antonio González, el director de Piezas y Servicios del Grupo PSA y responsable de Distrigo en la Península Ibérica, subir un 10 por ciento la facturación de posventa en 2018 y llegar al 25 por ciento en 2021.



ITV

¿Dónde vives?, tanto pagas

Hasta un 102 % varían las tarifas de ITV para los turismos particulares en función de la comunidad autónoma, con Extremadura (26,45 € Gobierno autonómico y 32 € concesionarias) y Navarra (29,40 €) como las más económicas en diésel y Madrid la más cara (53,45 € de media). Diferencia que baja al 64 % en motores de gasolina, con Andalucía como la más barata por debajo de 1.600 c.c.

(26,10 €) y Cantabria la más cara (42,50 €). La revisión de FACUA-Consumidores en Acción coloca la media nacional de 2017 en 34,62 y 41,90 euros (turismos gasolina y diésel, respectivamente), resaltando el sistema tarifario andaluz como el más complejo y la tarifa única de Extremadura, con independencia de cilindrada, combustible o tipo de vehículo.

RENTING DE VEHÍCULOS

Interés por los vehículos hechos en España

Con la adquisición de 141.000 unidades en el primer semestre del año, el sector del renting se anota el 18,07% de las matriculaciones; y de esas compras el 29,21 % corresponde a modelos fabricados en España. Por segmentos, la

mayor proporción de vehículos de renting salidos de una planta del país que se compraron de enero a junio, la encabezan los derivados, furgonetas y pick up (44,71 %), con Peugeot Partner II, Citroën Berlingo y Nissan NV 200 como

los más vendidos. Por detrás se colocan turismos y todoterreno (28,29 %), encabezados por VW Polo, Seat Ibiza y Seat León, con comerciales ligeros 'made in Spain' en el 14,30 % (Mercedes Vito, Nissan Cabstar y Ford Transit) e industriales en el 0,25 % (Iveco Daily).



| PRECIOS | |
|-------------------------------------|----------|
| GASOLINA | |
| 1.4 Eco TSI 150 CV S&S | 31.340 € |
| 1.4 Eco TSI 150 CV DSG-7 S&S | 33.490 € |
| 1.4 Eco TSI 150 CV 4Drive S&S | 34.000 € |
| 1.4 Eco TSI 150 CV DSG-6 4Drive S&S | 36.150 € |
| 2.0 Eco TSI 190 CV DSG-7 4Drive S&S | 37.660 € |
| DIESEL | |
| 2.0 TDI CR 150 CV 4Drive S&S | 36.430 € |
| 2.0 TDI CR 190 CV 4Drive DSG-7 S&S | 40.730 € |

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

SEAT

La gama Ateca crece con el acabado FR

La versión más deportiva del SUV español se pone a la venta con cuatro motores entre los que destaca la llegada del nuevo 2.0 TSI de 190 caballos, combinados con cambio manual y el automático DSG de seis y siete marchas

y tracción delantera o total 4Drive, a la que se puede añadir, como opción, el nuevo Control de Chasis Adaptativo. El Ateca FR añade a su aspecto exclusivo y deportivo un equipamiento que incluye lo último en tecnología de conecti-

PEUGEOT 308 GTi, con el poderío Peugeot Sport

Impulsado por el poderoso 1.6 THP de 270 caballos desarrollado por los ingenieros de Peugeot Sport, el 308 GTi ofrece prestaciones y sensaciones muy por encima de lo que se espera de un vehículo de calle, sin olvidar la eficiencia y el confort de los ocupantes. En esa línea, la versión más radical de la berlina superventas de Peugeot consume 6 litros a los cien kilómetros e incor-

pora una pantalla táctil de última generación con tecnología capacitiva, navegador 3D con reconocimiento vocal y función Mirror Screen. También cuenta con lo último en sistemas de ayuda a la conducción, como las alertas de riesgo de colisión, cambio involuntario de carril, atención del conductor y tiempo



Por 32.050 €

BMW

Paquete de competición para M3 y M4

El nivel de deportividad inseparable de la familia M puede ser incrementado con el Paquete de Competición que BMW ofrece para los M3 y nuevos M4 Coupé y Cabrio y lleva incluido un curso de pilotaje. Mejoras estéticas y mecánicas, junto a un aumento de potencia para llegar a los 450 caballos es lo que se gana con ese desarrollo con el que M3 y M4 Coupé pasan de 0 a 100 km/h en 4 segundos y el M4 Cabrio lo hace en 4,3 segundos; 0,1 segundos menos que las versiones base. A esos

19 caballos más, se unen un chasis adaptativo M específico, un diferencial M activo y control de estabilidad dinámico, DSC, también específicos. En el apartado estético, asientos deportivos M perforados, colas



M3: 9.327 €
M4 Coupé: 9.327 €
M4 Cabrio: 8.177 €

vidad, como el sistema Full Link, y una completa gama de asistentes a la conducción, tanto de serie (Control de Crucero Adaptativo con Front Assist y frenado de emergencia en ciudad con reconocimiento de peatones, detección de ángulo muerto y alerta de tráfico posterior, cámara 360° con vista cenital nital, Park Assist 3.0...) como opcionales (Traffic Jam Assist, reconocimiento de señales, Emergency Assist...).

de conducción, el frenado automático de emergencia o el Visio Park. La comercialización se iniciará en septiembre con un precio que parte de 32.050 euros.

SMART

USHUAIA LIMITED EDITION: DEPORTIVO Y ÚNICO

Una nueva colaboración de Smart y Ushuaia Ibiza ha dado como resultado los ForTwo Coupé y Cabrio de 90 caballos personalizados por Brabus y firmados por uno de los hoteles más famosos de la isla pitiusa. Sólo 150 ejemplares para esta exclusiva edición especial, que cuenta con un completo paquete deportivo y un equipamiento único, que refuerza el equipo de sonido de alta fidelidad JBL. Se añade el paquete Experience, que incluye habitación doble en el Ushuaia Ibiza para el 11 y 12 de septiembre de 2017 y acceso VIP a la 'Ushuaia Experience'.

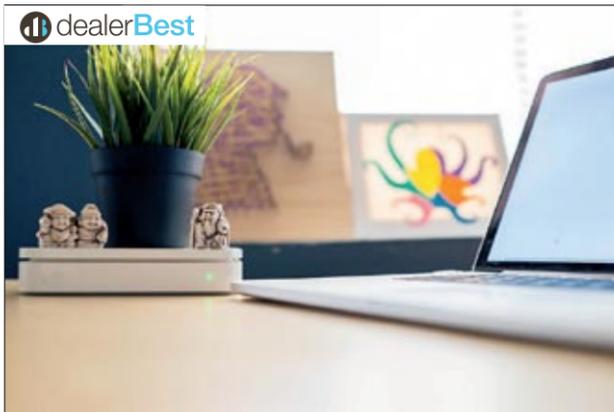


BP

CUATRO NUEVAS GASOLINERAS EN HUELVA

Con la apertura en Huelva de las cuatro estaciones de servicio del Grupo Disagón, son 10 puntos de BP en la provincia, más de 200 en Andalucía y 648 a nivel nacional. Ubicadas en Punta Umbría, Beas, Zalamea la Real y Valverde del Camino, las nuevas gasolineras refuerzan la apuesta de BP por la calidad de sus carburantes con tecnología ACTIVE, el ahorro y el servicio al cliente, cubriendo más puntos de la N-435 y Punta Umbría, que tiene servicio 24 horas, al igual que Valverde del Camino.





¿Qué es una empresa saludable?

Cambios empresariales para mejorar la competitividad en el sector.

En este mundo tan cambiante y globalizado en el que nos movemos, cada vez son más las organizaciones que concluyen que sobrevivir en el futuro dependerá de las acciones que tomemos en el presente. Toda empresa que quiera ser competitiva deberá **incorporar acciones encaminadas, no solo a la prevención, sino también a la promoción de la salud, seguridad y bienestar de sus empleados.**

¿Es una utopía hablar de empresa saludable cuando nos referimos a una concesión automovilística? Un periodo de crisis tan serio como el que ha pasado el sector de la automoción debe

de llevar a una **nueva manera de gestión y de responsabilidad social corporativa.**

Sin duda creemos que es una asignatura pendiente en este sector donde el empleado es pieza clave. ¿Cómo retenemos el talento en las concesiones? ¿Cómo conseguimos no solo ser buenos, sino los mejores? Podemos **convertir a nuestros propios empleados en embajadores de nuestra marca.** ¿Es que estas variables no tienen traducción económica para una concesión?

La obtención del máximo beneficio económico a corto plazo ha sido parte de la estrategia de las organizaciones en general,

pero actualmente sabemos a través de muchos estudios que se han realizado en diferentes sectores, que toda empresa que quiera ser competitiva debe incorporar en sus líneas internas acciones encaminadas a no solo prevenir la salud y seguridad del empleado sino a su promoción para actuar de una forma proactiva realizando proyectos bien estructurados con objetivos medibles y resultados económicos demostrables en la cuenta de resultados.

¿Qué hacer para conseguir una empresa saludable?

En el entorno de la responsabilidad corporativa de las empresas, cada vez son más las que buscan **la mejora del entorno de sus empleados** con acciones que protejan y promuevan la salud, seguridad y bienestar de todos ellos. Para ello, el compromiso de la dirección y un estudio pormenorizado de las necesidades de los trabajadores serán piezas clave para centrar las acciones más adecuadas para realizar proyectos bien estructurados y realmente eficaces. Las diferentes áreas de actuación suelen estar contenidas en estos grandes bloques:

- 1.- **La salud y la empresa:** promover y fomentar el cumplimiento de las medidas de seguridad y prevención en la empresa.
- 2.- **El ejercicio físico:** facilitando y promoviendo acciones que mantengan y mejoren la aptitud

física, la salud y el bienestar de los empleados.

3.- **Hábitos de vida saludables:** Fomento de una alimentación equilibrada, variada y moderada y práctica regular de actividad física.

4.- **La nutrición: Educar en la adecuada ingesta de alimentos en relación con las necesidades dietéticas del organismo.**

5.- **Estado anímico y prevención del estrés,** aprendiendo a gestionar la ansiedad y manejar el tiempo para poder tener mejor calidad de vida.

El buen clima en la empresa es vital para que esta cumpla objetivos y siga el camino y las estrategias establecidas. Por ello, a través de **la formación, el coaching o los programas de bienestar** las empresas buscan fomentar las buenas relaciones, así como mejorar el **desarrollo profesional y personal de los trabajadores de la compañía.**

En el sector de la automoción, **el contacto directo de los agentes comerciales con el cliente obliga a establecer un vínculo entre ambas partes.** Una relación que se forja con formación y programas como los mencionados previamente, que incentivan y motivan el valor de los trabajadores de la empresa.

El espacio es otro de los elementos más relevantes para el correcto funcionamiento de la empresa, y con esto no nos referimos exactamente al concesionario. Los espacios colaborativos son áreas o zonas del lugar de trabajo en las que el empleado puede sentirse cómodo y relajado, tal vez para tomar un descanso entre horas, o para mantener una charla profesional, con un ambiente más distendido. Por ello, desde las empresas se debe **buscar que los espacios formen parte activa de la vida de los empleados,** con el fin de conseguir una empresa saludable.

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



JAGUAR Amplia gama para el E-Pace

El primer SUV compacto de Jaguar ya se puede pedir en España, mercado al que llega con una gama formada por mecánicas Ingenium, dos variantes de gasolina (250 y 300 CV) y tres diésel (150, 180 y 240 CV). Los primeros asociados exclusivamente a la tracción total y el cambio automático ZF de nueve relaciones, con un precio de partida de 47.100 euros. Si se trata de un diésel, hay más

donde elegir, pues la oferta también incluye dos opciones 2x4 y caja manual de seis velocidades, cambio disponible en los tracción delantera y los D150 y D180 con tracción a las cuatro ruedas. La gama E-Pace destaca por su equipamiento de serie de alto nivel, con prestaciones como el sistema de infoentretenimiento Touch Pro, faros LED, la cámara de visión trasera, el Monitor del Estado del Conductor o el Frenado de Emergencia. A las versiones E-Pace y E-Pace R-Dynamic, disponibles con los acabados S, SE y HSE, se une la First Edition que, asociada al



DS Dark Side, edición limitada para el DS3

Una nueva edición limitada, que la marca define como elegante a la vista y el tacto, llega a la gama DS3. Es el Dark Side, cuya deco-

ración en negro y gris con detalles creados con la impresión 3D resalta el carácter radical y sobrio de uno de los primeros vehículos comercializados en todo el mundo que aprovecha el 3D para pintar su carrocería creando diferentes relieves. Lo consiguen los expertos del Taller de Pintura del

PEUGEOT A la venta el Partner Tepee Electric

Con la campaña de la marca y las ayudas del Movea para autónomos, a partir de 21.100 euros o por 230 € al mes se puede conseguir la versión eléctrica del polivalente comercial de Peugeot, que pronto estará en los concesionarios españoles. Lo impulsa un motor eléctrico de 67 CV alimentado por baterías de iones de litio, que le confieren 170 km de autonomía, y combina

la funcionalidad de un vehículo de trabajo con el uso de coche familiar, porque sus cinco plazas independientes se pueden convertir en dos para ganar espacio de carga (los 1.350 litros con cinco ocupantes se convierten en 3.000). A nivel de equipamiento, el nuevo Partner Tepee Electric



| PRECIOS | |
|-----------------------------|----------|
| Gasolina | |
| P250 AWD Auto | 47.100 € |
| P250 AWD Auto R-Dynamic | 50.400 € |
| P250 AWD Auto First Edition | 69.850 € |
| P300 AWD Auto R-Dynamic | 61.900 € |
| Diésel | |
| D150 FWD | 37.450 € |
| D150 FWD R-Dynamic | 40.150 € |
| D150 AWD | 40.100 € |
| D150 AWD R-Dynamic | 43.250 € |
| D150 AWD | 42.650 € |
| D150 AWD Auto R-Dynamic | 45.850 € |
| D180 AWD | 42.300 € |
| D150 AWD R-Dynamic | 45.500 € |
| D180 AWD Auto | 44.900 € |
| D180 AWD Auto R-Dynamic | 48.050 € |
| D180 AWD Auto First Edition | 66.750 € |
| P240 AWD Auto S | 58.200 € |
| P240 AWD Auto R-Dynamic S | 61.500 € |

diésel de 180 CV y el gasolina de 249 CV con transmisión automática, solo se venderá durante el año de lanzamiento.

| PRECIOS | |
|------------------------|----------|
| PureTech 110 S&S | 23.580 € |
| PureTech 110 S&S SEAT6 | 24.880 € |
| BlueHDi 100 S&S | 24.580 € |

grupo PSA de la planta de Poissy (Francia) con ese adhesivo utilizado para decorar concept car, que ahora trasladan a un coche de producción. La impresión 3D también aparece en el interior, como los embellecedores de las empuñaduras de las puertas y el bombín de la llave de contacto fabricados en titanio y diseñados por ordenador. Un equipamiento mejorado, se une a nuevos faros, llantas diamantadas de 17 pulgadas y retrovisores cromados con acabado negro onyx.

puede contar con cámara de visión trasera, pantalla táctil de 7 pulgadas, sensores de aparcamiento traseros, limitador de velocidad, radio CD/MP3 o navegador.

TESLA EN EL CORTE INGLÉS DE MARBELLA

La colaboración de El Corte Inglés y el fabricante de automóviles deportivos eléctricos se inicia con la apertura de una 'pop up store' en el centro comercial de Puerto Banús (Marbella). Una tienda abierta hasta septiembre para descubrir los Model S y Model X de Tesla, comprarlos e, incluso, probarlos. El espacio incluye cargadores permanentes gratuitos para los Tesla, que se pueden utilizar mientras se realizan las compras, al igual que los hay en los centros de Madrid, Barcelona y Bilbao. 15 puntos específicos de carga, que se une a los más de 60 conectores generalizados instalados en una treintena de establecimientos de El Corte Inglés.



CITROËN LA TRACCIÓN TOTAL LLEGA AL SPACETOURER

Se llama SpaceTourer 4x4 Dangel y llega como solución para los que buscan un espacioso y funcional vehículo para viajar en familia al que le piden también circular por pistas sin asfaltar, pues combina las capacidades

POR 41.500€



'off-road' con amplitud, versatilidad, equipamiento de confort y los sistemas de ayuda a la conducción más avanzados. Este SpaceTourer de tracción total cuenta con la transmisión Dangel con diferencial de deslizamiento limitado y el 2.0 BlueHDi 150, equipado con cambio manual de seis velocidades.

¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a seleccion@dealerbest.com con la referencia que corresponda.

- Asesor Ventas VN Terrasa REF: AVVN-TER-M16
- Asesor Ventas VO Madrid REF: JV-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Madrid REF: AVVN-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Figueras REF: AVVN-FIG-M16
- Asesor Ventas VN Girona REF: AVVN-GIR-M16
- Asesor Ventas VN Burgos REF: AVVN-BUR-M16
- Jefe de Ventas Girona REF: JV-GIR-M16



**CARTA DE LA SEMANA**

DUDAS ENTRE UN VOLKSWAGEN GOLF 1.0 TSI 110 CV Y UN SEAT LEÓN 1.4 TSI ACT 150 CV

Alberto Rodríguez

Tengo un VW Golf GTI 1.8 de 125 CV de 'principios de siglo' que tiene dos aspectos negativos: el ruido en el interior y el consumo en condiciones normales. Del resto estoy supercontento. Voy a cambiarlo y dudo entre el Golf 1.0 TSI 115 CV DSG7 o el Seat León 1.4 TSI ACT 150 CV FR DSG7, pues tienen un precio muy similar en Canarias. Recorro unos 15.000 kilómetros al año y hago una conducción eficiente, pero sin renunciar a la potencia cuando lo necesite. ¿Cuál de los dos me aconsejan? Gracias.

RESPUESTA

El paso de los años no perdona, por lo tanto, tu actual vehículo, el Volkswagen Golf GTI de 125 CV de antaño, era un 'pepino' en su época y ya casi un clásico ahora. Por eso nada tiene que

ver con los dos modelos que tienes en mente para tu próxima adquisición, ni por consumos, ni por confort y menos aún en aspectos como la seguridad y la tecnología.

Nos llama la atención que dos modelos de corte tan diferente como el VW Golf 1.0 TSI 110 CV DSG (no son 115 como afirmas) y el Seat León 1.4 TSI 150 CV DSG tengan precios similares en Canarias. Dicho esto, los dos modelos son muy parecidos porque comparten plataforma y gran parte de su genética dentro del Grupo Volkswagen. Si la mayor parte de tus 15.000 kilómetros los realizas por autovía, lo cierto es que las diferencias en consumo no serán acusadas, y en todo caso mucho más atractivas que las de tu vehículo actual.

El Golf juega la baza de un motor con tres cilindros para resultar más eficiente, y lo consigue siempre y cuando no te animes demasiado con el acelerador. En conducción eficiente será un mechero, pero si vas con prisa este tipo de motores presentan una personalidad bipolar y su escasa cilindrada dispara vertiginosamente el consumo si forzamos. Y el sonido y la ruidosidad son más evidentes por su naturaleza trecilíndrica, pero no resultan molestos.

Por su parte, el León 1.4 TSI presenta la sofisticada tecnología ACT, capaz de desconectar dos de los cuatro cilindros siempre que la carga del motor y las condiciones de conducción lo permitan. La conexión o desconexión se produce de una manera tan suave que pasa desapercibida para el conductor. De esta manera se consigue un ahorro de combustible muy considerable. De hecho y a pesar de presumir de 150 CV (40 más que el Golf) el consumo homologado apenas es 0,2 litros superior.

Comentarte que el León también cuenta con motorizaciones 1.2 TSI 110 CV y 1.4 TSI 125 CV, pero suponemos que no las contemplas porque no se pueden asociar a la transmisión automática DSG. El modelo alemán 'viste' más y se remata con algo más de esmero, pero el acabado FR del León resulta muy atractivo. Además dinámicamente resulta más ágil gracias a una puesta a punta más deportiva, con una suspensión más firme o el asistente de serie Seat Drive Profile, que permite elegir entre cinco programas de conducción diferentes. Si sólo te preocupa el consumo, el Golf será más indicado; pero el León te llenará más en el resto...

CONSULTAS RÁPIDAS**DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE****Luis Sanjuán**

Como bien señalas los hay de tipo mecánico o electrónicos, pero su función, por la que te interesas, es la misma. Está pensado para evitar que las ruedas motrices giren a distinta velocidad en curva cuando se practica una conducción prestacional. De esta manera el diferencial autoblocante, a partir de un determinado valor de diferencia de velocidad entre las ruedas

motrices, bloquea parcialmente el diferencial para que la entrega de par no se pierda por la rueda que ofrece menor resistencia. Se puede bloquear en función de diferentes parámetros.

FUNCIÓN LAUNCH CONTROL**Alejandro Sánchez**

Este asistente está cada vez más extendido en vehículos deportivos y de altas prestaciones. Su función es permitir una aceleración óptima del vehículo

desde parado. En un vehículo modesto en cuanto a potencia parece fácil, pero en modelos con elevada potencia depende de la habilidad del conductor. Si se pasa, las ruedas tienden a patinar y se pierde eficacia; si se queda corto tampoco sirve porque no aprovechamos el rendimiento del motor. El Launch Control controla el motor, el cambio, el control de tracción... con el fin de que nos permita acelerar al máximo, 'soltar' y que la motricidad desde parado sea perfecta.

CONSULTAS RÁPIDAS**¿EL TALLER DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS PUEDE COBRAR AL CLIENTE POR REALIZAR UN PRESUPUESTO?**

La regulación referente a los talleres se puede encontrar en el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes. El artículo 14.9 del citado Real Decreto señala que el cliente tiene derecho a retirar el vehículo del taller cuando desee, pero debe reembolsar al taller los trabajos hasta entonces realizados. En sí el presupuesto conlleva unos trabajos de valoración técnica y, en ocasiones, de desmontaje y montaje para determinar los defectos y averías que tiene el vehículo, y que hay que subsanar. Legalmente hablando esos trabajos pueden ser cobrados y en la práctica especialmente sucede cuando tras dar el presupuesto el cliente no encarga finalmente la reparación a ese taller.

BUENA PREGUNTA**PUEDEN RECLAMARSE LOS DEFECTOS DE ORIGEN HASTA LOS SEIS MESES POSTERIORES A LA VENTA**

Compré una moto a un particular hace casi un año. ¿Puedo reclamarle las averías de motor que han aparecido hace unos días?

RESPUESTA

Al tratarse de una compra entre particulares el plazo para reclamar al vendedor por los defectos del bien adquirido es de seis meses, contados desde la fecha de la compra.

Durante ese periodo únicamente son reclamables los defectos de origen, es decir, anteriores a la venta si hacen al vehículo impropio para el uso a que se le destina, o si disminuyen de tal modo este uso que, de haberlos conocido el comprador no la habría adquirido o habría dado menos precio por él. El vendedor no será responsable de los defectos manifiestos o que estuvieren a la vista, ni tampoco de los que no lo estén, si el comprador es un perito que, por razón de su oficio o profesión, debía fácilmente conocerlos.

Por supuesto, quedan excluidos los defectos de uso; de igual modo es difícil que prospere la reclamación por las llamadas piezas de desgaste.

Es conveniente que conserve justificantes como el contrato de compra debidamente firmado, facturas o transferencias bancarias y, por supues-

to, acreditación técnica con un informe pericial que le permita demostrar tales circunstancias.

Aparte, en los casos en que aún esté vigente la garantía legal de compra de la moto que su vendedor tuviera con un concesionario de venta de vehículos, usted podría hacer valer esa garantía siempre que tuviera la factura de compra emitida por el concesionario. Recordemos que la garantía legal de compra en un establecimiento es de dos años.

**SE PUEDE DESTRUIR O ADJUDICAR PARA SERVICIOS**

¿Qué puede suceder con mi vehículo si no acudo a recogerlo al taller donde lo tengo depositado para su reparación?

RESPUESTA

La normativa establece unas consecuencias para el caso en que el taller le requiera la retirada del vehículo, bien porque esté ya reparado, bien porque no haya aceptado la reparación.

1.- El traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su destrucción y descontaminación. Recogido un vehículo en un taller por avería o accidente del vehículo, si el titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses, la Administración de Tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de

Vehículos para su destrucción y descontaminación. Antes de la orden, la Administración requerirá al titular advirtiéndole que si no retira el vehículo en un mes se trasladará al Centro Autorizado de Tratamiento. El propietario o responsable del taller debe solicitar a la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo, aportando la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto.

2.- La adquisición de la propiedad: cuando se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de la CCAA, el alcalde o delegado podrán acordar que en lugar de destruir el vehículo sea adjudicado a los servicios de vigilancia y control del tráfico. Es decir, contempla la posibilidad de adjudicar (se entiende la propiedad del vehículo) a servicios de tráfico pero no al taller.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

**LEGÁLITAS DEFENSA DEL CONDUCTOR****CONTRATA HOY MISMO 902 090 351**
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

Llega el primer BMW M5

En una semana de tintes muy deportivos, tanto en las presentaciones, como en las pruebas, sin duda la guinda era nuestra primera toma de contacto con el BMW M5, un superdeportivo disfrazado de berlina.

Aún no se habían puesto de moda las pruebas de EuroNCAP, pero Renault parecía dispuesta a ser la primera marca que lograra las 5 estrellas, como ocurriría

con el Laguna. Nosotros visitábamos el centro técnico de la marca del rombo en Lardy, donde la firma francesa ponía a prueba hasta el más mínimo detalle



de seguridad en sus modelos.

La revista de la semana tenía un aire deportivo en todas las novedades que mostraba. Por un lado de la mano de BMW, que nos adelantaba datos del nuevo M3. Pero sobre todo, la exclusiva toma de contacto con el M5, la tremenda berlina alemana que escondía bajo su capó un motor de 340 CV.

Entre las pruebas, dos comparativas muy

dinámicas. Renault enfrentaba la versión cabrio del 19 con el Rover 216 Cabriolet. El francés destacaba por diseño y aerodinámica y el inglés por suavidad de marcha.

La otra comparativa enfrentaba a dos coupés alemanes –Audi Coupé 2.3 E y BMW 320i–. El primero (133 CV) brillaba por suavidad y comportamiento y el segundo (150CV) por su cambio y sus prestaciones.



LA PORTADA

Nº 455

FECHA

7-7-1992

HABLAMOS DE

La poderosa imagen del BMW M5, que habíamos conducido en exclusiva, marcaba la portada de la semana. Junto a la berlina alemana, aparecían las otras pruebas: Audi Coupé frente a BMW 320 y la comparativa de descapotables protagonizada por el Renault 19 Cabrio y el Rover 216 Cabrio.

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

Citroën ZX TD frente a Renault 19 DT: dos reyes del consumo

Dos de los compactos líderes del mercado en sus versiones más ahorradoras se enfrentaban en nuestra comparativa: los 6,9 l/100 km del Citroën frente a los 6,8 del 19.

Tocaba Salón de París este año 1992 y con la celebración de la nuestra francesa se daría el pistoletazo de salida al 'curso 92-93'. Por ello, repasábamos todas las

novedades que nos iba a deparar el otoño. Modelos tan importantes como la llegada de Toyota a España con el Carina II, el nuevo Nissan Micra, el Renault



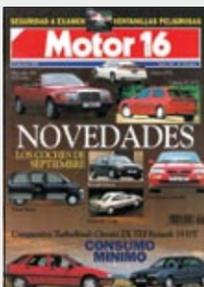
Safrano o la renovación del Peugeot 405.

Entre las pruebas de la semana, había de todo. Para empezar, un pequeño utilitario japonés de corte deportivo, el Daihatsu Charade con aires deportivos gracias a su motor de 90 caballos y su excelente agarre.

Otra prueba a fondo tenía como protagonista un modelo ideal para las vacaciones, con todo lo indispensable para viajar 'con la casa a

cuestas'. Hablamos del Volkswagen California que por 4,1 millones de pesetas te permitía conocer mundo sin salir de casa.

Y la comparativa enfrentaba a dos compactos franceses, con motor turbodiésel. El Citroën ZX (2,12 millones y 92 CV) destacaba por su comportamiento y el Renault 19 (2,15 millones y 93 CV) por sus prestaciones. Y ambos eran compras maestras.



LA PORTADA

Nº 456

FECHA

14-7-1992

HABLAMOS DE

El aluvión de novedades que nos esperaban en el mes de septiembre salpicaba la portada de esta semana. Además, espacio preferente para la comparativa entre el Citroën ZX y el Renault 19 con motor turbodiésel, dos modelos marcados por su consumo mínimo.

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:

Hay gestos que te hacen único.



Nuevo Golf con Control Gestual.

Lo ha vuelto a hacer. El Nuevo Golf con Control Gestual entiende tus gestos. ¿Quién si no podría cambiar la manera en que nos relacionamos con la tecnología? Pero esto solo es el principio de una nueva era. Todo lo demás, tendrás que ir descubriéndolo.

Nuevo Golf desde 16.900 €* con llantas de aleación, radio CD con mp3 y 8 altavoces, pantalla táctil de 20,3 cm, App-Connect, Bluetooth, volante multifunción en cuero, luces de día led, Climatic y 6 años de Volkswagen Asistencia incluidos.

Hacemos realidad el futuro.



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km) de 4,8. Emisión de CO₂ (g/km): 109.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.900 € para un Golf Edition TSI 81 kW (110 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Oferta válida hasta 31/08/2017 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo Golf sport con opcionales.