

Motor 16

Bajo la lupa



TODO SOBRE EL NUEVO FORD FIESTA

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.707 del 15 al 28 de agosto de 2017



70 NOVEDADES

Híbridos, eléctricos, gas natural, plug in, gasolina, diésel...

LO ÚLTIMO EN COCHES EFICIENTES



Citroën C5 Aircross



VW Polo



Renault ZOE



Jaguar i-Pace



Kia Niro

Mitsubishi EX Concept



Volvo XC40



Audi Q8



140 CV

Probamos el Fiat 124 Spider

Rápido, divertido y a buen precio



Prueba



Peugeot 5008 2.0 BlueHDI 150

Prueba



Toyota Yaris Hybrid

Prueba



Volkswagen Golf 1.0 TSI 110

¿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. Consúltelas en www.lineadirecta.com

ENTRE NOSOTROS

Al detalle



CONTRA EL TURISMO, CONTRA EL COCHE

Asistimos atónitos a las manifestaciones en contra del turismo en nuestro país... Sí, en nuestro país, cuyos principales ingresos vienen de este sector (cerca del 12% del PIB), además de ser el que más empleos genera (un 13% del total). Y eso nos recuerda, también los ataques indiscriminados que sufre el sector del automóvil en forma de multas, impuestos y 'mala prensa' en temas como la contaminación o la seguridad. Si sumamos el peso del automóvil (la primera industria española con un 8,6% del PIB y un 9% de los empleos) y el turismo podemos decir, sin duda que estamos atacando, de manera arbitraria, los dos pilares de nuestra economía. Un poco de cabeza...



PSA: NUEVO GIGANTE EUROPEO

Aprobada la compra de Opel y Vauxhall por parte del Grupo PSA, acaba de nacer un gigante europeo del automóvil. La unión de la marca alemana a Citroën, DS y Peugeot sitúa a PSA en segunda posición del ranking de ventas del continente y con muchos proyectos de futuro por delante. Bienvenidos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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

Boyacá

jd

ARI
REVISTAS

Javier Montoya

jmontoya@motor16.com



Hace falta un plan

Si queremos, de verdad, la implantación del coche eléctrico en nuestro país, son necesarias medidas estructurales y a largo plazo, no una subvención, como el Movea, que se agota en dos días.

Menos que un caramelo a la puerta de un colegio; eso es lo que han durado los fondos del Plan Movea para la compra de coches eléctricos e híbridos, dispuestos por el Gobierno y aprobados el pasado mes de junio. Porque la web de tramitación online puesta en marcha para gestionar las solicitudes de ayuda que se abrió el día 3 de agosto tuvo que cerrar dos días después al haber repartido ya los 14 millones de dotación, pese a que en las bases del Movea se establecía una duración hasta el 15 de octubre... siempre y cuando los fondos no se acabaran antes, como ha ocurrido. Un récord que pulveriza los 15 días que tardó en agotarse el Plan Movea de 2016. Parece una broma; pero es así. Porque, a falta de un balance definitivo sobre las transacciones acogidas al Movea, podemos hacer un poco 'la cuenta de la vieja' y deducir que rondará la cifra de 2.500 los coches que se hayan podido matricular aprovechando la subvención del Movea; una miseria. Si se me permite el símil es como si el primer día de rebajas, en El Corte Inglés, abrieran las puertas a primera hora y en todo el centro comercial solo tuvieran a la venta un mueble expositor con solo unas docenas de artículos en oferta.

Nos hemos pasado meses hablando del Movea, del cuándo llegaría y cuánto traería. Los fabricantes más implicados en el desarrollo de los coches eléctricos o los híbridos enchufables, mirando

de reojo cómo las cifras de ventas de este tipo de coches se estancaban a la espera de unas ayudas que pueden haber tenido el 'efecto champán', acumular todas las operaciones en unos días y ahora, con los fondos agotados, la vuelta a la cruda realidad.

Y la cruda realidad es que con estos datos será imposible que el eléctrico o el híbrido enchufable, por más que se empeñen los fabricantes, pueda salir adelante. Un dato, en Francia, donde apuestan más claramente por este tipo de propulsión, se dedicarán este año 347 millones de euros a incentivar este tipo de coches. Frente a eso, nuestros 14 millones son calderilla. Todo eso, por no hablar de las casi inexistentes y mal mantenidas infraestructuras de recarga en España o las diferentes legislaciones municipales sobre las ventajas en el uso diario de un coche eléctrico, como acceso prioritario a las ciudades

o aparcamientos gratuitos. Todo ello, unido a la creciente persecución a los coches de combustión -en Londres ya se anuncia que se dejarán de vender en 2040- que deja a los eléctricos casi como única alternativa de futuro para todo aquel que quiera mantener su libertad individual de movimiento. Pero está claro que para que esta alternativa cuaje, en España hace falta un plan serio y a largo plazo; no una cosa que dure dos días. A ver si somos capaces.

A falta de un balance definitivo sobre las transacciones acogidas al Movea, podemos hacer un poco 'la cuenta de la vieja' y deducir que rondará la cifra de 2.500 los coches que se hayan podido matricular aprovechando la subvención del Movea. Es como si el primer día de rebajas, El Corte Inglés solo pusiera a la venta para todos los clientes, un mueble expositor con unas pocas docenas de artículos.

4.- SUMARIO

6.- QUE PASA

OPEL INSIGNIA GSI

La marca alemana recupera el apellido GSI para lanzar la versión más deportiva de la Insignia: motor turbo de 260 caballos, tracción total...

8.- FORD F-22 F-150 RAPTOR

La marca del óvalo crea un pick up con el nombre del avión de combate de Lockheed, con 545 caballos y un imponente aspecto.

10.- EN PORTADA

LOS MODELOS MÁS EFICIENTES

La preocupación por el cambio climático, las restricciones en las ciudades... El clima general demanda coches más limpios y eficientes. Repasamos 70 novedades con diferentes tipos de propulsión —eléctricos, híbridos, plug in, de gas...— que van a ser protagonistas del mercado en los próximos meses.

10.- HÍBRIDOS ENCHUFABLES

13.- HÍBRIDOS

14.- ELÉCTRICOS

16.- GAS NATURAL Y GLP

18.- DIÉSEL Y GASOLINA

20.- CUATRO RUEDAS

FIAT 124 SPIDER MULTIAIR

Fiat rinde tributo al mítico 124 Spider de hace medio siglo con un coche de idéntico nombre que respeta la dinámica filosofía de aquel mítico biplaza descapotable. Su motor turboalimentado de 140 caballos acentúa la diversión al volante.

26.- PEUGEOT 5008 2.0 BLUEHD 150.

Mucho espacio para pasajeros y equipaje, consumo siempre moderado, prestaciones más que suficientes. Un gran viajero este 5008 diésel de 150 CV.

28.- TOYOTA YARIS 100H

El único utilitario híbrido del mercado presume de eficiencia en la ciudad y sus alrededores.

30.- VW GOLF 1.0 TSI

Como versión de acceso, un tricilíndrico de gasolina, ejemplo de lógica.

32.- NUEVO FORD FIESTA, LAS CLAVES QUE LE HARÁN TRIUNFAR

El legendario utilitario de la marca del óvalo vuelve con más argumentos que nunca en esta nueva generación. Analizamos, al detalle, las claves que convierten al nuevo Fiesta en uno de los modelos más recomendables de su segmento.

44.- JAGUAR F-TYPE 2.014

El F-Type ya está disponible con el nuevo motor de 4 cilindros y 300 CV.

45.- MERCEDES GLC 350 E

En 2025 Mercedes-Benz ofrecerá 10 modelos eléctricos. Mientras ese día llega, este eficiente GLC 350e representa una interesante opción.

46.- GAMA HÍBRIDA DE LEXUS

Lexus es el único fabricante Premium que ofrece una gama completa de vehículos híbridos: tecnología de primer orden en ecología, seguridad o placer de uso son sus virtudes.

49.- CITROËN ADVANCED COMFORT

Un nuevo concepto de confort en marcha que Citroën incorpora en el C4 Cactus.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE TECNOLOGÍAS DE VANGUARDIA BOSCH

Las últimas soluciones de movilidad urbana de Bosch incluyen proyectos de aparcamiento conectado, gestión de flotas o vehículos eléctricos.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ADIÓS A ÁNGEL NIETO

El impacto por el inesperado fallecimiento de Ángel Nieto ha puesto en evidencia hasta qué punto era una leyenda viva del deporte español.

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



6



20



26



30



28



46



32



44



45



56

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

BMW	6
CITROËN	49
FIAT	20
FORD	8, 32
JAGUAR	44
LEXUS	46
MERCEDES	47
OPEL	6
PEUGEOT	26
TOYOTA	28
VOLKSWAGEN	30

MERCEDES-AMG GT4: LISTO PARA CORRER

Por 198.850 euros, más impuestos, podemos encargar la versión 'carreras cliente' del Mercedes-AMG GT R, homologada según la normativa internacional de la clase GT4 y que ultima ahora sus 30.000 kilómetros de ensayos en pista, pues las entregas comenzarán a finales de año. Pesa 1.390 kilos, tiene tracción trasera y su V8 Biturbo 4.0 de 510 CV y más de 61 mkg —el rendimiento final puede variar— se asocia a un cambio secuencial de seis marchas.

▶ Entre las pruebas realizadas figura un test de 30 horas ininterrumpidas.



Motor 2.0 Turbo, tracción total y chasis deportivo

El regreso del **GSi**: un Opel Insignia de 260 CV

La gama Insignia sigue creciendo, y la última incorporación es esta variante que recupera las míticas siglas GSi de Opel. Disponible con carrocería sedán de cinco puertas a partir de su presentación en el próximo Salón de Francfort, al Insignia GSi se le reconoce por sus grandes tomas de aire cromadas en el frontal, el generoso alerón trasero, el difusor aerodinámico posterior rematado por dos tubos de escape cromados, las llantas de

20 pulgadas —ligadas a neumáticos Michelin Pilot Sport 4 S— y el emblema 'GSi' sobre el portón. Y los más observadores se fijarán en que va más bajo: 10 milímetros exactamente, pues sus muelles de suspensión son más cortos. También los amortiguadores —más firmes— son específicos, y Brembo se ocupa de los frenos, con cuatro pistones y discos delanteros de 345 milímetros. La dirección es más directa, el equipo de serie incluye chasis FlexRide

—podemos elegir entre los modos Standard, Tour y Sport— y hay un programa especial, llamado Competición, activable mediante el botón del ESP. Equipa la tracción total con reparto vectorial de par y combina el cambio automático de 8 marchas —dotado de levas— con un 2.0 Turbo de gasolina que rinde 260 CV y 40,8 mkg, y anuncia un gasto de 8,6 l/100 km. Además, Opel ha avanzado que más adelante llegará un GSi diésel de alta potencia.



◀ Según Opel, el Insignia GSi completa una vuelta a Nürburgring en menos tiempo que el anterior Insignia OPC 2.8 V6 Turbo. Su ligereza ayuda, pues pesa 160 kilos menos.



EL T-ROC, EN UNOS DÍAS

Volkswagen desvelará el T-Roc, su primer SUV del segmento B, el 23 de agosto, aunque el estreno ante el público tendrá lugar en septiembre, durante el Salón de Francfort. Fabricado en la planta de Navarra, como el nuevo Polo, el T-Roc emplea la plataforma MQB —común al Seat Arona—, mide 4,23 metros de largo por 1,82 de ancho y 1,54 de alto, tiene un maletero de unos 400 litros y ofrecerá versiones de tracción delantera y total. En su gama habrá motores diésel de 115 y 150 CV, y gasolina de 115, 150 y 190 CV.

PARA PENSAR

100.000

vehículos de mecánica electrificada espera haber vendido BMW Group al finalizar 2017

Sería el primer año en el que el consorcio alemán superase esa cifra, y para lograrlo contabiliza el modelo eléctrico i3, los híbridos enchufables i8 y BMW iPerformance, y el Mini Countryman híbrido enchufable.

EL PUNTAZO

Inspirándose en el diseño de los yates, Bentley y el fabricante de barcos Princess Yachts han creado el Continental GT Convertible Galene Edition, de color Blanco Glacier y con 507 CV.



BMW M Performance

Toque deportivo para el Serie 6 Gran Turismo

Coincidiendo con la llegada a España en noviembre del BMW Serie 6 Gran Turismo, la firma bávara ofrecerá los accesorios BMW M Performance correspondientes a su nueva berlina de cinco puertas. Destacan entre ellos los sistemas de escape, que confieren una acústica más deportiva y cuyo diseño depende de la mecánica del coche: 630i GT, 640i GT y 640i xDrive GT. También preparaciones de la suspensión, o unos frenos deportivos que incluyen pinzas rojas y discos más ligeros, estando los delanteros —con pinzas

fijas de cuatro pistones— perforados y ventilados interiormente, mientras que los traseros llevan pinzas flotantes de un pistón. Asimismo se ofrecen llantas de 21 pulgadas —con radios dobles a dos niveles—, en color gris Orbit o en acabado bicolor, y que se vinculan a neumáticos 245/35



◀ El cliente puede pedir llantas de 21 pulgadas —grises o bicolor—, frenos deportivos o una gran variedad de salidas de escape.

delante y 275/30 detrás. Y el catálogo de accesorios incluye también elementos aerodinámicos para la carrocería, embellecedores en fibra de carbono para los retrovisores o el volante deportivo en piel Alcántara.



Su fabricante ya acepta reservas

El **Sono Sion**, un eléctrico animado por energía solar

Sono Motors, una empresa con sede en Munich, presenta el Sion, anunciado como el primer vehículo eléctrico capaz de recargar sus baterías gracias al sol, que por sí solo daría para cubrir hasta 30 kilómetros diarios. De ahí el lema utilizado: 'Movilidad Infinita'. Sus creadores explican que se ha logrado una gran ligereza gracias a su carrocería de policarbonato, cubierta masivamente —techo, capó delantero, portón trasero y puertas laterales— por células fotovoltaicas —330 en total—, lo que no impide ofrecer un techo transpa-

rente que favorece la luminosidad interior. El interior, muy sencillo, está presidido por una pantalla multifunción de 10 pulgadas, y con las baterías a plena carga —Sono ofrecerá también un cargador rápido de red— rondará los 250 kilómetros de autonomía máxima. ▶ El precio es de 14.720 euros... más la batería: en 2019, unos 4.000 euros.



EL CONCEPTO 'AI' AVANZA FUTUROS AUDI

Los Audi del futuro serán vehículos ampliamente conectados, automatizados y electrificados, y los sistemas AI (Automóvil Inteligente) en los que trabaja la casa alemana permitirán que, además de inteligentes, sean también empáticos, capaces de aprender y pensar, proactivos... Con ese objetivo han nacido ya varios prototipos que persiguen el ahorro de tiempo en los desplazamientos y la ganancia de confort, un uso de la energía mucho más eficiente y la máxima seguridad.



Ford F-22 F-150 Raptor

Todoterreno con nombre de avión de combate

Desde hace 25 años, la EAA (Experimental Aircraft Association) organiza en Estados Unidos el programa 'Young Eagles', que permite a jóvenes de 8 a 17 años disfrutar de vuelos gratuitos para acercarlos al mundo de la aviación. Un cuarto de siglo en el que más de dos millones de chavales han podido vivir ya esa experiencia, con ayuda de pilotos voluntarios y personal de tierra desinteresado. Ford colabora desde hace tiempo con esta iniciativa, creando cada año un vehículo único que acaba sustituyendo a los fondos destinados a organizar eventos 'Young Eagles' por toda la nación. Y

esta vez el protagonista fue un F-150 Raptor, rediseñado a las órdenes de Melvin Betancourt -exterior- y Nicole Rush -interior-, optimizado mecánicamente por Ford Performance y construido finalmente por los expertos de DeBerti Design. El resultado es el F-22 F-150 Raptor, cuyo nombre 'de guerra' procede del avión bimotor monoplaza de combate F-22, fabricado por Lockheed Martin y que, al igual que la versión más brutal del F-150, también fue bautizada en su día como 'Raptor'. El todoterreno en cuestión, que en la puja alcanzó los 300.000 dólares -255.000 euros-, tiene detalles comunes al avión de caza, como una luz roja

en el lado izquierdo y otra verde en el derecho, ambas montadas en sendos retrovisores. Además, su motor alcanza los 545 CV de potencia, y entre otros elementos personalizados recibe protecciones ideadas para circular por el desierto -los faros del techo, de 1,3 millones de candelas, tienen ese mismo cometido-, permite seleccionar la dureza de la amortiguación para uso en carretera o fuera de ella e incluye un equipo de sonido de 1.500 vatios.

►► Si el motor EcoBoost 3.5 Twin-Turbo del Ford F-150 Raptor normal ya rinde 450 CV, en el F-22 F-150 Raptor la potencia sube hasta los 545 CV.



Los propietarios del Ford Mustang GT pueden ser 'buenos vecinos'

El Mustang GT, dotado de un motor 5.0 V8, es el primer coche del mundo equipado con Arranque Silencioso, programa al que los ingenieros de la firma americana que lo han desarrollado llaman «el modo del buen vecino». El conductor puede seleccionarlo -e incluso fijar el horario en el que el V8 arranca de forma más discreta- para que el sonido baje 10 decibelios. Es decir, a la mitad.

► La parrilla, de titanio, incorpora una reproducción de la silueta frontal del F-22.



Distracciones: LAS PEORES COMPAÑERAS DE VIAJE



MUCHOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

SON POR DISTRACCIONES FÁCILES DE EVITAR.

ESTAS SON LAS MÁS COMUNES



MÓVIL

Llévalo para pedir ayuda si surge algún imprevisto, pero no lo uses mientras conduces. Marcar un número hace perder la atención durante 13 segundos. A 100 km/h supone recorrer 361 metros sin mirar la carretera. El móvil al volante duplica el tiempo de reacción y multiplica de 4 a 9 veces el riesgo de accidente.



WHATSAPP

En escribir un texto al volante se tarda alrededor de 20 segundos. A 100 km/h recorrerás más de medio kilómetro. Usar el whatsapp multiplica por 23 el riesgo de accidente. Demasiado riesgo para decir "llego en diez minutos".



NAVEGADOR

El navegador es un gran amigo si se programa antes de empezar el viaje, pero puede traicionarte si se manipula conduciendo. Meter un destino te llevará, como mínimo, 15 segundos. Si vas a 90 km/h recorrerás nada menos que 375 metros sin estar "orientado".



ESPEJO

Es fundamental ajustar tanto el espejo interior como los exteriores para tener la mejor visión posible. Colócalos siempre antes del inicio de la marcha, hacerlo en movimiento conlleva unos segundos de distracción que aumentarán el riesgo de accidente.



MASCOTAS

Si te acompaña tu mascota, deberá ir atada o en su transportín para evitar que interfiera en la conducción. Los animales, da igual su tamaño, si van sueltos suponen un peligro. Seguro que hasta tu mascota se alegrará de llegar sana y salva a su destino.



COMIDA

Comer mientras se conduce puede suponer un gran riesgo para el conductor y los acompañantes. Recuerda: para a descansar cada 2 horas o cada 200 km; podrás aprovechar estos momentos para comer e hidratarte. Te ayudará a combatir la fatiga y reponer fuerzas en tu viaje.



TABACO

Encender un cigarrillo puede llevar unos 4 segundos. Si vas a 120 km/h perderás la atención en la carretera durante 130 metros. Este gesto tan común multiplica por 8 el riesgo de accidente. Arrojar un cigarrillo por la ventanilla supone una sanción de 200 € y 4 puntos; y lo que es peor: puedes provocar un incendio.

al volante, no uses el móvil



MINISTERIO DEL INTERIOR





ALEMANIA PLANTEA PROHIBIR LA VENTA DE COCHES NO ELÉCTRICOS EN 2030, Y NORUEGA Y HOLANDA LO HARÁN EN 2025

Cambio de clima... y de mentalidad

Cada vez que un informativo muestra un glaciar desmoronándose, un pantano con su fondo cuarteado o las temperaturas máximas de Montoro, más usuarios se pasan al bando de los que dicen que el clima está cambiando. Si a eso sumamos las restricciones al tráfico en las ciudades o la implantación de etiquetas para diferenciar a coches 'buenos y malos' entenderemos por qué la mentalidad del ciudadano medio evoluciona tan deprisa. Y los fabricantes se adaptan sin pausa al previsible aumento de la demanda de coches eficientes, cuyas novedades reunimos aquí: eléctricos, híbridos, de gas... pero también de gasolina o diésel, pues ellos también se ponen al día.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

► **AUDI A8 L e-tron.** En la nueva generación del A8, su variante alargada A8 L –5,30 metros de longitud– tendrá más adelante una alternativa e-tron, con mecánica híbrida enchufable de 449 CV y 71,4 mkg –la parte térmica correrá a cargo de un V6 3.0 TFSI–, y que podrá circular en modo eléctrico hasta 50 kilómetros. Estrenará la recarga inalámbrica AWC (Audi Wireless Charging), tendrá tracción Quattro y empleará el cambio automático Tiptronic de 8 velocidades.



▼ **BMW 530e.** El sexto integrante de la gama iPerformance, compuesta por híbridos enchufables, es el 530e, que cuesta en España 60.500 euros, homologa un gasto medio de 1,9 l/100 km y emisiones de CO₂ de 44 g/km y puede recorrer hasta 50 kilómetros en eléctrico, modo en el que alcanza una velocidad máxima de 140 km/h. Para ello se sirve de un 2.0 TwinPower Turbo de 184 CV y de un motor eléctrico de 95 CV, que suman 252 CV. El maletero se queda en 410 litros.



▲ **CITROËN C5 AIRCROSS.** En el segundo semestre de 2018 –un año después que en China– llegará a Europa el C5 Aircross, un SUV de 4,50 metros que se convertirá en el primer Citroën con mecánica híbrida enchufable. Y es que estrenará el sistema Plug-In Hybrid PHEV e-AWD, compuesto por un motor térmico de 200 CV y dos eléctricos –uno delante y otro detrás– que completan los 300 CV anunciados. Tendrá tracción total y cuatro modos de uso: Eléctrico –alcance hasta 60 kilómetros–, Híbrido, Combinado y 4x4.



► **DS 7 CROSSBACK E-TENSE.** A comienzos de 2018 se inician las entregas del DS 7 Crossback, pero habrá que esperar a 2019 para ver su versión E-Tense, con mecánica híbrida enchufable de 300 CV, tracción total y 60 kilómetros de alcance eléctrico. Toma como base un motor de gasolina de 200 CV, apoyado por dos propulsores eléctricos de 80 kW –uno delante y otro detrás–, y equipará cambio automático de 8 marchas y una batería de iones de litio de 90 kWh.



▲ **HYUNDAI IONIQ PLUG-IN.** Comparte mecánica con el Niro de Kia, de modo que el Ioniq híbrido enchufable –tercera versión, tras el Híbrido y el Eléctrico– combina un 1.6 GDI de gasolina, un motor eléctrico de 61 CV y una batería de 8,9 kWh. Consumo de 1,1 l/100 km, emisiones de CO₂ de 26 g/km, hasta 63 kilómetros de alcance eléctrico y 141 CV de potencia.

► **KIA NIRO PLUG-IN HÍBRID.** Tras el Niro híbrido HEV llega la versión híbrida enchufable. A la venta en septiembre, combina el 1.6 GDI de gasolina, un motor eléctrico de 44,5 kW y una batería de 8,9 kWh. Rinde 141 CV, tiene emisiones de CO₂ inferiores a 30 g/km y cubre 55 kilómetros en modo eléctrico. El maletero queda reducido a 324 litros.



▼ **MERCEDES CLASE S PLUG-IN.** Tras su renovación, la Clase S no ofrece una versión híbrida; pero eso cambiará pronto, pues la casa germana ultima una mecánica híbrida enchufable con unos 50 kilómetros de alcance eléctrico gracias a la batería de 13,3 kWh, que se recargará en menos tiempo gracias al nuevo 'Mercedes-Benz Wallbox' y al cargador de 7,2 kW.

▼ **LYNK & CO 01 PLUG-IN.** Esta nueva marca, propiedad de Geely, debuta con el 01, un SUV que compartirá muchas cosas con el inminente Volvo XC40 –la firma sueca también es de Geely–, como la plataforma CMA y las mecánicas. Por eso es segura la aparición de una versión híbrida enchufable: el motor de gasolina y el eléctrico, delante.



▼ **MINI COUNTRYMAN PLUG-IN.** Su precio de partida es de 37.600 euros y es el primer Mini híbrido. Disponible sólo en la gama Countryman, esta versión Cooper S E ALL4 combina un motor delantero de gasolina –es el 1.5 tricilíndrico de 136 CV– con un motor eléctrico trasero de 88 CV para totalizar 224 CV y garantizar tracción en ambos ejes. Autonomía máxima en modo eléctrico de 42 kilómetros y gasto medio de 2,1 l/100 km.



EL DETALLE

► **HONDA CLARITY PLUG-IN.** Nacido como vehículo de pila de hidrógeno –genera su electricidad haciendo reaccionar ese gas con el oxígeno del aire–, el Clarity ha evolucionado para adaptarse a una mayor cantidad de público, y a la versión 'Fuel Cell' ya conocida suma desde abril dos nuevas variantes: Clarity Plug-in –abajo–, con una mecánica híbrida enchufable que asocia un 1.5 de gasolina a un motor eléctrico de 181 CV, y Clarity Electric, que es cien por cien eléctrica y rinde 161 CV de potencia. Pero sobre su llegada a Europa...





EL NUEVO 3008 HÍBRIDO YA SERÁ ENCHUFABLE


HÍBRIDOS ENCHUFABLES

▼ **PEUGEOT 3008 PLUG-IN.-** Si el primer 3008 ofreció una versión Hybrid4, que asociaba un diésel de 163 CV a un motor trasero eléctrico de 37 CV para totalizar 200 CV y tener tracción integral, el nuevo modelo irá más allá, pues en 2019 estará listo el 3008 Plug-in Hybrid, que compartirá tecnología con Citroën y DS, disfrutará de tracción total y podrá recorrer unos 50 kilómetros en modo eléctrico.



▲ **PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID.-** Además del Panamera 4 E-Hybrid, que combina un V6 Biturbo de 330 CV y un motor eléctrico de 136 CV –suman 462 CV–, Porsche ofrece otra versión híbrida enchufable aún más briosa: el Turbo S E-Hybrid, con el mismo motor eléctrico pero con un V8 Biturbo de 550 CV, generando 680 CV pero con un gasto homologado de 2,9 l/100 km.



▲ **TOYOTA PRIUS PLUG-IN HYBRID.-** Sigue sin contemplarse para el mercado español, pero eso podría cambiar después de que el EcoTest del ADAC alemán le haya elegido 'Green Machine', venciendo a otros cuatro híbridos enchufables. Combina el 1.8 de gasolina de ciclo Atkinson y un motor eléctrico de 68 kW –92 CV–, gasta 1,0 l/100 km de media y tiene un alcance superior a 50 kilómetros en eléctrico, modo en el que llega a circular a 135 km/h.



▲ **VOLKSWAGEN GOLF GTE.-** La actualización del Golf afectó también a la versión híbrida enchufable, pero más en los capítulos de estética o equipamiento que en la mecánica, compuesta por un 1.4 TSI de gasolina de 150 CV y un motor eléctrico de 102 CV, lo que totaliza 204 CV. La batería de iones de litio tiene 8,7 kWh y permite cubrir 50 kilómetros en modo eléctrico. El gasto medio, 1,7 l/100 km.



◀ **VOLVO XC40.-** A finales de año la casa sueca desvela el XC40, su modelo SUV más compacto, y tendrá una versión híbrida enchufable Twin Engine que asociaría un motor de gasolina a uno eléctrico de unos 75 CV, ambos sobre el eje delantero, a diferencia de lo que ocurre en XC60 y XC90. Además, Volvo ha anunciado que todos los modelos que lance desde 2019 incluirán un motor eléctrico.



◀ **VOLVO XC60 T8 POLESTAR.-** La división de Volvo dedicada a dinamizar sus vehículos acaba de ocuparse del nuevo XC60. Y además de potenciar las versiones D4, D5, T5 y T6, también hay variante Polestar del T8 Twin Engine AWD, cuya mecánica híbrida enchufable pasa de 408 a 421 CV, pero manteniendo el gasto de 2,1 l/100 km o los 45 kilómetros de autonomía en modo eléctrico. El XC60 T8 'normal', ya a la venta en España, tiene precios que arrancan en 72.320 euros.



LOS SISTEMAS DE 48 VOLTIOS PROLIFERARÁN

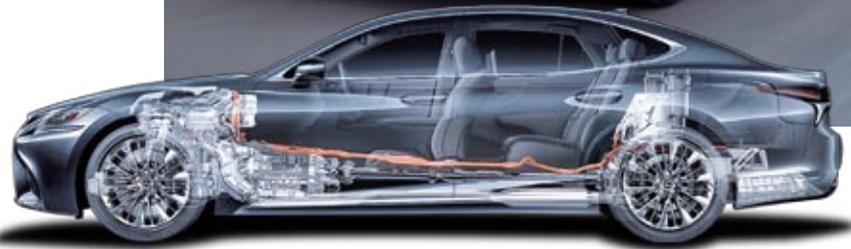


HÍBRIDOS

▼ **AUDI Q8 SPORT CONCEPT.**- Audi mostraba en marzo cómo será su siguiente SUV deportivo y, de paso, su motor V6 3.0 TFSI con tecnología 'mild hybrid' y compresor eléctrico. Gracias a su motor eléctrico adicional de 20 kW, que rebaja el gasto medio en un litro cada 100 kilómetros, puede circular a baja velocidad o realizar maniobras de aparcamiento en modo eléctrico.



► **LEXUS LC 500H Y LS 500H.**- Los dos modelos más exclusivos de Lexus dotados de mecánica híbrida aplican ya la tecnología Multi-stage Hybrid, cuyo protagonista es un cambio automático de cuatro marchas que simula el funcionamiento de una suave caja de 10 velocidades. El LS 500h -abajo, a la derecha- puede circular hasta 140 km/h con el motor V6 3.5 de gasolina apagado.



LA ASISTENCIA ELÉCTRICA EN EL RENAULT SCÉNIC



▲ 1.- Batería de 12 voltios. 2.- Motor térmico: diésel Energy dCi 110. 3.- Motor-Generador eléctrico. 4.- Convertidor 48V/12V. 5.- Batería de 48 voltios.

▼ **RENAULT SCÉNIC 'HYBRID ASSIST'**- El Scénic ofrece una versión diésel, llamada 'Hybrid Assist', que complementa su motor dCi 110 con un sistema que reduce el gasto y mejora el agrado de conducción en determinadas situaciones, al generar un efecto 'boost' cuando aceleramos, sobre todo a bajo régimen. Dicho sistema recupera energía al decelerar y al frenar, y funciona gracias a una batería de 48 voltios que apoya al motor de combustión.



EL DETALLE

HÍBRIDOS DE SUZUKI.- Tanto el Baleno, lanzado el pasado año, como los más recientes Ignis y Swift, llegados en 2017, ofrecen un curioso sistema, denominado SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki) que acoplado al motor 1.2 Dualjet de gasolina, de 90 CV, reduce su consumo, especialmente en ciudad. De hecho, la media homologada baja de 4,2 a 4,0 litros en el Baleno, de 4,6 a 4,3 en el Ignis y de 4,3 a 4,0 en el Swift, modelo éste donde el SHVS también se ofrece para el 1.0 Turbo de 111 CV, reduciendo el gasto de 4,6 a 4,3 l/100 km. Sube la factura hasta en 2.500 euros, pero para la DGT son híbridos y, por tanto, reciben la etiqueta 'ECO'.





ETIQUETA '0 EMISIONES' PARA TODOS LOS VEHÍCULOS CIEN POR CIEN ELÉCTRICOS, CUYA OFERTA SE MULTIPLICARÁ

▼ **AUDI E-TRON SPORTBACK CONCEPT.-** La firma de Ingolstadt lleva años anunciando para 2019 su primer eléctrico, al que podríamos llamar... ¿Q6? Se llame como se llame, se parecerá mucho al e-tron Sportback Concept desvelado este año, un crossover con tres motores que suman 435 CV y que supera los 500 kilómetros de autonomía. Mide 4,90 metros y tiene una batería de 95 kWh que se podrá cargar sin cable.



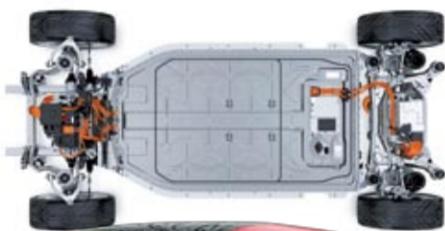
◀ Los tres motores eléctricos del e-tron Sportback suman 435 CV, y 503 CV en el modo 'Boost'.

▼ **CITROËN E-BERLINGO MULTISPACE.-** Desde mayo ya se vende en España la versión 'de pasajeros' de la furgoneta eléctrica Berlingo, respetando toda la parte mecánica: un motor de 67 CV, batería de iones de litio de 22,5 kWh, autonomía de 170 kilómetros de acuerdo al ciclo NEDC, varias posibilidades de recarga... Tiene cinco plazas, y las tres de la segunda fila pueden plegarse o retirarse, de modo que el volumen máximo de carga alcanza los 3 metros cúbicos.



▲ **MITSUBISHI EX CONCEPT.-** Las marcas no dan puntadas sin hilo, y conviene interpretar sus 'mensajes', aunque lleguen como futuristas prototipos. Porque cuando Mitsubishi desveló el eX Concept en 2015 estaba contándonos como será el sucesor del ASX, que tendrá una talla algo menor –4,24 metros de largo– para luchar mejor en el segmento SUV-B y ofrecerá una versión cien por cien eléctrica. Y es que el eX, con tracción total, monta dos motores eléctricos de 95 CV –uno delante y otro detrás, sumando 190 CV–, una batería de 45 kWh y anunciaba un alcance de 400 kilómetros.

▼ **JAGUAR I-PACE.-** Llega en 2018 y será un calco del i-Pace Concept ya visto. Un vehículo cien por cien eléctrico de 4,68 metros con gran distancia entre ejes –2,99 metros– y maletero de 530 litros que, según la firma británica, tendrá 500 kilómetros de autonomía. Tiene dos motores eléctricos –uno en cada eje– que suman 400 CV, y su batería de iones de litio, con 90 kWh de capacidad, puede cargarse en un enchufe doméstico o en una toma rápida de 50 kW: hora y media para reponer el 80 por ciento.



▲ **OPEL AMPERA-E.-** Se vende ya en Noruega y pronto llegará a Holanda, Suiza y Alemania, pero su aventura europea podría quedarse ahí –a España no llegaría antes de 2019– porque se fabrica en la misma planta americana de donde sale el Chevrolet Bolt –son clones–, y aquel modelo tiene lista de espera. Una lástima, porque el Ampera-e es un gran producto: amplio monovolumen con 381 litros de maletero, motor de 204 CV, autonomía NEDC de 520 kilómetros...

▼ **PEUGEOT PARTNER TEPEE ELECTRIC.-** A partir del Partner Electric, lanzado en 2013, Peugeot ha creado el Partner Tepee Electric, que presume de cinco plazas –las butacas de la segunda fila son extraíbles– y un maletero de hasta 1.350 litros, o 3.000 si sólo necesitamos dos plazas. El motor eléctrico rinde 49 kW –67 CV–, el alcance NEDC es de 170 kilómetros y permite varias formas de recarga: en enchufe doméstico o en modo rápido tipo CHAdeMO, recuperando el 80 por ciento en 30 minutos.



▲ **RENAULT KANGOO Z.E.-** En enero, Renault desvelaba en el Salón de Bruselas el nuevo Kangoo Z.E., dotado de avances como la batería Z.E. 33 de 33 kWh, un nuevo motor cien por cien Renault de 44 kW –60 CV– derivado del R75/90 del Zoe, una bomba de calor conectada al aire acondicionado –preserva la autonomía en clima frío– y un cargador de 7 kW AC que permite recargar la furgoneta en 6 horas usando una 'wallbox 7 kW' y recupera 35 kilómetros de uso por cada hora enchufado. La autonomía NEDC pasa de 170 a 270 kilómetros, o 200 en uso más real.

▼ **SMART FORTWO CABRIO ELECTRIC DRIVE.-**

Su precio es de 26.732 euros –sin contar descuentos o ayudas fiscales– y es uno de los últimos vehículos eléctricos en ver la luz, pues conocíamos ya las versiones 'ED' de Fortwo y Forfour, pero faltaba este Fortwo Cabrio. Rinde 82 CV y 16,3 mkg de par, tiene una batería de iones de litio de 17,6 kWh, anuncia 155 kilómetros de autonomía y alcanza los 130 km/h. Y según muchos, este biplaza de 2,70 metros es el coche urbano perfecto.



▲ **TESLA MODEL 3.-** La omnipresente Tesla anunció en julio que ya está entregando unidades del Model 3 en EE UU, donde parte de 35.000 dólares. Es una berlina de 4,69 metros con propulsión eléctrica que puede equipar distintas baterías, lo que determina sus prestaciones –acelera de 0 a 100 km/h en menos de 6 segundos– y su autonomía: hasta 310 millas, o 500 kilómetros.

▼ **VOLKSWAGEN e-GOLF.-** Coincidiendo con la actualización reciente del Golf, su versión cien por cien eléctrica e-Golf ha evolucionado bastante. El motor es el mismo, pero gracias a cambios en su gestión pasa de 116 a 136 CV, y el par crece de 27,6 a 29,6 mkg. Además, la batería de iones de litio, que ahora pesa 30 kilos extra, tiene más capacidad: 35,8 kWh, frente a los 24,2 de la anterior. El resultado, una autonomía NEDC de 300 kilómetros y mejores prestaciones: de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos.



EL DETALLE

▶ **RENAULT ZOE 40.-** De los vehículos eléctricos a la venta en España, el Zoe 40 ostenta el récord de autonomía entre recargas: 400 kilómetros según el ciclo NEDC. Pero la propia firma gala advierte que, en uso interurbano y condiciones normales, se pueden recorrer aproximadamente unos 300 kilómetros, y 200 bajo condiciones normales. Su potencia es de 92 CV y ofrece un maletero de 338 litros.





LOS MODELOS QUE USAN GAS NATURAL O GAS GLP RECIBEN LA VENTAJOSA ETIQUETA 'ECO' DE LA DGT. COMO LOS HÍBRIDOS



► **AUDI A5 SPORTBACK G-TRON.**- La nueva generación del A5 Sportback –y ocurre lo mismo con el A4 Avant– incluye en su gama versiones g-tron que pueden funcionar indistintamente con gasolina –depósito de 25 litros– o gas natural –lleva un tanque de 19 kilos–. Comparten la mecánica, un 2.0 TFSI de 170 CV que se puede asociar a un cambio manual y al S tronic. El maletero se reduce de 480 a 390 litros –de 505 a 415 en el A4 Avant–, y el gasto es de 3,8 l/100 km.



▲ **FIAT 500L.**- El 500L, recientemente renovado, ofrece una mecánica de Gasolina-GLP, y precios que empiezan en 20.170 euros; o 21.970 si preferimos el 500L Cross, de estilo croosover. Su motor 1.4 T-Jet Easy Power rinde 120 CV y gasta de media 6,7 l/100 km. Pero, además, el 500L ofrece una mecánica CNG –emplea gas natural comprimido o gasolina– a partir del bicilíndrico 0.9 TwinAir Turbo, con 80 CV y consumo de 3,9 kilos de gas cada 100 kilómetros.

▼ **FIAT TIPO 1.4 GLP.**- Las tres variantes del Tipo –5 puertas, sedán y familiar Station Wagon– están disponibles ya con la mecánica capaz de funcionar con gasolina o con gas licuado de petróleo. Para el primero se mantiene el depósito original, de 50 litros, y para el GLP se añade un tanque de 30 kilos. El motor es un 1.4 turboalimentado de 120 CV, el gasto medio es de 4,7 l/100 km y sus precios arrancan en 17.370 euros.



▼ **CITROËN C-ELYSÉE GLP.**- El C-Elysée, fabricado en Vigo para todo el mundo y que acaba de protagonizar una renovación –estética y de equipamiento–, ofrece en su gama una variante GLP capaz de funcionar con ese gas o con gasolina. Mantiene su enorme maletero de 506 litros y toma como base el motor VTi 115, un 1.6 atmosférico que aquí gasta 4,9 l/100 km. El depósito de GLP admite 24 kilos de dicho carburante.



▼ **GAMA DACIA GLP.**- La firma rumana de Renault ofrece versiones GLP de todos sus modelos: Logan –desde 9.480 euros–, Sandero, Logan MCV, Duster, Lodgy –en configuración de cinco o siete pzas–, Dokker y Dokker Van. En Sandero y Logan se parte del tricilíndrico 0.9 TCe de 90 CV, con un gasto medio de 3,5 l/100 km; y en el resto, de un 1.6 atmosférico, que rinde 102 CV salvo en el Duster, donde eroga 114 CV.



► **SEAT IBIZA 1.0 TGI.**- Estrenar la plataforma MQB A0 tiene ventajas, y entre ellas figura que el nuevo Ibiza pueda ofrecer una versión animada por gas natural. Llegará en unos meses y equipará la nueva mecánica 1.0 TGI tricilíndrica, que combina turbo e inyección directa, rinde 90 CV y puede usar GNC o gasolina. Reducirá algo el maletero, que es de 355 litros en los Ibiza de motor 'tradicional'.



◀ **SEAT ARONA 1.0 TGI.**- El nuevo Ibiza y el Arona, primer SUV-B de Seat, comparten muchas cosas, como la plataforma MQB A0. Y bajo el capó ofrecerá más adelante el nuevo 1.0 TGI, preparado para usar indistintamente gasolina o gas natural. Sus características son las mismas que en los nuevos Ibiza y Polo: tres cilindros, turbo, inyección directa, 90 CV... Pero sobre su consumo nada se sabe aún.



◀ **SEAT LEÓN 1.4 TGI GNC.**- La marca española echa cuentas, y dice que con 20 euros su León 1.2 TSI de gasolina puede recorrer 355 kilómetros, o que la versión dotada del diésel 1.6 TDI cubriría 500 kilómetros, mientras que el de mecánica 1.4 TGI de gas natural –rinde 110 CV, como sus 'hermanos' citados– alcanzaría los 805 kilómetros. Está disponible con dos carrocerías –cinco puertas o familiar ST– y con dos tipos de transmisión: manual y DSG.

► **SKODA OCTAVIA 1.4 TSI G-TEC.**- Como en el Seat León, en el recién renovado Octavia también podemos elegir entre la carrocería de cinco puertas –el maletero se reduce de 590 a 460 litros– y el familiar Combi –baja de 610 a 480 litros– si nos decantamos por la mecánica de gas natural, que es la misma que en el coche español: 1.4 de gasolina con turbo e inyección directa, y 110 CV de potencia. Consumo de 3,8 l/100 km.



▼ **VOLKSWAGEN POLO 1.0 TGI.**- Para la nueva generación del Polo, fabricada como las anteriores en la planta navarra de Landaben, está asegurada la disponibilidad de una versión de gas natural, dotada del nuevo motor tricilíndrico 1.0 TGI –turbo e inyección directa– de 90 CV, capaz de funcionar con gasolina o con el GNC almacenado en un tanque que podría 'robar' una parte de los 351 litros de maletero que ahora anuncia Volkswagen. El cambio, manual, es de cinco marchas.



▲ **SKODA CITIGO 1.0 G-TEC CNG.**- Al igual que sus socios de proyecto –el Seat Mii y el Volkswagen Up!–, el Citigo, recientemente actualizado, ofrece en muchos mercados –en España aún no– una versión capaz de usar gas natural comprimido. Su mecánica 1.0 tricilíndrica rinde 68 CV –permite alcanzar 165 km/h de velocidad punta– y rebaja las emisiones de CO2 a 82 g/km por su consumo de GNC de 4,5 m³/100 km.



TURBO E INYECCIÓN DIRECTA SE GENERALIZAN EN MECÁNICAS DE GASOLINA. Y POCO A POCO, LA DESACTIVACIÓN DE CILINDROS



▲ **ALFA ROMEO STELVIO.** El SUV italiano ha sumado dos nuevas mecánicas, unidas al cambio automático de 8 marchas: en diésel, el 2.2D de 180 CV con tracción trasera, que homologa 4,7 l/100 km, y en gasolina, el 2.0 Turbo de 200 CV, éste con tracción Q4. Y en breve, un 2.2D de 150 CV.

▼ **BMW X3.** La tercera generación del X3 llega con dos versiones diésel –xDrive 20d de 190 CV y xDrive 30d de 262 CV, con gastos de 5,0 y 5,7 l/100 km respectivamente– y el M40i de 360 CV, y pronto se suman otras dos de gasolina: xDrive 30i de 252 CV y xDrive 20i de 184 CV.



▲ **CITROËN C3 AIRCROSS.** El funcional SUV francés desembarca con dos motores diésel 1.6 BlueHDi: el de 100 CV, que gasta 4,0 l/100 km, y el de 120, con 4,1 litros. Hay además motores de gasolina PureTech de 82, 110 y 130 CV –los dos últimos equipan turbo– que gastan entre 5,0 y 5,6 l/100 km.

▼ **KIA STONIC.** Llega en otoño y es un SUV de 4,14 metros con maletero de 352 litros. Disponible sólo con tracción delantera, permitirá elegir entre el diésel 1.6 CRDi de 110 CV y tres opciones de gasolina: 1.25 y 1.4 atmosféricos –84 y 100 CV–, y 1.0 T-GDi de 120 CV. Y ya para 2018, el 1.0 T-GDi de 100.



▲ **MAZDA CX-5.** El nuevo CX-5, ya a la venta, trae modificaciones de todo tipo, incluido un motor de gasolina 2.5 Skyactiv-G de 194 CV –asociando a la tracción 4WD y al cambio automático– con desconexión automática de cilindros, lo que deja el gasto en 7,1 l/100 km.

▼ **MITSUBISHI ECLIPSE CROSS.** En España desde fin de año, es un SUV de 4,41 metros que estrena motor de gasolina: un 1.5 de 163 CV con inyección directa y turbo que gasta, unido a la tracción delantera, 6,6 l/100 km; y 7,0 con tracción 4WD y caja CVT. Después llegará un nuevo renovado 2.2 Diesel.



▲ **HONDA CIVIC 1.6 CDTI Y CIVIC SEDAN.** Honda refuerza la oferta de nuevo Civic, limitada hasta ahora a la carrocería de cinco puertas con motores de gasolina, agregando la carrocería sedán –4,63 metros y maletero de 519 litros–, disponible sólo con la mecánica 1.5 Turbo VTEC de 182 CV pero con dos tipos de cambio: manual, con un gasto desde 5,7 l/100 km, y automático CVT, que homologa 5,8 litros. Y para diciembre se espera el motor diésel 1.6 i-DTEC de 120 CV, que equipará tanto al Civic 5P como al Civic Sedán.

▼ **OPEL CROSSLAND X.** Este nuevo SUV de 4,21 metros, que comparte mecánica y fábrica con el Citroën C3 Aircross, da a elegir entre motores 1.2 de gasolina de 82, 110 y 130 CV, y los diésel 1.6 de 100 y 120 CV, que homologan un gasto medio a partir de 3,9 l/100 km.



▼ **RENAULT ESPACE 1.8 TCE 225.** Los pequeños cambios que introduce ahora el Espace se acompañan de un relevo bajo el capó, pues el 1.6 TCE de gasolina, con 200 CV, cede su sitio al nuevo 1.8 TCE de 225 CV, que anuncia un gasto de 6,8 l/100 km y permite alcanzar 100 km/h en 7,6 segundos.



▲ **PEUGEOT 308.** Acaba de ser actualizado y tras el verano recibirá mecánicas diésel muy eficientes, como el 2.0 BlueHDi 180 con la caja EAT8, que reduce el gasto un 7 por ciento, y los inéditos 1.5 BlueHDi, disponibles con 100 y 130 CV.

► **SEAT ATECA FR.** Las versiones FR, ya a la venta, proponen una imagen deportiva y un equipo de serie generoso; y traen una sorpresa mecánica: el 2.0 TSI de gasolina con 190 CV y desconexión activa de cilindros ACT, de modo que se combinan altas prestaciones –de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos– con un consumo moderado: 7,0 l/100 km.



▼ **SKODA KAROQ.** Mide 4,38 metros y ofrecerá inicialmente cinco motores: en diésel, el 1.6 TDI de 115 CV y los 2.0 TDI de 150 y 190 CV –éste con tracción total y cambio DSG7–; y en gasolina, el 1.0 TSI de 115 CV y el 1.5 TSI de 150 CV. Gasto medio a partir de 4,4 litros.



▲ **FORD FIESTA ST.** Llega a comienzos de 2018 con un motor 1.5 EcoBoost de 200 CV revolucionario, pues es tricilíndrico pero su sistema de desconexión de cilindros le convierte temporalmente en bicilíndrico. Acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y anuncia emisiones de CO₂ de 114 g/km.

► **JEEP COMPASS.** La nueva generación, ya a la venta, da a elegir entre los 1.4 MultiAir de gasolina, con 140 y 170 CV, y tres motores diésel: el 1.6 Multijet de 120 CV –4,4 l/100 km de gasto y sólo con tracción delantera– y los 2.0 Multijet de 140 y 170 CV, ya 4x4 y que homologan entre 5,2 y 5,7 litros.



► **HYUNDAI I30 FASTBACK.** El i30 recibe pronto su versión deportiva N –disponible con dos motores 2.0 Turbo, de 250 y 275 CV–, así como una exclusiva variante Fastback, de 4,45 metros y cinco puertas, disponible con motores de gasolina T-GDi 1.0 y 1.4 –120 y 140 CV, respectivamente–, y el diésel 1.6 CRDi en versiones de 110 y 136 CV.



▼ **JAGUAR F-PACE.** La firma británica acaba de aumentar la gama de su primer SUV –al que pronto se suma el E-Pace, de menor talla– con dos nuevos motores 2.0 Ingenium: el diésel 25d de 240 CV, con el que gasta 5,8 l/100 km, y el 25t de gasolina, con 250 CV y un consumo medio de 7,4 litros.



◀ **KIA PICANTO 1.0 T-GDI.** El nuevo Picanto –maletero de 255 litros– está a la venta desde junio, con motores de gasolina CVVT atmosféricos 1.0 y 1.2 de 67 y 84 CV, respectivamente, y en breve se ofrecerá también el 1.0 T-GDi, con turbo, inyección directa, 100 CV y paso de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos.



▲ **VOLVO XC60.** A las versiones ya disponibles de esta segunda entrega –diésel de 190 y 235 CV, gasolina de 254 y 320 CV, e híbrido enchufable T8 de 407 CV– se sumará en la próxima primavera el XC60 D3, con un diésel de 150 CV, tracción delantera y cambio manual. Y partirá de 39.950 euros.



▲ **VOLKSWAGEN ARTEON.** Esta nueva berlina coupe de cinco puertas y 4,86 metros llega con dos diésel 2.0 TDI: el de 150 CV, con un gasto de 4,5 l/100 km, y el biturbo de 240, con tracción 4Motion y 5,9 l/100 km. Y en gasolina, el 2.0 TSI 4Motion de 280 CV: 7,3 litros.

Date un homenaje

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

Hay un chiste clásico –no sabemos si hará tanta gracia en los países afectados– que se refiere a tres libros jamás escritos: el sentido del humor alemán, la gastronomía británica y los triunfos militares del ejército italiano. Y podríamos añadir otro: coches italianos fabricados en Japón. Si rebatir

los tres primeros tópicos será posiblemente una tarea sencilla, lo del coche no lo era tanto hasta hace bien poco. En concreto, hasta que la planta de Mazda en Hiroshima inició la producción del nuevo Fiat 124 Spider, que comparte cadena de montaje y plataforma con la cuarta generación del MX-5. La casa turinesa llevaba tiempo sin contar en su gama con

un roadster –la producción del Barchetta cesó en 2005–, y para su retorno a un segmento donde estuvo presente durante décadas no dudó en recurrir a los mejores ingredientes.

Esa 'receta' debía comenzar con una buena base, y Fiat eligió como socio para su proyecto a Mazda, que desde 1989 hasta hoy ha hecho del MX-5 el 'best seller' indiscutido en

su categoría. Del roadster japonés, el nuevo 124 Spider toma muchísimas cosas, pero Fiat ha hecho un magistral trabajo de personalización al diseñar una carrocería que apenas se parece a la del Mazda y que, de paso, recuerda al 124 Sport Spider original, pese a los 50 años de separación. Porque hasta las cotas básicas son similares: si el modelo de

1966 medía 3,97 metros y tenía una distancia entre ejes de 2,28 metros, el de ahora mide 4,05 metros y su batalla es de 2,31 metros. De hecho, el nuevo 124 Spider se 'estira' claramente respecto al actual MX-5 gracias a sus mayores voladizos, de manera que el Mazda es 14 centímetros más corto y, por ejemplo, el Fiat 'araña' 10 litros extra de volumen de maletero: 140. No es mucho, pero todo ayuda.

Otro ingrediente particular del 124 Spider es su motor, pues en vez de usar las mecánicas SkyActiv-G de la firma

nipona –un 1.5 de 131 CV y un 2.0 de 160– emplea el 1.4 MultiAir turboalimentado de 140 CV, sin inyección directa y que Fiat fabrica en Italia. Eso ha obligado a introducir modificaciones en la caja de cambios, pues la sobrealimentación se traduce en un mayor par. Y las adaptaciones técnicas no acaban ahí, pues el 124 Spider presenta su propia suspensión –mismo esquema, pero muelles, amortiguadores y barras estabilizadoras distintas– o una servodirección reprogramada. Y en cuanto a los frenos, el 124 Spider aprove-

LA CLAVE



pmartin@motor16.com

Le viene bien a Fiat recuperar un coche 'apasionante' como este 124 Spider, pues refuerza la vertiente de la casa italiana enfocada a lo que podríamos llamar 'lujo accesible', donde también el 500 goza de éxito. Y me gusta cómo se da personalidad –estilística y mecánica– a un roadster basado en el MX-5, referencia de la clase.

Fiat rinde tributo al mítico 124 Spider de hace medio siglo con un coche de idéntico nombre que respeta la dinámica filosofía de aquel mítico biplaza descapotable, aunque aplicando lógicamente tecnologías actuales que le ponen al día en seguridad, comodidad o eficiencia. Comparte plataforma y chasis con el Mazda MX-5, pero la firma de Turín, que ha diseñado su propia carrocería, aporta un motor turboalimentado de 140 caballos para acentuar el 'sapore' italiano.



PRECIO 28.750 €

EMISIONES OFICIALES:
148 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Mecánica enérgica y prestaciones al nivel 'esperable'. Un solo motor, pero muchas versiones. Comportamiento divertido. Consumo. Capota funcional.

DEBE MEJORAR

- Maletero pequeño. Interior poco práctico y volante ajustable sólo en altura. Turbulencias al circular sin capota. Balanceo en curva. Sin rueda de repuesto.



▲ En Fiat lo tenían claro: el heredero del primer 124 Spider –lanzado en 1966 con un motor '1.438' de 90 CV y una carrocería diseñada y fabricada por Pininfarina– debía llamarse igual.



◀ El maletero homologa 140 litros, por los 130 de su 'pariente' japonés. Aún así, da para el equipaje de una pareja en fin de semana, y poco más. Y de rueda de repuesto, nada de nada. En cuanto a la antena, no solemos escribir de cuestiones estéticas, pero esta vez haremos una excepción: sobra.



◀ A diferencia del MX-5, que incluye la variante RF de techo duro eléctrico, el 124 Spider se ofrecerá sólo con la capota manual de lona, de manejo sencillo. Más adelante sí habrá un 'hard top', apto para el Mazda y el Fiat.



**RÁPIDO Y SOBRIO
EL MOTOR 1.4
MULTIAIR DE 140
CABALLOS MUEVE
CON AGILIDAD AL 124
SPIDER. Y EL GASTO
REAL NO SUPERA
POR MUCHO LA
CIFRA HOMOLOGADA
APROBADO ALTO
MÁS POR ASPECTO
O CALIDAD QUE POR
LA PRACTICIDAD DEL
INTERIOR**



◀ El cuadro de instrumentos, la pantalla central de 7 pulgadas y el mando multifunción son comunes al MX-5. Y, como en el Mazda, la pantalla es táctil sólo hasta que nos ponemos en movimiento, pues en marcha debemos usar los mandos 'físicos'. Por 2.000 euros extra podemos pedir el cambio automático.



▶ Frente al básico, 2.000 euros más barato, el nivel Lusso probado suma tapicería de piel, climatizador automático, faros antiniebla, bluetooth, sensores de parking traseros, montante delantero y arcos antivuelco plateados... Y unos neumáticos 205/45 R17 en lugar de los 195/50 R16.



cha el sistema del MX-5 más potente, con cuatro discos –ventilados delante y macizos detrás– de 280 milímetros.

Al abrir la puerta y acceder al pequeño habitáculo aumenta la 'sensación Mazda', pues aquí la personalización de Fiat es menor y se limita al logo del volante, al aspecto de los asientos y poco más. La versión Lusso analizada reviste su interior en piel, pero una vez sentados todo recuerda al MX-5: cuadro de instrumentos, mandos de la consola central, pantalla táctil a color, ausencia de guantera... Como únicos espacios para colocar cosas, el huequito entre las banquetas y la incómoda guantera entre los respaldos,

que obliga a forzadas contorsiones.

Justo sobre ella está la palanca que desbloquea la capota cuando va plegada. Tiramos y el conjunto 'salta' hacia adelante, de forma que podemos cogerla para llevarla sin esfuerzo hasta el marco del parabrisas, donde se fija mediante un anclaje giratorio. Y para quitar el techo, operación contraria: desbloqueamos del marco y lo llevamos hacia atrás, reduciendo la acción a pocos segundos. Un sistema eléctrico aportaría mayor comodidad, pero no sería tan rápido ni tan ligero; y encarecería el precio.

La capota de lona, exactamente igual a la del MX-5,

cumple bien su función esencial, pero a alta velocidad genera ruido, de forma que el 124 Spider no resulta cómodo en viajes por autovía. Un ejemplo: a 90 km/h le hemos medido 73,1 decibelios, justo lo que el Golf 1.0 TSI –ver páginas 30 y 31– a 140 km/h.

Al plegar la capota –operación que no resta capacidad al maletero–, un diminuto deflector paravientos ubicado entre los reposacabezas contiene las turbulencias del aire hasta los 90 o 100 km/h, pero a partir de esa velocidad los remolinos crecen de manera apreciable; aunque hasta eso puede tener su encanto si lo que buscamos son sensaciones distintas.

Y es que de sensaciones no

anda mal nuestro protagonista italojaponés. Acomodados en el 'cockpit' –el volante sólo se ajusta en altura–, vemos que el cambio queda en su sitio y, más importante si cabe, que es la palanca del MX-5. Las modificaciones en la transmisión de las que hablábamos al principio no han afectado al tacto del selector, que es preciso, rápido y de cortos recorridos. Y aunque aquí el motor está sobrealimentado, Fiat no ha caído en la tentación de alargar los desarrollos en exceso, pues la sexta es de 38,7 km/h por cada 1.000 rpm. Entre eso y que el conjunto es muy ligero –1.050 kilos en vacío– las prestaciones están garantizadas, y los aprove-



chables 140 CV se traducen en cifras sorprendentes. Comparando con el MX-5 2.0 de 160 CV, empatan en la aceleración de 0 a 100 km/h y el 124 Spi-

der es más impetuoso al recuperar velocidad, pues de 80 a 120 km/h le mete a su 'socio' de proyecto 1,1 segundos en cuarta, 2 segundos exactos en

quinta y 3,6 en sexta. El turbo, ese gran invento. Con la ventaja añadida de un gasto real moderado, pues en nuestro test se conformó con 7,8

l/100 km, no tan por encima de los 6,4 homologados. Y además de un conjunto motor-cambio eficaz y brioso hallamos un chasis que prima la diversión. Como en el MX-5, la suspensión es suave y los balanceos en curva son evidentes –de noche, esa oscilación puede llegar a provocar deslumbramientos–, pero sentimos el coche controlado y acabamos haciendo con él lo que queramos, ayudados por unos frenos que cumplen bien y una dirección rápida que permite contravolantear con precisión si el ritmo ya es tan 'alegre' que el eje trasero se insinúa, aunque la cosa nunca pasará de ahí por la acción vigilante del control de estabilidad.

l/100 km, no tan por encima de los 6,4 homologados.

Y además de un conjunto motor-cambio eficaz y brioso hallamos un chasis que prima la diversión. Como en el MX-5, la suspensión es suave y los balanceos en curva son evidentes –de noche, esa oscilación puede llegar a provocar deslumbramientos–, pero sentimos el coche controlado y acabamos haciendo con él lo que queramos, ayudados por unos frenos que cumplen bien y una dirección rápida que permite contravolantear con precisión si el ritmo ya es tan 'alegre' que el eje trasero se insinúa, aunque la cosa nunca pasará de ahí por la acción vigilante del control de estabilidad.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate ACTIVE** "BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje."

FICHA TÉCNICA

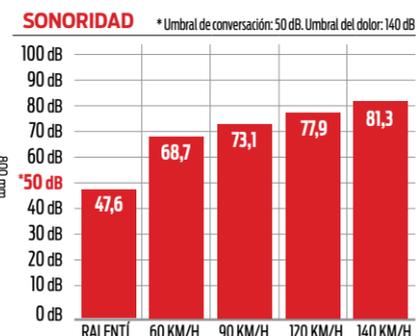
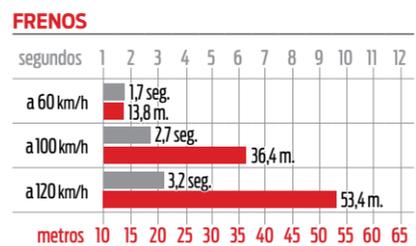
MOTOR	1.4 MULTIAIR 140
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.368
Alimentación	Inyección electrónica multipunto secuencial y turbocompresor
Potencia máxima/rpm	140 CV / 5.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	38,74
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	9,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 280 mm / Discos 280 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.125
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,03
Número de plazas	2

EQUIPAMIENTO

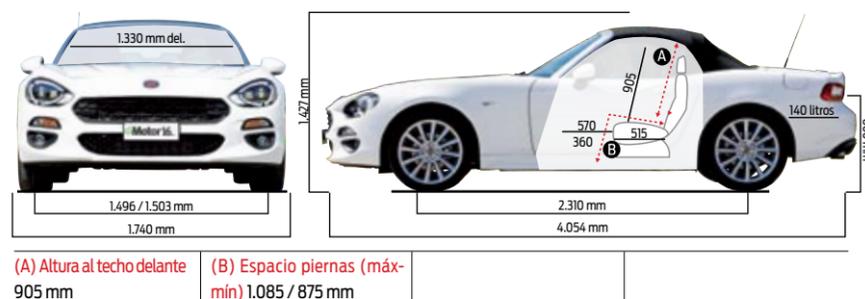
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces			▶
Ordenador de viaje	▲		
Radio con pantalla 3" y MP3	▲		
Pantalla central táctil 7" a color			▶
Navegación			▶
Regulador de velocidad	▲		
Asientos delanteros eléctricos		▼	
Asientos delanteros calefactables			▶
Botón de arranque	▲		
Capota eléctrica		▼	
Tapicería de piel	▲		
Climatizador automático	▲		
Selector de modos de conducción		▼	
SEGURIDAD			
Control de ángulos muertos		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta por cansancio		▼	
Alerta tráfico trasero cruzado		▼	
Alerta de colisión frontal		▼	
Frenada automática baja velocidad		▼	
Sensores de parking traseros			▶
Cámara de visión trasera			▶
Llamada de emergencia e-call		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Anclaje Isofix asiento pasajero	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Faros antiniebla delanteros	▲		
Faros LED			▶
Luces carretera automáticas			▶

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	215 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,3
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,3 (7,5)
Recorriendo (metros)	120
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	32,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	8,1
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
Conducción dinámica	11,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,9
A 140 km/h de cruceo	8,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	576
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,5
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	6,4



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...

	FIAT 124 SPIDER 1.4 MULTIAIR 140 CV	DS 3 CABRIO PURETECH 130 SPORT	MAZDA MX-5 SOFT TOP 1.5 PULSE 131 CV	MINI COOPER CABRIO 136 CV
Precio	26.750 euros	25.280 euros	23.500 euros	25.200 euros
Cilindrada	1.368 cc	1.199 cc	1.496 cc	1.499 cc
Potencia	140 CV / 5.000 rpm	130 CV / 5.500 rpm	131 CV / 7.000 rpm	136 CV / 4.400 rpm
Par máximo	24,5 mkg / 2.250 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	15,3 mkg / 4.800 rpm	23,5 mkg / 1.250 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Trasera	Delantera	Trasera	Delantera
Consumos	8,5 / 5,1 / 6,4 l/100 km	5,4 / 4,1 / 4,5 l/100 km	7,9 / 4,9 / 6,0 l/100 km	5,9 / 4,3 / 4,9 l/100 km
Emisiones	148 g/km CO ₂	105 g/km CO ₂	139 g/km CO ₂	114 g/km CO ₂
Autonomía	882 kilómetros	1.219 kilómetros	918 kilómetros	930 kilómetros
Vel. máxima	215 km/h	202 km/h	204 km/h	208 km/h
0 a 100 km/h	7,5 segundos	9,0 segundos	8,3 segundos	8,8 segundos
Maletero	140 litros	245 litros	130 litros	215 - 160 litros
Dimensiones	4.054 / 1.740 / 1.233 mm	3.954 / 1.715 / 1.458 mm	3.915 / 1.735 / 1.230 mm	3.821 / 1.727 / 1.415 mm
Batalla	2.310 mm	2.464 mm	2.310 mm	2.495 mm
Diámetro giro	9,4 metros	10,4 metros	9,4 metros	10,8 metros
Depósito comb.	45 litros	50 litros	45 litros	40 litros
Peso	1.125 kilos	1.195 kilos	1.050 kilos	1.280 kilos
A favor	La versión básica del 124 Spider disfruta ahora de un descuento de 1.310 euros que deja su factura en 25.440 euros. Lo mejor son sus prestaciones, la facilidad de conducción y la diversión al volante. Y, desde luego, una indiscutible exclusividad.	Se beneficia de un descuento de 600 euros que baja su precio ahora a 24.680 euros. Y nos llevamos un modelo más práctico para el día a día: cinco plazas, maletero de 245 litros, tamaño aún más contenido para la ciudad... Su motor tricilíndrico 1.2 con turbo gasta poquísimo.	Acceder al MX-5 es más sencillo, desde el punto de vista económico, gracias a la versión básica 1.5 de 131 CV, que con el actual descuento de 2.000 euros se queda en 21.500 euros. Fácil de conducir y divertido, destaca por su bajo consumo a ritmos tranquilos. Y por su calidad.	Como el DS, el Mini recurre a un motor tricilíndrico que combina buena potencia, par elevado y bajo consumo. La calidad general es muy buena y hay mucha tecnología disponible, tanto de serie como en opción. Cuatro plazas y tamaño muy apropiado para la ciudad.
En contra	El maletero de 140 litros no permite viajar con mucho equipaje, y el pequeño habitáculo no presume de practicidad, pues faltan huecos para colocar cosas. La sonoridad es alta y el balanceo en curva es un poco exagerado.	Se llama DS 3 Cabrio pero no es un descapotable propiamente dicho, pues el sistema eléctrico sólo retira hacia atrás la lona, y permanece en su sitio toda la estructura que lo rodea. La conducción es más 'convencional' que la de un roadster.	La baja cilindrada del motor y la ausencia de turbo se traducen en un par máximo muy ajustado, y en unas prestaciones poco deportivas. Maletero pequeño, interior poco práctico, alta sonoridad en autovía y balanceo en curva muy acusado.	El maletero del Mini Cabrio es algo justo, sobre todo al plegar la capota. Y el motor tricilíndrico 1.5 no es demasiado refinado. Según Mini, su comportamiento recuerda al de un 'kart', pero en eso vemos más inconvenientes que virtudes.

EL DETALLE

AMÉRICA Y EUROPA **Aún más exclusivos**

Podemos hacernos con un 124 Spider aún más exclusivo. Por ejemplo, comprando el modelo de Abarth, con 170 CV y 'set up' más deportivo, o inclinándonos por las versiones superiores del Fiat, como el 124 Spider Europa —sólo en color Rojo Passione y con tapicería de piel negra— o el 124 Spider América —en la foto—, que trae de serie pintura

Bronce Magnético, asientos en cuero auténtico de color tabaco, navegador, cámara trasera, acceso y arranque sin llave, equipo de sonido Bose, faros Full LED, sensor de lluvia, retrovisores plateados o placa interior numerada.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,59 euros/km. Coste km total: 0,75 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 363,74 euros/año. Seguro a todo riesgo: 550,52 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
FIAT
Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, km 27,500. 28804 Alcalá de Henares (Madrid) Tlf: 91 885 37 00

RED DE POSVENTA
76 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.fiat.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
32.500 EUROS



◀ Puesto de conducción 'i-Cockpit' con todo a mano, pero la consola ocupa bastante y faltan mandos 'convencionales'.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 BLUEHDI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima / rpm	150 CV / 4.000
Par máximo / rpm	37,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.565
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.641 / 1.844 / 1.651
Capacidad del maletero (l)	702 - 1.862
Capacidad del depósito (l)	56

Amigo de los viajes

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

Nos gustó el 5008 BlueHdi 120 EAT6, pero decíamos en nuestra prueba que podía quedarse algo justo a plena carga porque hablamos de un SUV de siete plazas con un maletero gigantesco. De ahí que para las familias viajeras sea tal vez más idónea la versión que analizamos esta vez, con el BlueHdi 150 –un 2.0 en vez de un 1.6–; aunque en este caso con caja manual. Y es que si queremos transmisión automática debemos 'escalar' al 2.0 BlueHdi 180, ligado en exclusiva al acabado deportivo GT. Tampoco entendemos que este diésel de 150 CV esté disponible sólo con el acabado GT Line, pues otros motores sí disfrutaron de los niveles Active y Allure, más económicos pero ya bastante bien equipados.

Centrémonos, no obstante, en nuestro protagonista, que pese a lo dicho se nos antoja como una de las compras maestras en su clase, pues destaca positivamente en capítulos esenciales. Por ejemplo,

Mucho espacio para los pasajeros y su equipaje, un consumo siempre moderado, prestaciones más que suficientes, confort y seguridad elevados, un equipamiento de alto nivel... Con semejantes ingredientes, apetece ponerse en carretera con el nuevo 5008 diésel de 150 CV.

en amplitud y funcionalidad, donde el nuevo 5008 lo borda: siete plazas de serie y soluciones inteligentes como una segunda fila –anchísima, por

cierto– compuesta por tres butacas correderas y una tercera fila a base de dos butacas plegables –se ocultan bajo el suelo–, que hasta podemos sa-

car del coche: sólo pesa 11 kilos cada una y la operación de quita y pon es tarea de niños. Puede que en esa última fila se echen de menos unas salidas de aireación, o más de hueco para las piernas, pero esto último se solventa en parte avanzando la segunda fila. En esta, todo hay que decirlo, llevamos los pies y las rodillas algo más elevados que en otros SUV, aunque te acabas habituando. En cuanto al maletero, los 702 litros de volumen máximo con cinco plazas en uso son un valor extraordinario.

Y el puesto de conducción convence: volante pequeño, instrumentación configurable sobreelevada, asiento cómodo y con sujeción, pantalla principal a mano... No nos gusta, eso sí, que centralice tantas funciones y echamos de menos más mandos 'normales' –botones y ruedas– en la abultada –quizás demasiado– consola central.

Ya en marcha, el nuevo 5008 demuestra que la ligereza es un buen aliado para cualquier vehículo, y las generosas

cifras del motor –aún más que los 150 CV, los 37,8 mkg de par máximo– o los acertados desarrollos de cambio se traducen en agrado y respuesta progresiva. Puede que las prestaciones medidas no de-



◀▶ La tercera fila –con asientos extraíbles– no es muy amplia, pero se pueden avanzar las tres butacas de la segunda.



▲ Llantas de 18 pulgadas y detalles deportivos en el acabado GT Line. Y maletero de 702 litros.

jen boquiabierto a nadie –en el '0-100' sólo le ha metido medio segundo real a la versión BlueHdi 120 EAT6–, pero damos fe de que esta versión anda bien y tiene empuje hasta en sexta marcha, aunque para encontrar reacciones briosas convenga mover el cambio, de buen tacto. Y pone la guinda un gasto muy bajo –ha clavado el consumo real de su 'hermano'–, un comportamiento seguro y eficaz, y buenas aptitudes para rodar por caminos gracias a su altura al suelo.

SUS RIVALES

VELOCIDAD MÁXIMA	206 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,1
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (9,6)
Recorriendo (metros)	193
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	861
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,3
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,6

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

PRECIO	35.250 €
EMISIONES DE CO₂: 118 G/KM	
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud y practicidad. Maletero. Precio con descuento: 33.550 euros. Motor agradable. Consumo. Seguridad	Sólo GT Line y cambio manual. Detalles de acabado. Sin salidas de aire en 3ª fila. Pantalla táctil muy protagonista.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

a buena impresión causada hace unas semanas por el primer 5008 probado, dotado del 1.6 BlueHdi de 120 CV y el cambio automático EAT6, crece en esta versión de 150 CV, también diésel. Porque en carretera, y a plena carga, da más de sí pero consumiendo igual de poco. Lástima que no haya un 2.0 BlueHdi 150 EAT6.



El Yaris 100H, como el resto de híbridos de Toyota, obtiene la calificación ECO de la DGT, con las ventajas fiscales y diarias que ello conlleva.



El ciudadano 'eco'

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

Toyota es una marca muy comprometida con la protección del medio ambiente, y buena muestra de ello es su gama, donde hay seis modelos con mecánica híbrida; sí, esa con la que, por ejemplo, puedes circular por Madrid independientemente del 'escenario' de contaminación, o aparcar en zona verde o azul de la capital con un 50% de descuento –en otras ciudades también tienen sus ventajas-. Y estos ya son alicientes de peso a barajar por los más urbanitas.

Uno de esos seis híbridos es este Yaris 100H, que se actualizó hace unos meses con una nueva imagen y más tecnología, pues entre otros añade el Toyota Safety Sense, lo que redundará en más seguridad activa. Contrasta eso, sin embargo, con que este Feel! Bi-Tono no equipó sensor de encendido de luces –pero sí de lluvia-, o que cuente con cámara de marcha atrás pero no con sensores acústicos.

Son detalles de equipamiento a mejorar en este utilitario,

Técnicamente, el Toyota Yaris 100H es el único utilitario con mecánica híbrida que puedes comprar si estás muy concienciado con el medio ambiente. Presume de eficiencia en la ciudad y sus alrededores, y se atreve con alguna escapada, aunque esa tarea no sea su fuerte.

que ahora, con descuentos, se queda en 17.450 euros, 2.500 por encima de lo que cuesta un Yaris 110 de cambio manual.

Sobre el Yaris, decir que

es un utilitario espacioso –los 100H sólo se ofrecen con cinco puertas-, que está bien acabado y que tiene un comportamiento noble.

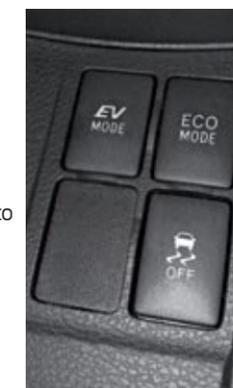
Mecánicamente no hay sorpresas, pero se revisaron los soportes del motor, la admisión de aire, las barras de la transmisión o el escape para hacerlo más silencioso. Combina un 1.5 VVT-i de gasolina –con ciclo de funcionamiento Atkinson– con otro motor eléctrico y un conjunto de baterías bajo el asiento posterior.

La ciudad es su hábitat preferido, pues es donde más se ayuda de su batería. Si piensas recorrer kilómetros y kilómetros en modo eléctrico EV –el botón queda escondido– vete olvidando, porque la capacidad de sus baterías es mínima y se recargan con la energía sobrante de su motor, en las frenadas y en las deceleraciones. Como mucho nos dará para circular un kilómetro, y siempre que no superemos los 50 km/h.

Su sistema híbrido está pensado para trabajar en modo ECO y dejar que su 'cerebro' gestione la energía de forma inteligente. Su motor eléctrico nos ayuda en las arrancadas y a baja velocidad, por lo que bajar de los 4,0 l/100 km en ciudad es 'pan comido', con



◀ Buena amplitud para sus 3,95 metros de largo, y también muy buen acabado. La batería va debajo del asiento posterior y no resta espacio. Se echan en falta algunos mandos con iluminación.



◀ La dinámica del Yaris 100H es noble, pero para nada deportiva. Los botones del ESP y de los modos EV y ECO quedan ocultos al soltar la palanca del freno de mano.



cumple por prestaciones, pues le echa ganas a la hora de acelerar y recuperar. Aunque en ese escenario su cambio CVT se convierte en su enemigo, porque nos obliga a demandar siempre más energía a su motor térmico, y eso repercute negativamente en su consumo.

▲ Los Bi-Tono combinan techo, llantas o retrovisores en negro. El maletero tiene doble fondo y la rueda de respuesto es opcional.

un confort absoluto gracias a su cambio automático. Eso sí, hay que pillar el punto al freno, demasiado sensible.

Si nos animamos a salir fuera de la ciudad, el Yaris 100H

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR TÉRMICO	1.5 VVT-i
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	1.497
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina
Potencia máxima/rpm	75 CV / 4.800
Par máximo/rpm	11,3 mkg / 3.800-4.400
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	45 kW (61 CV)
Par máximo/rpm	17,2 mkg
BATERÍA	
Tipo	Níquel e hidruro metálico
Número celdas / Capacidad	120 / 0,94 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par max.	100 CV / n.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Discos 278 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	195/50 R16 - 7.0Jx16"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.945 / 1.695 / 1.510
Capacidad maletero - depósito (l)	286 - 36

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	165 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,3
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,9 (11,8)
Recorriendo (metros)	198
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	16,2
1.000 m desde 40 km/h en D	31,8
De 80 a 120 km/h en D	10,1
Recorriendo (metros)	284
Error de velocímetro a 100 km/h	+6%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	3,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,1
En conducción dinámica	9,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	5,9
A 140 km/h de cruce	6,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	734
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	3,1
Ciclo extraurbano	3,3
Ciclo mixto	3,3

SUS RIVALES



FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST POWERSHIFT TITANIUM
Una alternativa con un eficiente motor de gasolina y un cambio solvente. Esta versión gasta lo justo y es muy agradable, además viene bien equipada.

Precio	19.645 €
Potencia	100 CV
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	12,2 seg



RENAULT CLIO 1.5 DCI 90 EDC ZEN
Si te decantas por un diésel, este dCi 90 es agradable y su cambio de doble embrague resulta muy efectivo. Gasta lo justo, pero no es muy prestacional.

Precio	19.830 €
Potencia	90 CV
Consumo	3,5 l/100km
0 a 100 km/h	12,9 seg

LA CLAVE
jgarnacho@motor16.com

Si te consideras 'ecologista' y buscas un utilitario muy eficiente, este Yaris 100H es tu coche. Gasta lo mínimo en ciudad y poco en carretera; además, tiene cambio automático de serie y suma ventajas a la hora de aparcar y circular por ciudad. En viajes largos muestra sus carencias; aún así, es un utilitario interesante.





Los pies en el suelo

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

Hay bastantes novedades en el Golf, muchas más de lo que su conservadora evolución estética induce a pensar. Los más observadores repararán en ciertos detalles de diseño, en los faros delanteros con LED diurnos o en las ópticas traseras dotadas de esa misma tecnología. Y las luces de xenon opcionales ceden su lugar a las Full LED, opcionales en la versión probada y con precios en función del paquete elegido. Dentro también cambian cosas, como telas y paneles decorativos, pero más que el aspecto –por materiales y acabados el Golf sigue presumiendo de mucha calidad– lo que progresa es la tecnología, pues se ofrece una nueva generación de sistemas de infoentretenimiento donde destaca el Discover Pro opcional, con pantalla de 9,2 pulgadas y, por vez primera en un compacto, control gestual. O sea, controlamos funciones moviendo la mano, sin necesidad de tocar la pantalla. Y en el capítulo de las ayudas acti-

El Golf, recientemente actualizado, ofrece en su gama versiones que a muchos les hacen soñar por unas u otras razones: GTI, R, TDI, GTD, GTE, e-Golf... Pero como alternativa más modesta el compacto alemán sigue contando con este 1.0 TSI tricilíndrico de gasolina, ejemplo de lógica.

vas a la conducción también llegan 'refuerzos' a la gama, como la frenada de emergencia en ciudad con detección de peatones, un sistema

de conducción semiautomática hasta 60 km/h para atascos y el llamado asistente de emergencia, que llega a detectar el vehículo por completo

si el conductor no responde a las alertas tras una reiterada falta de control. No obstante, el usuario que quiera lo último en tecnología deberá pasar por caja, pues la lista de opciones es casi inacabable.

¿Quiere eso decir que el Golf 1.0 TSI Advance viene poco equipado? Pues en realidad no, pues echamos de menos el sensor de lluvia pero trae de serie nueve airbags, control de velocidad, detector de fatiga, sistema Precrash, faros antiniebla con luz de giro, espejo interior fotosensible, control de presión de neumáticos, rueda de repuesto, climatizador bizona, asientos delanteros con ajuste lumbar, freno de mano eléctrico con asistente de arranque en cuesta, función de ahorro Start&Stop, reposabrazos central trasero, respaldo abatible 60:40, cajón bajo el asiento del conductor... E importante: podemos elegir entre las carrocerías de 3 y 5 puertas –maletero de 380 litros en ambos, lo que ya no impresiona– y el familiar Variant, y entre el cambio DSG7 o el manual de seis marchas de la unidad probada, que mari-



◀ Caja manual de seis marchas, aunque por 1.840 euros más accedemos al cambio DSG7. La buena calidad y el diseño sobrio siguen caracterizando al Golf, bien equipado en el nivel Advance.



◀ El compromiso entre prestaciones y consumo es estupendo; pues sin ser un misil, anda realmente bien y gasta, en la práctica, unos 6 litros de media.



portamiento general, más que deportivo, es seguro y noble. Además, el gasto es bajo, pues se mueve entre 5,5 y 6 litros.

▲ La actualización del Golf no ha alterado su imagen, pese a que casi todo evoluciona: faros delanteros y ópticas traseras, paragolpes, boca inferior, llantas...

da bien con el motor TSI básico, un tricilíndrico de gasolina que no suena mal y que pese a su diminuto tamaño mueve al Golf con soltura –conviene mantenerlo por encima de 1.800 rpm para que responda bien– tanto en ciudad como en carretera, donde el com-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TSI 110
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima / rpm	110 CV / 5.000-5.500
Par máximo / rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 6,5Jx16"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.291
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.258 / 1.790 / 1.492
Capacidad del maletero (l)	380 - 1.270
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	196 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (9,9)
Recorriendo (metros)	169
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,4

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción dinámica	8,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,1
A 140 km/h de cruceo	6,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	833
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,9
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	4,8

PRECIO	22.520 €
EMISIONES DE CO₂: 109 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS
	COMPORTAMIENTO *****
	ACABADO *****
	PRESTACIONES *****
	CONFORT *****
	SEGURIDAD *****
	CONSUMO *****
	PRECIO *****
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Motor eficaz. Consumo real moderado. Calidad, agrado y confort. Tecnología. Disponible con DSG7.	Túnel central trasero grande y quinta plaza menos cómoda. Luces largas automáticas algo lentas. Maletero justo.

SUS RIVALES



HYUNDAI i30 5P 1.0 T-GDI 120 CV KLASS

Con el descuento de 3.400 euros se queda ahora en 17.100 euros, cuando un Golf 1.0 TSI Edition 5p cuesta 20.800 euros. Y el i30 tiene más maletero y garantía de cinco años.

Precio	20.500 €
Maletero	395 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	11,1 seg.



SEAT LEÓN 5P 1.2 TSI 110 CV REFERENCE

En 16.020 euros se queda ahora esta versión del León en el configurador de Seat. Rendimiento similar al del Golf, aunque el León recurre todavía al solvente 1.2 TSI de cuatro cilindros.

Precio	19.270 €
Maletero	380 l.
Consumo 0 a 100 km/h	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Hemos probado el 1.0 TSI incluso bajo el capó de un Skoda Octavia –que es más grande que el Golf–, y su rendimiento seguía siendo estupendo. Decimos esto para explicar que un Golf también puede ir de cine aunque equipe un pequeño tricilíndrico de gasolina. Si alguien busca ahorro, buena alternativa a los TDI.



MÁS CALIDAD, MÁS PERSONALIZACIÓN, MÁS POTENCIA, MÁS TECNOLOGÍA... TODO MEJORA

Misión cumplida

Explican en Ford que el anterior Fiesta se mantuvo como líder de su segmento durante siete años, y que el objetivo era darle un sucesor a la altura de lo exigido por sus clientes. Más amplio, cómodo, seguro, tecnológico y personalizable, pero sin perder sus virtudes como coche dinámico y divertido, el nuevo Fiesta suma argumentos para mantenerse entre los favoritos del público, y con una gama diversificada como nunca, que incluye carrocerías de tres y cinco puertas, acabados de fuerte personalidad y motores de última generación como los EcoBoost de gasolina o los diésel 1.5 TDCi.

Ford inicia la comercialización en España de la nueva generación del Fiesta, un modelo que presume ya de una completa gama con 21 versiones –fruto de combinar dos carrocerías, cinco motores de gasolina y dos diésel, cajas de cambio manuales y automáticas, cinco personales acabados...– y cuya familia seguirá creciendo de forma paulatina, con ejemplos como el deportivo Fiesta ST de 200 CV o el Active, de filosofía crossover.

Es la oferta más amplia desde que naciera la primera ge-

neración hace más de 40 años, y Ford define a su nuevo modelo como el más avanzado tecnológicamente de su clase, lo que justifican con datos: ofrece un sistema Active Park Assist que aplica automáticamente el freno para prevenir golpes a baja velocidad cuando estacionamos sin manos y

es el primer coche de la marca con Detección de Peatones. Así hasta 15 tecnologías de ayuda al conductor: Reconocimiento de Señales de Tráfico, Luces Largas Automáticas, Alerta de Tráfico Trase-ro Cruzado... Y un arsenal de modernas soluciones en el terreno de la conectividad y el

entretenimiento, con protagonismo para el SYNC 3, que permite a los conductores del Fiesta controlar el audio, la navegación y los smartphones vinculados usando comandos de voz sencillos, o el nuevo sistema de sonido B&O Play con 10 altavoces y 675 vatios.

Los ingenieros han mimado también la calidad del coche, tanto del exterior –por ejemplo, la línea de unión entre el portón trasero y el techo se ha reducido un 30 por ciento– como del interior –todos los materiales usados son de mayor

prestancia–, y cada capítulo responde a una profunda evolución: construcción de la carrocería, suspensión, frenos... Veamos todo en detalle.

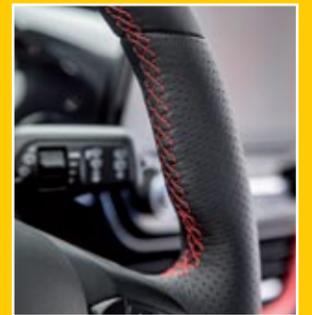


CINCO CURIOSIDADES SOBRE EL NUEVO FIESTA

Nada se deja al azar

1 PROTECCIÓN ESPECIAL.-

El volante calefactable de cuero del Fiesta ha sido puesto a prueba para comprobar que resiste a daños o manchas causadas por la crema solar en las manos del conductor. La protección solar es tan solo una de las sustancias que se usaron para probar el interior del Fiesta. Los asientos de cuero también han sido diseñados para resistir manchas de café o barro, o incluso el tinte de un par de pantalones vaqueros nuevos.



2 ASIENTOS MÁS QUE USADOS.-

¿Cómo sabes que los asientos del Fiesta seguirán siendo cómodos durante toda la vida útil del coche? Unas nálgas robot se 'sentaron' 25.000 veces en los asientos para probar su durabilidad. Los asientos son sometidos a 60.000 ciclos de pruebas para garantizar su resistencia al desgaste, y se revisan la flexibilidad y comodidad de banqueta y respaldo incluso después de 24 horas a una temperatura de 30 grados bajo cero.



3 UNO CADA 68 SEGUNDOS.-

La planta alemana de Colonia fabrica un Fiesta cada 68 segundos, y puede producir hasta 20.000 variantes distintas. Algunos paneles del chasis están hechos con una nueva tecnología de construcción que analiza las frecuencias de ruido generadas durante el proceso de estampación para identificar si un componente no cumple los estándares de calidad exigidos.



4 PUERTAS SEGURAS Y PRÁCTICAS.-

Cerrar las puertas del Fiesta requiere ahora un 20 por ciento menos de esfuerzo gracias a las mejoras de los extractores de aire dentro del coche. Los innovadores protectores de puertas ocultos se despliegan rápidamente cuando se abren las puertas para proteger tanto la carrocería del Fiesta como la de los coches aparcados al lado. En el interior de las puertas, el Fiesta tiene unos sensores de presión que permiten que los sistemas de seguridad se activen varios milisegundos antes en caso de impacto lateral.



5 LA PLAYLIST PERFECTA.-

Para desarrollar el sistema de sonido de B&O Play, los ingenieros pasaron un año escuchando más de 5.000 pistas para garantizar que el equipo, de 675 vatios, suena a la perfección sea cual sea nuestro estilo musical favorito o el volumen al que lo pongamos. El sistema de 10 altavoces de B&O Play, que ha sido probado en la ciudad, la carretera y el campo, tiene un amplificador de 9 canales, un altavoz en la consola central y un subwoofer de 200 mm detrás, así como un sonido envolvente opcional que permite una experiencia de sonido 360°.



AL DETALLE EL NUEVO DISEÑO DEL TECHO CANALIZA MEJOR EL AGUA DE LLUVIA



Las mayores posibilidades de personalización caracterizan al nuevo Fiesta: alerón trasero, llantas, cristales oscurecidos, techo y retrovisores bitono... Y las versiones Vignale y ST Line tienen sus propios emblemas.



Cada variante del nuevo Fiesta –incluido el Active, inspirado en el segmento SUV, y el ST, que también saldrá a la venta el próximo año– ofrece una personalidad diferenciada y una imagen única: la rejilla satinada Vignale, los ribetes de los faros antiniebla o el difusor trasero añaden un aspecto exclusivo al Fiesta más lujoso de la familia; el Titanium cuenta con un acabado cromado que le confiere una presencia más

premium; y el diseño de la rejilla del ST Line nos traslada al espíritu de los productos de Ford Performance.

Pero el nuevo Fiesta también deja a cada propietario que imprima su ‘huella’ en el coche, pues hay más opciones de personalización que nunca. Los usuarios pueden elegir colores de contraste como el Menta Bohai Bay o el Cromo Cobre para el techo y los retrovisores, y el Rojo Race o

Azul Wave para detalles decorativos del interior, como el salpicadero o el revestimiento de las puertas.

Según Amko Leenarts, jefe de diseño interior global de Ford, «la gente decide en tres minutos si le gusta un producto o no, y lo mismo ocurre con tu coche. Desde el momento en que entras, formas conexiones con el olor, el tacto de las superficies o el sonido de la puerta al cerrarse, y resulta reconfortante que po-

damos ayudar a crear la experiencia de usuario perfecta».

Esa experiencia también depende del Fiesta elegido. El ST Line, dotado de una suspensión deportiva y personalizado por fuera con llantas, rejillas, paragolpes y faldones laterales específicos, continúa transmitiendo dinamismo por dentro al incluir asientos deportivos o pedales de aleación. De carácter más elegante es el Titanium –en lo que va de año, los Ford con acabados altos han copado el 65 por ciento de las ventas en Europa–, mientras que Trend y Trend+ se dirigen a quienes priorizan

el compromiso entre equipamiento y precio, pues desde el nivel básico la dotación ya es sorprendente: encendido automático de luces, aviso de cambio involuntario de carril, asistente de mantenimiento de carril, ayuda al arranque en pendiente, limitador de velocidad, aire acondicionado...

En el extremo opuesto encontramos el Fiesta Vignale, que sigue los pasos de Mondeo, S-Max, Kuga y Edge, y ofrece desde llantas de 18 pulgadas de diseño exclusivo o acabados y colores exteriores únicos, hasta asientos de cuero con tapizado hexagonal.

MÁS DE 40 AÑOS DE FIESTA Pasado y futuro



EL PRIMER FIESTA.- De los 361 centímetros de longitud, 156 de anchura y 131 de altura del primer Fiesta se ha pasado, respectivamente, a 404, 174 y 147 centímetros en el nuevo Fiesta. Y si la distancia entre ejes del Fiesta de 1976 era de 2,28 metros, la del modelo de 2017 supera los 2,49 metros. Ahora hablemos de rendimiento: la versión más enérgica de la época, con sus 53 CV, anunciaba 142 km/h de velocidad máxima y gastaba 8,1 l/100 km, cuando el nuevo Fiesta dotado del 1.0 EcoBoost de 140 CV anuncia 202 km/h y 4,5 litros de consumo medio.

DIVERTIDO Y EFICIENTE.- Ya desde su lanzamiento en 1976, el Ford Fiesta se convirtió en sinónimo de conducción divertida y eficiente. Si aquel primer modelo nacía con dos motores de 957 centímetros cúbicos –40 y 45 caballos– y un 1.1 de 53 CV, hoy la nueva generación incluye el galardonado 1.0 EcoBoost de gasolina –con 100, 125 y 140 CV– y el 1.5 TDCi de 120 CV, que es el diésel más potente jamás usado en el Fiesta.



FIESTA ACTIVE.- Se unirá a la gama algo más tarde y es el primer crossover derivado del Fiesta. Combina un diseño inspirado en el segmento SUV –incluye una base más elevada, barras de techo, revestimiento metálico adicional y decoración oscura que fluye desde el paragolpes frontal– con la practicidad de un cinco puertas compacto y la dinámica de conducción del Fiesta.

FIESTA ST.- La nueva generación del Fiesta ST, a la venta a comienzos de 2018 con tres y cinco puertas, equipará un motor EcoBoost 1.5 de tres cilindros con 200 CV y 29,6 mkg que le permitirá acelerar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos. Pero rebajando las emisiones de CO₂ a 114 g/km gracias al primer sistema de desactivación de cilindros para un tricilíndrico. Además, contará con modos de conducción personalizables: Normal, Deportivo y Track.



A 100 KM/H EL RUIDO INTERIOR DISMINUYE UN 7 POR CIENTO GRACIAS AL CHASIS MÁS RÍGIDO Y AL AISLAMIENTO MEJORADO DEL MOTOR



▲ Los ocupantes de los asientos traseros disfrutan de 16 milímetros extra para las rodillas y de unos asientos con más refuerzo lateral. Para conseguir la ubicación más natural y ergonómica de instrumentación y mandos se usó un software de seguimiento visual, y todo se encuentra al primer vistazo.

El exterior del Fiesta toma como punto de partida el atrevido diseño del Fiesta anterior, pero con un estilo más elegante y un aspecto más fluido. Hay líneas más simples, unos faros afilados o unas ópticas traseras horizontales que le ensanchan de 'hombros', y las dimensiones crecen un poco: 71 milímetros la longitud y 12 la anchura. Eso permite a los ocupantes de las plazas traseras disfrutar de 16 milímetros extra de espacio para las rodillas, lo que se acompaña de una evolución total en el diseño: los asientos posteriores son más mullidos y tie-

nen mayor refuerzo lateral, el reposabrazos del asiento delantero se ha reubicado para que le resulte cómodo a un 19 por ciento más de conductores –bajos y altos–, el asiento del conductor mejora el apoyo lumbar para generar un confort superior, los reposacabezas también varían su posición... E incluso el portón trasero gana anchura, lo que facilita las tareas de carga en un maletero –292 litros en el Fiesta de tres puertas y 303 en el de cinco– que ofrece un sistema, de serie en Vignale y opcional en el resto, para poner el suelo de carga a distintos ni-

veles. Y no faltan huecos para guardar objetos en el habitáculo, pues la guantera es un 20 por ciento más grande, hay un espacio de un litro de capacidad en la consola central y las puertas traseras pueden albergar botellas de 0,6 litros. Ford define el interior del Fiesta como «lógico y emotivo», y para su diseño ha empleado un software de seguimiento visual que ha servido para poner el cuadro de instrumentos, la pantalla central y los diferentes mandos donde miramos instintivamente la mayoría de conductores. El objetivo era

simplificar los controles, y como muchas funciones de conectividad y entretenimiento se gestionan desde la pantalla táctil, el número de botones en volante y consola se ha reducido casi a la mitad. Pero se conservan los esenciales, como los de calefacción y climatización, luneta térmica, asientos y volante calefactable... La experiencia en marcha se beneficia de una estructura de chasis más rígida y un aislamiento mejorado de los ruidos y vibraciones del motor. Así, por ejemplo, a 100 km/h hay un 7 por ciento menos de rumorosidad que antes.



▲ Gracias a la inclusión de las nuevas pantallas, el número de botones de la consola central del Fiesta se ha reducido casi a la mitad.

◀ La pantalla táctil flotante de 8 pulgadas, inspirada en las tablets, funciona como estas, con gestos de arrastrar y ampliar. Y hay más opciones, como una pantalla táctil flotante a color de 6,5 pulgadas y una de 4,2 pulgadas, también a color.



▲ Entre las opciones de personalización figura el techo panorámico doble de cristal con apertura eléctrica, que aumenta la luminosidad.

Y en el uso diario, los conductores disfrutarán –a veces sin ser conscientes de ello– de otras ventajas introducidas. Tres ejemplos: la superficie de barrido de los limpiaparabrisas es un 13 por ciento mayor que en el modelo anterior, las

puertas requieren un 20 por ciento menos de esfuerzo para cerrarse y el sistema de repostaje de carburante EasyFuel –prescinde del engorroso tapón– reduce las posibles pérdidas porque se ha optimizado el cuello de entrada.

► Maletero de 292 litros en el Fiesta de 3 puertas y de 303 litros en el de 5 puertas. El respaldo posterior abatible 60:40 es de serie en toda la gama.





EL NUEVO FIESTA ES EL PRIMER FORD EN OFRECER UNA VERSIÓN MEJORADA DEL ASISTENTE PRECOLISIÓN CON DETECCIÓN DE PEATONES



◀ El Fiesta llega a incorporar 2 cámaras, 3 radares y 12 sensores ultrasónicos, que son capaces de monitorizar 360 grados alrededor del vehículo y escanear la carretera a una distancia de hasta 130 metros por delante del coche.



▶ El Active Park Assist ayuda al conductor a encontrar plazas de aparcamiento adecuadas y estacionar sin manos, ya sea en línea o en paralelo. Y la tecnología se ha mejorado, pues el sistema llega a frenar automáticamente si hay riesgo de colisión inminente.



◀ Entre las banquetas delanteras, muy a mano, están los mandos de las funciones Eco y Auto-Start-Stop, del control de tracción TCS y de las ayudas al estacionamiento: los sensores y el Active Park Assist.



Tecnológicamente avanzado como nunca, el Fiesta incorpora 15 sofisticados sistemas que ayudan al usuario a gestionar la conducción y el estacionamiento, y garantizan medidas de seguridad adicionales. En conjunto, los sensores, radares y cámaras empleados monitorizan 360 grados en torno al vehículo, y 'ven' hasta 130 metros por delante, una distancia mayor a la longitud de un campo de fútbol. El Fiesta, mediante una cámara de ángulo ancho e incluso de noche, puede detectar peatones que estén cerca de la vía o que puedan cruzarse en nuestra trayectoria, y llega a activar automáticamente los frenos para evitarlos si el conductor no responde a los avisos. Además, apacar es más fácil que nunca, pues los sensores ultrasónicos localizan huecos adecuados para estacionar, tanto

en línea como en batería, y el Fiesta se ocupa de realizar las maniobras del volante mientras el conductor controla los pedales de freno y acelerador; pero vigilando posibles riesgos, pues si el coche detecta una colisión inminente con otro vehículo o un obstáculo durante la maniobra, frenará de forma automática.

Otras tecnologías se encargan de reconocer las señales de tráfico para informar al conductor de los límites de velocidad—llega a memorizar los límites de cada carril, y nos recuerda el correcto si después nos cambiamos a otro— y las regulaciones de adelantamiento, o de ajustar la velocidad automáticamente cuando

se utiliza el Control de Cruce Adaptativo para mantener una distancia de seguridad con el tráfico que hay por delante. Las Luces Largas Automáticas, que ahora funcionan de manera más efectiva cuando una barrera central separa los carriles de sentidos opuestos, llegan a detectar los camiones para evitar deslumbrar a sus conductores, y la transición entre faros de cruce y de carretera es más suave.

Y hay más, como la Alerta de Tráfico Cruzado—al salir marcha atrás y sin visibilidad de una plaza estrecha nos advierte de vehículos que se acercan transversalmente—, el Limitador de Velocidad Ajustable, el BLIS—avisa de un riesgo al cambiar de carril por la presencia de vehículos en uno de los ángulos muertos laterales—, Indicador de Distancia, Aviso de Colisión Frontal...

Pero la tecnología puntera del Fiesta también se aplica a la información o el entretenimiento. El sistema SYNC 3, por ejemplo, permite a los conductores gestionar el equipo de sonido, la navegación o los smartphones conectados usando comandos de voz sencillos y naturales. Con solo pulsar un botón y decir «necesito un café», «necesito gasolina» o «necesito aparcamiento», el Fiesta nos ayuda a encontrar bares cercanos, estaciones de servicio o aparcamientos. Pero también estaciones de tren, aeropuertos, hoteles... El sistema es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, y SYNC 3 también ofrece SYNC AppLink, que permite activar mediante comandos de voz toda una variedad de aplicaciones de smartphone, incluidas Glympe, Aupeo, Spotify, My-BoxMan, HearMeOut, Los 40



Principales o Accuweather. Se combina con una pantalla táctil flotante de 8 pulgadas, inspirada en las tablets—también funciona con gestos de arrastrar o ampliar—, o con una de

6,5 pulgadas; y ambas son a color y presentan una resolución líder en el sector, con el doble de brillo de lo normal. Y el Fiesta ofrece conectividad bluetooth y dos puertos

USB de serie, con un reproductor CD integrado disponible en opción, al igual que la radio DAB o el impresionante sistema de sonido B&O Play de 675 vatios y 10 altavoces.



▲ Tecnología práctica: el sistema de repostaje EasyFuel, que prescinde de tapón, reduce las pérdidas al mejorar el diseño del cuello de llenado.



◀ La instrumentación se inspira en vehículos Ford de mayor tamaño, e incluye una pantalla TFT multifunción de 4,2 pulgadas completa, intuitiva y con una atractiva secuencia de bienvenida.



EL CHASIS DEL FIESTA OFRECE UN 10 POR CIENTO MÁS DE AGARRE EN CURVA, APOYADO POR EL CONTROL ELÉCTRICO VECTORIAL DE PAR



◀ ▶ Unos nuevos cojinetes de suspensión de doble enlace, que son el doble de rígidos que los del Fiesta anterior, permiten una respuesta en curva aún más precisa. Y la frenada también se ha mejorado: según Ford, a 100 km/h la distancia de detención es un 8 por ciento más corta.

Desde su primera generación, el Fiesta ha respondido al concepto 'fun to drive', o divertido de conducir, que Ford ha querido potenciar en su nuevo Fiesta para optimizar las sensaciones al volante, obtener un mayor agarre y lograr el mejor rendimiento de frenado. Y todo comienza desde la construcción de la carrocería, pues el aumento en la proporción de acero al boro, la soldadura láser, los puntos de anclaje frontales más rígidos y la soldadura de los puntos de fijación de los ejes de torsión se traducen en un 15 por ciento más de rigidez. Las vías han aumentado –30 milímetros la delantera y 10 la trasera– y la distancia entre ejes crece 4 milímetros, de modo que la suspensión se puede combinar ahora con ruedas de 18 pulgadas. Una barra estabilizadora delantera más ligera y rígida contribuye a un mejor control y una sensación de rodadura más agradable, a lo que contribuye una fricción de giro reducida en un 20 por ciento y unas transmisiones con cambios de marcha más

suaves. Asimismo, los nuevos cojinetes de suspensión, más rígidos, permiten una respuesta más directa al tiempo que nos aíslan mejor de las imperfecciones de la carretera, pues se asocian a un eje de torsión trasero más grande que reduce el impacto de los pequeños baches y el ruido transmitido al habitáculo.

El chasis del Fiesta ofrece ahora un 10 por ciento más de agarre al girar, apoyado por el

Control Electrónico Vectorial del Par, que mejora la experiencia de conducción aplicando una pequeña fuerza de frenada a las ruedas que recorren el interior de la curva para ayudar a la tracción y la estabilidad cuando se está girando. En cuanto a los frenos, con discos traseros en la mayor parte de la gama, las distancias de parada se han reducido hasta en un 8 por ciento.

Y hay que hablar de mo-

tores, pues el Fiesta permite elegir entre siete mecánicas distintas: cinco de gasolina y dos diésel. Entre las primeras, protagonismo para el EcoBoost 1.0, disponible con 100, 125 y 140 CV, y unido a una nueva caja de cambios manual de 6 velocidades con arquitectura de fricción reducida. Y para la variante de 100 CV se ofrece una transmisión automática, también de 6 marchas, con levas en el volante.

El exclusivo Fiesta Vignale está disponible con los motores 1.5 TDCi de 85 CV y 1.0 EcoBoost de 100 CV, éste con cambio manual y automático.



El EcoBoost de tres cilindros, que cuenta con tecnologías avanzadas como inyección directa de alta presión, árbol de levas independiente variable y un innovador diseño de cigüeñal que permite un rendimiento sin precedentes en un motor de este tipo, com-

parte arquitectura con el nuevo propulsor de gasolina 1.1, disponible con caja manual de cinco marchas y en dos niveles de potencia: 70 y 85 CV. Reemplaza al 1.25 anterior, pero a la vez que el 1.1 aumenta la potencia, reduce las emisiones de CO₂ en 10 g/km.

En cuanto a los diésel, novedades también, pues el Fiesta estrena el 1.5 TDCi, que cuenta con una cámara de combustión de diseño mejorado, una sofisticada inyección de combustible y la Carga Regenerativa Inteligente, que con el motor al ralentí –o cuando

frenamos– activa el alternador para cargar la batería y reducir el consumo. Unido a un cambio manual de seis marchas, del 1.5 TDCi hay dos variantes: la de 85 CV y la de 120 CV –ésta con turbo de geometría variable–, que anima al primer Fiesta diésel de alta potencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.1 TI-VCT 70	1.1 TI-VCT 85	ECOBOOST 100	ECOBOOST 125	ECOBOOST 140	1.5 TDCi 85	1.5 TDCi 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.084	1.084	998	998	998	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	70 / 5.000-6.500	85 / 6.300	100 / 4.500-6.500	125 / 6.000	140 / 6.000	85 / 3.750	120 / 3.600
Par máximo (mkg/rpm)	11,2 / 3.500	11,2 / 3.500	17,3 / 1.500-4.000	17,3 / 1.400-4.500	18,4 / 1.500-5.000	21,9 / 1.750-2.500	27,6 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6 v. (Aut. 6 v.)	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Tamb.	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	205/45 R17	195/55 R16	195/55 R16
Peso en vacío (kg)	1.108	1.130	1.163 (Aut. 1.206)	1.164	1.164	1.186	1.207
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.065/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476	4.040/1.735/1.476
Volumen maletero (l)	292 / 1.093 (3p)	303 / 984 (5p)	303 / 984 (5p)	303 / 984 (5p)	303 / 984 (5p)	303 / 984 (5p)	303 / 984 (5p)
Capacidad depósito (l)	42	42	42	42	42	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	14,0	10,5 (Aut. 12,2)	9,9	9,0	12,5	9,0
Velocidad máx. (km/h)	160	170	183 (Aut. 180)	195	202	175	195
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,7	4,3 (Aut. 5,2)	4,3	4,5	3,5	3,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	107	107	97 (Aut. 118)	98	102	90	89
Precios desde... (euros)	15.045	15.895	17.475	18.895	19.695	17.495	19.795



TODA LA GAMA EQUIPA ENCENDIDO AUTOMÁTICO DE LUCES, LI MITADOR DE VELOCIDAD O AVISO DE CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL

PRECIOS

1.1 Ti-VCT 70 CV Trend 3p	15.045
1.1 Ti-VCT 85 CV Trend 5p	15.895
1.1 Ti-VCT 85 CV Trend+ 5p	16.475
1.0 EcoBoost S/S 100 CV Trend+ 5p	17.475
1.0 EcoBoost S/S 100 CV Titanium 5p	18.145
1.0 EcoBoost S/S 100 CV Titanium 5p Aut.	19.645
1.0 EcoBoost S/S 100 CV ST Line 3p	17.945
1.0 EcoBoost S/S 100 CV ST Line 5p	18.495
1.0 EcoBoost S/S 100 CV Vignale 5p	20.495
1.0 EcoBoost S/S 100 CV Vignale 5p Aut.	21.995
1.0 EcoBoost S/S 125 CV Titanium 5p	18.895
1.0 EcoBoost S/S 125 CV ST Line 5p	19.245
1.0 EcoBoost S/S 140 CV ST Line 5p	19.695
1.5 TDCi 85 CV Trend 5p	17.495
1.5 TDCi 85 CV Trend+ 5p	18.075
1.5 TDCi 85 CV Titanium 5p	18.745
1.5 TDCi 85 CV ST Line 3p	18.545
1.5 TDCi 85 CV ST Line 5p	19.095
1.5 TDCi S/S 85 CV Vignale 5p	21.295
1.5 TDCi S/S 120 CV Titanium 5p	19.795
1.5 TDCi S/S 120 CV ST Line 5p	20.145



Gama variada, una excelente relación entre precio y dotación de serie, y una gran cantidad de opciones –de confort, seguridad, personalización e infoentretenimiento– a precios ajustados para configurar el Fiesta según gustos y necesidades. Y podemos equipar

múltiples opciones a precios realmente interesantes gracias a los paquetes preparados por Ford con varios elementos. Por ejemplo, el Paquete City –200 euros– permite dotar a Trend, Titanium y ST Line de sensores de parking traseros y retrovisores plegables

eléctricamente con intermitentes y luces de iluminación del suelo. Y el Paquete City+ –375 euros en Trend+ y Vignale, 450 en ST Line y 675 en Titanium– aglutina aparcamiento asistido en línea o en batería, sensores de parking delanteros y traseros, cámara

de visión trasera y retrovisores plegables eléctricamente con intermitentes e iluminación del suelo. Si nos decantamos por los últimos avances en seguridad, el Paquete Control en carretera –375 euros– añade sistema de reconocimiento de señales de tráfico, control au-

EQUIPAMIENTO DE SERIE

TREND

EXTERIOR: encendido automático de luces, retrovisores exteriores termoelectrónicos con intermitentes del color de la carrocería, faros halógenos con luces de conducción diurna, parrilla delantera exclusiva, paragolpes delantero y trasero del color de la carrocería, llantas de acero de 16". **INTERIOR:** aire acondicionado, radio (bluetooth, 2xUSB, 6 altavoces y pantalla de 4,2"), MyFord Dock, asistente de emergencia, asistente de emergencia, guantera iluminada, elevavolantes eléctricos delanteros de un toque, consola con 2 posavasos, volante regulable altura y profundidad, asiento del conductor con cuatro tipos de ajuste manual, alfombrillas delanteras Trend, My Key, cierre centralizado por control remoto. **SEGURIDAD:** aviso de cambio involuntario de carril, asistente de mantenimiento de carril, limitador de velocidad, ordenador de viaje, avisador de cinturones de seguridad delanteros y traseros, pretensores y limitadores de carga de los cinturones de seguridad delanteros y traseros exteriores, anclajes Isofix en los asientos traseros, cinco reposacabezas, airbag frontales conductor y pasajero, airbags de cortina en ambas filas, botón de desactivación airbag pasajero, asistente de arranque en pendiente HLA, ABS+ESP, sensor de presión de neumáticos y kit de reparación de pinchazos.

TREND+ (Equipamiento adicional a Trend)

EXTERIOR: retrovisores exteriores termoelectrónicos plegables del color de la carrocería con luces de iluminación

del suelo, cornering lights, faros delanteros antiniebla y llantas de acero de 15". **INTERIOR:** sistema de conectividad y control por voz SYNC III con Apple CarPlay y Android Auto, radio (bluetooth, 2xUSB y 6 altavoces), pantalla multifunción táctil a color de 6,5" y sensores de parking traseros.

TITANIUM (Equipamiento adicional a Trend+)

EXTERIOR: ópticas traseras LED, retrovisores exteriores termoelectrónicos del color de la carrocería con intermitentes, faros halógenos con luces de conducción diurna LED y llantas de aleación Titanium design de 16". **INTERIOR:** iluminación ambiental de cortesía LED, consola central con reposabrazos y espacios portaobjetos, pomo de la palanca de cambios y freno de mano forrado en piel, volante forrado en piel de 3 radios, asientos Sport estilo Titanium y alfombrillas delanteras y traseras Titanium. **SEGURIDAD:** frenos de disco traseros.

ST LINE (Equipamiento adicional a Titanium)

EXTERIOR: kit exterior deportivo ST Line, umbral de puertas delanteras ST Line, emblemas exteriores Fiesta ST Line, tubo de escape con acabado cromado, parrilla tipo panel ST Line, faros halógenos con luces de conducción diurna, paragolpes delantero y trasero ST Line del color de la carrocería y llantas de aleación ST Line design de 17". **INTERIOR:** volante forrado en piel de 3 radios, pomo de la palanca de cambio de aluminio ST Line, freno de

mano forrado en piel, asientos deportivos estilo ST Line, pedales de aluminio, alfombrillas delanteras y traseras ST Line Unique y botón de arranque Ford Power.

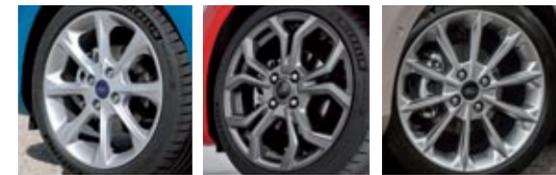
VIGNALE (Equipamiento adicional a Titanium)

EXTERIOR: umbral de puertas delanteras Vignale, emblemas exteriores Fiesta Vignale, parrilla delantera Vignale, retrovisores exteriores termoelectrónicos plegables del color de la carrocería con luces de iluminación del suelo, faros halógenos con luces de conducción diurna LED, paragolpes delantero del color de carrocería Vignale, paragolpes trasero del color de la carrocería con difusor Vignale, llantas de aleación Vignale design de 17" y faros automáticos. **INTERIOR:** climatizador automático, radio (bluetooth, 2xUSB y 7 altavoces), pantalla multifunción táctil a color de 8", alerta al conductor con pantalla de 4,2", sistema de reconocimiento de señales de tráfico, cambio automático de luces de carretera, salpicadero estilo piel Vignale, pomo de la palanca de cambios de aluminio Vignale, tapicería de piel parcial Vignale, alfombrillas delanteras y traseras Vignale, apertura sin llave y botón de arranque Ford Power, elevavolantes eléctricos delanteros y traseros de un toque con cierre remoto, sensores de parking traseros, espejo interior fotosensible, limpiaparabrisas automático, suelo de maletero ajustable, bocina de doble tono, control de cruce y asiento del pasajero con cuatro tipos de ajuste manual y reglaje lumbar.

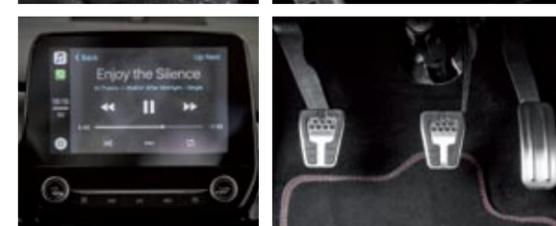
EQUIPAMIENTO OPCIONAL

O Opcional S De serie

	TREND	TREND+	TITANIUM	ST LINE	VIGNALE	P.V.P.
Paquete City	O	S	O	O	O	200 €
Paquete City+		O			O	375 €
Paquete City+				O		450 €
Paquete City+			O			675 €
Paquete Control en carretera		O	O	O		375 €
Paquete Seguridad Activa			O			550 €
Paquete Seguridad Activa					O	400 €
Paquete Control en carretera+Seguridad activa			O	O		725 €
Paquete Invierno			O	O		450 €
Paquete Visibilidad	O	O	O	O	S	100 €
Pantalla táctil 8" + Sync 3 + Climatizador			O	O	S	350 €
Pantalla táctil 8" + Sync 3 + Navegador + Climatizador			O	O		600 €
Pantalla táctil 8" + Sync 3 + Navegador + B&O Play + Climatizador			O	O		950 €
Navegador					O	350 €
B&O Play System					O	400 €
Cargador de CD externo		O	O	O	O	100 €
Cámara de visión trasera (incluye sensores de parking traseros)		O	O	O	O	250 €
Cámara de visión trasera (incluye sensores de parking traseros)			O	O	O	450 €
BLIS + Alerta tráfico cruzado			O	O		400 €
BLIS + Alerta tráfico cruzado					O	550 €
Sistema de apertura sin llave y botón de arranque Ford Power					O	250 €
Sistema de apertura sin llave				O		150 €
Climatizador automático	O	O			S	300 €
Elevavolantes eléctricos traseros	O	O	O	O	S	125 €
Consola central			S	O	S	100 €
Palanca de cambio de piel		O	S			50 €
Volante de piel		O	S		S	75 €
Ajuste lumbar del asiento del conductor	O	O	S	S	S	50 €
Ajuste manual del asiento del pasajero (4 reglajes)	O	O	O	O	S	50 €
Protector de puertas	O	O	O	O	O	125 €
Gancho de remolque desmontable	O	O	O	O	O	300 €
Rueda de repuesto (acero 14")	O	O	O	O	O	100 €
Paquete Fumador	O	O	O	O	O	20 €
Faros antiniebla delanteros	O	S	S	S	S	125 €
Suelo ajustable maletero	O	O	O	O	S	75 €
Alfombrillas traseras terciopelo	O	O				25 €
Alarma perimétrica	O	O	O	O	O	150 €
Tuercas antirrobo		O	O	O	O	50 €
Techo panorámico de apertura eléctrica			O	O	O	700 €
Cristales privacidad			O	O	O	120 €
Luces LED diurnas			S	O	S	300 €
Spoiler trasero				O		150 €
Techo y retrovisores bitono-Negro Absolut		O	O	O		250 €
Techo y retrovisores bitono-Cobre		O	O	O		250 €
Techo y retrovisores bitono-Verde Menta		O	O	O		250 €
Techo y retrovisores bitono-Rojo Race		O	O	O		250 €
Techo y retrovisores bitono-Blanco		O	O	O		250 €
Llantas de aleación 15"		O	O	O		200 €
Llantas de aleación 16"	O	O	O	O		250 €
Llantas de aleación 16" color Negro		O	O	O		450 €
Llantas de aleación 17"			O			200 €
Llantas de aleación 18" ST Line + Cristales privacidad				O		700 €
Llantas de aleación 18" Vignale + Cristales privacidad					O	500 €
Paquete Interior Trend+ Verde Menta		O				100 €
Paquete Interior + Lateral Trend+ Verde Menta		O				200 €
Paquete Interior Trend+ Azul Impact		O				100 €
Paquete Interior Titanium Cobre			O			125 €
Paquete Interior Titanium Gris metálico con asientos piel parcial			O			600 €
Paquete Interior ST Line Rojo Race				O		100 €
Paquete Interior ST Line Rojo Race con asientos piel parcial				O		625 €
Paquete Interior ST Line Amarillo con asientos de piel parcial				O		600 €
Pintura Sólida	O	O	O	O	O	200 €
Pintura metalizada	O	O	O	O	O	425 €
Pintura metalizada plus (Cobre)	O	O	O	O	O	550 €
Pintura metalizada Especial (Rojo Rubí, Azul caribe y Milano Grigio)	O	O	O	O	O	650 €
Pantalla 8" + Sistema Navegación (Flotas)	O	O	O	O	O	500 €
Pantalla 8" + Sistema Navegación (Flotas)	O	O	O	O	O	350 €



▲ El Fiesta Titanium monta llantas de aleación de 16 pulgadas, y son de 17 en ST Line y Vignale, para los que también se ofrecen las de 18 pulgadas en opción.



▲ El botón de arranque Ford Power es de serie en ST Line –que también equipa pedales de aluminio– y Vignale, y este último incluye también climatizador automático o pantalla táctil a color de 8 pulgadas.



▲ Arriba, los asientos delanteros y traseros del Fiesta Vignale, con tapicería hexagonal de piel. Y a la izquierda, el exclusivo pomo de la palanca de cambios en aluminio del ST Line.

▲ Toda la gama equipa faros con luz de conducción diurna, que usa tecnología LED en Titanium y Vignale. Los faros antiniebla son de serie, salvo en el Trend.

tomático de luces de carretera, monitor de conducción segura con pantalla 4,2" y limitador de velocidad ajustable; y el Paquete Seguridad Acti-

va –550 euros en Titanium y 400 en Vignale– se compone de asistente precolisión con indicación de distancia y alerta, control de cruce adaptativo

y limitador de velocidad ajustable. Otras opciones racionales son el Paquete Invierno, con calefacción para el volante de piel y los asientos delan-

teros –banqueta y respaldo–, y el Paquete Visibilidad, con limpiaparabrisas automático, espejo interior fotosensible y bocina de doble tono.



PRECIO 63.500 €

EMISIONES OFICIALES: 163 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Sonido espectacular para un cuatro cilindros. Comportamiento. Precio respecto al V6. Prestaciones. Peso.

DEBE MEJORAR

- Menor refinamiento. Detalles de equipamiento. Rueda de repuesto de emergencia opcional.

Menudo 4 cilindros...

El deportivo F-Type ya está disponible con el nuevo motor de cuatro cilindros y 300 caballos. Y tras probarlo, tiene poco que envidiar al V6.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El atractivo F-Type ha sido uno de los primeros modelos de Jaguar Land Rover en montar el nuevo motor Ingenium de dos litros de cilindrada y 300 caballos de potencia. Se trata del cuatro cilindros más energético de la historia de la marca, con una potencia específica de 150 caballos por litro de cilindrada. Este dato también le convierte en el F-Type más eficiente de la gama, ya que reduce el consumo un 16 por ciento respecto al V6 de 340 caballos.

En realidad, y tras hacer unos cientos de kilómetros con esta versión por carreteras noruegas, hemos echado pocas cosas en falta en un modelo realmente interesan-

te, por cuanto cuesta 12.450 euros menos que la versión V6, que rinde sólo 40 caballos más. Pero el nuevo motor I4 tan solo cede 4 décimas de segundo en la aceleración de 0 a 100 km/h y, sin embargo, su gasto se reduce de 8,4 a 7,2 l/100 km. Curiosamente hay más ventajas que convierten al nuevo F-Type de 4 cilindros en un modelo más que interesante, y una de ellas, sin duda, es el peso. Y es que esta nueva versión de acceso pesa 52 kilos menos, en su mayor parte reducidos en el eje delantero, un aspecto clave para mejorar la agilidad de esta versión del deportivo británico. Y tras la primera toma de contacto confirmamos que el coche es incluso más ágil y menos sub-

virador en las curvas más cerradas. El morro entra en las curvas con mayor facilidad e incrementa el tacto deportivo. Es verdad que se pierde algo del refinamiento que proporciona una mecánica de 6 cilindros, pero a quién le importa si se mantiene el sonido.

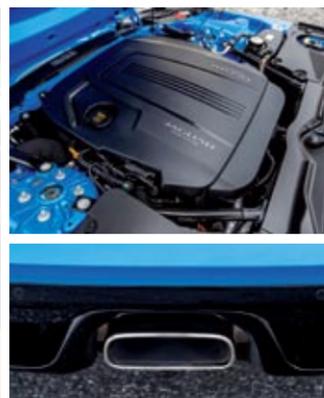
Es un dato más que puede acabar de convencer al cliente dudoso. Y es que, aunque parezca mentira, el espectacular sonido común a cualquier F-Type de 6 u 8 cilindros se mantiene también en este 4 cilindros tan especial porque se ha trabajado con acierto sobre la admisión y el escape. El escape activo, meticulosamente calibrado, es ahora un equipamiento de serie en los modelos básicos del F-Type,

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 300 CV
Disposición	Delantero long.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Potencia máx. (CV/rpm)	300 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/1.500-4.500
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos delanteros	245/45 R18
Neumáticos traseros	275/40 R18
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.482/1.923/1.310
Volumen maletero (l)	310 (Cabrio: 207)
Depósito (l)	63
Peso (kg)	1.525 (Cabrio: 1.545)
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,2
Precios desde... (euros)	63.500

mientras que las variantes R-Dynamic cuentan con un escape activo conmutable, aún más excitante.

El F-Type de 4 cilindros está disponible tanto en Coupé como en Convertible. Los precios parten de los 63.500 euros en el modelo cerrado y de 71.100 en el descapotable.



◀◀ El motor Ingenium de cuatro cilindros y 300 caballos proporciona al F-Type unas prestaciones de infarto. Y un sonido que no tiene nada que envidiar al del V6. Por dentro es todo un F-Type. El embellecedor único del escape lo diferencia.



PRECIO 59.795 €

EMISIONES OFICIALES: 59 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Tecnología. Calidad general. Eficiencia. Prestaciones en EV e Hybrid. Precio competitivo. Seguridad.

DEBE MEJORAR

- Consumo alto al agotar batería. Depósito justo. Maletero. No obtiene la calificación '0 Emisiones' de la DGT.

El punto intermedio

En 2025 Mercedes-Benz ofrecerá 10 modelos eléctricos. Mientras ese día llega, este eficiente GLC 350e representa una interesante opción.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el Salón de París se presentó el Mercedes Concept EQ, un crossover eléctrico que llegará en 2019 y que parte de la base del GLC. Hasta ese día, una interesante opción –si te gusta estar en paz con el medio ambiente– es este GLC 350e, un eficiente híbrido enchufable, o 'plug-in'.

Arranca en 59.795 euros. ¿Te parece caro? Pues te diré que son 5.700 euros más que un GLC 250d de 204 CV y 4.660 euros menos que un GLC 350d de 258 CV, que anuncian consumos medios de 5,0 y 5,9 l/100 km, respectivamente. Visto así es un precio competitivo dentro de la gama GLC, sobre todo si tenemos en cuenta que con sus baterías cargadas podemos

recorrer hasta 34 kilómetros en modo eléctrico, sin gastar una sola gota de gasolina y hasta una velocidad de 140 km/h. Pero en uso real rondaremos los 25 kilómetros.

Si esta distancia se corresponde con tu recorrido habitual, no lo dudes. Si tu cartera te lo permite, es tu coche, pues el ahorro en carburante será sustancial. Pero si eres más de viajes largos, ten en cuenta que sólo harás los primeros 34 kilómetros en modo eléctrico, y el resto en Hybrid. Aquí ya no es tan eficiente, porque aunque su

'cerebro' trabaja para primar el consumo, el motor térmico es el principal responsable de arrastrar un crossover que supera las dos toneladas. Aún así, en viajes a ritmos legales podríamos acariciar los 8,0 l/100 km reales, lo que no está nada mal. Ahora bien, en su depósito sólo caben 50 litros.

En este GLC 350e influirá bastante su estilo de conducir, pero sabe 'picarte' para que seas lo más eficiente posible en una lucha de superación mutua.

Como todo GLC, este híbri-



◀ Ofrece cuatro modos. El E-Save reserva su batería, y en Charge la recarga en marcha.



◀◀ Combina un 2.0 Turbo con un motor eléctrico y genera 320 CV, que proporcionan brillantes prestaciones. En un enchufe doméstico necesita 4 horas para cargarse a tope. Al no llegar a 40 kilómetros de autonomía en 'EV' no obtiene la calificación '0 Emisiones' de la DGT en España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991
Potencia máxima/rpm	211 CV/5.500
Par máximo/rpm	35,7 mkg/1.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	85 kW (116 CV)
Par	34,7 mkg
Potencia máxima total	320 CV
Par máximo total	57,1 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 7G Tronic
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Peso (kg)	2.025
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.656/1.890/1.644
Maletero (l)	395 / 1.445
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	8,7 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máxima (km/h)	235
Vel. máx. en eléctrico (km/h)	140
Consumo mixto (l/100 km)	2,5
Emisiones CO2	59 g/km
Alcance en eléctrico (km)	34
Tiempo de recarga	4 h a 230 V
Precios desde... (euros)	59.795

do enchufable presume de calidad, tecnología, seguridad... Y también de dinamismo, pues sus 320 CV totales invitan a disfrutar.



IS 300h COMBINA LA DEPORTIVIDAD Y LA EFICIENCIA DE SUS 223 CABALLOS HÍBRIDOS CON UN MAGNÍFICO EQUIPO DE SEGURIDAD



dhuium retlsquis
conficistem entebatus iam,
Cat, in serfina, non vistiu
silt tereObor sequi tiscidunt
in velessit atinim velenia
mconsed dolenim nulputa
tumsand ignit, veleniscil
ipis aute do odipisim



◀ Control, seguridad y confort: el RX combina la Suspensión Variable Adaptativa con la tracción integral inteligente E-FOUR.

▶ El LS ofrece las luces de carretera adaptativas en dos etapas, con 24 LED por faro para mejorar la visibilidad sin riesgo de deslumbrar a los usuarios de la vía. En el centro, el sistema Vision 360° del RX, con cuatro cámaras y guías en pantalla.

si estas finalmente se producen, como el Lexus Safety System+, que combina la detección intuitiva de peatones con la conducción activa. Gracias a él, si detecta un

peatón en el mismo carril y el atropello es inminente, frenará automáticamente y llegará a desviar la trayectoria, sin salir del carril, para evitar la colisión. Por su parte, el LS 500h

también ofrece el High-level Driving Support, denominado también Lexus CoDrive –copiloto Lexus– y que permite controlar la dirección de conformidad con la intención del

conductor, ofreciendo asistencia continuada en la circulación por autopista.

El arsenal tecnológico del LS no acaba ahí, destacando la gran pantalla central de

Tecnología racional

Si hace unas semanas repasábamos la extensa familia de vehículos híbridos de Lexus y las ventajas que reporta su condición de modelos 'ECO' en el uso diario, en esta ocasión hemos querido profundizar en su tecnología, tanto en la que se refiere a la parte mecánica como al capítulo de la seguridad y los asistentes de conducción. Y en ambos casos debemos apuntar al actual referente técnico de la gama, que es el nuevo LS 500h, buque insignia de un fabricante nacido en 1989 para «buscar la perfección». Esta cuarta generación del LS respeta fielmente esa filosofía de Lexus, pues innova en el terreno mecánico con su Multi-stage Hybrid –ver cuadro adjunto– y pone my arriba el listón de la seguridad y la protección.

Lexus sigue siendo el único fabricante Premium del mundo que ofrece una gama completa de vehículos híbridos: compactos, coupés, crossovers, berlinas dinámicas y de lujo... Y con un denominador común: tecnología de primer orden en ecología, seguridad o placer de uso.

Por ejemplo, el nuevo LS dispone de la última generación del control dinámico integrado del vehículo (VDIM), ideado hace una década y

que ahora implementa como nunca el control cooperativo de todos los sistemas del vehículo, como frenado, dirección, tren motriz y suspensión,

para controlar el movimiento básico longitudinal, lateral y vertical, así como la guiñada, el balanceo y el cabeceo, logrando un paso por curva más plano, cómodo y estable. Respuesta que se ve favorecida gracias a las barras estabilizadoras activas y al LDH (Lexus Dynamic Handling), con dirección delantera y trasera independientes.

Además, equipa sistemas destinados a evitar colisiones o mitigar las consecuencias

▶ Junto a estas líneas, el interior del RX 450h, con decoración cortada a láser de aluminio y madera. A su derecha, el CT 200h, ahora a partir de 22.750 euros.



▲ La cámara del parabrisas va ligada al A-LKA (Asistencia de Trayectoria en el Carril) y al sistema AHB que activa las luces de carretera.



▲ Los faros antiniebla LED mejoran la iluminación y reducen el consumo, y pueden incorporar función 'cornering', útil en ciudad.



▲ Con la cámara y el radar del sistema precolisión PCS se detectan riesgos. Si el conductor no responde, actuarán los frenos y se tensarán los cinturones.

LC 500h Y LS 500h Lo último es el Híbrido Multi-stage

La tecnología híbrida más avanzada de Lexus, estrenada en el LC 500h y extendida ya al nuevo LS 500h, se llama Multi-stage Hybrid y supone un avance revolucionario al aportar un placer de conducción inédito, una mayor aceleración y capacidad de tracción, y una eficiencia superior. A partir del tren de potencia Lexus Hybrid Drive de ambos modelos –basado en un V6 3.5 VVT-i con doble turbo e inyección directa D-4S, que se asocia a un motor eléctrico en el caso del LC y a dos motores eléctricos en el LS–, Multi-stage Hybrid agrega un dispositivo de cambio de cuatro marchas cuyo funcionamiento reproduce las sensaciones de una transmisión de diez velocidades: aceleración lineal, directa y continua que se traduce en una gratificante experiencia al volante. Y no solo hay beneficios en la respuesta del acelerador, sino que también posibilita una alta velocidad de cruce a muy bajas revoluciones y permite circular con el motor de gasolina apagado, bajo ciertas condiciones, a velocidades de hasta 140 km/h. Asimismo, se ha mejorado el rendimiento general del combustible y la eficiencia de las emisiones, al tiempo que se optimizan las prestaciones. Por ejemplo, el nuevo LS 500h, de tracción trasera, alcanza 100 km/h en 5,2 segundos, 3 décimas de segundo más rápido que el LS 600h, dotado de tracción total.

▶ El V6 3.5 VVT-i y los motores eléctricos se asocian a un nuevo de cambio de cuatro marchas que reproduce la sensación de una caja de diez velocidades.



▲ El coupé LC 500h rinde 359 CV, pero sólo consume 6,4 l/100 km y emite 145 g/km de CO₂. Fue el primer Lexus dotado de Multi-stage.

▶ El nuevo sedán LS 500h también emplea la tecnología híbrida Multi-stage, que permite alcanzar velocidades de cruce de hasta 140 km/h con el motor de gasolina apagado.



LA GAMA HÍBRIDA SUPONE EL 99% DE LAS VENTAS EN ESPAÑA



POR LA GRAN CIUDAD EN UN LEXUS HÍBRIDO Las ventajas de ser 'ECO'

Ser 'ECO' es haber sido distinguido por la DGT con la etiqueta que identifica a vehículos ecológicos como los propulsados por gas natural o gas licuado de petróleo, y los híbridos enchufables con alcance eléctrico inferior a 40 kilómetros. Es la etiqueta que lucen también los Lexus híbridos, desde el CT 200h hasta el LS 500h, lo que se traduce en ventajas cotidianas como la reducción del 50 por ciento al aparcar en zonas de estacionamiento regulado en Madrid –en la localidad de Alcobendas, al norte de la capital, los híbridos aparcan gratis– o la bonificación –hasta el 80 por ciento– en el Impuesto Municipal de Circulación de muchas poblaciones. En nuestro ejem-

plo, el hipotético usuario de un Lexus híbrido acaba de conocer que en Madrid hay niveles altos de contaminación, y que se ha decretado el Escenario 3, que restringe el acceso al centro en función de la matrícula: hoy, tocan los pares. Pero a él no le afecta la medida, pues su coche es 'ECO' y puede circular por el interior de la M-30 como cualquier otra jornada. Y sin los inconvenientes de un eléctrico: recoge el cable, vigila la autonomía, localiza un punto de recarga... Aquí es llegar, arrancar y conducir, pues la batería se carga durante la marcha. Y habremos ayudado a mejorar el entorno: el motor de combustión de un Lexus permanece apagado dos terceras partes del tiempo de conducción.



La gran virtud de los Lexus híbridos es que combinan un uso completamente convencional –sin cables y sin estrés por la 'autonomía 0'– con las ventajas reservadas a los vehículos 'ECO'. En ciudad sobre todo.



El NX 300h rinde 197 CV, gasta sólo 5,1 l/100 km y está disponible con dos tipos de tracción: 4x2 y 4x4. El sistema Lexus Premium Navigation muestra mapas, ayuda a estacionar con su cámara posterior...

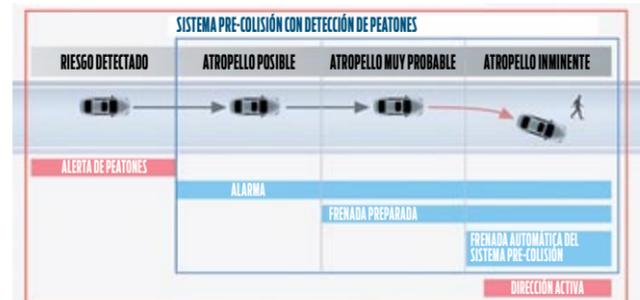
12,3 pulgadas del Lexus Premium Navigation, manejable mediante comandos de voz o a través del sistema Remote Touch Pad –capaz de leer notas escritas con el dedo–, o un Head-Up Display a color de 60 centímetros –es el más grande del mundo– que proyecta las informaciones más importantes sobre el parabrisas.

LANE TRACING ASSIST SIGUE LAS LÍNEAS, O LOS COCHES



Con el control de crucero activo en uso, el Lane Tracing Assist mantiene la trayectoria idónea, siguiendo las líneas o, en su defecto, al vehículo que nos precede. Salvo que su velocidad sea inadecuada.

LEXUS SAFETY SYSTEM+ EL SISTEMA PRE-COLISIÓN Y EL ASISTENTE ACTIVO DE DIRECCIÓN TRABAJAN JUNTOS



En ocasiones el sistema percibe que el riesgo de choque puede evitarse mediante la frenada. Si no es suficiente, girará también la dirección.

PARKING SUPPORT BRAKES SIN DESCUIDOS



Los creadores del amortiguador progresivo no lo ocultan: se acabará usando en todos los futuros Citroën.



Todavía más aislados

Hace unos meses teníamos un primer contacto con la suspensión de topes hidráulicos progresivos ideada por Citroën, y ahora un C4 Cactus nos ha permitido ver cómo evoluciona ese sistema y otras soluciones.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Como se anunció en su día, Citroën ya no volverá a emplear una suspensión hidroneumática en sus modelos, pero la firma gala quiere seguir siendo referencia en materia de confort y filtrado de la carretera, y sus futuros vehículos irán incorporando sucesivas novedades en ese capítulo. Algunas de ellas, de hecho, fueron estrenadas en el actual C4 Picasso, primer producto lanzado de acuerdo a las directrices del 'Citroën Advanced Comfort', que persigue cuatro objetivos: aislar a los ocupantes de cualquier perturbación externa, facilitar la vida a bordo con amplitud y detalles funcionales, hacer fluido el uso del automóvil gracias a

una tecnología intuitiva y asegurar la tranquilidad mediante ayudas a la conducción. Esta vez tocaba centrarse en el primer punto, y para ello viajamos de nuevo hasta Francia, donde hemos tenido un segundo contacto con el C4 Cactus 'laboratorio' –imposible diferenciarlo del coche de serie, salvo por el adhesivo en sus pilares traseros– equipado con varias soluciones. Especial protagonismo para la suspensión de topes hidráulicos progresivos, que según nos cuentan acabará usándose en todos los vehículos de Citroën, incluidos los industriales. Y mientras que una suspensión clásica se compone de un amortiguador, un muelle y un tope mecánico, el

sistema de Citroën añade dos topes hidráulicos –uno de extensión y uno de compresión– para permitir trabajar en dos tiempos, diferenciando mejor la respuesta entre las compresiones y extensiones suaves –hay una mayor libertad de recorrido y se crea una sensación de 'alfombra voladora'–, y las compresiones y extensiones más fuertes, de las que se elimina el efecto 'rebote' o las reacciones bruscas. Un 'circuito' de varios kilómetros –carreteras comarcales y algunas travesías por apacibles pueblos– nos permitieron sacar nuevas conclusiones comparando el C4 Cactus 'Lab' y una unidad totalmente de serie, como que la mejora de filtrado es más nítida sobre firme rugo-

so que al salvar bandas ralentizadoras –'guardias tumbados', para entendernos– o grandes baches. Porque con asfalto rizado el C4 Cactus con amortiguadores progresivos parecía circular sobre una calzada perfecta. En cambio, las irregularidades de mayor relieve siguen ahí –por así decirlo, el coche sigue subiendo y bajando al pasar sobre una 'joroba'–, y haría falta usar instrumental científico para valorar el progreso en confort anunciado.

Además, el C4 Cactus 'laboratorio' montaba otras mejoras decisivas –imposible saber cuánta comodidad extra atribuir a cada innovación–, como unos asientos aún más acolchados que los del coche de calle –crece el efecto 'sofá', con sus pros y sus contras–, cristales más gruesos y una carrocería ensamblada mediante el nuevo 'pegado estructural' –combina el encolado y la soldadura eléctrica–, que aumenta un 20 por ciento la rigidez y filtra mejor las vibraciones.



En realidad, el concepto Citroën Advanced Comfort no es nuevo, pues la familia del nuevo C4 Picasso recurre a varias de sus soluciones. Pero la firma francesa trabaja en nuevas tecnologías que afectan a la carrocería, los asientos...



la frase

Mina Andreeva. Portavoz de la Comisión Europea

«La Comisión Europea no tiene planes de introducir una cuota para coches eléctricos. Nunca se va a promocionar una tecnología específica en detrimento de otra»

en breve

► **DEUDA DE TESLA.** - El fabricante de eléctricos emitirá deuda por valor de 1.272 millones de euros para financiar la producción del Model 3, el coche de 35.000 dólares del que acaba de entregar las primeras unidades. La firma cerró el primer semestre con más de 666 millones de pérdidas, un 15 por ciento más.

► **RENAULT EN IRÁN.** - La firma francesa ha llegado a un acuerdo estratégico con Industrial Development and Renovation Organization (IDRO) y Parto Negin Naseh para producir 150.000 coches en el país, que se suman a los 200.000 que ya producía. Entre los nuevos modelos, el Symbol y el Duster.

► **3 START UPS ESPAÑOLAS SELECCIONADAS POR PSA.** - Las empresas Efitrans Efficient Logistics, Ingeniería y Control Merasys y Situm Technologies, que participaron en la 2ª edición del programa BFA, desarrollado en Galicia e impulsado por la factoría de PSA en Vigo, han sido elegidas por PSA entre las 20 mejores start ups para participar en el Booster Day del grupo.

el puntazo

Seat ya tiene nueve nombres semifinalistas para denominar el nuevo SUV, que saldrá a la venta en 2018

Abrera, Alborán, Arán, Aranda, Ávila, Donosti, Tarifa, Tarraco y Teide. Uno de estos nueve topónimos españoles servirá para denominar el nuevo SUV de Seat. Por primera vez en la historia de la marca, el nombre de uno de sus modelos será elegido por votación popular. Más de 130.000 personas de 106 países han votado a su favorito y estos nueve candidatos son el resultado de la preselección. El 12 de septiembre, en el Salón del Automóvil de Fráncfort, se conocerán los tres finalistas y antes del próximo 15 de octubre se desvelará el ganador final.

la cifra

3,5

por ciento bajó la producción de vehículos en España entre enero y junio de este año en comparación con 2016, según Anfac (fabricantes). El mayor retroceso (12,9%) se produjo en junio. Esta bajada se relaciona con la caída de las matriculaciones en algunos grandes mercados exteriores.



SEGUNDO CONSTRUCTOR AUTOMOVILÍSTICO DE EUROPA

Grupo PSA: Objetivo, beneficios de Opel en 2020

El Grupo PSA ha asumido el control de las filiales Opel y Vauxhall, hasta ahora propiedad de General Motors, convirtiéndose en el segundo constructor automovilístico europeo, con una cuota de mercado del 17% en el primer semestre. Esta operación se inició con la opción de compra propuesta el pasado 6 de marzo por la que el Grupo PSA pagaría 2.200 millones de euros por la adquisición (1.300 para la compra de Opel y Vauxhall y 900 millones para la filial financiera de GM en Europa). El Grupo PSA, con cinco marcas de automóviles, Citroën, Peugeot, DS, Opel y Vauxhall (denominación de Opel para Reino Unido), refuerza así su presencia en los principales mercados europeos y a nivel internacional. Bajo el paraguas de PSA, Opel y Vauxhall iniciarán un plan estratégico, cuyo objetivo será restablecer sus bases económicas. Los responsables de ambas marcas presentarán este plan dentro de 100 días y asegurarán su puesta en marcha aprovechando las sinergias generadas por la asociación, que se calculan en cerca de 1.700 millones de euros anuales.

Por su parte, Carlos Tavares presidente del Grupo PSA, se refirió a la compra como «el nacimiento de un auténtico campeón europeo» y explicó que «ayudaremos a Opel y Vauxhall a retornar a los beneficios y tenemos la intención de ser un nuevo referente en la industria. Opel seguirá siendo alemana, Vauxhall seguirá siendo británica. Son el complemento perfecto para nuestra actual oferta de marcas francesas Peugeot, Citroën y DS Automobiles».

► **'CAMPEÓN EUROPEO'** «Estamos orgullosos de unirnos a PSA e iniciar un nuevo capítulo tras 88 años perteneciendo a General Motors. Nos hemos marcado claramente el reto de volver a ser rentables en 2020», explicó el presidente y consejero delegado de Opel, Michael Lohscheller.

► **EN ESPAÑA** El Grupo PSA cerró el año 2016 con una cifra de negocios de 54.000 millones de euros. Tras el acuerdo, en España dispone de tres fábricas, las del PSA en Vigo (Pontevedra) y Madrid y la de Opel en Figueruelas (Zaragoza). La capacidad de producción de las tres plantas alcanzó los 855.221 vehículos en el año 2016. Por otro lado, las autoridades de la competencia europea aprobaron ya la propuesta de adquisición conjunta de las actividades financieras de Opel y Vauxhall por el Grupo PSA y BNP Paribas. Estas actividades se beneficiarán de la experiencia combinada de Banque PSA Finance y BNP Paribas Personal Finance en la financiación de automóviles. La operación también está sujeta a la aprobación de las autoridades bancarias europeas, cuya decisión está prevista para el segundo semestre del año.



▲ Michael Lohscheller, presidente y consejero delegado de Opel Vauxhall (izda.) y Carlos Tavares, presidente y consejero delegado de PSA.

ningún desembolso para los clientes.

El compromiso también contempla acciones de promoción que activen la compra de coches diésel no contaminantes (que cumplan la norma de emisiones Euro 6) o de automóviles eléctricos. Por ejemplo, Volkswagen y Audi han anunciado un descuento de hasta 10.000 euros para los alemanes que cambien un vehículo diésel antiguo por uno nuevo (Euro 6), eléctrico o híbrido.

Daimler AG también ha prometido una rebaja de cuatro dígitos a los conductores que achatarren un modelo de la clase Euro 1 hasta Euro 4 y compren uno nuevo de la marca Mercedes. Una acción que también secundarán otras marcas.



Producción Mazda y Toyota se alían

Toyota Motor Corporation y Mazda Motor Corporation han firmado un acuerdo mediante el que establecen una alianza de negocio, que incluye intercambio de acciones, sobre todo en temas de producción y desarrollo de nuevas tecnologías. Así, por ejemplo, explorarán la construcción de una planta conjunta en EE.UU, financiada a partes iguales, que deberá estar lista en 2021, con una capacidad de producción anual de unos 300.000 vehículos. También desarrollarán conjuntamente tecnologías para vehículos eléctricos, en materia de conectividad y seguridad.

Este acuerdo, al que se ha llegado tras dos años de negociaciones, incluye en paralelo el objetivo de afianzar y reforzar su colaboración a largo plazo. Toyota y Mazda se han comprometido a efectuar un intercambio de acciones que preserve la independencia y autonomía de ambas empresas. De acuerdo con el pacto alcanzado por las dos empresas, Toyota suscribe y adquiere acciones de nueva emisión de Mazda y, al mismo tiempo, Mazda suscribe y adquiere acciones de la autocartera de Toyota, por un valor equivalente al valor de las acciones de Mazda, en ambos casos mediante asignación a terceros. El valor de las acciones mutuamente adquiridas por ambas empresas será equivalente.

Examinadores de la DGT En huelga indefinida

Tras las jornadas de paros de junio y julio, a partir del 4 de septiembre, (agosto no es hábil), los examinadores de Tráfico harán indefinida su huelga, lo que supondrá la paralización total de los exámenes. El conflicto surge por el incumplimiento de la DGT del acuerdo alcanzado en 2015, que pedía mayor seguridad y mejoras económicas. El complemento salarial que demandan los examinadores supondría un aumento de unos 250 euros brutos al mes.



Elecciones en Ganvam José San José: "es hora de renovar"

Una de las dos listas que se presentan a las elecciones a Ganvam, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos

la a Motor, Reparación y Recambios, del próximo 10 de octubre es la que tiene como cabeza visible –«si ganamos ya se verá quién es el presidente», comenta–, a José San José. El empresario de Valladolid define la candidatura, apoyada por algunas de las empresas más representativas del sector como la 'garantía de cambio'. Entre sus objetivos, recuperar a muchas empresas de las más de 3.000 que han dejado la asociación para aglutinar toda la fuerza posible con el objetivo de defen-

der un sector que genera el 2,79 por ciento del PIB y da empleo, de manera directa o indirecta a más de 700.000 personas. San José habla de abrir las ventanas en Ganvam y escuchar a todos los asociados. También pretende trabajar en conjunto con todas las asociaciones del sector para hacer lobby y mostrar el potencial de un sector, el del automóvil, clave para la economía española. Entre las medidas incluidas en su programa, la supresión del impuesto de matriculación, pedir apoyos para el rejuvene-

cimiento del parque, la lucha contra el fraude en la venta y reparación de coches y la mayor vigilancia y sanciones más duras por el incumplimiento de pasar la ITV.

En cuanto al funcionamiento interno de la asociación y los servicios a los asociados, quiere que Ganvam dé servicios de valor a cada asociado; y para ello creará comisiones de estudio y de debate de cada sector, cuyas conclusiones serán trasladadas a las autoridades, para que las tengan en cuenta en futuras regulaciones.

Cumbre en Alemania Plan para salvar los diésel

Los fabricantes de automóviles en Alemania (BMW, Daimler AG, Ford, Opel y Volkswagen) han llegado a un acuerdo con el Gobierno para instalar un nuevo software en 5,3 millones de automóviles diésel en Alemania, que permitan rebajar las emisiones de dióxido de nitrógeno en más de un 25% hasta finales de 2018. Esta revisión no supondrá

En 2040 Londres prohibirá los coches de combustión

Reino Unido prohibirá la venta de coches nuevos impulsados por gasolina y diésel a partir de 2040. Londres se suma así a otro plan de similares características anunciado por el Gobierno francés mientras que algunas ciudades de Alemania, como Munich o Stuttgart, están estudiando prohibir los vehículos diésel. El plan del Gobierno británico es que en 2050 no haya coches de combustión tradicional circulando por sus carreteras.

Investigación Dinero chino para el coche eléctrico

Thunder Power invertirá 80 millones de euros en un centro de investigación sobre el coche eléctrico, que estará situado en Cataluña, supondrá

la creación de 200 nuevos puestos de trabajo y podría estar operativo en 2018. Precisamente, es el año previsto por el grupo chino para el inicio de la fabricación en su país de su primer eléctrico. La intención es contar también en Cataluña con una planta de producción y distribución para Europa.



Tecnologías para las 'smart cities'



Bosch y futuro son términos sinónimos. Porque la multinacional alemana tiene ahora mismo 227.000 empleados —48.000 de ellos dedicados a I+D— trabajando en el área de Mobility Solutions, que el año pasado generó a la empresa unas ventas de 43.900 millones de euros, cifra que este año podría crecer un 7 por ciento, lo que supondría un aumento tres veces más rápido que el de la producción mundial de automóviles. Y Bosch po-

Bosch lleva a cabo actualmente 14 proyectos piloto relacionados con ciudades inteligentes, y 7 de ellos incluyen soluciones de movilidad urbana como aparcamiento conectado, gestión de flotas o vehículos eléctricos. De eso, y de mucho más, nos han hablado en Alemania.

ne el foco en la movilidad urbana, pues se espera que para el 2050 un 70 por ciento de la población del planeta viva en ciudades. O en 'megaciuda-

des', de las que habrá 41 ejemplares ya en 2030.

Urbes que se transforman rápidamente —restricciones de entrada según nivel de emi-

siones y antigüedad u ocupación del vehículo, mayor uso de la bicicleta, problemas de aparcamiento y de contaminación...— y que exigen soluciones inmediatas, como las propuestas por Bosch en sus 14 proyectos piloto —Singapur, San Francisco, Berlín o Hamburgo entre ellas—, tendentes a lograr ciudades inteligentes. Son las 'smart cities', y nacen bajo una premisa: movilidad libre de estrés. Entran ahí soluciones como los



► Bosch ha creado vehículos eléctricos como el e.Go para acelerar el desarrollo de tecnologías como la propulsión de 48 voltios o el llamado E-axle, sistema de alto voltaje para grandes vehículos que integra el motor, la electrónica de potencia y la transmisión en la carcasa del eje eléctrico.



► Según Bosch, los golpes en maniobras de aparcamiento han crecido un 30 por ciento en los últimos diez años, pero en el futuro los coches se moverán solos por los garajes gracias a sistemas como el Home Zone Park Assist. A la derecha, un ejemplo del reconocimiento del entorno urbano.



◀ Junto a estas líneas, un Tesla dotado de futuros sistemas Bosch de conducción automatizada, que mediante radar, video y ultrasonidos monitorizan el entorno del vehículo. A la izquierda, test sobre el Escudo Digital, destinado a prevenir accidentes de motocicleta mediante una conexión moto-coche remota y constante.



scooters eléctricos de Bosch —por Berlín y París ruedan ya 1.600 unidades—, el Automotive Cloud Suite —una plataforma de software que permite a los conductores, mientras están viajando, acceder al aparcamiento online—, el asistente de movilidad intermodal —sirve para hacer más ágiles y eficientes los desplazamientos usando datos en tiempo real de varios tipos de transpor-

te—, el aparcamiento conectado —mediante la gestión activa de plazas y la automatización del aparcamiento se ahorrará tiempo y combustible en una acción que supone ya un tercio del tráfico urbano— o el Mapa HD, ideado junto a TomTom, AutoNavi, Baidu y NavInfo: antes de finalizar esta década, los mapas digitales de alta definición incluirán las lecturas de los sensores de radar.

En paralelo, Bosch sigue preparando tecnologías para una movilidad sin accidentes, y en nuestra visita a sus instalaciones en Boxberg pudimos conocer más datos sobre nuevas soluciones, muchas de ellas dirigidas a vehículos de dos ruedas; como el ABS para bicicletas eléctricas —evita que, al frenar, la rueda delantera se bloquee o se eleve la rueda

trasera—, un nuevo ABS para motocicletas —el ABS10 de Bosch pesa un 30% menos que el actual ABS9—, el eCall para motos —transmite automáticamente una llamada de emergencia y la posición exacta si el usuario ha sufrido un accidente— o el Escudo Digital, que informa a los coches próximos de que se acerca una moto, incluso antes de que se la vea.

NUEVO CICLO 'RDE' EL OBJETIVO ES REDUCIR LOS ÓXIDOS NITROSOS

Bajo las siglas RDE (Real Driving Emissions) se esconde la nueva fórmula europea para seguir reduciendo las emisiones de los vehículos y mejorar la calidad del aire, pues sustituye al actual ciclo NEDC —basado en pruebas de laboratorio— por ensayos de conducción real. Bosch desarrolla ahora 300 proyectos de RDE con sus clientes para certificar modelos

diésel Euro 6 bajo condiciones reales, cuyas exigencias básicas son las siguientes: el test dura entre 90 y 120 minutos —mínimo de 16 minutos para cada tipo de vía—, el trayecto debe incluir un tercio de conducción urbana —hasta 60 km/h—, un tercio en carretera —de 60 a 90 km/h— y un tercio en autopista —de 90 a 145 km/h—, la pendiente acumulada no

debe superar los 1.200 metros cada 100 kilómetros y la temperatura en la ruta tiene que estar comprendida entre 7 grados bajo cero y 35 positivos. Pero más que la medición de consumos o emisiones de CO₂ —para eso, por ahora, seguirán usándose dinamómetros—, el objetivo es reducir los óxidos de nitrógeno, cuyos valores NEDC eran poco realistas.

► Los ensayos de emisiones RDE de Bosch se realizan en una ruta de 93 kilómetros en torno a Stuttgart, y duran 110 minutos. Cada vehículo equipa un PEMS (Portable Emissions Measurement System), que es una especie de laboratorio de medición móvil.



RENAULT



MANTENIMIENTO DIGITAL

Renault se ha sumado a un proyecto para crear un prototipo de libro digital de mantenimiento del vehículo. Está basado en la tecnología 'blockchain' y permitirá a los conductores guardar la información sobre su coche de forma simplificada y segura.

El libro digital ha sido desarrollado en colaboración con Microsoft y Viseo y reúne la información del coche en un mismo lugar al que el cliente puede acceder. De este modo si se quiere, por ejemplo, vender el vehículo, servirá como garantía de transparencia para el potencial comprador.

ALFA ROMEO

APUESTA POR EL FÚTBOL

La marca Alfa Romeo será vehículo oficial esta temporada de los clubes de fútbol Atlético de Madrid y Valencia. Ambos equipos contarán con coches de la marca para los



desplazamientos de su plantilla, destacando entre ellos el nuevo SUV Stelvio. Además, los jugadores del Valencia lucirán en sus camisetas, tanto en las de juego como en las de entrenamiento, el logo de Alfa Romeo.



AUDI FIT DRIVER

El Audi Fit Driver funciona cruzando los datos de los sensores del coche con la información de los teléfonos móviles, por ejemplo.



Este tipo de dispositivos vigilará nuestro estado de salud al volante.

UN AUTOMÓVIL QUE CUIDA DE TI

El sector del automóvil está en constante evolución. Y las tecnologías de conducción autónoma no serán lo único que se instalará en nuestros automóviles para hacernos la vida más fácil. También desembarcarán sistemas como el Audi Fit Driver, que convertirán nuestros coches en una especie de 'medico particular' encargado de vigilar nuestra fatiga o estrés al volante.

Esta tecnología funciona combinando los datos

proporcionados por sensores del coche con la información enviada mediante 'wearables', dispositivos inteligentes, como pulseras 'fitness' o 'smartwatches', capaces de monitorizar parámetros como el pulso, la temperatura, el ritmo cardíaco, etc.

Analizando esos parámetros, el sistema determinará si un conductor puede estar sufriendo un episodio de estrés y activar un protocolo de relajación a través del Audi virtual

cockpit. Adicionalmente, a través de los altavoces, una voz guiará al conductor a lo largo del ejercicio. También es posible activar el masaje de los asientos, o adaptar la música y la iluminación interior.

En fases posteriores, Audi Fit Driver podría incorporar opciones de ayuda y seguridad, de modo que al detectar situaciones extremas, el vehículo podría iniciar una detención de emergencia y lanzar una llamada de asistencia.

FORD DESAFÍO VIRTUAL

Ford reta a los jugadores de 'Forza Motorsport 6' en Gamescom, la feria de videojuegos más importante de Europa, a igualar los tiempos del Focus RS pilotado por Harry Ticknell en el circuito de Spa-Francorchamps. El desafío de Ford se llama 'Tame the Track' (Doma el circuito) y los jugadores más rápidos

ganarán una experiencia exclusiva: conducir un Ford Focus RS de verdad asesorados por el propio Ticknell.



COCHE OFICIAL

Skoda es un año más vehículo oficial de la Vuelta a España 2017. La marca aportará una flota de 70 vehículos, en su mayoría del modelo Octavia Combi, y repetirá como patrocinador del maillot verde.

FIAT 500

UNA JOYA MÁS DE BULGARI

El emblemático Fiat 500, que celebra este año su 60 aniversario, ha unido su nombre al de otra marca italiana universal: la prestigiosa joyería Bulgari. Ambas marcas colaboran en la campaña 'Vacaciones en Roma', inspirada en la película protagonizada por Audrey Hepburn y Gregory Peck. Para el proyecto se han producido 1.600 mi-

niaturas de cerámica blancas y doradas del histórico Fiat 500F, a escala 1:6 y 1:12, que adornan ya los escaparates de unas 300 boutiques Bulgari en todo el mundo. Estos coches serán los encargados de 'transportar en sus vacaciones' a unos pasajeros muy distinguidos: los magníficos artículos de joyería de la marca Bulgari.



El Fiat 500 se une a la marca Bulgari y se 'sube' a sus escaparates de todo el mundo.

IMÁGENES DEL FOTÓGRAFO PETE ECKERT

EL VW ARTEON 'VISTO' POR UN CIEGO

Pete Eckert, un galardonado fotógrafo ciego, nos muestra el Volkswagen Arteon, la nueva superberlina de la marca alemana, desde una óptica original y diferente.

El norteamericano Pete Eckert perdió la vista de adulto, como resultado de una enfermedad. Conocido internacionalmente por sus trabajos fotográficos, ahora se ha atrevido a captar, por primera vez, con su cámara la imagen de un automóvil: el Volkswagen Arteon.

La gran berlina alemana se ve muy diferente a través de la

lente de este artista, que tomó las fotos en la oscuridad con una cámara analógica, usando tiempos de larga exposición. Realizó la sesión con ayuda de un asistente después de adquirir las impresiones sensoriales del coche, sintiéndolo y tocándolo para tener en su mente una imagen lo más precisa posible del modelo.

Las imágenes del Volkswagen Arteon forman parte de la campaña de Volkswagen: 'No necesitas ojos para poder ver la belleza'.



“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

UN ICONO LA TRAYECTORIA DE ÁNGEL NIETO RESUME A UN PAÍS QUE LUCHABA POR MODERNIZARSE EN LO SOCIAL, LO ECONÓMICO...

Un Ángel más grande que Nieto

Ángel Nieto fue una leyenda en vida, y una personalidad indisolublemente unida a la realidad social y deportiva de España durante cinco décadas. El impacto de su inesperado fallecimiento ha puesto en evidencia hasta qué punto era así.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Motor16 y Archivo Repsol



◀ El podio de MotoGP en Brno, con Márquez, Pedrosa y Viñales rindió homenaje a Ángel Nieto.

A pocos metros de cruzar la línea de meta en Brno, Marc Márquez se puso en pie sobre su moto. Se movió despacio para mantener el equilibrio, y una vez estabilizado, levantó la mirada y las dos manos señalando al cielo al ganar la carrera. Era una victoria para Ángel Nieto. Pero no estaría solo. Poco más tarde, Pedrosa y Viñales le acompañaban en el podio de Brno, y los tres levantaron la cabeza para recordar nuevamente al mítico piloto zamorano. No pudo haber mejor homenaje, porque los tres pilotos españoles y otras tantas decenas de colegas son y han sido hijos deportivos del mítico Ángel Nieto.

El impacto de su fallecimiento en España fue extraordinario y produjo una gran conmoción social. En las horas siguientes, las redes sociales solo tuvieron un nombre como protagonista y el sentimiento de su pérdida. Fernando Alonso, Carlos Sainz, Alberto Contador, Alejandro Valverde, Pau Gasol, Mireia Belmonte, por citar algunos ejemplos. Todos los grandes deportistas españoles se pronunciaron sobre la triste pérdida de una figura mítica en España. Y por supuesto, fueron acompañados por miles de compatriotas, muchos de ellos a bordo de sus motos. España había perdido a uno de sus perso-

najes más queridos y carismáticos.

Porque Ángel Nieto era todo un icono para los españoles. Con su vida y trayectoria se identificó un país que luchaba por modernizarse en lo social, económico y deportivo. El motociclismo era desconocido en nuestro país, sin demasiados españoles que destacaran a nivel internacional en el deporte. Con su talento y falta de complejos, Nieto demostró que se podían romper fronteras desde el origen más humilde para convertirse en una figura mundial. Fue así otro de esos genios que España ha producido cada cierto tiempo, miembro ilustre de esa

singular estirpe de deportistas españoles que se convirtieron en categoría por sí mismos: Federico Martín Bahamontes, Manolo Santana, Severiano Ballesteros, Carlos Sainz o Fernando Alonso... Talentos que superaban todas las barreras y limitaciones de un país sin grandes recursos deportivos en sus respectivas disciplinas para dominar en ellas.

En los años 60-70, muchos españoles se vieron identificados en la historia de aquel crío que emigraba desde su Zamora natal con su familia para encontrar una forma de progresar. En su caso, esa búsqueda estuvo siempre dominada por la misma pasión:



▲ La figura de Ángel Nieto está unida a la marca Derbi, con la que debutó en el Mundial de Motos y logró sus primeros títulos.

competir en moto. «Un día se acercó a mí y me soltó, así, a bote pronto, como era él, que quería correr en motos.

Y se me ocurrió decirle que se pasara por el taller, que yo le podía dar trabajo. No lo pude evitar. Me conquistó

su poder de seducción desde el primer minuto. Y le pregunté por sus estudios y qué iba a pasar con el colegio. Su respuesta fue contundente: 'Iré cuando salga y los días de fiesta y no tiene que pagarme nada'. Era así de claro y me demostró, de nuevo, su atracción por las motos», explicaba recientemente el periodista Tomás Díaz Valdés -, una suerte de hermano de sangre en las carreras de Ángel Nieto- en Motorsport. Así empezó su trayectoria vital y deportiva. Tenía 12 años.

Se requería una motivación primaria muy intensa para emigrar desde Vallecas a Barcelona siendo aún un

niño para buscar una rendija en la incipiente industria española de la moto. Empezó en Bultaco, para trabajar en lo que fuera posible. Desde allí, a Derbi, para barrer el taller de competición primero hasta convertirse en su piloto de carreras después, porque nunca quiso ser mecánico, oficio que solo le valía para intentar llegar a la competición. Aquel chaval luego convencería a la marca española para dar el salto a un Mundial de Motociclismo donde dominaban los fabricantes japoneses. A los 13 años se convirtió en piloto al debutar en las fiestas del Carmen de Vallecas. En 1964, Derbi y Nieto comenzaron



◀▶ La determinación de Nieto por ser piloto le llevó a emigrar a Barcelona cuando solo era un niño, en busca de una oportunidad. En 1964 debutó con Derbi y en 1969 logró en Sachsenring su primera victoria en el Mundial.



3º DEL RANKING SUS 90 VICTORIAS Y SUS 12+1 MUNDIALES SITUÓ AN A NIETO, EN CIFRAS, SOLO POR DETRÁS DE AGOSTINI Y ROSSI



▲ En 1960, con solo 13 años, corrió su primera carrera motociclista. Su estilo sobre la moto mezclaba la velocidad con la picardía de la calle para jugar con sus rivales.

a competir juntos. En 1967 se convirtió en Campeón de España, y la marca española fue ya asidua el Mundial.

En 1969 consiguió su primera victoria, en Sachsenring, y aquel año también su primer título mundial. Solo unos amigos acudieron a recogerle al aeropuerto. Por aquel entonces, en España nadie conocía a Ángel Nieto, un país que descubrió paulatinamente a un compatriota que les hacía sentirse orgullosos. Alguien en muchos aspectos, similar a la mayoría de los españoles de la época. En 1970 logró su segundo título, y ya no paró, porque al

año siguiente se llevó el de 125, con doblete de ambas categorías en 1972.

A comienzos de los años 80 ganó cuatro consecutivos de 125, montura que Nieto encontró más fácil de pilotar y poner a punto que la de 50 cc, aunque estas le proporcionarían la base técnica para convertirse en un piloto extraordinario. No llegó a dar el salto a las grandes categorías, aunque llegó a correr un Gran Premio de 500 cc en el Jarama, gracias a que su amigo personal, el rey Juan Carlos, llamó personalmente a Soichiro Honda para que le proporcionara una montu-

ra. Nieto siempre pensó que de no haber sido demasiado complaciente con sus éxitos en las cilindradas más pequeñas hubiera podido competir con éxito en 500 cc.

Era un trabajador incansable y detallista en la puesta a punto, para llegar al más íntimo conocimiento mecánico y dinámico de las pequeñas cilindradas. Se obsesionó y trabajó incansablemente para sacar el máximo rendimiento a unas motos sin demasiada potencia, pero realmente críticas para ser pilotadas sin errores. Tenía la velocidad necesaria para ganar, pero con ese estilo propio de la ex-

periencia que da la picardía de la calle. Astuto, impredecible, pícaro, el joven Nieto fue un verdadero experto de la guerra psicológica, que acompañaba en pista con la dureza propia de quien se abría paso por la vida a base de codos, y no precisamente para estudiar.

Nieto se retiró con 90 victorias en el Mundial y con 12+1 títulos en diferentes cilindradas (seis en 50 cc y siete en 125). Agostini ganó 122 carreras, Rossi 115, Hailwood -a quien tanto admiraba el propio Nieto- 76... El español es el tercer piloto en mayor número de triunfos de la

historia, y solo dos títulos menos que el legendario Agostini, triunfos logrados durante casi tres décadas en activo (la última en 1985 (Le Mans) y con marcas como Derbi, Bul-taco, Minarelli y Garelli.

Aún terminada su carrera deportiva en 1986, el mundo de la moto era un agujero negro del que Ángel Nieto no pudo escapar. Creó su propio equipo, además de abrir la puerta a numerosos pilotos jóvenes (Pons, Cardús, Garriga, Aspar, Puig, Crivillé, Alzamora y otros muchos) que siguieron su estela con numerosas victorias y títulos mundiales, convirtiendo España en una de las grandes potencias del motociclismo. Y no abandonó el paddock hasta hace dos años, tras una larga carrera como comentarista televisivo, donde su singular carisma, visión y pasión por la competición le mantuvieron presente en los diferentes canales y equipos de producción que retransmitían el Mundial de Motociclismo. El tiempo nunca parecía pasar por el carácter y la figura siempre juvenil de Ángel Nieto.

En la hora de la despedida, todos los que le han conocido de cerca coincidían en los mismos rasgos de su perfil: apasionado de las motos y de la vida sin distinción de ambas, de energía vital fuera de lo común, simpático, directo y sincero hasta el extremo, temperamental, emotivo y, por encima de todo muy de los suyos y de sus amigos. Una personalidad que llegó a los españoles sentado en una moto primero, y como comentarista y figura pública tras su retirada.

«Abatido. Gracias por todo lo que nos has dado, por tu amistad y cercanía. Siempre será el maestro y así te recordaremos», escribía Jorge Lorenzo en Twitter. «Hasta siempre Ángel, siempre fuiste el más grande dentro y fuera de la pista», le recordaba Alex Crivillé. «Sin palabras. Se va una parte de nuestras vidas y leyenda del



▲ Nunca dejó las motos. Tras retirarse como piloto creó su equipo y abrió la puerta a pilotos como Pons, Cardús, Aspar, Puig, Crivillé... Después, como comentarista de TV impartió clases magistrales. En el GP de la República Checa recibió el homenaje de todo el Mundial



motor. Mi pésame a la familia y abrazo al todo motociclismo», escribía Fernando Alonso. «Nos ha dejado un genio y pionero del deporte español, Ángel Nieto. Mi más sentido pésame a toda la familia. D. E. P.», le recordaba Carlos Sainz padre, al que también le siguió el piloto de Fórmula 1.

Así, tantos, incluyendo al Presidente del Gobierno, Mariano Rajoy (Mi pésame a la familia de Ángel Nieto, le-

yenda del motociclismo y del deporte español que supo ganarse el respeto y cariño de la afición), así como la Casa Real (En memoria de Ángel Nieto, el más grande. De él nació el mejor motociclismo del mundo, el nuestro. Inmenso campeón, mejor persona) Incomprensiblemente, nunca le llegó el Premio Príncipe de Asturias...

Entre tantos homenajes, el que mejor pudo resumir el legado de Ángel Nieto fue el

de Carmelo Ezpeleta, máximo responsable de Dorna: «Si Ángel no hubiera sido lo que fue, el Mundial no estaría donde está, Televisión Española no hubiera dado las carreras, y Dorna no se hubiera fijado en aquel deporte». Ni decenas de jóvenes pilotos españoles hubieran conseguido los grandes éxitos que llegaron después. Y así lo recordaba Marc Márquez en la línea de meta de Brno.



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

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

CAEN UN MES MÁS LAS COMPRAS DE PARTICULARES

Empresas (34.016 matriculaciones) y alquiladores (15.625 matriculaciones) impulsaron las ventas también en julio, mientras que las operaciones realizadas por particulares volvieron a tener un comportamiento negativo y cayeron un 3,9% frente al mismo periodo del año anterior. Es el tercer mes del año que sucede esto, lo que evidencia la ausencia de planes de estímulo para la renovación del parque, tendencia que ya se detectaba desde el último trimestre del año pasado.

En el acumulado de los siete primeros meses del año, el mer-

cado de turismos registró 777.442 matriculaciones, lo que representa un 6,4% más que el año pasado. En julio se matricularon 109.948 unidades, lo que supone una subida del 2,5% frente al mismo mes de 2016. Sin embargo, las compras realizadas por particulares (60.307 unidades) tuvieron un comportamiento negativo y el acumulado del año mantiene un escaso crecimiento del 1,3% y algo más de 368.000 unidades, según los datos de Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (concesionarios/servicios oficiales/compraventas).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Julio	Enero-Julio
RENAULT 9.243	SEAT 61.748
SEAT 8.467	OPEL 59.983
VW 8.432	VW 59.460
OPEL 7.593	RENAULT 58.472
PEUGEOT 6.871	PEUGEOT 53.614
KIA 6.093	CITROËN 41.503
TOYOTA 5.851	TOYOTA 41.179
FORD 5.513	FORD 40.948
NISSAN 5.500	NISSAN 39.304
CITROËN 5.481	FIAT 37.365

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Junio	Enero-Junio
IBIZA 3.385	IBIZA 24.158
MÉGANE 3.322	LEON 23.077
LEÓN 3.220	C4 20.692
GOLF 3.104	CORSA 19.155
C4 2.810	POLO 19.092
SANDERO 2.723	GOLF 17.785
CLIO 2.465	QASHQAI 17.714
QASHQAI 2.258	CLIO 17.447
500 2.165	MÉGANE 17.229
POLO 2.132	SANDERO 15.626

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-JULIO)

Modelo	Unidades
INFINITI Q50	305
JAGUAR XF	209
CIUDADANO	
FIAT 500	12.239
FIAT PANDA	6.872
KIA PICANTO	2.671
TOYOTA AYGO	2.562
HYUNDAI I10	2.208
BERLINAS DE REPRESENTACIÓN	
BMW SERIE 7	250
MERCEDES CLASE S	232
PORSCHE PANAMERA	217
AUDI A7	182
TESLA MODEL S	125
UTILITARIO	
SEAT IBIZA	24.158
OPEL CORSA	19.155
VOLKSWAGEN POLO	19.092
RENAULT CLIO	17.447
DACIA SANDERO	15.626
DEPORTIVO	
MAZDA MX-5	376
FORD MUSTANG	319
FIAT 124 SPIDER	185
PORSCHE 911	174
LEXUS RC	168
SUV MEDIO	
NISSAN QASHQAI	17.714
HYUNDAI TUCSON	11.790
SEAT ATECA	10.821
KIA SPORTAGE	10.349
VOLKSWAGEN TIGUAN	9.774
SUV GRANDE	
NISSAN X-TRAIL	4.758
MERCEDES GLC	4.039
PEUGEOT 5008	1.936
LEXUS NX	1.664
BMW X3	1.651
MONOVOLUMEN PEQUEÑO	
CITROËN C4 PICASSO	9.419
OPEL ZAFIRA	5.736
VOLKSWAGEN TOURAN	5.403
KIA CARENS	5.316
RENAULT SCÉNIC	4.375
SUV PREMIUM	
MERCEDES GLE	1.118
BMW X5	961
RANGE ROVER	900
AUDI Q7	819
BMW X6	499
MONOVOLUMEN GRANDE	
MERCEDES CLASE V	2.217
SEAT ALHAMBRA	1.491
RENAULT ESPACE	1.126
FORD S-MAX	990
VOLKSWAGEN SHARAN	749
TODOTERRENO	
TOYOTA LAND CRUISER	1.091
SUZUKI JIMNY	509
NISSAN MONTERO	349
LAND ROVER DISCOVERY	348
JEEP WRANGLER	232
GRANDES BERLINAS	
MERCEDES CLASE E	2.074
BMW SERIE 5	1.553
AUDI A6	1.263
SUV PEQUEÑO	
PEUGEOT 2008	12.295

FUENTE: ANFAC

AUDI

El día de las empresas

Los circuitos del Jarama, en Madrid, y Montmeló, en Barcelona, fueron los lugares elegidos por Audi para celebrar la primera edición de las jornadas 'Audi Empresa Day', en las que la marca presentó al sector de la empresa sus últimos lanzamientos y novedades tecnológicas.

Al evento acudieron algunas de las principales empresas y de las compañías de renting más representativas. En total, 48 personas (32 en Madrid y 16 en Barcelona) pudieron conocer de primera mano modelos como el A5 Sportback, el Q2 o el nuevo Audi Q5. Además, los asistentes

probaron la tecnología híbrida enchufable de Audi, representada por el A3 Sportback e-tron y el Q7 e-tron quattro.

Y tuvieron la oportunidad de participar en los cursos de conducción 'Audi Driving Experience' para ponerse después al volante de algunos modelos de la gama más deportiva de la marca, como el RS 5, R8 Spyder, RS 7 Sportback Performance y RS 6 Avant Performance.

CITROËN

Grandes ofertas en la 'Operación Verano'



En Citroën, agosto no es sinónimo de cierre por vacaciones. Los descuentos siguen y la marca oferta 1.500 unidades del C1, C3, C4 y C4 Aircross, así como de los Citroën C4 Cactus, C-Elysée, C4 Picasso, Grand C4 Picasso y Berlingo 'Made in Spain' (desde 10.300€) con un descuento adicional a los existentes de hasta 1.500€.

Además, ya es posible realizar pedidos del nuevo SUV compacto C3 Aircross desde 130€ al mes. Y el nuevo C3 está disponible este mes desde 9.950€. Los que se decanten por el urbana C1 podrán elegir alguna de las tres versiones



especiales recién lanzadas -Furio, City Edition y Aircscape- con una oferta especial de financiación de 89€ al mes. Los dos primeros ofrecen la cámara de visión trasera sin coste adicional.

MERCEDES

Clase S: superequipado

El buque insignia de Mercedes, el Clase S, se ha renovado y las primeras unidades ya están llegando a los concesionarios. Un modelo que combina lujo, refinamiento y tecnología a partes iguales y que se ofrece desde 102.300 euros.

Ofrece nuevos motores y sistemas de asistencia a la conducción y la versión AMG estrena transmisión y sistema de tracción así como nuevos diseños. Cuenta con un gran equipamiento de serie en el que figuran asientos tapizados en cuero, llantas de aleación de 19 pulgadas, Comand Online con Wi-descreen Cockpit y comunicación

Car-to-X (permite el intercambio de información entre vehículos y con las infraestructuras de forma autónoma), volante multifunción táctil, sistema de climatización inteligente Thermotronic, asientos delanteros de ajuste eléctrico, sistema de suspensión neumática Airmatic con regulación variable continua, selector de



Nuevos motores y tecnología a la última

RENAULT

INNOVACIONES PARA EL NUEVO KANGOO ELÉCTRICO

Ha comenzado la comercialización del nuevo Kangoo Z.E., que ahora cuenta con 270 kilómetros de autonomía, en lugar de los 170 km anteriores. Cuenta con las mismas versiones, carrocerías y equipamiento que su antecesor y está disponible con dos longitudes, 2 o 5 plazas y dos alternativas para las baterías: compra o alquiler. Si se opta por el alquiler el Z.E. cuesta 25.475 € y el Maxi Z.E. 26.932 € con dos plazas y 27.895 € con cinco. Con la compra de batería los precios son 32.980 € para Z.E. Flexi y 34.437 y 35.400 € para Maxi Z.E. Flexi de dos y cinco plazas, respectivamente.



PRECIOS

S 350 d 4MATIC	102.300
S 350 d 4MATIC/L	104.800
S 400 d 4MATIC	105.950
S 400 d 4MATIC/L	107.150
S 560 4MATIC	135.250
S 560 4MATIC/L	138.000
Mercedes-AMG S 63 4MATIC+L	193.500
Mercedes-Maybach S 560 4MATIC	158.450

dealerBest 'Feedforward': la herramienta de comunicación positiva

Cómo anticipar las actitudes y actuaciones para proyectos futuros en la empresa

La comunicación entre los diferentes empleados de una empresa es vital para promover el correcto desarrollo de las actividades. Por tanto, desde la cúspide de la pirámide de cualquier empresa se establecen una serie de directrices con el fin de preparar las estrategias y objetivos de forma correcta.

Por ello, para valorar los resultados en cualquier ámbito, tanto las empresas como los empleados utilizan el llamado 'feedback' o retroalimentación, un concepto que trata de buscar una manera de enmendar los errores cometidos en proyectos anteriores para mejorar en el futuro.

No obstante, nuevas corrientes de formación y coaching para empresas trabajan la posición de mirar hacia el futuro, en lugar de hacerlo hacia el pasado. Para ellos, surge un efectivo método de comunicación llamado 'feedforward', que se basa en las propuestas, consejos o sugerencias con el fin de conseguir un mayor crecimiento profesional en el resto de compañeros de

para el futuro. La competitividad del sector de la automoción, y la gran atracción que generan los clientes en el concesionario, obligan a los vendedores a mejorar día a día, implementando nuevas rutinas de venta y técnicas de mejora.

El 'feedforward' se basa, por tanto, en varios enfoques optimistas de cara al futuro, que unos empleados se transmiten a otros desde el punto de vista constructivo. De esta manera, se genera un cambio de mentalidad que permite cambiar la forma en que se está atacando un problema para tratar de encontrar la solución y conseguir un futuro con mejores resultados.

Por otra parte, mientras que el

'feedback' trata de ofrecer retroalimentación acerca de tareas o proyectos ya finalizados, el 'feedforward' pretende sumarse a la anticipación de actuaciones, actitudes o comportamientos para planear mejor los proyectos próximos y futuros.

MEJORAR LA PARTICIPACIÓN EN EL EQUIPO

Otra de las características que definen al 'feedforward' es que pretende ser llevado a cabo como una herramienta de alimentación, por lo que no trata de incidir en los errores o debilidades del líder, los empleados o la empresa, sino que busca simplemente ser un medio de transmisión que nutre y sirve para explotar las fortalezas que surjan en el sector comercial y en el desempeño del puesto de trabajo.

Los coches no se venden solos. Ya no basta con saber de memoria todas las prestaciones o ventajas que ofrece comprar un determinado vehículo. Es necesario saber cómo llegar al cliente, conocer sus necesidades y ofrecerle lo que mejor se pueda

adaptar a sus intereses. Por ello, el 'feedforward' trata de motivar e incentivar a los empleados o personal de la empresa, por lo que no busca entregar información negativa al oyente, sino que pretende acercarse a conseguir un mejor rendimiento del resto del equipo a través del diálogo constructivo, siempre a través del aprendizaje constructivo y la reflexión entre dos personas o un grupo.

Si tras la venta, el comercial pregunta al cliente qué le ha parecido la actitud y el trato que ha recibido, la opinión del comprador puede abrir un abanico de posibilidades de mejora al vendedor. Este puede aprender de su técnica de venta con cada cliente que pasa por la concesión, a través del 'feedforward', una sencilla técnica que ofrece infinitas posibilidades debido a su carácter de crítica constructiva.

Las empresas necesitan constantemente medir resultados, pero estos en muchos casos no son cuantificables cuando se trata de estilo de ventas, emoción en el trabajo o valor generado con el cliente. Por ello, el 'feedforward' es un recurso o herramienta vital para desarrollar una mejor respuesta del equipo de trabajo. Eso sí, hay que tener en cuenta que no se debe tomar como algo personal ni hacerlo buscando la crítica, sino el diálogo que incentive la moral de los empleados, los líderes o el conjunto de la empresa.

Hay concesionarios que ya utilizan esta herramienta en sus "Reuniones de Ventas" y han conseguido un cambio de contexto muy importante, los equipos ahora trabajan más retos para conseguir cambios a futuro y los resultados se traducen en más ventas y una mayor fidelidad con los clientes.

Bienvenidos a la inteligencia social, que no es moderna y si muy productiva. dealerBest facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción gracias a servicios de consultoría, coaching ejecutivo, gestión o marketing digital.



Rellénala en m16.in/6326



ENCUESTA DRIVER VIEW-MOTOR16 Conductor opina sobre tu coche

Experte y Motor16 lanzan en España Driver View la mayor encuesta europea sobre el grado de satisfacción de los conductores con su coche y con la industria del automóvil en general. Dedícale 10 minutos para darnos tu opinión para que todos -fabricantes, concesionarios, prensa...- podamos mejorar y hacer tu experiencia con tu coche cada vez más agradable. La relación con tu coche es algo muy personal. En ocasiones, muy placentera, otras veces llena de problemas. En algunos aspectos lo dejaríamos todo como está y en otros cambiaríamos por completo. ¿Cuál es tu coche?, ¿estás contente con él?, ¿cómo fue el proceso de compra?, ¿lo recomendarías?, ¿te atienden correctamente en el concesionario?, ¿qué cambiarías de tu coche?, ¿qué es lo que más te gusta y lo que menos de él?... Son tantos los factores que influyen en el grado de satisfacción que cada uno tenemos con nuestro coche y con el sector del automóvil en general, que en Motor16 nos hemos asociado con Experte para poner en marcha en España Driver View la mayor encuesta a nivel europeo sobre usuarios del automóvil. DriverView, la opinión de los que conducen, pretende recoger todas vuestras opiniones, comentarios,

quejas, cosas a mejorar en la relación con el coche, desde el momento mismo de su compra hasta todos los detalles de su uso diario: si el mantenimiento se hace en taller oficial, si estamos satisfechos con su consumo o sus prestaciones, con su fiabilidad, si la atención al cliente de la marca es correcta... Queremos que evaluéis al concesionario donde lo comprásteis y el taller donde hacéis el mantenimiento; que nos habléis del servicio postventa, la financiación... En definitiva, vuestra historia con vuestro coche. Para ello, os invitamos a participar en esta exhaustiva encuesta que analizará a nivel español lo que DriverView ya está haciendo en otros países europeos como Reino Unido, Francia, Italia y muy pronto en Alemania y otros países. Son aproximadamente 10 minutos y todos los participantes recibiréis un resumen con los resultados de este estudio. Completa la encuesta en m16.in/6326

BMW X3, desde 51.000 euros

El todocamino medio de BMW acaba de renovarse y llegará en breve a los concesionarios con un



equipo de serie inmejorable en el que figuran elementos como las llantas de aleación de 18 pulgadas, accionamiento automático del portón trasero, control de distancia en aparcamiento (PDC) delantero y trasero, climatizador automático de tres zonas, volante deportivo de cuero,

PRECIOS

X3M40i360 CV	70.500 euros
X3xDrive20d190 CV	51.000 euros
X3xDrive30d265 CV	59.500 euros

sensor de lluvia, control de cruceo con función de frenado, llamada de emergencia inteligente, servicios BMW ConnectedDrive, etc. De momento, solo estará disponible una gama mecánica compuesta por dos variantes diésel, de 190 y 265 caballos, y una de gasolina, con 360 caballos.

NISSAN Ya hay precios del X-Trail

Ya está en los concesionarios el nuevo Nissan X-Trail, un modelo que se ha renovado siguiendo las demandas de los clientes, casi medio millón en Europa desde su lanzamiento. Este crossover se ofrece con cinco o siete plazas y cuenta con una gama compuesta por cuatro acabados -Visia, Acenta, N-Connecta y Tekna-, con un precio que parte de 25.800 euros. Con los descuentos previstos para el lanzamiento, es posible comprar el X-Trail por 22.900€ (precio para la variante DIGT 163 CV Acenta).

Cuenta con motores de gasolina desde 130 hasta 177 CV,

asociados a un cambio manual o a uno automático X-Tronic y tracción 4x2. En diésel, las variantes de potencia son de 130 y 177 CV y se combinan con los mismos cambios y tracción total.



PRECIOS

VERSIÓN	VISIA	ACENTA	N-CONNECTA	TEKNA
GASOLINA				
4x2163CV MANUAL 5P.	25.800	27.600	30.800	34.250
4x2163CV MANUAL 7P.	-	29.050	31.600	34.650
DIÉSEL				
4x2130CV MANUAL 5P.	27.400	29.200	32.400	35.850
4x2130CV MANUAL 7P.	-	30.650	33.200	36.250
4x2130CV X-TRONIC 5P.	29.100	30.900	34.100	37.550
4x2130CV X-TRONIC 7P.	-	32.350	34.900	37.950
4x2177CV X-TRONIC 5P.	30.750	32.550	35.750	39.200
4x2177CV X-TRONIC 7P.	-	34.000	36.550	39.600
4x4130CV MANUAL 5P.	30.400	32.200	35.400	38.850
4x4130CV MANUAL 7P.	-	33.650	36.200	39.250
4x4177CV MANUAL 5P.	32.050	33.850	37.050	40.500
4x4177CV MANUAL 7P.	-	35.300	37.850	40.900
4x4177CV X-TRONIC 5P.	33.750	35.550	38.750	42.200
4x4177CV X-TRONIC 7P.	-	37.000	39.550	42.600

¿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 SEMANACARROCERÍA FAMILIAR Y MOTOR DIÉSEL, PERO
¿HONDA CIVIC TOURER O SKODA OCTAVIA COMBI?

Sebastián Moreno

Mi pareja y yo vamos a cambiar de coche. Recorremos más de 25.000 kilómetros y vivimos fuera de Madrid, por lo tanto nos decantamos por el diésel. Nos gusta practicar diversas actividades de ocio y deportes, por eso hemos pensado en el Honda Civic Tourer y en el Skoda Octavia Combi, vehículos familiares con grandes maleteros. ¿Qué les parece? Gracias.

RESPUESTA

Es una buena elección porque se trata de dos modelos muy atractivos en todos los sentidos, pese a que el japonés afronta ya su recta final —el Civic de 5 puertas ya corresponde a la nueva generación— y el modelo checo acaba prácticamente de

ser renovado. Entendemos que no tenéis hijos y que vuestra prioridad, más que la habitabilidad, se centra en la capacidad del maletero. En cualquier caso, en ambos vehículos el volumen del compartimento de carga es enorme. El Octavia Combi

ofrece 610 litros, y si abatimos el respaldo alcanza los 1.740. En su rival, la relación es de 624 y 1.668 litros, respectivamente, aunque en ese volumen se contemplan los 117 litros que se ubican bajo el piso, en un hueco perfectamente aprovechable, eso sí. En el Honda la banqueta del asiento trasero se eleva y fija contra el respaldo, acción ideal para introducir objetos largos que no se puedan tumbar. En cualquier caso, el Octavia es algo más amplio en el espacio disponible para las piernas debido a su mayor distancia entre ejes y longitud, pues es ocho centímetros más largo.

Por el kilometraje que nos indicas está claro que el diésel sigue siendo recomendable en vuestra elección, más allá de futuras restricciones de entrada a las grandes ciudades, que también habrá que comenzar a tener en cuenta. No nos señalas la motorización del Skoda, pero entendemos que valores el 1.6 TDI de 115 CV para que sea equitativo con la única disponible en diésel en el Civic Tourer: un 1.6 i-DTEC de 120 CV. Recuerda que en el Octavia también puedes optar a un 2.0 TDI de 150 CV, con posibilidad de tracción total y una variante Scout sobreelevada y 'protegida' por si las actividades que realizáis obligan a llegar a puntos alejados del asfalto.

Lo cierto es que no encontrarás grandes diferencias en cuanto a rendimiento se refiere entre los motores elegidos, y tampoco el consumo será determinante, aunque el menor peso y el cambio manual de seis relaciones en el Civic Tourer —cinco en su rival— puede llevar a diferencias de casi medio litro cada 100 kilómetros —homologan 3,8 y 4,1 litros en ciclo mixto, respectivamente—. En el caso del Civic Tourer sí resulta algo más refinado en su funcionamiento, pero no se puede combinar con una caja automática que sí presenta el modelo checo, con su equilibrada transmisión DSG de siete velocidades. El tacto del cambio manual es más preciso en el Honda, que también gana a los puntos en cuanto a dinámica, pero el Octavia Combi resulta perfecto si analizamos el confort y su equilibrio general.

El precio tampoco será motivo para decantarse por uno u otro, ya que el Octavia Combi 1.6 TDI 115 CV está disponible desde 24.120 euros y el Civic Tourer 1.6 i-DTEC, desde 23.600 euros; y los dos con un equipamiento muy similar...

CONSULTAS RÁPIDAS

¿EL BOMBA-INYECTOR ES UN SISTEMA VIGENTE?

Claudio Gómez

Puede que se nos escape algún modelo 'raro', pero el sistema de alimentación bomba-inyector ya no se utiliza. Esta tecnología contaba con una bomba independiente en cada inyector y ofrecía más presión de inyección, pero la llegada del 'common rail' —raíl común o conducto común— refinó el funcionamiento de los diésel y abarató los costes de fabricación. Por eso ya no se usa.

SENSORES DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Antonio García

Este sistema de seguridad controla la presión de los neumáticos y alerta al conductor con una señal luminosa en el cuadro si detecta una pérdida de aire. Los hay de dos tipos. Los directos o activos utilizan un sensor en cada rueda que va integrado en la válvula —como el de la imagen—. Es un sistema más complejo y caro, pero más eficaz. Los indirectos o pasivos se apoyan



en el ABS o el ESP: cuando una rueda pierde presión, el diámetro de la rueda disminuye, ésta gira más rápido que el resto y provoca que se alerte al conductor.

CONSULTAS RÁPIDAS

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

Es importante señalar que con la Inspección Técnica del Vehículo caducada no sólo está prohibido circular, sino que, incluso, un vehículo estacionado también tiene que tener la ITV en vigor; de hecho, la normativa señala que deberán someterse a inspección técnica los vehículos matriculados o puestos en circulación, sin hacer ningún tipo de excepción. La inspección técnica es una obligación que tienen que cumplir todos los vehículos que estén en situación de alta en el registro de vehículos; por tanto, aquellos que la tengan caducada o no la hayan superado favorablemente están expuestos a una sanción. Hay que recordar que en España, al contrario de lo que ocurre en otros países de la Unión Europea, es sancionable un vehículo que tenga la inspección caducada desde el día siguiente a la fecha de caducidad. No existe ningún margen de cortesía; es más, incluso también se puede denunciar a aquellos que dentro del plazo hayan pedido cita previa y ésta se la hayan fijado para una fecha posterior. Hay que insistir que un vehículo no puede permanecer ni un solo día sin tener la ITV en vigor.

Del mismo modo, tampoco podrá circular ningún vehículo que, habiendo acudido a pasar la inspección técnica en plazo, no la haya superado —dejando de tener valor la fecha de vigencia—, bien porque haya sido declarada desfavorable o bien porque haya sido declarada negativa.

Por último, debemos señalar que la sanción por tener la inspección técnica caducada es de 200 euros, pero que podría llegar a 500 euros si se circula con un vehículo cuya inspección técnica ha sido declarada negativa. Y, sobre todo, en cualquiera de los casos, lo más importante es que el vehículo podría ser inmovilizado por los agentes de la autoridad e, incluso, trasladado al depósito, con los inconvenientes y gastos que ello supone al titular, al tener que abonar las tasas correspondientes al traslado del vehículo y a la estancia en el citado depósito.

BUENA PREGUNTA

HAY EXCEPCIONES SIEMPRE QUE VENGAN AVALADAS POR UN CERTIFICADO MÉDICO

¿Puedo conducir sin cinturón de seguridad en la última etapa del embarazo?

RESPUESTA

Debemos recordar que la legislación sobre tráfico y seguridad vial, sin ninguna duda, establece la obligación de uso del cinturón de seguridad, haciendo un uso correcto del mismo. En ningún caso se plantea una excepción que incluya a las mujeres embarazadas.

Es verdad que la propia norma admite ciertas excepciones que, para este tipo de casos, se podrían incluir dentro de tema médico, donde se exige un certificado de exención, emitido por un galeno, donde se recoja la necesidad de la exención por razones médicas graves. El citado certificado deberá llevarse en el vehículo y mostrarse al agente de la autoridad cuando éste lo requiera, no sirviendo un certificado donde se diagnostique la dolencia, sino donde el médico razone expresamente el motivo por el cual exime al paciente del uso del cinturón.

Por otro lado, debemos señalar la importancia de llevar bien colocado el cinturón, que en estos casos especiales, por el estado de la mujer, se vuelve de mayor importancia si cabe. Se deberá pasar la banda inferior por debajo del abdomen, ajustándose lo máximo posible a la parte ósea de las caderas, nunca por encima de la barriga; la banda diagonal sobre el hombro, sin rozar el cuello, entre las mamas, sin apoyarse en ninguna de ellas y rodeando el abdomen, y siempre cuidando que ninguna de las bandas del cinturón quede holgada, es decir, siempre deben quedar lo más ajustadas posible. Incluso, para ayudar a una correcta colocación del cinturón existen en el mercado numerosos sistemas homologados que facilitan la colocación correcta del mencionado cinturón; como, por ejemplo,

adaptadores del cinturón para embarazadas o el chaleco para embarazadas, que sirve para guiar el cinturón del vehículo y llevarle bien colocado para no dañar al feto. Es recomendable llevar el cinturón bien ceñido al cuerpo, sin apenas holgura y sin hacer uso de pinzas tensoras o ropa demasiado voluminosa, así como de elementos o complementos que se coloquen entre el asiento y el cuerpo, como por ejemplo los típicos aislantes de bolas, riñoneras, almohadas o cojines, que provocarían que el efecto de la sujeción fuese mucho menor. Hay que insistir que si se conduce sin el cinturón o sin hacer un uso correcto del mismo, sin que exista el certificado médico que así lo prescriba, se estará cometiendo una infracción grave, que podrá ser sancionada con 200 euros de multa y la pérdida de 3 puntos del carné de conducir.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

La nueva generación del Peugeot 405

La berlina de la marca del león era uno de los modelos más vendidos en España. Por eso en Peugeot decidían renovarlo, manteniendo sus principales rasgos, pero añadiéndole contenido técnico para seguir siendo líder.

La portada y el editorial de la semana hablaban de una 'moda imparable' en España, la de los todoterreno. Claro que eso de 1992, comparado con la mo-

da de los SUV de 2017 nos parece 'peccata minuta'.

Pero había 3 interesantes novedades en este tipo de coches. Por un lado, los nuevos



Jeep Grand Cherokee y Bertone Freeclimber II, que conducíamos por primera vez. Y por otro, el Opel Monterey, un gran TT de origen Isuzu, que probábamos a fondo.

Más novedades de la semana eran, la renovada gama del Peugeot 405, con pocos cambios por fuera, pero mucho contenido mecánico. Y también un familiar compacto pero con gran versatilidad, el Audi 80 Avant.

Otra prueba tenía como protagonista lo más grande de BMW, el 730i V8 con 218 caballos de potencia, una gran berlina de casi 7 millones de pesetas.

La comparativa enfrentaba a dos pequeños con cambio automático. Fiat Uno Selecta y Rover 114 SL automático, redondeaban el concepto de utilitario con una transmisión que en ambos casos aportaba comodidad, sobre todo en uso urbano.



LA PORTADA

Nº 457

FECHA

21-7-1992

HABLAMOS DE

La fiebre de los todoterreno llegaba al mercado español, al que se sumaban nuevos modelos como los 3 protagonistas de nuestra portada. Opel Monterey, Bertone Freeclimber II y Jeep Grand Cherokee. Y además, espacio para el nuevo Audi 80 Avant y para un informe sobre cómo viajar el extranjero en coche.



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

Descubrimos el nuevo Seat Ibiza

La primera generación del Seat Ibiza estaba viviendo sus últimos momentos y el segundo Ibiza, que descubriríamos en exclusiva, estaba casi listo para darle el relevo y seguir consolidando su leyenda.

Un mito americano, como el Chevrolet Corvette llegaba este mes de julio de 1992 al millón de unidades vendidas. El deportivo americano sigue, 25 años después,

haciendo historia. Otro que estaba a punto de escribir el segundo capítulo de una historia llena de éxitos, era el Seat Ibiza, del que descubriríamos en exclusiva



la segunda generación, con la firma de Giugiaro y toda la tecnología de grupo Volkswagen.

Las pruebas de la semana tenían como protagonistas muy diversos modelos. Por un lado el Seat Marbella, ahora con catalizador, que calificábamos como 'verde por naturaleza'. Otro modelo a prueba, de larga duración, era el Alfa 155, con el que llegábamos a los 15.000 kilómetros... y seguíamos ca-

mino. Y el tercero, el Toyota Celica Turbo 4WD, firmado por Carlos Sainz; un auténtico coche de rallys.

La comparativa enfrentaba las versiones más deportivas de dos superventas: Ford Escort XR3 16V (2,18 millones y 130 caballos) frente a Renault 19 16V (2,24 millones y 137 caballos). Del primero nos gustaba el comportamiento; del segundo, la precisión del cambio.



LA PORTADA

Nº 458

FECHA

28-7-1992

HABLAMOS DE

El nuevo Seat Ibiza, que habíamos descubierto meses antes de su presentación, era el gran protagonista de la portada. Junto a él, la comparativa entre Ford Escort y Renault 19 y el sorprendente Pininfarina Ethos. Y los primeros 15.000 kilómetros con el Alfa 155.

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:

Ford

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