

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.708 del 29 de agosto al 11 de septiembre de 2017

8 480002 030168 01708

Bajo la lupa



ANALIZAMOS EL
CITROËN C4 PICASSO:
LÍDER EN
SEGURIDAD

El Golf se hace 'crossover'

VOLKSWAGEN

T-ROC

Lo último

A LA VENTA
EN NOVIEMBRE

Pruebas SUV

Renault Koleos

DCI 175 4WD X-Tronic



Volvo XC60 D5

AWD Aut. 235 CV

ESPECIAL DEPORTIVOS

Mercedes-AMG GT

Roadster 476 CV

Prueba



Las 40 novedades que llegan



BMW M5



ALPINE A-110



FORD FIESTA ST



FERRARI PORTOFINO



La belleza en la rutina.

Nuevo SEAT Ateca FR.

- **Detector de ángulo muerto.**
- **Conectividad Full Link.**
- **Top view Camera 360°.**
- **Asistente de aparcamiento automático.**
- **Sistema de navegación con pantalla táctil de 20,3 cm (8").**

¿Por qué no convertir el día a día en algo emocionante? Recorre el mismo trayecto de siempre con la tracción 4DRIVE del Nuevo SEAT Ateca FR y disfrútalo como si fuera la primera vez. Con su diseño lleno de detalles deportivos, el carácter único de sus líneas dinámicas y toda su potencia. Sí, la rutina puede ser bella.



seat.es/ateca

Al detalle



UN RECUERDO PARA LAS VÍCTIMAS

Todos quienes hacemos Motor 16 deseamos sumarnos a la condena de los trágicos atentados cometidos recientemente en las localidades catalanas de Barcelona y Cambrils, y que causaron 15 víctimas mortales y decenas de heridos. Aunque ya han pasado bastantes días desde unos hechos tan execrables, no queríamos dejar pasar la oportunidad de enviar un caluroso recuerdo a aquellas personas que, de una u otra manera, se han visto afectadas por estos crueles ataques terroristas. Ánimo a todos.



MERKEL SÍ RAZONA

La canciller alemana, Angela Merkel, ha hecho de la lucha contra el cambio climático una de las estrategias de su mandato. Y coincidiendo con el inicio de la campaña electoral que podría conducir a su reelección ha pedido a la industria automovilística que restaure la confianza perdida a causa del 'dieselgate'. Sin embargo, ha descartado sumarse a los planes de su rival, Martin Schulz, que aboga ya por prohibir los motores diésel y exigir una cuota europea de vehículos eléctricos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la RIPP. Depósito Legal: M30.247/983

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



ENTRE NOSOTROS

Javier Montoya

jmontoya@motor16.com



El AVE gana, el coche pierde

Gran noticia la inversión de 5.000 millones en carreteras anunciada por el Gobierno. Pero aún sin conocer cómo se repartirán, el coche vuelve a perder frente al AVE.

Estamos impacientes por ver en detalle en qué va a consistir el anunciado Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras que presentaron el pasado mes de julio el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, y el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. Un ambicioso plan que supone 5.000 millones de euros hasta el año 2021. Serán, según lo anunciado, 2.000 kilómetros de carreteras –de nueva creación o ya construidos– los ‘tocados por la fortuna’ representada por los millones de euros públicos y privados que se ponen en juego para mejorar nuestra red viaria. Y serán más de 189.000 los empleos creados en el sector –tanto directos como indirectos– sumando los de la fase de construcción a los que se generen para el mantenimiento y la explotación, por un periodo de 30 años, de esas obras.

Hasta ahí todo bien. No nos vamos a quejar, si después de una década de crisis por fin el Gobierno vuelve a acordarse de nuestra red de carreteras, máxime si tenemos en cuenta que es el cauce por el que circulan el 90 por ciento del transporte de viajeros y el 93 por ciento del transporte de mercancías; y que un 18 por ciento de los 75 millones de turistas que nos visitan –aunque ahora parece que no esté bien visto que nos visiten– llega a nuestro país por carretera; es decir, 13,5 millones de viajeros. Y no nos vamos a quejar porque todo dinero invertido en nuestra red, por poco que sea, viene a paliar el enorme déficit en conservación y mantenimiento que sufren nuestras vías y que la Asociación Española de la Carretera cifra en 6.600 millones de

euros. Es decir, que el Gobierno debería invertir más de lo que ya ha comprometido solo para poner al día nuestras vías, sobre todo las convencionales, que son las que están en peor estado y en las que se producen más accidentes, más graves y con más víctimas. Pero no nos vamos a quejar por todo esto...

Aunque sí encontramos motivos para hacerlo cuando comparamos estos datos con los del AVE, la joya de la corona de nuestras infraestructuras y que ha contribuido de manera muy importante a la modernización de España. La red ferroviaria de alta velocidad –la segunda del mundo en longitud solo por detrás de China– ha recibido en sus 25 años de vida más de 51.000 millones de euros de euros de inversión pese a que ninguna de sus líneas es rentable –solo el trayecto Madrid-Barcelona va camino de ese equilibrio– y sumó 20 millones de pasajeros en todo el 2016. Sin embargo, el AVE sigue recibiendo inversiones importantes, como los más de 2.300 millones presupuestados este año para llevarlo hasta Galicia, Murcia, Asturias, País Vasco,

Navarra o Extremadura, lugares a los que no seré yo quien hurte el derecho a disfrutarlo. Pero las cifras son tozudas y los 20 millones de pasajeros anuales del AVE palidecen frente a los 59 millones de personas que solo en el mes de junio de este año han utilizado un servicio de autobús interurbano. Por no hablar de los millones que usan coche privado, casi imposibles de cuantificar. Pero en este sector lo que palidece es la inversión, por mucho que ahora 5.000 millones nos llenen de alegría. El coche sigue perdiendo.

Por más que el 90 por ciento del transporte de viajeros y el 93 por ciento de mercancías se realice por carretera, o que solo en un mes viajen en autobús interurbano 59 millones de personas, la inversión en nuestra red viaria sigue por debajo de lo que se destina a la red ferroviaria de alta velocidad. Un servicio que es deficitario en todas sus líneas y que sumó 20 millones de pasajeros en todo el 2016.



Consumo medio combinado de 5,1 a 7,0 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 123 a 159 g/km. Imagen acabado Ateca FR con opcionales.



IDEALISTAS

Improvisar. Salir tarde.
Salirse del plan y del mapa.
Hacer el loco y, por un día,
estar cuerdo.



FABRICADOS AQUÍ. INSPIRADOS EN TI.

Cuando conduces por España, se nota. A veces te sale el Guñote que llevas dentro o el Sancho. Uno va directo a los molinos; a la locura; a parar en medio del camino y soñar. El otro, a "lo importante". Al descanso y a seguir. Uno abrazará el asfalto y el otro lo dormirá y se quejará. Si a veces te sale esa forma de conducir a la española, tal vez necesites un coche que se inspira en ti.

GAMA CITROËN MADE IN SPAIN

DESDE 10.300€*
PANTALLA TÁCTIL 17,8 cm (7")
CÁMARA DE VISIÓN TRASERA
MIRROR SCREEN
NAVEGACIÓN CONECTADA



Y ADEMÁS,

HASTA
1.500€**

DE VENTAJA CLIENTE ADICIONAL
EN 1.500 UNIDADES

*PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo Citroën PureTech Gasolina 82 Shire por 10.300€ (sin impuestos, transporte y Opcional Promocional de 1.500€) para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, asistido por PSA Finance Services Spain EFC, S.A. Oferta no acumulable y válida hasta el 31/08/2017. Consulte condiciones en su concesionario o en www.citroen.es. PVP recomendado para el cliente que no financie: Citroën 11.800€. **Oferta adicional de hasta 1.500€ de descuento cliente, en 1.500 unidades en Stock. Oferta válida para pedidos de clientes particulares en Península y Baleares realizados hasta 31/08/2017 y mantenidos hasta el final de mes. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82644673.

CONSUMO MIXTO (l/100 km) / EMISIÓN CO₂ (g/km): CITROËN C4 CACTUS: 3,4 - 4,7/89 - 107, CITROËN C-ELYSÉE: 3,8 - 8,6/98 - 157

SUMARIO

Nº 1.708 • 29 agosto a 11 septiembre de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA VISION MERCEDES-MAYBACH SIX CABRIOLET.

Un descapotable de 5,75 metros con motor eléctrico de 750 CV es la última propuesta de la división más exclusiva de Mercedes-Benz. Y también nos hacemos eco del renovado Honda Jazz

12.- EN PORTADA VOLKSWAGEN T-ROC.

Por debajo del Tiguan se sitúa el T-Roc, primer SUV de Volkswagen de talla muy compacta, y que tiene mucho en común con el Golf.

16.- CUATRO RUEDAS RENAULT KOLEOS DCI 175 4WD X-TRONIC

La segunda generación del Koleos ya está en España, y para la primera prueba hemos elegido su versión más exclusiva, con motor diésel de 175 CV, tracción total y acabado Initiale Paris.

22.- VOLVO XC60 D5 AWD.

También acaba de desembarcar en nuestro mercado el nuevo XC60, que pasa por nuestra sección de pruebas. En concreto, con motor diésel de 235 CV, tracción total y el lujoso equipamiento Inscription.

28.- MERCEDES-AMG GT ROADSTER.

Sus 476 CV, su sonido apabullante y una imagen que obliga a girar la cabeza a su paso hacen de este biplaza uno de los coches deportivos más deseados del momento. Lo hemos probado.

32.- TODOS LOS DEPORTIVOS QUE LLEGAN.

En la segunda mitad de este 2017 y a lo largo de 2018 llegarán al mercado multitud de modelos deportivos. El último, el BMW M5 y sus 600 CV, pero hay muchos más.

40.- INFINITI PROTOTYPE 9.

En Infiniti, una marca relativamente joven, se preguntaron cómo habrían sido sus coches de carreras de principios del siglo XX... de haber existido entonces. Y pidieron a Alfonso Albaisa que lo diseñase.

Síguenos en...



8

32

44

40

**44.- LA SEGURIDAD DEL
CITROËN C4 PICASSO.**
Además de ser el monovolumen más vendido en España, es uno de los modelos que equipa más sistemas de seguridad, y más modernos. Motor 16 los ha probado reproduciendo situaciones reales en carretera y en las pistas del INTA.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ASÍ ESTÁ LA FÓRMULA 1 TRAS EL GRAN PREMIO DE BÉLGICA.

Al tiempo que se intensifica la lucha por el título, se disparan los rumores y las declaraciones en torno a la próxima temporada. Y Alonso sigue dando que hablar.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 60

Busca tu marca

ASTON MARTIN	6
AUDI	9, 10
BMW	9, 10, 32
CITROËN	44
FORD	36
HONDA	9
HYUNDAI	10
INFINITI	40
NISSAN	8
MERCEDES-BENZ	10, 28
RENAULT	16
SUZUKI	10
VOLKSWAGEN	8, 12
VOLVO	22

28

56



Subastado un AM DBR1 por 19,2 millones

Algún multimillonario caprichoso y con gusto, amante de los deportivos clásicos, ha pagado la desorbitada cifra de 22,5 millones de dólares –unos 19,2 millones de euros– por esta joya fabricada en 1956 por Aston Martin. El coche, subastado por RM Sotheby's con motivo del Concurso de Elegancia de Pebble Beach y que se ha convertido en el vehículo británico por el que más se ha pagado en una puja en toda la historia, cuenta con una trayectoria verdaderamente espectacular. Entre otras hazañas, sólo se fabricaron cinco unidades, ganó los 1.000 km de Nürburgring y lo han conducido pilotos legendarios como Stirling Moss, Carroll Shelby o Jack Brabham.



VOLKSWAGEN I.D. BUZZ

Volkswagen ha confirmado que en cinco años lanzará al mercado un monovolumen eléctrico basado en el prototipo I.D. Buzz que presentó a comienzos de año. El Buzz estará basado en la plataforma MEB XL y tendrá una longitud de 4,94 metros, lo que permitirá ofrecer un interior capaz de acoger a no menos de siete pasajeros. Este modelo forma parte de la estrategia de la marca alemana de lanzar más de 30 modelos eléctricos hasta 2025.



Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Un eléctrico de 750 CV con asesor personal

El Concurso de Elegancia de Pebble Beach ha sido el escenario elegido por Mercedes para presentar su Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet, una sofisticada limusina de 5,75 metros de longitud que impone se mire por donde se mire. La versión Cabriolet del 'concept car' presentado el año pasado cuenta con cuatro motores eléctricos, uno en cada rueda, lo que le permite disfrutar de tracción total y una potencia total de 750 caballos. Las baterías de este imponente

y elegante vehículo van situadas en el piso, y la marca ha homologado una autonomía de más de 500 kilómetros. Aunque no hay datos, el Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet debe tener un peso muy elevado, y sin embargo su condición de modelo eléctrico y su generosa potencia le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en menos de cuatro segundos, alcanzando así mismo una velocidad máxima de 250 km/h. En cuanto al sistema de recarga, el Vi-

sion Mercedes-Maybach 6 Cabriolet podría cargar en sólo cinco minutos la suficiente electricidad como para recorrer 100 kilómetros. El interior de esta joya mecánica, retroiluminado en color azul eléctrico, está diseñado de forma que el propietario pueda ver, mediante un túnel central transparente, una simulación del flujo de la corriente. Y entre muchas de las ayudas ofrece un asesor personal tipo Siri con el que se puede mantener incluso una conversación.



▲▲ El Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet es original a todos los niveles, incluido el diseño de las maletas, hechas a la medida de su interior.



▼ El nuevo concept, de 5,75 metros de longitud, cuenta con capota de tela.

BMW X2

El X2 definitivo se presentará en el inminente Salón de Francfort, pero mientras tanto se ha 'atrevido' a visitar una gran ciudad, su entorno ideal, con un curioso camuflaje para visitar la 'selva urbana'. Esta versión de corte deportivo, desarrollada a partir del X1, contará con tracción delantera o total, y las mismas motorizaciones, sistemas de seguridad, ayudas a la conducción y módulos de infoentretenimiento que el X1.



PARA PENSAR

150

millones de coches ha fabricado ya la marca Volkswagen desde diciembre de 1945

La unidad 150.000.000, un Golf GTE azul, ha salido de la planta de Wolfsburg, que en este tiempo ha fabricado más de 44 millones de unidades. Y en total, unas 60 plantas en 14 países han ayudado a lograr esta cifra.

EL PUNTAZO

El próximo año Chevrolet utilizará en la NASCAR este espectacular Camaro ZL1, idéntico al coche de calle. Una estrategia más para vender coches con el tirón de la competición.



Nuevo Nissan Leaf

Relevo para el eléctrico más vendido del mundo

Nissan fue pionera en la estrategia del vehículo eléctrico gracias al lanzamiento del Leaf, el primer vehículo eléctrico para el mercado generalista. Y con el tiempo, el Nissan Leaf se ha convertido en el vehículo eléctrico más vendido del mundo, superando las 280.000 unidades comercializadas. Sin embargo, ya se echaba de menos un modelo renovado que tomara el testigo. Y ese momento ha llegado. Curiosamente, la presentación mundial del nuevo Nissan Leaf no tendrá lugar en el importante Salón

de Francfort, sino que será el próximo 6 de septiembre en Japón. Entre otros avances tecnológicos, el Leaf contará con el sistema ProPilot, nuevos faros o pedal inteligente. La tecnología de este nuevo e-Pedal se activa mediante un interruptor que convierte el acelerador en un pedal inteligente, que permite al conductor frenar y parar el vehículo utilizando únicamente el acelerador. La tecnología e-Pedal es la primera en el mundo con un pedal que en una sola operación permite al conductor frenar el vehículo



▲▲ Uno de los sistemas que estrenará el nuevo Leaf, el ProPilot, acercará a todos la conducción autónoma. Además, el nuevo compacto eléctrico podrá llevar faros LED.

lo totalmente —incluso en pendiente—, mantener su posición y retomar la marcha de forma inmediata.

Además, el nuevo Leaf ha trabajado al máximo la aerodinámica para conseguir el máximo de autonomía

posible con una carga, una distancia que podría rondar los 400 kilómetros según la actual homologación.

Usa dos números y debuta en el A8

Nueva nomenclatura para las versiones de Audi

Audi ha decidido que la cilindrada como atributo del rendimiento de un motor ya no es tan importante para sus clientes, y por ello va a cambiar la nomenclatura que identifica a cada motor por una combinación de dos números en función de

los kilovatios (kW) de potencia de cada modelo. Por ejemplo, la combinación numérica '30' aparecerá en la parte trasera de los modelos con potencias comprendidas entre 81 y 96 kW —entre 110 y 130 CV—; y con el número '45' se identificará a las versiones con potencias entre los 169 y los 185 kW —entre 229 y 251 CV—.

La estrategia ahora anunciada comenzará a aplicarse en el nuevo A8, y no afectará a los modelos deportivos como el R8.



Cambios en el Jazz y nuevos motores

Primicias de Honda en Francfort

Honda presentará en el Salón de Francfort su renovado Jazz, con un aire más deportivo y equipamientos más completos. Y dos propulso-

res, un motor de gasolina de 130 caballos, disponible por vez primera en el Jazz, y una nueva mecánica diésel que se ofrecerá en la gama Ci-

alta resistencia y cilindros de baja fricción. Este motor ha sido uno de los primeros en superar el nuevo ciclo de emisiones y consumos para vehículos ligeros a nivel mundial, que entra en vigor este año y se basa en datos de conducción más reales. Esto se traduce en un consumo homologado de 3,7 l/100 km.



► El nuevo Jazz con acabado Dynamic llevará de serie faros LED.





AUDI E-TRON QUATTRO

Ya rueda por el circuito de Nürburgring el prototipo camuflado del que será el primer SUV totalmente eléctrico de Audi. El e-tron de producción entrará en la cadena de montaje el año que viene y se comercializará a finales de ese mismo año o comienzos de 2019, que es la fecha siempre manejada por la firma alemana. Podría llamarse Q6 y sus líneas fueron avanzadas este año por el e-tron Sportback Concept.

**FOTOS
ESPIA**



Hyundai i40 Wagon

Tendrá **versión híbrida** enchufable

Nuestros compañeros de CarPix han localizado y fotografiado al futuro Hyundai i40 Wagon por el sur de España durante las pruebas con altas temperaturas. El nuevo modelo familiar no se va a quedar en un simple lavado de cara, ya

que se trata de una nueva generación en la que se ha buscado, sobre todo, reducir el peso y lograr un refinamiento similar al que ofrece el nuevo i30. En cambio, no se esperan demasiados cambios en tamaño o diseño.

**FOTOS
ESPIA**



MERCEDES-AMG GT4

El AMG GT4, que en esta foto espía va camuflado de prototipo de CLS, quiere competir frente al Porsche Panamera, el BMW Serie 6 Gran Coupe y los Audi S7/RS 7. La potencia de este súperdeportivo llegará de la mano de un motor V8 biturbo 4.0 que rinde una potencia de 600 caballos. Aunque no se descarta que este modelo, basado en la nueva Clase E, disponga también de una opción híbrida.

**FOTOS
ESPIA**



**FOTOS
ESPIA**

BMW X7

Con el punto de mira en el **Range Rover**

El X7 se basa en una versión estirada de la plataforma CLAR, que también se utilizará por ejemplo en el nuevo X5. Es la misma plataforma utilizada en los nuevos Serie 5 y 7, y se utilizará en toda la gama. El X7 tiene en su punto de mira rivales como el Range Rover

o el Mercedes GLS, en los que el lujo y el refinamiento alcanzan su máxima expresión. Bajo el capó del X7 habrá motores de 6 y 8 cilindros de gasolina y diesel, y también una versión plug-in. Además, existe la posibilidad de que haya una versión V12.

HYUNDAI SANTA FE

Como podemos apreciar, el nuevo Santa Fe continuará con el diseño que Hyundai parece haber comenzado con el Kona. Una nueva cara que muy probablemente encontrará su camino en el resto de los SUV de la firma asiática, con la delgada franja de LED en las partes superiores. La parrilla adopta el nuevo diseño de la parrilla de panel que Hyundai estrenó en el Elantra GT. Estanueva generación del SUV coreano podría llegar a finales de 2018 o principios de 2019.

**FOTOS
ESPIA**



Suzuki Jimny

Novedad para el Salón de **Tokio**

El Suzuki Jimny que vea la luz en 2019 mantendrá su condición de verdadero todoterreno, porque ya está confirmado que la cuarta generación del mítico modelo nipón estará basado en una plataforma 'Ladder-fram' y contará con el eficaz sistema Suzuki Allgrip Pro de tracción total. Pero quizás

lo más peculiar del Jimny sean sus formas, muy similares a las de un Mercedes Clase G o las de un Jeep Wrangler. Se espera que el nuevo Suzuki se presente en forma de 'concept car' muy cercano al modelo de producción durante el Salón del Automóvil de Tokio, a finales de octubre.

**FOTOS
ESPIA**



VOLKSWAGEN I.D. BUZZ

Volkswagen ha confirmado que en cinco años lanzará al mercado un monovolumen eléctrico basado en el prototipo I.D. Buzz que presentó a comienzos de año. El Buzz estará basado en la plataforma MEB XL y tendrá una longitud de 4,94 metros, lo que permitirá ofrecer un interior capaz de acoger a no menos de siete pasajeros. Este modelo forma parte de la estrategia de la marca alemana de lanzar más de 30 modelos eléctricos hasta 2025.



Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Un eléctrico de 750 CV con asesor personal

El Concurso de Elegancia de Pebble Beach ha sido el escenario elegido por Mercedes para presentar su Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet, una sofisticada limusina de 5,75 metros de longitud que impone se mire por donde se mire. La versión Cabriolet del 'concept car' presentado el año pasado cuenta con cuatro motores eléctricos, uno en cada rueda, lo que le permite disfrutar de tracción total y una potencia total de 750 caballos. Las baterías de este imponente

y elegante vehículo van situadas en el piso, y la marca ha homologado una autonomía de más de 500 kilómetros. Aunque no hay datos, el Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet debe tener un peso muy elevado, y sin embargo su condición de modelo eléctrico y su generosa potencia le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en menos de cuatro segundos, alcanzando asimismo una velocidad máxima de 250 km/h. En cuanto al sistema de recarga, el Vi-

sion Mercedes-Maybach 6 Cabriolet podría cargar en sólo cinco minutos la suficiente electricidad como para recorrer 100 kilómetros. El interior de esta joya mecánica, retroiluminado en color azul eléctrico, está diseñado de forma que el propietario pueda ver, mediante un túnel central transparente, una simulación del flujo de la corriente. Y entre muchas de las ayudas ofrece un asesor personal tipo Siri con el que se puede mantener incluso una conversación.



▲▲ El Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet es original a todos los niveles, incluido el diseño de las maletas, hechas a la medida de su interior.



▼ El nuevo concept, de 5,75 metros de longitud, cuenta con capota de tela.

Nuevo Nissan Leaf

Relevo para el eléctrico más vendido del mundo

Nissan fue pionera en la estrategia del vehículo eléctrico gracias al lanzamiento del Leaf, el primer vehículo eléctrico para el mercado generalista. Y con el tiempo, el Nissan Leaf se ha convertido en el vehículo eléctrico más vendido del mundo, superando las 280.000 unidades comercializadas. Sin embargo, ya se echaba de menos un modelo renovado que tomara el testigo. Y ese momento ha llegado. Curiosamente, la presentación mundial del nuevo Nissan Leaf no tendrá lugar en el importante Salón

de Francfort, sino que será el próximo 6 de septiembre en Japón. Entre otros avances tecnológicos, el Leaf contará con el sistema ProPilot, nuevos faros o pedal inteligente. La tecnología de este nuevo e-Pedal se activa mediante un interruptor que convierte el acelerador en un pedal inteligente, que permite al conductor frenar, frenar y parar el vehículo utilizando únicamente el acelerador. La tecnología e-Pedal es la primera en el mundo con un pedal que en una sola operación permite al conductor frenar el vehículo



▲▲ Uno de los sistemas que estrenará el nuevo Leaf, el ProPilot, acercará a todos la conducción autónoma. Además, el nuevo compacto eléctrico podrá llevar faros LED.

lo totalmente –incluso en pendiente–, mantener su posición y retomar la marcha de forma inmediata.

Además, el nuevo Leaf ha trabajado al máximo la aerodinámica para conseguir el máximo de autonomía

posible con una carga, una distancia que podría rondar los 400 kilómetros según la actual homologación.

Usa dos números y debuta en el A8

Nueva nomenclatura para las versiones de Audi

Audi ha decidido que la cilindrada como atributo del rendimiento de un motor ya no es tan importante para sus clientes, y por ello va a cambiar la nomenclatura que identifica a cada motor por una combinación de dos números en función de

los kilovatios (kW) de potencia de cada modelo. Por ejemplo, la combinación numérica '30' aparecerá en la parte trasera de los modelos con potencias comprendidas entre 81 y 96 kW –entre 110 y 130 CV–; y con el número '45' se identificará a las versiones con potencias entre los 169 y los 185 kW –entre 229 y 251 CV–. La estrategia ahora anunciada comenzará a aplicarse en el nuevo A8, y no afectará a los modelos deportivos como el R8.



Cambios en el Jazz y nuevos motores

Primicias de Honda en Francfort

Honda presentará en el Salón de Francfort su renovado Jazz, con un aire más deportivo y equipamientos más completos. Y dos propulso-

res, un motor de gasolina de 130 caballos, disponible por vez primera en el Jazz, y una nueva mecánica diésel que se ofrecerá en la gama Ci-

alta resistencia y cilindros de baja fricción. Este motor ha sido uno de los primeros en superar el nuevo ciclo de emisiones y consumos para vehículos ligeros a nivel mundial, que entra en vigor este año y se basa en datos de conducción más reales. Esto se traduce en un consumo homologado de 3,7 l/100 km.



► El nuevo Jazz con acabado Dynamic llevará de serie faros LED.



PARA PENSAR

150

millones de coches ha fabricado ya la marca Volkswagen desde diciembre de 1945

La unidad 150.000.000, un Golf GTE azul, ha salido de la planta de Wolfsburg, que en este tiempo ha fabricado más de 44 millones de unidades. Y en total, unas 60 plantas en 14 países han ayudado a lograr esta cifra.

EL PUNTAZO

El próximo año Chevrolet utilizará en la NASCAR este espectacular Camaro ZL1, idéntico al coche de calle. Una estrategia más para vender coches con el tirón de la competición.





AUDI E-TRON QUATTRO

Ya rueda por el circuito de Nürburgring el prototipo camuflado del que será el primer SUV totalmente eléctrico de Audi. El e-tron de producción entrará en la cadena de montaje el año que viene y se comercializará a finales de ese mismo año o comienzos de 2019, que es la fecha siempre manejada por la firma alemana. Podría llamarse Q6 y sus líneas fueron avanzadas este año por el e-tron Sportback Concept.



**FOTOS
ESPÍA**

BMW X7

Con el punto de mira en el **Range Rover**

El X7 se basa en una versión estirada de la plataforma CLAR, que también se utilizará por ejemplo en el nuevo X5. Es la misma plataforma utilizada en los nuevos Serie 5 y 7, y se utilizará en toda la gama. El X7 tiene en su punto de mira rivales como el Range Rover

o el Mercedes GLS, en los que el lujo y el refinamiento alcanzan su máxima expresión. Bajo el capó del X7 habrá motores de 6 y 8 cilindros de gasolina y diesel, y también una versión plug-in. Además, existe la posibilidad de que haya una versión V12.

**FOTOS
ESPÍA**



Hyundai i40 Wagon

Tendrá **versión híbrida** enchufable

Nuestros compañeros de CarPix han localizado y fotografiado al futuro Hyundai i40 Wagon por el sur de España durante las pruebas con altas temperaturas. El nuevo modelo familiar no se va a quedar en un simple lavado de cara, ya

que se trata de una nueva generación en la que se ha buscado, sobre todo, reducir el peso y lograr un refinamiento similar al que ofrece el nuevo i30. En cambio, no se esperan demasiados cambios en tamaño o diseño.



**FOTOS
ESPÍA**

HYUNDAI SANTA FE

Como podemos apreciar, el nuevo Santa Fe continuará con el diseño que Hyundai parece haber comenzado con el Kona. Una nueva cara que muy probablemente encontrará su camino en el resto de los SUV de la firma asiática, con la delgada franja de LED en las partes superiores. La parrilla adopta el nuevo diseño de la parrilla de panel que Hyundai estrenó en el Elantra GT. Estanueva generación del SUV coreano podría llegar a finales de 2018 o principios de 2019.



**FOTOS
ESPÍA**

Suzuki Jimny

Novedad para el Salón de **Tokio**

El Suzuki Jimny que vea la luz en 2019 mantendrá su condición de verdadero todoterreno, porque ya está confirmado que la cuarta generación del mítico modelo nipón estará basado en una plataforma 'Ladder-fram' y contará con el eficaz sistema Suzuki Allgrip Pro de tracción total. Pero quizás

lo más peculiar del Jimny sean sus formas, muy similares a las de un Mercedes Clase G o las de un Jeep Wrangler. Se espera que el nuevo Suzuki se presente en forma de 'concept car' muy cercano al modelo de producción durante el Salón del Automóvil de Tokio, a finales de octubre.



**FOTOS
ESPÍA**

MERCEDES-AMG GT4

El AMG GT4, que en esta foto espía va camuflado de prototipo de CLS, quiere competir frente al Porsche Panamera, el BMW Serie 6 Gran Coupe y los Audi S7/RS 7. La potencia de este súperdeportivo llegará de la mano de un motor V8 biturbo 4.0 que rinde una potencia de 600 caballos. Aunque no se descarta que este modelo, basado en la nueva Clase E, disponga también de una opción híbrida.



**FOTOS
ESPÍA**

VIAJAMOS JUNTOS HASTA ESTE CAMPEONATO. ¡ÁNIMO EQUIPO!



GAMA TIPO DESDE 10.600€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



Gama Fiat Tipo: Emisiones de CO₂: de 98 a 146g/km. Consumo mixto: de 3,7 a 8,4l/100 km.

PVP Recomendado Nuevo Fiat Tipo Sedán Easy 1.4 16v 70kW (95CV). Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por importe mínimo de 8.990 € con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/09/2017. La versión visionada corresponde con el modelo: Fiat Tipo 5 puertas N Edition 1.4 16v 70kW (95CV) con opcionales (PVP recomendado: 17.890 €).





◀ El acabado Style incluye tablero de instrumentos y guarnecidos de puertas personalizados en cuatro diferentes colores a elegir. Y las versiones con tracción total equipan de serie el 4Motion Active Control, con un mando en la consola central.

Un Golf crossover

En noviembre llega a España el T-Roc, un SUV de rasgos dinámicos con el que Volkswagen quiere complementar al Tiguan por abajo y al Golf por arriba. Mide 4,23 metros, tiene un maletero de 445 litros, ofrece motores de 115 a 190 CV y permite elegir entre distintos tipos de cambio y tracción.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Aunque se sumó pronto al mercado SUV tanto en su parcela superior –el primer Touareg data de 2002– como en la zona media –la primera entrega del Tiguan llegó en 2007–, Volkswagen tenía desguarnecida la parte baja, donde los SUV-B se han convertido en el fenómeno del sector automovilístico europeo: Juke, Captur, 2008, Mokka... Pero el gigante alemán parece decidido a recuperar el tiempo perdido, disponiéndose a batallar en ese segmento con dos modelos: el T-Cross derivado del Polo –ver cuadro en página 15– y este T-Roc que acaba de ser desvelado

a orillas del Lago Como, al norte de Italia. Su plataforma MQB, común a hermanos de marca como Golf, Tiguan, Touran, Passat o Arteon, y sus 4.234 milímetros de longitud le sitúan a caballo entre los SUV-B citados y, algo más grandes, los SUV-C. De hecho, en su lista de posibles rivales mencionaríamos los SUV-B más ‘premium’ –Audi Q2, Mini Countryman, Mazda CX-3...–, los SUV-C que rondan los 4,40 metros –Nissan Qashqai, Seat Ateca o Skoda Karoq son buenos ejemplos–, los crossover ‘bajitos’ ya existentes –aquí entrarían Kia Niro, Mercedes GLA o Toyota C-HR– y, desde luego, compactos tradicionales como el Golf, al que el T-

Roc podría canibalizar. A falta de precios definitivos –se conocerán en septiembre, aunque las entregas se inicien en noviembre– sabemos que en Alemania arrancará en 20.000 euros, y que el sobre coste frente a un Golf rondará los 2.000 euros.

Puede parecer mucho, pero nos lle-



vamos un vehículo ‘más de moda’, muy personalizable y con un mayor dominio visual del entorno, pues la banqueta delantera queda a 572 milímetros del asfalto, y a 618 milímetros la trasera. Y también hay más maletero, pues frente a los 380 litros del Golf, el T-Roc propone 445 –hasta el borde de los respaldos traseros–, o 1.290 litros abatiendo el respaldo posterior 60:40. Echamos de menos la banqueta trasera corredera que sí ofrecerá el Karoq; y no tanto porque la contemple el nuevo SUV de Skoda, sino porque el hueco para las piernas en la segunda fila del T-Roc se nos antoja justo. Con un conductor de 1,75 al volante, tras él queda una cota entre respaldos de sólo 68 centímetros, 25 milímetros menos que en un Golf. Y buscando una razón, vemos que la distancia entre ejes del Golf es de 2.620 milímetros, y de 2.603 –17 menos– la del T-Roc. No obstante, el resto de medidas internas del T-Roc sí son generosas, como los 142 centímetros de anchura en las plazas delanteras y los 132,5 en las traseras, cuando el Golf presume ahí, respectivamente, de 142,5 y 130 centímetros. E



◀ Tres colores de techo a elegir –Negro Deep Black, Blanco Pure White Uni y Negro Black Oak Brown Metallic– en la carrocería bitono, de serie en el T-Roc Style. El techo rojo en contraste –arriba, a la izquierda– no se contempla por ahora.





DETÁS HAY MUCHO ESPACIO A LO ANCHO Y A LO ALTO, PERO EL HUECO PARA PIERNAS ES JUSTO. Y EL MALETERO, GENEROSO: 445 LITROS



► El techo panorámico, opcional, se compone de dos piezas y es enorme: 1.364 milímetros de longitud por 870 de anchura.



incluso la cota al techo del T-Roc es considerable –102,5 centímetros en la primera fila y 94 en la segunda– pese a la contenida altura de la carrocería –1.573 milímetros– y a un perfil de cierta inspiración coupé donde destaca el elemento cromado que recorre todo el techo. Esa dinámica vista lateral, sumada a unos cortos voladizos, a los marcados pasos de rueda, a una generosa anchura –1.819 milímetros– y a unas vías también anchas –1.546 delante y 1.541 detrás– dan como resultado una carrocería bien ‘plantada’, y hasta musculosa.

Hay detalles de diseño característicos, como la ancha parrilla frontal que acaba en faros dobles –de LED en las versiones superiores–. Y, montadas ya sobre el paragolpes, las luces diurnas, que pueden ser de dos tipos: en las versiones básicas, una línea horizontal de LED con los intermitentes encima, y en las versiones más altas –a las que corresponden todas las fotos publicadas–, un LED casi circular que pasa del blanco al naranja al activar el intermitente. Y en la zaga, ópticas LED también.

Además, el T-Roc es muy personalizable, y las versiones Style equiparán de serie carrocería bicolor con tres colores de contraste a elegir para el techo: negro, blanco y gris oscuro. Durante la presentación pudimos ver maquetas con techo rojo –sobre una carrocería blanca–, pero nos cuentan que no estará disponible. Y el T-Roc Sport, con decoración exterior e interior de enfoque más deportivo, ofrecerá también la carrocería bicolor como una opción, aunque limitada al techo negro. No obstante, si el acabado bicolor no es lo nuestro –no puede pedirse para el nivel básico–, el T-Roc da a elegir entre 10 colores de carrocería. Y tanto el nivel Style como el Sport pueden combinarse con un paquete exterior R-Line.

En cuanto al interior, habíamos hablado del espacio pero nos faltaba contar otras cosas. Como que se apuesta por los plásticos duros –los materiales están un punto por debajo de lo que encontramos en un Golf– o que prima la racionalidad y la ergonomía: buena postura al volante, mandos a mano, asientos cómodos... Al menos, a coche parado. Estará disponible como opción la instrumentación configu-

table Active Info Display –es una pantalla de 11,7 pulgadas– y toda la gama incluirá de serie la pantalla central táctil Composition Colour de 6,5 pulgadas, aunque podremos pedir el sistema Composition Media de 8 pulgadas, con lector de CD, o el Discover Media, también de 8 pulgadas pero ya con navegación. Opcionales serán también la carga inductiva del smartphone o un equipo de sonido Beats de 300 vatios. Y Volkswagen afirma que el T-Roc está a la última en conectividad –Mirror-Link, Apple CarPlay, Android Auto...–, lo que incluye el paquete de servicios Security & Service, con llamada de emergencia y de asistencia, o aviso automático de accidente.

Y es que la seguridad es otro de los puntos cuidados en el nuevo crossover alemán –fabricado en Setúbal, Portugal–, y en la dotación de serie aparecen asistentes de conducción como freno contra colisiones múltiples, aviso de salida del carril Lane Assist, sistema de vigilancia Front Assist con detección de peatones y función de frenada en ciudad. El T-Roc Style monta también el detector de cansancio, y en opción hay muchos más sistemas, como control de crucero activo ACC, lector de señales de tráfico, cámara de visión trasera, alerta de riesgo en ángulos muertos,



► Como es lógico, en los T-Roc de tracción delantera no hay mando del 4Motion Active Control, pero sí puede pedirse el selector de perfiles de conducción: Comfort, Normal, Sport, Eco e Individual.

luz de carretera automática, asistente de atascos, Park Assist con frenada automática al maniobrar...

El arsenal tecnológico no acaba ahí, pues equipa de serie dirección progresiva –como el nuevo Golf GTI o el Audi Q2–, podemos pedir suspensión adaptativa DCC y el T-Roc da a elegir entre seis

motores, todos con turbo e inyección directa: ligados a la tracción delantera y al cambio manual de 6 marchas, el 1.0 TSI de gasolina y el diésel 1.6 TDI, ambos de 115 CV; con opción a escoger entre tracción delantera y total 4Motion, el 1.5 TSI y el 2.0 TDI, ambos con 150 CV y disponibles tanto con caja manual como con la automática DSG7; y exclusivamente con tracción 4Motion y cambio DSG7, las mecánicas 2.0 TSI y 2.0 TDI de 190 CV.

Además, los T-Roc 4Motion incluyen de serie el mando 4Motion Active Control, para elegir entre los programas Street, Snow, Off-road y Off-road Individual, así como el selector de perfiles de conducción –Comfort, Normal, Sport, Eco e Individual–, disponible éste en opción para el resto de los T-Roc.



SIGUIENTE ESTACIÓN... T-CROSS

Cuando en marzo de 2016 Volkswagen desveló el T-Cross Breeze Concept, la casa alemana declaraba por medio de su jefe de Diseño, Klaus Bischoff, que ese prototipo avanzaba cómo serían «los SUV» a situar por debajo del Tiguan. Uno lo conocemos ya, y es el T-Roc, y al otro le falta poco tiempo para su llegada, aunque ya sabemos mucho de él, como que se llamará T-Cross, que se fabricará en Landaben como el Polo y que a nivel mecánico compartirá casi todo con la nueva generación del popular utilitario, empezando por la plataforma MQB-O –usada también por los Seat Ibiza y Arona– y acabando por los motores. En cuanto a la talla, se habla de «poco más de cuatro metros», y la cosa estaría entre los 4,13 del T-Cross Breeze Concept –el Arona mide 4,138 milímetros– y los 4,05 del nuevo Polo. De ese modo, mientras el T-Roc ‘pica más alto’ –luchará a la vez con Audi Q2, Mercedes GLA o Nissan Qashqai–, el T-Cross plantaría cara a Renault Captur, Peugeot 2008, Nissan Juke y al propio Arona.

► El T-Cross Breeze Concept anticipaba en 2016 muchas características del T-Roc, que se fabricará en Portugal, y del futuro T-Cross, que se producirá en Navarra junto al nuevo Polo –abajo–, del que derivará.



Aventura de nivel

Un nuevo Koleos llega a la familia Renault. Y aunque técnicamente apenas comparte nada con su antecesor, hereda su legado en apartados como la amplitud o la capacidad off-road, pues no es un crossover al uso y le encanta 'mancharse las manos'. Incluso siendo la distinguida versión Initiale París, que combina un potente 2.0 dCi, un eficaz sistema de tracción y el peculiar cambio X-Tronic.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Fotos: Álvaro Gª Martins

En 2012, con el lanzamiento de actual Clio, Renault inició un radical cambio generacional que aún continúa, y que se ha ido afianzando con sus nuevos productos: Captur, Mégane, Scénic, Talisman, Espace, Kadjar... Todos tienen como

denominador común una imagen única, capaz de capturar miradas... Y clientes.

Eso buscan ahora con este nuevo Koleos, un crossover que hereda el nombre y poco más de su antecesor, fruto en 2007 de una colaboración con Samsung Motors de la que también salió el Latitude.

No cabe duda de que este Koleos, con sus 4,67 metros de largo –19 centímetros más que un Kadjar–, sabe atraer esas miradas, con detalles como su inconfundible firma luminosa, tras la que se esconde la tecnología Full LED Pure Vision, o sus llantas de 19 pulgadas. Ambos detalles son de

serie en los exclusivos Initiale París, la cumbre del refinamiento y el 'savoir faire' en la firma francesa.

Nuestro protagonista presume de dicho acabado, que requiere un desembolso extra de 5.000 euros si se compara con el nivel Zen a igualdad de motor, cambio, tracción...

Y 5.000 euros no son precisamente 'calderilla' para quien acude a una marca generalista, por mucho equipamiento adicional que incorpore. En realidad, sobre el Zen añade un interior tapizado en cuero Nappa –curioso que un Clio Initiale París tenga techo en Alcántara y este Koleos no–, asientos delanteros eléctricos, ventilados y calefactados, sistema de sonido Bose con 13 altavoces, cristales traseros laminados o portón trasero manos libres, además de algún que otro detalle de diseño. ¿Tú los pagarías? El cliente tiene la última palabra.

El Koleos Initiale París nos obliga a la opción más completa a nivel mecánico, que sin

duda es la que hay que comprar. La única alternativa es el 1.6 dCi de 130 CV, un buen propulsor que quizás se quede 'corto' para un conjunto con un peso mínimo de 1.540 kilos. El renovado 2.0 dCi de nuestro protagonista lo estrenó hace poco el Nissan X-Trail, el alma gemela de este Koleos, y ahora te contamos cómo va en este crossover que quiere jugar en el segmento SUV premium.

Acceder a su interior es sencillo, no en vano las puertas delanteras tienen un ángulo de apertura de 70°; y las traseras, de 77°. Además, nos acomodamos en unos asientos verdaderamente confortables. Sorprenden por su firmeza, sujeción y tacto, algo que hace



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Empezaré diciendo que me ahorraría los 5.000 euros del Initiale París, y me quedaba con el Zen, muy bien equipado. Y es que por 45.000 euros accedemos ya a modelos SUV de talla similar y marca premium. Sería ideal con el cambio EDC, pues este X-Tronic no termina de ir fino, aunque en general el Koleos es agradable y anda lo suficiente. Pero gasta más de la cuenta, sobre todo si vas con la idea de los 5,8 litros anunciados.

PRECIO **44.600 €**

EMISIONES OFICIALES:
156 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Confort de marcha. Amplitud interior. Capacidad off-road. Comportamiento dinámico. Equipamiento de serie. Acabados interiores.

EN CONTRA

- Cambio automático de variador y sin levas. Sin Multisense. Consumo real alto. Sólo cinco plazas. Prestaciones sólo correctas. Precio del Initiale París.





▲ ▼ Los Initiale París suman estas llantas de 19 pulgadas, con gomas M+S para mejorar su tracción en pistas, donde el Koleos sorprende. Los faros Full LED son de serie.



▲ La amplitud interior es sensacional y sus asientos resultan verdaderamente confortables, aunque no haya función masaje en los delanteros. El maletero, de 498 litros, es algo justo, pero llega a 1.706 con dos plazas en uso. De serie hay kit reparapinchazos, y la rueda de emergencia cuesta 99 euros.



A TOPE
LOS INITIALE PARÍS
NOS OBLIGAN AL 2.0 DCI
DE 175 CV, AL CAMBIO
X-TRONIC Y A LA
TRACCIÓN TOTAL
TIRANDO A PREMIUM
HAY CUERO POR TODAS
PARTES Y MOLDURAS
ESPECÍFICAS. LA
PANTALLA DE 8,7
PULGADAS ES DE SERIE,
COMO EL SISTEMA DE
SONIDO BOSE



▲ ▼ No hay Multisense, sólo un sencillo modo 'Eco'. Y su pantalla táctil requiere habituarse a ella. Hay cinco colores de iluminación ambiental, cuatro relojes...



▲ Aunque mejorado, el X-Tronic no iguala al cambio EDC, y no tiene levas en el volante.

sólo unos años era impensable en un Renault. Pero mientras que un Mégane puede equipar función masaje, este Koleos 'alicatado hasta el techo' no. Son los 'peros' que tiene derivar del SUV de Nissan, pues tampoco hay Head-up Display, regulador de velocidad activo o sistema Multisense, elementos que sí equipan otros Renault sin reminiscencias niponas. Hay repartidos hasta 35 litros en huecos, algunos refrigerados, que se suman a un maletero justo con sus 498 litros—472 tiene un Kadjar y 565 un X-Trail—. Y de modularidad no anda sobrado, pues la banqueta posterior no se desliza. Al menos el respaldo trasero se abate en secciones 60:40.

Quienes viajen detrás lo harán como señores. Túnel central mínimo, buena anchura para tres y una cota para piernas digna de una berlina de representación. Con un conductor de 1,75 metros al volante, detrás hay 78 centímetros para las piernas. Tampoco desentonan las salidas de ventilación, los dos puertos USB... Pero han estudiado al milímetro cómo no canibalizar a sus Grand Scénic y Espace, pues no hay opción a siete plazas.

Arrancamos el ya mencionado 2.0 dCi y todo suavidad es suavidad al comienzo, porque su cambio automático X-Tronic no delata su naturaleza de variador continuo gracias a sus 7 marchas 'prefijadas'. Por

la ciudad no se encuentra a disgusto, pues desde el puesto de conducción controlamos todo—aunque sus retrovisores molestan en los giros cerrados—, pero acabamos huyendo hacia la carretera...

Quizás el 2.0 dCi se muestra algo 'áspero' cuando demandamos energía con celeridad, y su sonoridad se traslada al interior, pero sin enturbiar el ambiente. Este Koleos corre más que suficiente, aunque en ocasiones no da la sensación de tener esos 175 CV—con los 45 menos del 1.6 dCi seguro que se quedaría justo—. Ocurre a la hora de adelantar en carreteras de doble sentido, donde necesita 8,0 segundos y 229 metros para completar

la operación. Eso son 7 décimas o 23 metros más que un X-Trail con el mismo motor, cambio y tracción, diferencia que no parece justificable sólo por los 27 kilos extra del nuevo Renault frente al Nissan.

Pero las carreteras convencionales no le asustan, y su chasis sorprende por su agilidad. Se sustenta sobre la plataforma CMF-C/D, que comparte con Talisman, Espace, Kadjar, Qashqai o X-Trail, y que invita a ir 'ligeros', ayudados por el sistema All Mode 4x4-i, que distribuye de forma inteligente la potencia entre sus dos ejes—llega hasta un reparto 50:50—, siempre que circulemos en modo '4WD Auto', pues también ofrece el programa 2WD, en el

que el cien por cien de la fuerza va al eje delantero. Para rizar el rizo vendría bien una suspensión adaptativa, el sistema 4Control—que utilizan Talisman y Espace—o que frenara algo mejor, pues sus gomas M+S alargan las distancias. E

incluso unas levas en el volante, pues su cambio tiene modo secuencial para jugar con sus 'programadas' 7 marchas.

Los viajes por autovía son su punto fuerte, porque este Koleos nos aísla del exterior con delicadeza. Reseñar aquí un

curioso detalle del cambio: a 120 km/h, en D, el cuentavueltas se clava en 2.150 rpm, pero si pasamos a secuencial y engranamos séptima baja ligeramente de las 2.000 rpm. A día de hoy sigo sin entender la razón de que en D el motor no gi-

ra al régimen mínimo posible para ahorrar carburante, más cuando tiene un par de 38,8 mkg—32,6 el dCi 130—, idéntico al del 1.6 dCi TwinTurbo de 160 CV, que no se ha usado por ser incompatible con la tracción total pero que es muy agradable junto a la caja EDC. Y esta alternativa sería más eficiente, pues los 5,8 l/100 km que anuncia no se logran ni por arte de magia. Lo habitual será sumar un par de litros más, sobre todo en viajes por carretera.

Esta versión cuesta 44.600 euros—41.504 con descuentos—y lo equipa todo; pero a muchos les asustará semejante factura. Ahora bien, conviene echar un ojo al nivel Zen.



◀ ▲ El efectivo chasis, sin 4Control, disimula sus 1,68 metros de altura. Desde este mando se controla el sistema All Mode 4x4-i, con tres programas de funcionamiento.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

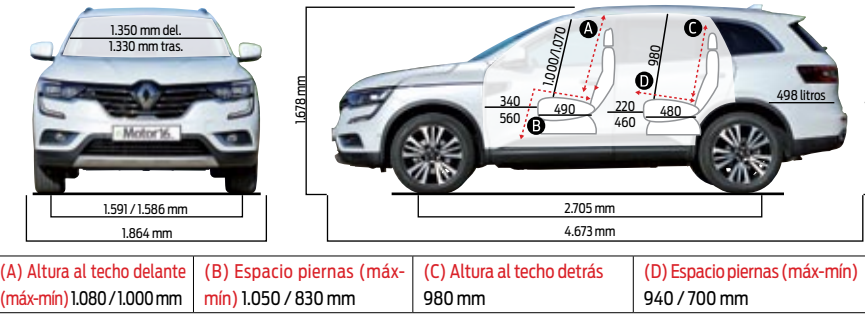
BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.995
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	175 CV / 3.750
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	X-Tronic de variador
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 320 mm / Discos 292 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 18 milímetros.	
Trasera: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 18 milímetros.	
RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R19
Marca	Goodyear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.747
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,98
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8,4 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior 60:40	▲		
Faros LED	▲		
Portón trasero eléctrico	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Tapicería de cuero Nappa	▲		
Asientos del. vent. y calefactados	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión adaptativa		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Luces de carretera automáticas	▲		
Sensores de aparcamiento	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Head-Up display		▼	
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Sistema de visión 360 grados		▼	
Control de tracción	▲		
Control de estabilidad	▲		

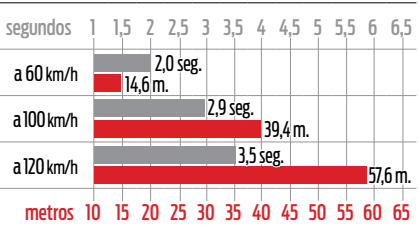
PRINCIPALES OPCIONES

Sistema de aparcamiento asistido: 248. Rueda de repuesto de emergencia: 99. Techo panorámico practicable: 910. Pintura metalizada: 496. Pintura Negro Amatista: 661.

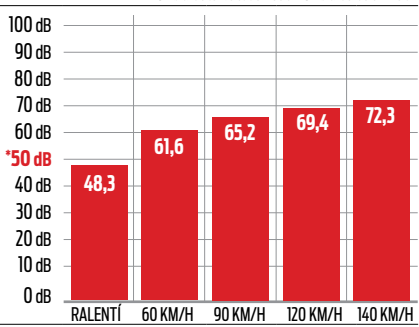
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	192 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (9,5)
Recorriendo (metros)	182
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,9
De 80 a 120 km/h en D	8,0
Recorriendo (metros)	229
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	9,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,7
Conducción dinámica	14,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,8
A 140 km/h de cruce	10,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,1
AUTONOMÍA MEDIA	738
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,1
Ciclo extraurbano	5,7
Ciclo mixto	5,8

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

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

	RENAULT KOLEOS 2.0 DCI 175 X-TRONIC 4WD INITIALE PARÍS	AUDI Q5 2.0 TDI 163 CV QUATTRO S TRONIC	FORD EDGE 2.0 TDCI 210 CV POWERSHIFT 4X4 TITANIUM	NISSAN X-TRAIL 2.0 DCI 175 CV XTRONIC 4X4 TEKNA 5 PLAZAS
Precio	44.600 euros	46.800 euros	50.950 euros	42.200 euros
Cilindrada	1.995	1.968	1.997	1.995
Potencia	175 CV / 3.750 rpm	163 CV / 3.000-4.200 rpm	210 CV / 3.750 rpm	175 CV / 3.750 rpm
Par máximo	38,8 mkg / 2.000 rpm	40,8 mkg / 1.750-2.750 rpm	45,9 mkg / 2.000-2.250 rpm	38,8 mkg / 2.000 rpm
Cambio	Automático CVT de variador	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 6 vel.	Automático CVT de variador
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	6,1 / 5,7 / 5,8 l/100 km	5,3 / 4,7 / 4,9 l/100 km	6,4 / 5,4 / 5,8 l/100 km	6,5 / 5,9 / 6,1 l/100 km
Emisiones	156 g/km CO2	129 g/km CO2	149 g/km CO2	162 g/km CO2
Autonomía	1.034 kilómetros	1.326 kilómetros	1.189 kilómetros	983 kilómetros
Vel. máxima	192 km/h	211 km/h	211 km/h	196 km/h
0 a 100 km/h	10,5 segundos	8,9 segundos	9,4 segundos	10,0 segundos
Maletero	498 litros	550 litros	602 litros	565 litros
Dimensiones	4.673 / 1.864 / 1.678 mm	4.663 / 1.893 / 1.659 mm	4.808 / 1.928 / 1.692 mm	4.640 / 1.830 / 1.710 mm
Batalla	2.705 mm	2.819 mm	2.849 mm	2.705 mm
Diámetro giro	11,4 metros	11,7 metros	11,9 metros	11,2 metros
Depósito comb.	60 litros	65 litros	69 litros	60 litros
Peso	1.747 kilos	1.845 kilos	1.949 kilos	1.720 kilos
A favor	Tiene una imagen muy llamativa y está bien acabado, sobre todo este Initiale París, que equipa casi de todo... y de serie. Por dentro es verdaderamente espacioso. Sorprende su calidad de rodadura y, además, su capacidad off-road y su tracción eficaz.	Pertenece al elenco de marcas premium. Excelente calidad general, confort de marcha, tecnología... Motor muy solvente, que anda más que de sobra y gasta menos que el Koleos. Además se acompaña del cambio S tronic. Segunda fila corredera en opción y más maletero.	De naturaleza similar al Koleos y con aire premium, pero más corpulento. El Titanium equipa de todo y este motor es potente y prestacional. También su cambio es mejor que el X-Tronic. Por dentro es amplio y de excelente rodar. 45.007 euros con descuento.	El 'clon' del Koleos, que por 400 euros más tiene siete plazas. Con cinco, el maletero es de 565 litros. Es agradable en asfalto y sorprende fuera del mismo. Los Tekna equipan de todo, incluso cuero, navegador, techo solar, visión 360º... Y son sólo 37.700 euros con descuentos.
En contra	El precio es bastante elevado, por mucho equipamiento y acabados de los que presume este Initiale París. El cambio X-Tronic no está a la altura del motor, ni de su sistema de tracción, además de que eleva el gasto. No lo hay con siete plazas.	De serie equipa lo básico, y si abusamos de opciones ya no es tan interesante. Tampoco lo hay con siete plazas y no sobra tanto espacio interior como en el Koleos. Su sistema de tracción quattro funciona bien en asfalto, pero fuera de él tiene sus limitaciones. Pesado.	Tiene algún que otro detalle de acabado de 'coche americano' que mejorar. Es demasiado pesado y eso repercute en el consumo real, bastante alto. Y fuera del asfalto no tiene la soltura del Koleos. Quizás sea demasiado grande para algunos clientes.	El conjunto motor/cambio no es de lo mejor del momento, pues la caja X-Tronic le pasa factura. Estéticamente está más visto y no llama tanto la atención como su gemelo francés. No cuenta con elementos como Head-up Display por ejemplo. Y el consumo, alto.

EL DETALLE

ALL MODE 4X4-i De lo mejor

El Koleos sorprende por su soltura en zonas 'off road'. Porque presume de 210 milímetros de altura libre al suelo, de un ángulo de ataque de 19º y de uno de salida de 26º. Y también puede presumir de su eficaz sistema de tracción. Si así lo deseas, funcionará sólo con tracción delantera, pero en el modo '4WD Auto' reparte de for-

ma constante el par entre sus cuatro ruedas para garantizar la tracción. Y para terrenos muy agrestes o deslizantes está el modo '4WD Lock', que hasta 40 km/h envía de forma fija el 50 por ciento del par a cada eje.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,91 euros/km. Coste km total: 1,06 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 380,25 euros/año. Seguro a todo riesgo: 578,05 euros/año con franquicia de 360 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT

Renault España Comercial S.A.
Avenida de Europa 1, Edificio A. 28108 Alcobendas (Madrid). Tlf: 900 100 500

RED DE POSVENTA

1.190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.renault.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:

45.443 EUROS

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

El segundo XC60 está aquí, y dispuesto a seguir siendo 'best seller' entre los SUV premium de su talla. Del anterior modelo respeta el nombre, y diríamos que también la forma, pero casi todo es nuevo, empezando por la plataforma, que le vincula a los Volvo grandes: XC90, S90 y V90. Respecto a ellos añade funciones de seguridad futuristas, antesala de la conducción autónoma:

por ejemplo, el City Safety ya no solo aplica los frenos para evitar una colisión –con vehículos, peatones o animales–, sino que entre 50 y 100 km/h también usa la dirección asistida para evitar el obstáculo; aparece, asimismo, un sistema que reduce el riesgo de chocar con vehículos del carril contrario –entre 60 y 140 km/h, si salimos de nuestro carril y entramos en el opuesto advierte al conductor de que se aproxima un vehículo y ayuda mediante la dirección a guiarlo

al carril correcto–; y, por último, el BLIS –alerta de riesgos en los puntos ciegos– se actualiza y ahora ayuda a colocar el vehículo de nuevo en el carril por el que circulábamos si la maniobra iniciada es peligrosa. Fascinante. Y hay que reconocer que la dotación de serie ya incluye muchos sistemas avanzados, aunque para tener lo último de lo último habrá que pagar –incluso en el nivel Inscription probado– los 1.723 euros del Pack Intellisafe Pro, que aglutina –ahorrándonos

dinero– el Intellisafe Assist y el Intellisafe Surround.

Si pensamos en otras cinco o seis opciones casi inevitables –navegador, levas de cambio, portón eléctrico, rueda de repuesto, servicio Volvo On Call, cámara trasera...– el precio, ya alto, se dispara aún más; aunque siempre está la opción de elegir el acabado Momentum –4.242 euros más asequible–, si bien el equipo de serie que 'perdemos' suma una cantidad superior a esa cifra.

Tocamos ese tema porque

el XC60 llega con precios altos –en unos meses aparecerán las versiones básicas, lideradas por un D3 de 150 CV con tracción delantera y acabado Kinetic que costará 39.950 euros–, aunque creemos que el conjunto, tanto por calidad como por agrado, tecnología y rendimiento, lo vale.

Al principio decíamos que se respeta la forma del anterior XC60, pero la modernización general de líneas permite diferenciarlos con facilidad. Eso por fuera, ya que en el in-

terior la evolución es aún más clara, destacando la pantalla central de 9 pulgadas en vertical –sobre este formato hay opiniones dispares, y en todo caso exige un periodo de adaptación– o la instrumentación digital, configurable según el modo de conducción elegido: Eco, Comfort, Off Road, Dynamic e Individual. Todo está mano y la ergonomía –posición y reglajes de asientos y volante, visibilidad, tacto de mandos, múltiples salidas de aireación...– está tan cuidada

Si el anterior triunfó, el nuevo...

Pues el nuevo, con más motivo. Porque la segunda generación del SUV sueco, lanzada este verano en España, es un dignísimo sucesor del primer XC60, que se convirtió en el Volvo más popular a nivel mundial y, dato importante, en el SUV premium más vendido de su clase. Comparte plataforma con el XC90, optimiza su relación entre confort y comportamiento, estrena lo último en asistentes de conducción y va realmente bien con el motor diésel de 235 CV.



PRECIO		60.777 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : 144 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
		COMPORTAMIENTO	*****
		ACABADO	*****
		PRESTACIONES	*****
		CONFORT	*****
		SEGURIDAD	*****
		CONSUMO	*****
		PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
	Calidad y materiales. Agrado. Equilibrio entre comportamiento y confort. Prestaciones. Seguridad y tecnología.		Maletero justo. Consola central alta. Consumo real alejado del oficial. Ausencias en el equipo de serie y precio. Peso.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Sólo nombrar a sus directos rivales –Audi Q5, BMW X3 y Mercedes GLC– basta para comprender la ardua tarea que tiene por delante el nuevo XC60. Pero los suecos de Volvo llevan décadas demostrando

que no se arrugan ante los alemanes más 'premium', y aquí tenemos otro buen ejemplo. El XC60 sigue siendo referencia en capítulos como la seguridad, el confort o la ergonomía, pero ahora progresa en tacto de conducción y comportamiento. El precio, un poco alto, y el maletero, algo justo, figuran entre sus puntos más débiles.



▲ La rueda de repuesto, opcional, reduce en 31 litros el volumen del maletero, que parte de 505 litros.



▲▲ Con la suspensión neumática –arriba, en modos normal y elevado– podemos subir o bajar la zaga del XC60 desde un mando en el maletero.



▼▼ Los botones que abaten por secciones el respaldo desde el maletero son un extra, como el portón eléctrico. Y se echa de menos una segunda fila corredera, como la que ofrece el Audi Q5. Pero hay amplitud y un estupendo confort.



como en otros Volvo. Además, la calidad general es muy buena, especialmente en este Inscription, que suma tapicería de piel, inserciones de madera con un aspecto muy natural o diversos detalles refinados: alfombrillas, iluminación extra, asiento del conductor eléctrico... Pero para hablar de perfección, el cableado de las bombonas de la suspensión neumática –opcional– debería estar más camuflado y el navegador tendría que tener un funcionamiento mejor, pues el mapa va 'a saltitos' y el sistema es proclive a las 'pausas'.

De amplitud, aunque las cotas no sean de récord, el XC60 está bien, pues cinco adultos se acomodan sin problemas,

ya que en la segunda fila hay 137,5 centímetros de anchura, 94 de altura y, con un conductor de 1,75 al volante, 71 centímetros para las piernas. Su rival más reciente aquí probado, el Audi Q5, presenta en esas zonas, respectivamente, 139, 93 y 71 centímetros.

Pero en el interior del Volvo hay que criticar alguna cosa, como que la consola central delantera sea tan alta –cuesta pasar de uno a otro lado si nos vemos obligados a hacerlo– o que no se ofrezca banqueta trasera corredera, pues permitiría aumentar un maletero, dotado de respaldo abatible 60:40, cuyos 505 litros resultan justos, ya que 50 de ellos corresponden al doble fondo

–con el kit reparapinchazos de serie– y los pequeños compartimentos laterales.

Es decir, que en versatilidad hay campo para mejorar.

La alta calidad general percibida en un primer vistazo se complementa con un tacto de conducción que, si antes ya era bueno, en este nuevo XC60 es óptimo. Arrancamos el motor –en frío, el D5 de cuatro cilindros se oye con cierta claridad desde fuera, pero apenas desde dentro– y empezamos a circular. El cambio automático de 8 velocidades –no hay versiones manuales en la gama inicial– va engranando marchas con suavidad, y el modelo sueco avanza como la seda. Y aunque al Q5 2.0 TDI 190 le

medimos en su momento valores de sonoridad ligeramente inferiores a cualquier ritmo, este XC60 D5 gana velocidad deprisa pero manteniendo un silencio de marcha estupendo: ni ruido del aire, ni mecánico, ni de rodadura... Se muestra como un rutero aplomado y cómodo, con respuesta suficiente –49,0 mkg desde 1.750 rpm– para solventar cualquier maniobra incluso a plena carga. Y eso, pese a que el nuevo SUV de Volvo no es ligero, pues roza las dos toneladas y se sitúa entre 140 y 180 kilos por encima de sus rivales. De ahí que las prestaciones sean muy buenas –recordemos que son 235 CV– pero no estratoféricas, pues le hemos medido

8,2 segundos –anuncia 7,2– para alcanzar 100 km/h. Y recupera con ganas: de 80 a 120 km/h en 5,7 segundos, por los 6,5 que cronometramos al Q5 2.0 TDI de sólo 190 CV. En cuanto al consumo, el peso también juega en contra, y desde los 5,8 l/100 km oficiales nos hemos ido a 8,1 reales.

Practicando una conducción tranquila, rondar los 7 es factible –mejor olvidar valores más bajos–, y caben 71 en el depósito, de modo que la autonomía en viajes es generosa.

Viajes, por cierto, en los que disfrutaremos de las curvas más que en el anterior XC60, un SUV cómodo, agra-

dable y seguro que echaba de menos, quizás, cierto dinamismo. Y es que la nueva generación ofrece mejor compromiso entre comportamiento y confort, aunque conviene puntualizar que todas las versiones conducidas hasta ahora –tanto la aquí probada como en la presentación– montaban sus-

Generosa altura libre al suelo: 216 milímetros, y 209 si el XC60 monta la suspensión neumática opcional, que permite subir el coche otros 40 milímetros en modo Off Road.

pensión neumática, que abre nuevas posibilidades fuera de carretera –hasta 249 milímetros de altura al suelo en modo Off Road– y genera una 'pisada' eficaz –nuestra unidad montaba los 255/45 R20 opcionales–, especialmente en el modo Dynamic, que reduce el balanceo y endurece una dirección a la que quitaríamos media vuelta de volante entre topes. Los programas Eco o Comfort priorizan la comodidad –y los kilos parecen más presentes–, pero en Dynamic podemos divertirnos de lo lindo, pues el chasis –los frenos responden bien y la tracción total reparte el par ágilmente según las necesidades– está a la altura de las necesidades.



SE DISFRUTA MÁS EL NUEVO XC60, COMO EL ANTERIOR, ES UN SUV CÓMODO, SEGURO Y FÁCIL DE LLEVAR; PERO AHORA GOZA DE UN TOQUE DEPORTIVO, SOBRE TODO AL ELEGIR EL PROGRAMA DYNAMIC CONFIGURABLE LA INSTRUMENTACIÓN OFRECE VARIOS DISEÑOS Y TODO QUEDA A MANO EN EL SALPICADERO



◀ La pantalla central, de formato vertical como en los Volvo de la Serie 90 –con los que comparte la plataforma SCA–, es de 9 pulgadas y aglutina numerosas funciones, aunque requiere cierto período de aclimatación. El navegador se paga aparte, como el Head-up Display, el climatizador de cuatro zonas, la cámara de visión trasera...



▲ Cambio automático de ocho marchas con modo de uso manual, aunque las levas se pagan aparte.



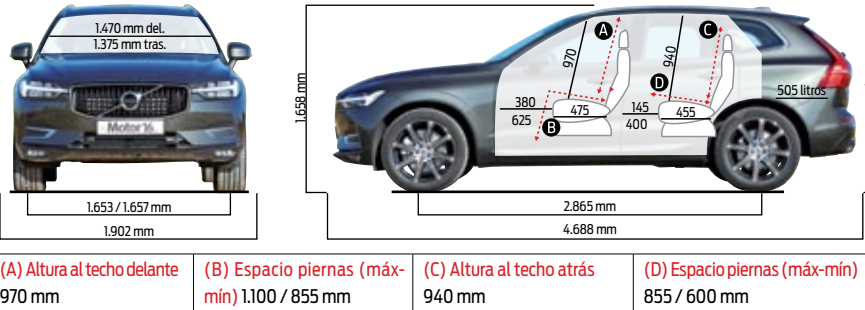
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 D5
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	235 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	49,0 / 1.750-2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	60,4
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión neumática opcional.
Trasera:	Independiente, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión neumática opcional.
RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R19
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.990
Capacidad del depósito (l)	71
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,46
Coefficiente aerodinámico Cx	0,32



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 9 pulgadas	▲		
Regulador/limitador de velocidad	▲		
Control descenso de pendientes	▲		
Tapicería parcial de cuero	▲		
Respaldo tras. abatible 60/40	▲		
Banqueta trasera corredera		▼	
Portón trasero eléctrico			▶
Ajuste eléctrico asiento conductor	▲		
Sensores aparcamiento traseros	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión neumática			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Faros Full LED			▶
Alerta por cansancio	▲		
Llamada emergencia Volvo On Call			▶
Alerta de tráfico cruzado trasero			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera			▶
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto			▶
Control presión neumáticos	▲		
Espejo interior antideslumbrante	▲		

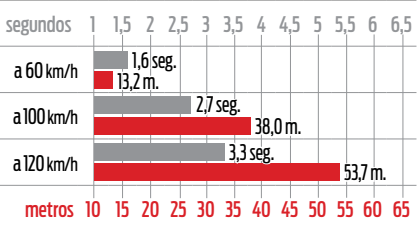
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 1.006. Pintura metalizada especial: 1.258. Pintura Crystal White: 1.635. Llantas 20" (neumáticos 255/45): 755. Cámara trasera: 497. Cámara 360": 1.100. Sensus Navigation: 1.226. Sensus Connect Premium Sound Bowers & Wilkins: 3.144. Reproductor CD: 107. Suspensión neumática: 2.389. Rueda repuesto: 94. Techo solar panorámico eléctrico: 1.509. Faros Full LED: 1.855. Lavafaros: 302. Volvo On Call: 1.195. Intellisafe Surround: 597. Intellisafe Assist: 1.698. Alarma: 566. Portón eléctrico: 534. Climatizador cuatro zonas: 692.

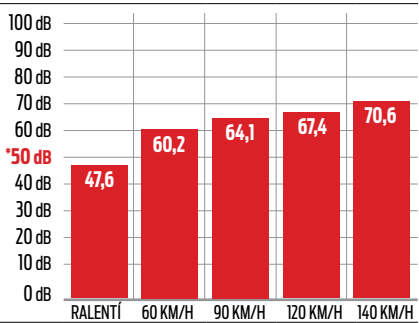
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,2 (7,2)
Recorriendo (metros)	138
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,2
1.000 m desde 40 km/h en D	27,4
De 80 a 120 km/h en D	5,7
Recorriendo (metros)	160
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,2
Conducción dinámica	10,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,5
A 140 km/h de crucero	9,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	876
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,1
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,5

FRENOS



SONORIDAD



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

	VOLVO XC60 D5 AWD MOMENTUM	JAGUAR F-PACE 2.0 i4D 240 CV AWD AUTO PURE	LAND ROVER RANGE ROVER VELAR 2.0 D240 AWD AUTO	MERCEDES GLC 250 D 4MATIC
Precio	56.535 euros	56.510 euros	64.700 euros	50.600 euros
Cilindrada	1.969 cc	1.999 cc	1.999 cc	2.143 cc
Potencia	235 CV / 4.000 rpm	240 CV / 4.000 rpm	240 CV / 4.000 rpm	204 CV / 3.800 rpm
Par máximo	49,0 mkg / 1.750-2.250 rpm	51,0 mkg / 1.500 rpm	51,0 mkg / 1.500 rpm	51,0 mkg / 1.600-1.800 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	6,1 / 5,2 / 5,5 l/100 km	7,1 / 5,0 / 5,8 l/100 km	7,2 / 5,1 / 5,8 l/100 km	5,5 / 4,7 / 5,0 l/100 km
Emisiones	144 g/km CO ₂	153 g/km CO ₂	154 g/km CO ₂	129 g/km CO ₂
Autonomía	1.290 kilómetros	1.034 kilómetros	1.034 kilómetros	1.320 kilómetros
Vel. máxima	220 km/h	217 km/h	217 km/h	222 km/h
0 a 100 km/h	7,2 segundos	7,2 segundos	7,3 segundos	7,6 segundos
Maletero	505 - 1.432 litros	650 - 1.740 litros	673 - 1.731 litros	550 - 1.600 litros
Dimensiones	4.688 / 1.902 / 1.658 mm	4.731 / 1.936 / 1.652 mm	4.803 / 1.950 / 1.665 mm	4.656 / 1.890 / 1.644 mm
Batalla	2.865 mm	2.874 mm	2.874 mm	2.873 mm
Diámetro giro	11,4 metros	11,9 metros	11,6 metros	11,8 metros
Depósito comb.	71 litros	60 litros	60 litros	66 litros
Peso	1.990 kilos	1.810 kilos	1.841 kilos	1.845 kilos
A favor	A la calidad, el confort y la ergonomía habituales, el XC60 suma un tacto de conducción dinámico. El motor empuja bien y es suave, y el comportamiento es muy bueno, sobre todo con la suspensión neumática. Líder en tecnología de seguridad.	Apenas es más largo que el XC60 y, sin embargo, ofrece un maletero mucho mayor. Además, su arquitectura con uso masivo de aluminio permite aligerar mucho el conjunto, de modo que las prestaciones son algo mejores. Eficaz comportamiento y tacto deportivo.	Es un Land Rover, y eso se traduce en magníficas aptitudes 'off road'. Maletero enorme y peso contenido, pese a un tamaño ligeramente mayor. Comparte mecánica con el Jaguar, y también tacto deportivo o prestaciones. Y es el último en llegar al mercado, lo cual cuenta.	Es el más barato de los cuatro SUV aquí elegidos, lo que podría achacarse a su menor potencia. Pero su motor 2.1 de 204 CV da mucho de sí, pues presume de par y se asocia a un cambio de 9 marchas. Es ligero, y por eso anda bien y gasta poco. Buen maletero.
En contra	La relación entre el precio y el equipo de serie no es brillante, y el maletero resulta justo para un SUV de 4,69 metros. Además, el consumo real es un poco elevado por culpa de un peso alto que también lastra algo sus 235 CV.	El consumo real es sensible al tipo de uso, y el depósito, de 60 litros, es algo justo para un SUV de este tamaño. El diámetro de giro es grande. El precio de la versión básica Pure es similar al del XC60 con acabado Momentum, pero hablamos de 56.510 euros.	Como pesa ligeramente más que el Jaguar y tiene unas dimensiones algo mayores, el consumo es incluso más sensible al tipo de conducción. También el depósito admite sólo 60 litros, aunque lo peor quizás sea el precio, muy alto.	Aunque su tracción total 4Matic es eficaz, el GLC no es quizás el SUV con mejor adaptación a usos 'off road'. El motor es más ruidoso. Además, el equipo de serie no es muy generoso, y hay que recurrir a opciones normalmente caras.



EL DETALLE

PROTECCIÓN EN CHOQUES Acero sueco

A la espera de que EuroNCAP publique los resultados del nuevo XC60 en sus pruebas de impacto, Volvo ha facilitado extensa información sobre los ensayos realizados durante su desarrollo. La primera generación ya obtuvo las preciadas 5 estrellas, pero el nuevo SUV ha visto mejorada su carrocería, pues comparte la plataforma SPA con la Serie 90, y los nue-

vos S90 y V90 ya han logrado la máxima nota de EuroNCAP. En su estructura no falta el aluminio, aunque el 34% del conjunto corresponde a los resistentes aceros moldeados en caliente.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 1,24 euros/km. Coste km total: 1,42 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: dato no facilitado. Seguro a todo riesgo: 614,12 euros/año con franquicia de 510 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

VOLVO

Volvo Car España, S.L.U. Paseo de la Castellana 130, 28046 - Madrid Tlf: 91 566 62 37

RED DE POSVENTA

82 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.volvocars.com.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 74.421 EUROS

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Las siglas AMG surgen cuando, hace medio siglo, los ingenieros Hans Werner Aufrecht (A), nacido en Großaspach (G), y Eberhard Melcher (M) montan una empresa de ingeniería y mecánica de competición en un viejo molino de la localidad alemana de Burgstall. La empresa comienza llamándose 'Aufrecht Melcher Großaspach Ingenieurbüro, Konstruktion und Versuch zur Entwicklung von Rennmotoren'; sin embargo, muy pronto fueron las siglas AMG las que comenzarían a hacer historia. De hecho, los Mercedes preparados por AMG ya ganaban carreras en 1971, solo cuatro años después de su nacimiento, aunque nada hacía pres-

giar que AMG se convertiría en lo que es ahora, una filial de Mercedes-Benz con 1.200 empleados, clave en la trayectoria deportiva de la marca alemana y responsable de los modelos sport más carismáticos del fabricante teutón. No tengo el gusto de conocer a Dieter Morgel pero, como es tradicional en AMG, una placa en el motor de nuestra unidad del GT Roadster lleva su nombre y eso quiere decir que él ha montado pieza a pieza el imponente propulsor que consigue catapultar a este especial roadster, con toda la responsabilidad que eso implica. Son 8 cilindros en V, cuatro litros de cilindrada y 476 caballos de potencia asociados a un cambio automático de doble embrague y 7

marchas, el eficaz Speedshift DCT que tanto nos ha gustado en otros modelos. Y aunque el conjunto se acerca a los 1.700 kilogramos con tan solo 4,54 metros de longitud, el empuje que apreciamos al hundir el pie derecho en el acelerador nos pega al respaldo y pone en alerta todos nuestros sentidos más el de reserva. El doble turbo trabaja en equipo de forma más que eficaz y cualquier maniobra, ya sea de adelantamiento a un camión, una subida pronunciada o de esquivas, se convierte en un visto y no visto que deja estupefacto no solo al conductor sino también a los vecinos de carril, que cuando quieren darse cuenta le han perdido de vista sin ni siquiera darles tiempo a identificar el modelo.

El día que medimos las prestaciones en el INTA, nuestro probador del Centro Técnico llega a la redacción con un dato que, no por ser habitual en este tipo de deportivos de más de 450 caballos, deja de llamar la atención. Y es que en la aceleración de los 1.000 metros con salida desde parado, el AMG GT Roadster llegaba al kilómetro a nada menos que 247 km/h, una muestra del poder de este V8 Biturbo. ¡¡¡Y cómo suena!!!... sobre todo si cuenta con el equipo de escape AMG Performance, que cuesta 2.715 euros. Es un sonido grave, un gruñido imponente que enseguida delata que bajo el capó ruge un motor V8 con una 'música' muy diferente al sonido más agudo y chillón de Ferrari o Jaguar,



◀◀ El logo V8 Biturbo luce con descaro en las branquias laterales. Y como es habitual en AMG, el motor incorpora una placa con el nombre del operario que ha montado a mano el motor de esta unidad.



LA CLAVE
amas@motor16.com

Por su sonido, por su imponente aspecto, por su empuje bestial o por su eficaz paso por curva, el AMG GT Roadster te deja un recuerdo imborrable en la memoria y un latido acelerado en el corazón. No te tiene que importar ser centro de todas las miradas, ni las turbulencias generadas a velocidades inconfesables. Tampoco el consumo o el espacio. El objetivo es disfrutar al volante. Y vaya si se consigue.

PRECIO

159.199 €



EMISIONES DE CO₂:
224 g/km

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Sonido y empuje del motor V8 Biturbo. Estética imponente. Calidad de la capota y manejo rápido y sencillo. Sistema opcional Airscarf. Comportamiento.

EN CONTRA



Espacio interior algo justo. Algunos mandos sin iluminación. Consola central muy ancha. Equipo de escape AMG opcional.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
	
MOTOR	4.0 V8
Disposición	Central delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.982
Alimentación	Inyección directa, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	476 CV / 6.000
Par máximo/rpm	64,3 mkg / 1.700-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Aut. Speedshift DCT de 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,5 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos delanteros-traseros	265/35 ZR19 - 295/30 ZR20
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.670
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.544 / 1.939 / 1.259
Capacidad del maletero (l)	165
Capacidad del depósito (l)	75

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	302 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,3
De 0 a 50 km/h	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,0 (4,0)
Recorriendo (metros)	56
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	10,6
1.000 m desde 40 km/h en D	20,3
De 80 a 120 km/h en D	2,1
Recorriendo (metros)	59
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	13,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	9,2
En conducción dinámica	25,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	11,5
A 140 km/h de cruce	12,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	11,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	650
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	12,2
Ciclo extraurbano	7,8
Ciclo mixto	9,4



Fast and Furious

Rápido y furioso. Así es el Mercedes-AMG GT Roadster de 476 caballos, 32.000 euros más barato y 81 caballos menos potente que su hermano mayor, el AMG GT C Roadster. Rápido porque alcanza los 302 km/h y acelera en menos tiempo que sus rivales. Y furioso porque su motor biturbo ofrece un empuje y un sonido que pone los pelos de punta. A disfrutar...





▲ La capota del AMG GT Roadster está construida en acero, aluminio y magnesio. Su estructura se compone de tres capas, y se puede accionar hasta los 50 km/h, tardando nada más que 11 segundos en ponerse o quitarse.



LA CAPOTA DEL AMG GT ROADSTER ESTÁ CONSTRUÍDA CON UNA CALIDAD FUERA DE SERIE. Y SE PUEDE ELEGIR ENTRE LOS COLORES ROJO, BEIGE O NEGRO SEIS SALIDAS DE AIRE EN UN SALPICADERO QUE SORPRENDE POR SU ERGONOMÍA Y POR NO DEJAR TODO EN MANO DE LA ERA DIGITAL. NO OBSTANTE, ALGUNOS MANDOS NO SE VEN



◀ Aunque el AMG GT no cuenta con un cuadro de instrumentos completamente configurable, en la ventana central de información sí pueden seleccionarse un buen número de pantallas con datos y gráficos de todo tipo. Desde las fuerzas G que se generan en las curvas hasta la temperatura del aceite o de la caja de cambios. También los diferentes modos de conducción.



◀▲ El comportamiento del AMG GT Roadster, aún sin contar con suspensión regulable, es magnífico. El maletero cubica 165 litros, 40 más que el de un Porsche 911.



▲ A ambos lados de la palanca de cambio, una serie de botones permiten modificar las leyes del cambio, el sonido del escape...

cuyos decibelios, ojo, también estremecen.

La versión Roadster del AMG GT lleva refuerzos, para compensar la ausencia de techo, que suman 55 kilos. Son piezas más gruesas de acero y aluminio situadas estratégicamente en el eje posterior, salpicadero y el panel tras los asientos, donde van firmemente fijados los arcos de seguridad. Sin embargo, ese sobrepeso no afecta para nada a las prestaciones, ya que la versión Roadster emplea 4 segundos en acelerar de 0 a 100 km/h, exactamente el mismo tiempo que la versión Coupé.

El consumo habitual que lograremos en una utilización cotidiana del coche será de

unos 13 l/100 km, siempre y cuando no nos envenenemos magnetizados por el sonido y la aceleración, momento en el que será fácil ver en el ordenador un gasto cercano a los 25 litros de media, con sólo 300 kilómetros de autonomía.

Tampoco se notan esos 55 kilogramos extra en el comportamiento en curva, ya que los refuerzos no se concentran en una zona concreta y están bien repartidos, sobre todo desde el centro del coche hacia atrás, que es la zona más descargada, lo que beneficia el reparto de pesos sin cargar las tintas sobre el tren delantero.

El paso por curva de este 'aparato' es brutal porque vi-
ra plano y, sin desconectar ni

una ayuda, va por su sitio en todo momento sin que el ESP entorpezca y corte el 'rollo' al conductor. Bien es cierto que nuestra unidad iba equipada con unos generosos 'zapatos' de medida 265/35 ZR19 delante y 295/30 ZR20 detrás, con unas llantas forjadas AMG de 48,3 y 50,8 centímetros. Y que al no contar con el tren de rodaje AMG Ride Control de amortiguación regulable –2.260 euros– los ingenieros han tenido que endurecer algo más muelles y amortiguadores. Esto se agradece en un tipo de conducción deportiva por cuestiones obvias; sin embargo, ese sistema opcional se echa de menos cuando uno decide –aunque cuesta lo



▲ Los asientos de cuero napa son de serie. Pero el espacio en el habitáculo no es especialmente generoso.

suyo— ir de paseo a ritmo turístico y no se puede seleccionar un reglaje algo más cómodo.

Como comentábamos al

principio, el AMG GT Roadster es más pequeño de lo que insinúa su alargado capó y el espacio interior resulta al-

► SUS RIVALES



ASTON MARTIN VANTAGE S ROADSTER SPORTSHIFT

Es sin duda el más exclusivo de todos, aunque también es por el que más hay que pagar. Pero es el menos potente, el que menos corre y el que más gasta.

Precio	170.348 €
Potencia	436 cv
Consumo	12,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,9 seg.



JAGUAR F-TYPE 5.0 V8 CONVERTIBLE R AWD

Es el más barato del trío, aunque es mucho más potente y cuenta con sistema de tracción total. Con todo, es una décima más lento que el Mercedes y gasta más.

Precio	141.200 €
Potencia	550 cv
Consumo	11,3 l/100km
0 a 100 km/h	4,1 seg.



PORSCHE CARRERA 4 GTS CABRIOLET

Cuesta más que el Mercedes-AMG y también es menos potente y tiene menos maletero. Pero recurre a la tracción total, lo que favorece el comportamiento.

Precio	166.884 €
Potencia	450 cv
Consumo	9,7 l/100km
0 a 100 km/h	4,1 seg.

go justo para los conductores más altos, que enseguida encuentran el tope cuando pretenden desplazar el asiento hacia atrás. Además, dada la exagerada anchura del mueble central, no es difícil rozar con el codo la ruleta del AMG Drive Unit, que modifica numerosos parámetros.

El mejor techo de lona que hemos analizado está realizado en acero, aluminio y magnesio. La estructura tiene tres capas y cuenta con una placa insonorizante. Tarda solo 11 segundos en retirarse o cubrir el habitáculo, y la operación se puede realizar hasta 50 km/h. En marcha, a 120 km/h y con la capota cerrada, el sonómetro ha medido sólo 1 dB más

que en el Coupé, señal inequívoca de la calidad lograda. Y el maletero solo pierde 10 litros respecto al Coupé, aunque esos 165 litros se queden manifiestamente escasos.

Después de soltar 159.000 euros, se hace un poco cuesta arriba pagar aparte una cámara de marcha atrás o algunos sistemas de seguridad. Y también a base de talonario, ir descapotado, incluso en un día de invierno, es posible gracias al paravientos (441 euros) o al sistema Aircscarf (970 euros) de salidas de aire caliente en los reposacabezas.

Pero la primera aceleración y el sonido que la acompaña borra cualquier mueca de duda o enfado.

Hay vida después de los SUV

El BMW M5 que ilustra estas páginas es sólo el avance de un curso que se promete movidito también en el segmento de los deportivos. Porque hay que ser realistas: el segmento SUV acapara portadas, anuncia constantes records de ventas, atrae inversiones en todo el mundo y en todos los segmentos... pero las compras con el corazón siguen siendo la razón de ser de

muchos fabricantes. Y también la 'pimienta' y el objetivo de muchos compradores que desean que se retrase el mayor tiempo posible la llegada del vehículo autónomo o la proliferación de los coches eléctricos. Hay vida después de los SUV, y menuda vida. Te mostramos los 43 deportivos que llegan.

Andrés Mas | amas@motor16.com

BMW M5

Parece ser que con su nuevo M5, BMW ha dado con la clave. Porque ha sabido combinar la eficacia y seguridad que proporciona un sistema de tracción total con un modo de tracción trasera que desconecta el control de estabilidad y el tren delantero, permitiendo disfrutar de un deportivo a la antigua usanza. El nuevo M5, que llegará a los concesionarios en la próxima primavera, ha perfeccionado su motor V8 hasta aumentar su potencia de 560 a 600 caballos y su par máximo de 69,4 mkg a 6.000 rpm hasta 76,5 mkg, y en un margen mayor, de entre 1.800 y 5.600 rpm. Además, la sexta generación de la berlina deportiva de BMW incorpora de serie un sofisticado sistema de tracción total M xDrive específico de M, que permite al conductor ajustar el reparto a cada situación y al tipo de conducción que va a realizar. Para ello se ofrecen tres programas: 4WD, 4WD Sport y un 2WD en el que, según BMW, toda la potencia pasa a las ruedas traseras con el DSC desconectado. Por ello el nuevo M5 pasaría a ser el único deportivo de tracción total con un sistema que desconecta por completo el eje delantero y manda toda la potencia al trasero. Pero para conseguir los mejores datos de prestaciones el M5 ha homologado sus pruebas en modo 4WD, lo que ha permitido mejorar la aceleración de 0 a 100 km/h desde 4,4 hasta 3,4 segundos, y la de 0 a 200 km/h de 13,0 a 11,1 segundos. A pesar de utilizar el sistema de tracción total, el nuevo M5 pesa 15 kilos menos, en parte gracias a utilizar un techo de CFRP, que es plástico reforzado con fibra de carbono. Pero lo que no se ha podido reducir ha sido el consumo, que sube de 9,9 a 10,5 l/100 km.



◀ El motor V8 de 4,4 litros ha recibido un buen número de mejoras para aumentar la potencia en 40 caballos –hasta los 600 CV– y el par en 7,1 mkg, y además en un margen mayor.



◀ El nuevo M5 acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos, y de 0 a 200 km/h en 11,1 segundos. Además, puede alcanzar los 305 km/h de velocidad punta.



◀ La calidad y la magnífica presentación son una constante en el interior del nuevo M5. El coche lleva de serie asientos M para conductor y acompañante, tapizados en piel.



TIENE TRACCIÓN TOTAL PERO CUENTA CON UN MODO 2WD QUE PERMITE CONDUCIRLO EN TRACCIÓN TRASERA CON EL DSC DESACTIVADO



ALPINE TRAS LOS ASIENTOS SE ESCONDE UN PROPULSOR 1.8 TCE CON 252 CV DE POTENCIA



ALPINE A-110

Queda ya poco para que el Alpine A-110 esté entre nosotros. Este mítico coupé reeditado cuenta con una carrocería de aluminio y un nuevo motor 1.8 TCE que rinde una potencia de 252 caballos y se asocia a un cambio automático de doble embrague con siete marchas. La Première Edition cuesta en Francia 58.500 euros.

ASTON MARTIN DB 11 V8

El DB 11 es el primer Aston Martin que monta propulsores fruto del acuerdo entre Mercedes-Benz y la marca británica. En este caso se trata del V8 de cuatro litros de cilindrada que monta también el AMG GT, y que en el modelo británico proporciona una potencia de 510 caballos.



ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO

Esta versión Speedster acaba de ser presentada en Peeble Beach junto con otra versión llamada Shooting Brake. A ellos se suma el Vanquish Zagato Volante, una versión descapotable –foto izquierda– rodeada de elegancia y deportividad. De estos modelos sólo se construirán 28 ejemplares.

AUDI SQ2

Nuestros espías de CarPix han pillado al futuro SQ2 rodando en el 'Infierno Verde' casi a punto de ver la luz y sin apenas camuflaje. Y todo apunta a que bajo el capó se esconde un motor 2.0 TFSI de 310 caballos. Esta versión deportiva del coqueto todocamino alemán podría ser presentada en el próximo Salón de Francfort.



AUDI S7

La versión deportiva del futuro A7 hereda del buque insignia A8 recién desvelado el poderoso frontal, con su gran parrilla, y prácticamente todos los sistemas de ayuda a la conducción y de conectividad. En cuanto al motor, el S7 contará con el recién estrenado 4.0 TFSI V8 de 460 caballos.



FOTOS ESPÍA

AUDI R8 V6

Audi prepara una versión de acceso para su elogiado y espectacular R8. Esta versión, considerablemente más barata, contará con un motor V6 Turbo de entre 400 y 500 caballos de potencia. Además, es muy posible que el turbo de este seis cilindros fuese eléctrico, ya que el objetivo de la marca alemana es implantarlo en casi todos sus modelos.



BENTLEY CONTINENTAL GT

El nuevo Continental GT ha estado todo el invierno de pruebas en los cuarteles de invierno del Grupo Volkswagen en Laponia. La nueva generación estará basada en la nueva plataforma MSB, que comparte Bentley con Porsche. Y a nivel mecánico se esperan sorpresas al margen de los habituales V8 y W12 sobrealimentados.



BMW i8 SPYDER

La firma de Munich prepara una actualización estética y mecánica para su sofisticado i8, un deportivo híbrido enchufable que a partir de esa puesta al día contará con una carrocería descapotable que recurrirá a un techo de lona. BMW trabaja sobre el conjunto híbrido de manera que la potencia aumente desde los 362 caballos actuales a cerca de 400.



BMW SERIE 6 GRAN TURISMO

Desde 68.900 euros está disponible el nuevo Serie 6 Gran Turismo en España. El nuevo BMW mide 5,09 metros y llega para sustituir al Serie 5 de idéntica denominación. Su maletero, al que se accede gracias a un portón eléctrico, cubica entre los 610 y los 1.800 litros. Desde el inicio, el 6 GT se ofrecerá en versiones 630i, 640i y 630d.



BMW X3 M40i

El BMW X3 va a estar disponible, entre otros motores, con un propulsor de seis cilindros en línea destinado a la versión M40i que desarrolla una potencia de 360 caballos. Se trata del primer modelo M Performance de la serie, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h.



BMW SERIE 8

Este será el aspecto aproximado que tendrá el sustituto del BMW Serie 6. Se trata de un elegante coupé que recibirá la nueva denominación Serie 8. Como puede observarse, el frontal adopta unas nuevas formas que evolucionan respecto a los modelos existentes. Está basado en la plataforma del Serie 7 y llegará en 2018.

BMW SERIE 2 COUPÉ Y CABRIO

BMW está preparando la llegada de un 'restyling' a su Serie 2. Se trata de un ligero lavado de cara como se ha hecho con la Serie 4. Los cambios más importantes tienen que ver con la sustitución de los faros y los pilotos por otros de tecnología LED, así como ligeras modificaciones en la parrilla delantera.



BMW Z4 CONCEPT

El Concurso de Elegancia de Peeble Beach ha sido testigo de la presentación en sociedad del BMW Z4 Concept, un anticipo de lo que será el futuro Z4. Como puede observarse, el frontal adopta un diseño similar el mostrado por el Serie 8.



FERRARI PORTOFINO

Las claves del nuevo Ferrari Portofino, sustituto del California, se centran en un motor que aumenta de potencia hasta los 600 caballos, en una significativa reducción de peso, en un diferencial trasero electrónico de tercera generación y en un techo duro retráctil que se puede accionar en marcha, a baja velocidad.





¿MENOS DE 40.000 EUROS POR UN DEPORTIVO CARISMÁTICO DE MÁS DE 300 CABALLOS? FORD TIENE LA RESPUESTA, EL MUSTANG GT



FORD MUSTANG GT

El nuevo Ford Mustang GT, que llega en breve a los concesionarios, incorpora ligeros cambios en el diseño, un nivel de acabado un poco más cuidado y un nuevo cambio automático de 10 velocidades. El deportivo con la mejor relación potencia-precio del mercado está disponible desde los 39.950 euros en versión 2.3 Ecoboost de 314 CV.

FORD FIESTA ST

La versión más deportiva del nuevo Fiesta seguirá llamándose ST, pero esta vez contará con un inédito motor de tres cilindros y 200 caballos de potencia. Este propulsor, con desactivación de cilindros, le permitirá acelerar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos. Además, será el primer Fiesta ST que cuente con modos de conducción personalizables.



HONDA CIVIC TYPE-R

El nuevo Type-R se mantiene como el compacto de tracción delantera más rápido en Nürburgring, gracias a su motor turbo de 320 caballos y a unas características fuera de serie. Su precio en España parte de los 38.400 euros.



HYUNDAI i30 N

Con un motor 2.0 T-GDI, el Hyundai i30 N está disponible con 250 o 275 caballos, y en ambos con el mismo par motor de 35,9 mkg. El menos potente acelera de 0 a 100 km/h en 6,4 segundos, y el 'pata negra' emplea sólo 6,2 segundos.

FOTOS
ESPÍA



HYUNDAI VELOSTER N

A lo largo de 2018 Hyundai irá aumentando los miembros de la familia N, la más deportiva de la marca coreana. Y tras la llegada de i30 N, será el Veloster el elegido para vestirse con un traje aún más deportivo.

KIA STINGER

Esta berlina de 4,83 metros desembarca para competir cara a cara con modelos como el Audi A5 Sportback o el BMW Serie 4 Gran Coupé. Llegará a España con tracción delantera o total, cambio automático de 8 marchas y tres motores a elegir: dos de gasolina, con 225 y 370 caballos, y un diésel con 203 caballos.



JAGUAR XE SV PROJECT 8

Sólo se fabricarán 300 unidades del XE más deportivo y el Jaguar más potente jamás fabricado. Y es que el XE SV cuenta con un motor 5.0 V8 con una potencia total de 600 caballos. Este superdeportivo acelera de 0 a 96 km/h en 3,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 321 km/h. Y su precio también le ayuda a ser muy exclusivo: 170.000 euros.



MASERATI GRAN TURISMO

En el reciente Festival de la Velocidad de Goodwood, la firma del tridente ha presentado la última actualización de su Gran Turismo. El deportivo italiano realiza la parrilla delantera con un nuevo diseño e incorpora una pantalla táctil de 8,4 pulgadas formando parte de un salpicadero renovado. No cambia el motor, de 460 CV.

LAMBORGHINI URUS

Desarrollado sobre la plataforma del actual Audi Q7, del Bentley Bentayga y del nuevo Porsche Cayenne, el Lamborghini Urus se va a convertir muy pronto en el más deportivo de los vehículos todocamino. Contará con un motor V8 4.0 Biturbo de alrededor de 600 caballos, y más adelante contará incluso con un sistema de propulsión híbrido.



MCLAREN 570 S SPIDER

Acaba de presentarse en el Festival de Goodwood este McLaren 570 S Spider, que cuenta con un motor de 8 cilindros y 570 caballos. Esta pieza de ingeniería consigue acelerar de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, y de 0 a 200 km/h en 9,6 segundos. Alcanza una velocidad máxima de 328 km/h si va cubierto, y de 315 km/h si va descapotado.



FOTOS
ESPÍA

MERCEDES-AMG A45

Cuando Mercedes ponga a la venta su nuevo A45 AMG, seguramente se convertirá en el compacto con la mecánica de cuatro cilindros más potente del mercado. Y es que el nuevo modelo preparado por AMG contará con un propulsor similar al utilizado hasta ahora, solo que con una potencia superior a los 400 CV. Y todo... por superar la potencia del Audi RS3.



MERCEDES S63 AMG

La renovada Clase S tiene en su versión 63 AMG una berlina deportiva cuyo motor V8 Biturbo reduce su cilindrada de 5,5 a 4,0 litros, pero aumentando sin embargo la potencia en 27 caballos, hasta presumir de 612. La versión más dinámica de esta lujosa gama acelera de 0 a 100 km/h en sólo 3,5 segundos, y su gasto medio se queda en 11,9 l/100 km.



NISSAN PULSAR NISMO

Mucho han cambiado las cosas desde que Nissan anunciara en 2014 que habría una versión Nismo de su interesante Pulsar. El caso es que parece ser que 2018 será el año en que esta esperada variante deportiva vea la luz, con tracción total y un motor 1.8 Turbo de cuatro cilindros con cerca de 300 CV.



FOTOS
ESPÍA

OPEL INSIGNIA OPC

Se espera que la versión más deportiva del nuevo Insignia, denominada OPC, cuente con un motor V6 Turbo de 2,8 litros de cilindrada y una potencia cercana a los 350 caballos, 90 más que el Insignia GSI que la marca alemana presentará en el inminente Salón de Francfort.

LAS MÍTICAS SIGLAS GSI VUELVEN A LUCIR EN LA TRASERA DE UNA BERLINA DE OPEL, EL INSIGNIA



OPEL INSIGNIA GSI

Por debajo de la versión OPC, el Insignia tendrá un GSi con motor 2.0 Turbo y una potencia de 260 caballos. El Insignia contará con un sistema de tracción a las cuatro ruedas y también con un cambio automático de 8 velocidades. La altura total del coche ha disminuido 10 milímetros para mejorar el comportamiento, y contará con cuatro modos de conducción.



OPEL MONZA

Según nuestras informaciones, Opel, unida ya al Grupo PSA, estaría decidida a reactivar un proyecto de coupé basado en el Concept Monza que había guardado en el cajón. El deportivo, de tamaño pequeño, podría estar animado por un motor de tres cilindros con Turbo y un litro de capacidad desarrollado de forma específica para este modelo.



FOTOS
ESPIA



FOTOS
ESPIA



FOTOS
ESPIA

PORSCHE CAYENNE

Cuando esta revista esté en tus manos el Porsche Cayenne habrá visto ya la luz, días antes de su presentación oficial en el Salón de Francfort. Basado en la plataforma del nuevo Audi Q7, el todocamino alemán contará con toda la tecnología conocida.

PORSCHE CAYMAN GT4

El Cayman más deportivo se llama GT4 y estará animado por un motor atmosférico ya visto en el 911 GT3, aunque con menor potencia. Es decir, que estamos hablando de un 'misil' de entre 400 y 500 caballos, y con unas prestaciones de infarto.

PORSCHE MACAN

Todavía es muy pronto para hablar de un Porsche Macan totalmente nuevo; sin embargo, sí podemos hablar de su primer 'restyling', en el que se tocará todo lo referente a faros, pilotos traseros, parrilla y tecnología de seguridad e infoentretenimiento.

PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO

Un Panamera más práctico era posible. Se llama Sport Turismo y gracias a un diseño de su carrocería estilo Shooting Brake se pueden ofrecer cinco plazas y un maletero cuya capacidad aumenta en 25 litros. Los precios en España del Panamera Sport Turismo oscilan entre los 109.000 y los 138.000 euros.



FOTOS
ESPIA

RENAULT MEGANE RS

La versión más deportiva del Mégane, el tan esperado RS, se presentará oficialmente en el Salón de Francfort, y lo que conocemos hasta ahora del coche acelera el pulso: dirección a las cuatro ruedas, 300 caballos de potencia, cambio automático de doble embrague EDC... Además, el compacto francés se viste de deportivo.

SEAT ATECA FR

El Ateca más deportivo por el momento adopta las siglas FR, que son sinónimo de deportividad; y en este caso de deportividad práctica. El Ateca FR está disponible con motores de gasolina y diésel, en ambos casos con 150 y 190 caballos. Y los precios oscilan entre los 31.340 y los 40.730 euros.



TOYOTA SUPRA

El Toyota Supra es el primo hermano del BMW Z4, ya que forman parte de un desarrollo conjunto entre ambas marcas. Todo apunta a que el nuevo coupé japonés se presentará oficialmente en el Salón de Francfort y contará con tres motorizaciones –todas ellas de origen BMW–, con 184, 252 y 340 caballos de potencia.



VOLKSWAGEN UP! GTI

Un motor de un litro de cilindrada con una potencia de 115 caballos puede parecer poco para mover un auténtico GTI; y sin embargo, no lo es cuando se trata de animar a un modelo con el bajo peso del Up!. Pues es lo que te espera con el Volkswagen más urbano en su versión deportiva, un coche que llegará a los concesionarios en 2018.



FOTOS
ESPIA

VOLKSWAGEN TIGUAN R

El de la imagen superior podría parecer un Tiguan con la línea de acabado R, que afecta solo a su aspecto. Sin embargo, nuestros espías de CarPix nos dicen que el coche llevaba cuatro salidas de escape y sonaba... como si su motor rindiese al menos 300 CV de potencia. No hay mucho más que decir, salvo que el Tiguan R se acerca.



TESLA MODEL 3

Entre 354 y 500 kilómetros podrán recorrer los Tesla Model 3 con una sola carga. Se trata del nuevo modelo eléctrico que se acaba de poner a la venta en Estados Unidos. Allí está disponible desde los 29.800 euros –al cambio– de la versión básica, que acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos. La de mayor alcance costará 37.400 euros.



FOTOS
ESPIA

VOLKSWAGEN POLO GTI

Los principales datos del nuevo Volkswagen Polo GTI hablan de un motor de dos litros de cilindrada y 200 caballos de potencia, una altura rebajada en 15 milímetros y un chasis Sport Select. El motor puede ir asociado a un cambio manual de 6 marchas o al automático DSG de 7 velocidades.



VOLVO XC60 POLESTAR

Hasta 421 caballos podrá tener la versión híbrida del XC60 preparada por Polestar, la división deportiva de Volvo. Se trata de un acabado que también se preocuparía de ultimar una imagen exterior a la medida de dicha potencia. Y de una preparación, a nivel chasis, ruedas o equipo de frenos, propia de un deportivo.

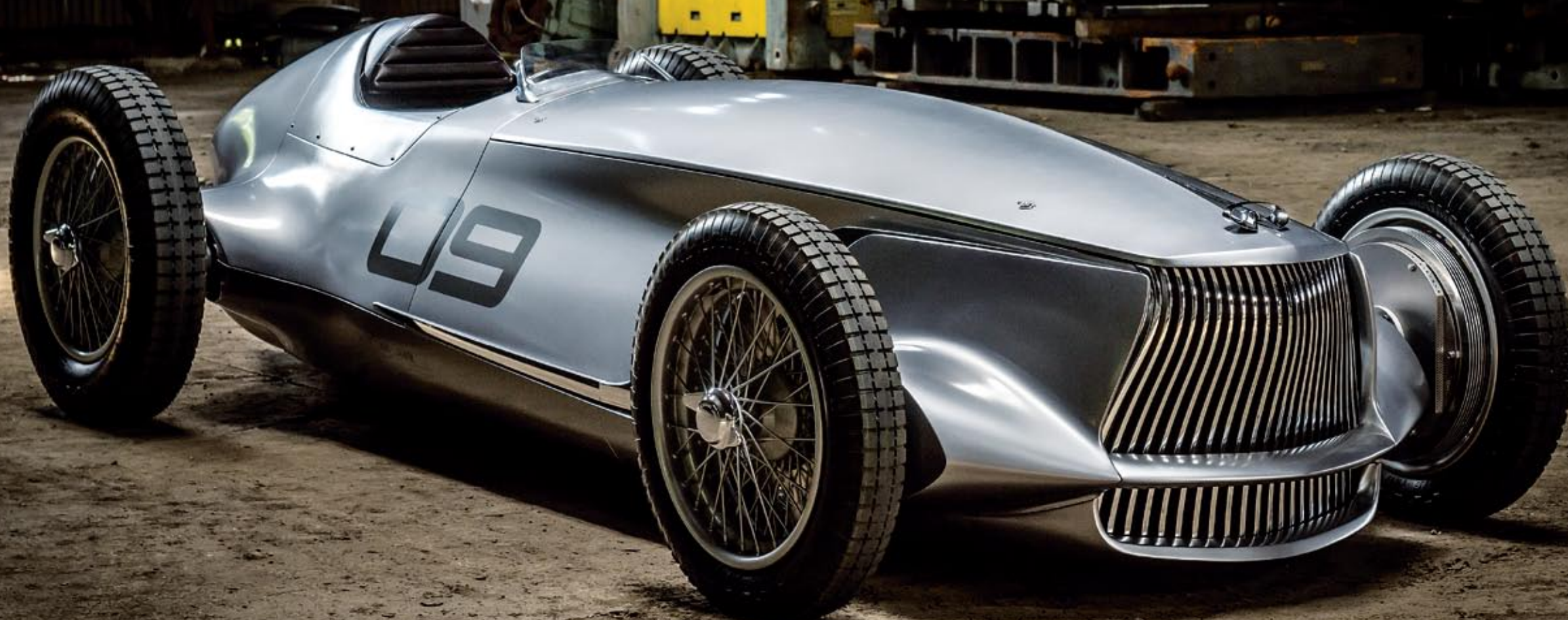




ALBAISA Y SUS DISEÑADORES ELIGIERON UN APARTADO CENTRO TÉCNICO DE NISSAN PARA TRABAJAR EN SECRETO

Un clásico venido del futuro

En un ejercicio poco habitual, Infiniti se ha preguntado cómo habría sido su coche de carreras si la marca japonesa, creada en 1989, ya hubiese existido en la primera mitad del siglo XX. El resultado es el Prototype 9, inspirado en las míticas 'flechas plateadas' de aquella época pero animado por una mecánica eléctrica muy de nuestro tiempo.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

¿Qué habría pasado si Infiniti hubiera existido en los gloriosos años del automovilismo de la primera mitad del siglo XX? Esa es la pregunta que la marca de lujo japonesa, fundada en 1989, ha querido responder con este Prototype 9 presentado en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach, en California. Porque de los lápices de Alfonso Albaisa, vicepresidente de Diseño Global de la marca, ha nacido lo que podría ser un 'flecha plateada' —como aquellos modelos de Auto Union, Audi o Mercedes—, con tecnología del siglo XXI pero con el inconfundible aire de los clásicos.

¿Así habría sido un supuesto coche de carreras del fabricante integrado en la Alianza Renault-Nissan? Pues ¿quién sabe? Porque para que este Prototype 9 se hubiera convertido en un bólido de competición seguramente habría que haber tenido en cuenta muchas más variables relacionadas con el rendimiento del motor, el comportamiento dinámico... Sin embargo, ahora, como comenta Albaisa, el reto era solo estético.

Y el resultado salta a la vista; y es el fruto del entusiasmo de todos los departamentos de desarrollo de la empresa, que rápidamente hicieron suyo este apasionante proyecto. El Prototype 9 está, en cierto modo, inspirado por la tradición deportiva japonesa representada por la compañía Prince Motor Company, considerada como la primera marca japonesa que construyó modelos premium. Esa tradición se ve, por ejemplo, en el Prince R380, un coche de carreras que batió varios records de velocidad en tierra antes de vencer en el Gran Premio de Japón de 1966 sobre el Fuji Speedway. «Creemos que Infiniti comparte cierto ADN con Prince Motor Company, que se convirtió en parte de Nissan Motors, y por eso el Prototype 9 es una celebración de la innovación inherente a nuestra compañía», comenta Albaisa.

El proceso de creación fue sencillo. Albaisa dibujó un boceto del coche, con sus líneas aerodinámicas y su carrocería trabajada a mano, de forma artesanal. Lo compartió con algunos de sus colegas y, a partir de ahí, como en un efecto dominó, el entusiasmo creció hasta convertir ese dibujo primero en maqueta de arcilla a escala y luego en un modelo a tamaño real.

Y durante todo el proceso, guardándose el secreto como oro en



UN EQUIPO DE ARTESANOS NIPONES, LOS LLAMADOS 'TAKUMI', DIERON FORMA A LO QUE NACIÓ COMO BOCETO



EN INFINITI NO NIEGAN LA INSPIRACIÓN AERONÁUTICA, Y TAMPOCO EL 'ADN' DE LA PRINCE MOTOR COMPANY



SÓLO PESA 890 KILOS Y SU MOTOR ELÉCTRICO DE 148 CV LE PERMITE ALCANZAR 100 KM/H EN 5,5 SEGUNDOS



pañ. Por eso, toda la fase de producción del prototipo, para resguardarlo de las miradas, se realizó en unas instalaciones de la firma fuera del Centro de Diseño de Infiniti en Atsugi, trasladándolo a una zona más tranquila del Centro de Desarrollo de Nissan en Oppama. Allí, el trabajo absolutamente artesanal del equipo de takumi –los artesanos japoneses– se pudo convertir en las líneas de deportivo clásico con inspiración aeronáutica que han cautivado a los que lo contemplaron en directo en la exclusiva cita de Pebble Beach.

Con una carrocería realizada mediante paneles de acero unidos mediante métodos clásicos, las líneas aerodinámicas marcan todo su perfil y cada detalle del coche. El cuadro de instrumentos está realizado siguiendo dos ancestrales tradiciones artesanas japonesas: el 'mitate' y el 'shitate'. La primera habla de la manera óptima de combinar los mejores materiales. Y la segunda, del deseo de trabajarlos juntos para conseguir el mejor resultado posible. Y eso se ve, por ejemplo, cuando nos fijamos en el detalle y el acabado del interior, realizado en cuero negro cosido con hilo rojo. Con una belleza minimalista, y pensando en que el piloto debe concentrar toda su atención en la carretera o en el circuito, el cuadro solo cuenta con un volante, con brazo en aluminio, de diámetro considerable y que en su parte central integra los relojes, que ofrecen al conductor la información precisa.

Diseñado recordando un pasado legendario y motorizado pensando en el futuro. Para mover este prototipo, en Infiniti han optado por un motor eléctrico de nuevo cuño con una batería de 30 kWh de capacidad. Con sus 148 caballos de potencia y su par instantáneo de 320 Nm –32,7 mkg–, que se transmiten al suelo a través de las ruedas traseras, el Prototype 9 es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 170 km/h con una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 5,5 segundos. Grandes datos para un deportivo de 4,33 metros de longitud y solo 890 kilogramos de peso, repartido un 43 por ciento sobre el eje delantero y un 57 sobre el trasero, como en los deportivos de la época.

Y de autonomía... ¿qué? Pues Infiniti anuncia que la batería dura a máximo régimen 20 minutos. ¿Poco? puede que sí... pero posiblemente los 20 minutos que mejor combinen la conducción del futuro con las sensaciones del pasado.



LAS PISTAS DEL INTA, JUNTO A MADRID, NOS HAN PERMITIDO SIMULAR DIVERSAS SITUACIONES DE RIESGO... SIN RIESGO



Durante dos jornadas completas, y usando dos unidades –una manual y otra automática–, hemos analizado la respuesta al límite de cada dispositivo.

Los Citroën C4 Picasso y Grand C4 Picasso son los vehículos monovolumen de mayor éxito en España, donde se fabrican para todo el mundo. Y a sus cualidades de espacio, confort, modularidad o conectividad suman una tecnología de seguridad simplemente ejemplar. Motor 16 ha probado todas sus ayudas a conducción, de sorprendente eficacia.



Eficaces copilotos

A veces pensamos que debe sonar a tópico cuando, refiriéndonos a un modelo popular y accesible, y decimos de él que "ofrece tecnologías reservadas a modelos de segmentos altos y precio muy superior". Pero el binomio de Citroën forma-

do por C4 Picasso y Grand C4 Picasso cuadra a la perfección con esa definición, pues tras la reciente renovación protagonizada por estos modelos monovolumen –que la firma gala produce en Vigo en exclusiva– estrenan sistemas poco

o nada habituales entre sus rivales, como el reconocimiento de señales de limitación que podemos vincular al regulador/limitador de velocidad, la frenada activa de emergencia con detección de peatones, el regulador de velocidad activo

con función Stop y la posibilidad de que la dirección corrija automáticamente la trayectoria si nos salimos del carril o podemos chocar con un vehículo detectado en el ángulo muerto. En fin, todo un ejemplo a seguir.



◀ La pantalla táctil de 7 pulgadas –a la derecha, dos detalles– permite acceder con rapidez a los diferentes menús de seguridad para activar, desactivar o personalizar sistemas. Y la pantalla panorámica HD de 12 pulgadas muestra variadas informaciones.



REGULADOR DE VELOCIDAD ACTIVO



▲ En los C4 Picasso de cambio manual, velocidad y distancia se ajusta automáticamente mediante acelerador y freno motor, pero la versión EAT6, con función Stop, si actúa sobre los frenos, llegando a detener la marcha.



▲ El regulador de velocidad activo, tanto si es el normal como si se trata del dotado de función Stop –reservado a versiones con cambio automático EAT6–, permite ajustar tres distancias de seguridad: Cerca, Normal y Lejos. La selección es sencilla, e independiente de la distancia elegida para la sensibilidad de la Alerta de Riesgo de Colisión –página 48–, aunque ambos sistemas compartan el radar frontal.

Mediante un sistema de radar con 100 metros de alcance, este sistema detecta al vehículo que le precede manteniendo automáticamente la distancia de seguridad –definida en segundos, no en metros–, elegida antes por el conductor. Acciona el freno motor y el acelerador, y puede llegar a detener el vehículo gracias a la función Stop, disponible para la versión BlueHDi 150 S&S EAT6 y que si usa el freno –las luces de freno se encienden para advertir al resto– de cara a reducir la velocidad o parar. Además, si nos aproximamos deprisa al vehículo que nos precede, el regulador adaptativo se desactiva automáticamente y genera una señal sonora y un mensaje de alerta al conductor. La

activación del regulador requiere circular como mínimo a 40 km/h, y haber introducido cuarta como mínimo en la caja manual; o si se trata de la caja automática, la posición D o la segunda marcha del programa manual. El regulador se interrumpe pulsando la tecla 'Pausa' del volante o pisando el freno, y tiene en cuenta el uso de los intermitentes, pues al activarlos permite acercarse más temporalmente al vehículo para facilitar el adelantamiento. Decir, por último, que el sistema admite hasta 30 km/h de diferencia entre la velocidad elegida y la real –si hemos programado 120 se desactiva a 89–, o que por encima de 150 km/h el control de crucero es normal, y no activo.

LLAMADA 'SOS' El Citroën Connect Box

Con el C4 Picasso y el Grand C4 Picasso será difícil sentirse solos, pues ofrecen sistema de llamada de urgencia y de asistencia localizados, servicios que son gratuitos y están disponibles las 24 horas y los siete días de la semana gracias a una tarjeta SIM integrada, y que garantizan en caso de incidente o de accidente una localización precisa y una intervención rápida de los servicios de emergencia. En ese último caso basta con pulsar la tecla 'SOS' situada en el techo durante más de dos segundos, tras lo cual localizan el vehículo y se ponen en contacto con sus ocupantes en su idioma; aunque la llamada de urgencia localizada también se puede realizar automáticamente: cuando el calculador del airbag detecta un choque, con independencia de si se despliegan o no los airbags, inicia el proceso. En cuanto a la llamada de asistencia localizada, destinada a avisar de que el vehículo ha quedado inmovilizado, bastará con pulsar durante más de dos segundos el botón con el escudo de Citroën.



▲ En el techo, integradas en el plafón delantero de luces, van los dos botones para los avisos de asistencia y SOS.



ADEMÁS DE LEER LAS SEÑALES DE LIMITACIÓN, EL SISTEMA DE RECONOCIMIENTO PERMITE USAR ESOS VALORES COMO CRUCERO O LÍMITE



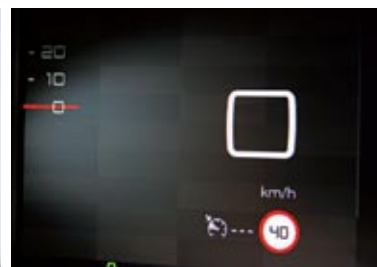
◀◀ El reconocimiento de señales de limitación –y de fin de tramo con limitación– muestra al conductor en pantalla cuál es la velocidad legal. Y podemos programar el menú para que la velocidad del vehículo no exceda la legal; y si esta cambia, el sistema 'preguntará'.



RECONOCIMIENTO DE SEÑALES DE VELOCIDAD

Este sistema proporciona información al conductor sobre las limitaciones de velocidad que debe respetar. Cuando la cámara, ubicada en la zona alta del parabrisas, detecta una señal de limitación de velocidad, la información es mostrada de forma instantánea sobre la pantalla, y el conductor puede aceptar la recomendación de velocidad para regular o limitar su velocidad de acuerdo a la misma. Además, también detecta las señales correspondientes al fin de limitación de velocidad, y el sistema se ayuda, asimismo, de la información relativa a los límites de velocidad facilitada por la cartografía del equipo de navegación, lo que es muy útil donde hay pocas señales o no están bien visibles. Durante nuestras pruebas

comprobamos que el sistema capta prácticamente todas las señales –incluidas las que muestran textos informativos– y que descarta las limitaciones destinadas a vehículos pesados. Además, si durante mucho tiempo no se detectan señales, borra la última leída para evitar confundir al conductor.



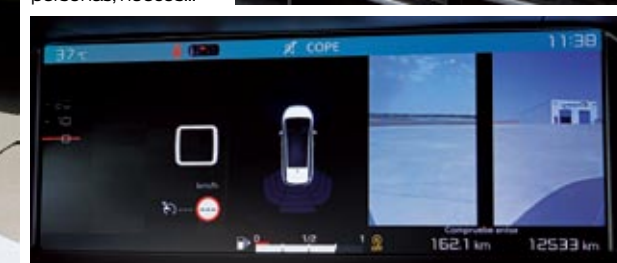
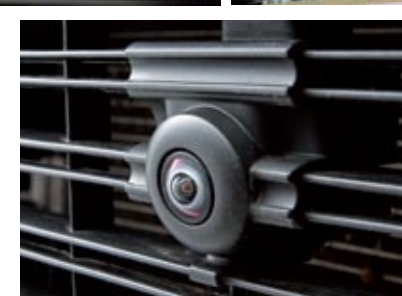
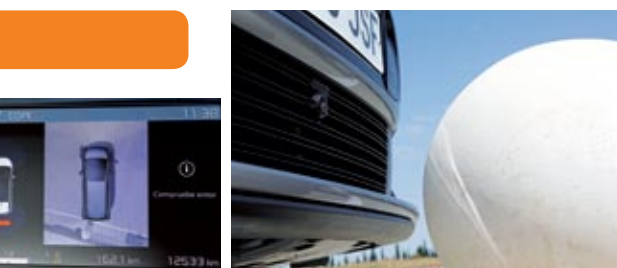
◀◀ Aunque el sistema también tiene en cuenta la información de la cartografía del navegador sobre límites, prioriza las lecturas que realiza su cámara, a la que no se le escapan ni las señales 'difíciles'.



VISIÓN 360°



▶▶ La visión cenital, lograda al combinar las imágenes captadas por cuatro cámaras, facilita mucho las maniobras. Lo capta todo: líneas, obstáculos, coches, personas, huecos...



◀ Muy útil la cámara frontal, que deja ver a derecha e izquierda. Se agradece al salir de un garaje o al dejar una plaza de aparcamiento en batería entre dos furgones.

Esta función facilita las maniobras gracias a las cuatro cámaras discretamente integradas en el automóvil: en la parte delantera, en la trasera y bajo los dos retrovisores exteriores. Para que el conductor se adapte mejor a cada situación, puede elegir tres perspectivas diferentes: visión 360°, para observar el vehículo desde arriba y localizar los obstáculos de un vistazo –vehículos, mobiliario urbano, peatones...–; la visión posterior –ver página siguiente–, y las vistas panorámicas frontales a derecha e izquierda, que son muy útiles para salir desde un garaje a una acera sin poner en riesgo a los peatones, o al pasar entre dos obstáculos que impidan la visibilidad, pues hasta ahora debíamos sacar el morro lentamente y 'cruzar los dedos'.



▶▶ Se acabó lo de salir del vehículo para explorar posibles obstáculos antes de maniobrar. Porque la cámara 360° permite observar el vehículo y su entorno 'a vista de pájaro'. Y podemos seleccionar cámaras por separado –trasera y frontal– para analizar con más detalle el exterior.

FAROS INTELIGENTES SMARTBEAM



◀◀ El C4 Picasso ofrece también alumbrado estático de intersección –gracias a los faros antiniebla– y faros direccionales.

Esta función se encarga de cambiar automáticamente entre luces de cruce –cortas– y de carretera –largas–, según el tráfico o las condiciones de luminosidad de la vía, gracias a la cámara situada en la parte alta del parabrisas, pues mantiene las luces de cruce cuando hay suficiente luz –ciudad, travesías, rotondas dotadas de farolas...– o si detecta otros vehículos, ya sea en nuestro sentido o en sentido contrario. El sistema está operativo mientras el vehículo circula a más de 25 km/h, desactivándose por debajo de los 15 km/h, y conviene saber que si no hay fuente de luz en el usuario de la vía –un peatón, por ejemplo– o ésta se halla oculta –vehículos que circulan por detrás de una barrera, como la mediana de una autopista, o circulan tras un cambio de rasante o transversalmente por un cruce–, el paso de largas a cortas deberá realizarse manualmente, lo que es fácil: basta con tirar del mando de luces a modo de ráfaga. Asimismo, asociado a los faros de xenón se ofrece el alumbrado direccional para curvas, con el que el haz de luz sigue de modo más preciso la dirección de la carretera.



CONTROL TOTAL DEL ENTORNO GRACIAS A LA CÁMARA TRASERA, PIEZA CLAVE DE LA VISIÓN 360°, Y A LA AYUDA AL ESTACIONAMIENTO



▲▲ Hay obstáculos difíciles para los sensores de ultrasonidos –las barras, por ejemplo, se detectan al principio pero ‘desaparecen’ al acercarnos. Sin embargo, nada escapa a la cámara posterior.



CÁMARA DE MARCHA ATRÁS

Este sistema facilita las maniobras habituales de aparcamiento gracias a la ayuda visual. En cuanto el conductor introduce la marcha atrás, la pantalla panorámica HD de 12 pulgadas –o la ‘tablet’ táctil de 7 pulgadas, según versiones– muestra las imágenes y todas las referencias visuales necesarias para guiar adecuadamente la trayectoria del vehículo: se representan como un trazado en el suelo mediante líneas de tres colores, siendo azules las que marcan la dirección –teniendo en cuenta la anchura sin retrovisores del vehículo–, roja la que indica una distancia de 30 centímetros y verdes las que representan, aproximadamente, distancias de 1 y 2 metros

desde el paragolpes posterior. Y la cámara de marcha atrás es compatible con la función de ayuda al estacionamiento, que gracias a unos sensores situados en el paragolpes –cuatro en el delantero y otros cuatro en el trasero– avisa mediante un gráfico y tonos de sonido sobre la proximidad a cualquier obstáculo –peatón, vehículo, árbol, barrera...– que esté en su campo de detección. En algunos tipos de obstáculos, como postes o vallas de obras, se producirá una detección inicial, pero si seguimos aproximándonos podrían dejar de detectarse al quedar fuera del campo de los captadores. En nuestro test constatamos que es así, lo que realza el valor de la cámara.



▲▲ Para gustos, los colores, pero creemos que la alternativa más práctica en el día a día es la cámara trasera, aunque el C4 Picasso permite pedir rápidamente las otras ‘visiones’. Y las líneas de colores, útiles: en la foto derecha, la bola estaba exactamente a un metro, como indicaba el trazo verde.

ALERTA RIESGO DE COLISION

Esta función permite advertir al conductor, gracias al radar situado en el paragolpes delantero y a la cámara del parabrisas, de que su vehículo puede chocar con el vehículo que le precede o con peatones presentes en la vía. Se activa a 7 km/h y se desactiva por debajo de 5 km/h, y trabaja en colaboración con la asistencia a la frenada de urgencia inteligente AFUi, que completa la acción de frenada del conductor si esta es insuficiente, o el Active Safety Brake –página 51–, que interviene después de la alerta si el conductor no reacciona lo bastante rápido y no acciona los frenos del vehículo. Podemos seleccionar Lejos, Normal o Cerca, y funciona con gran eficacia.



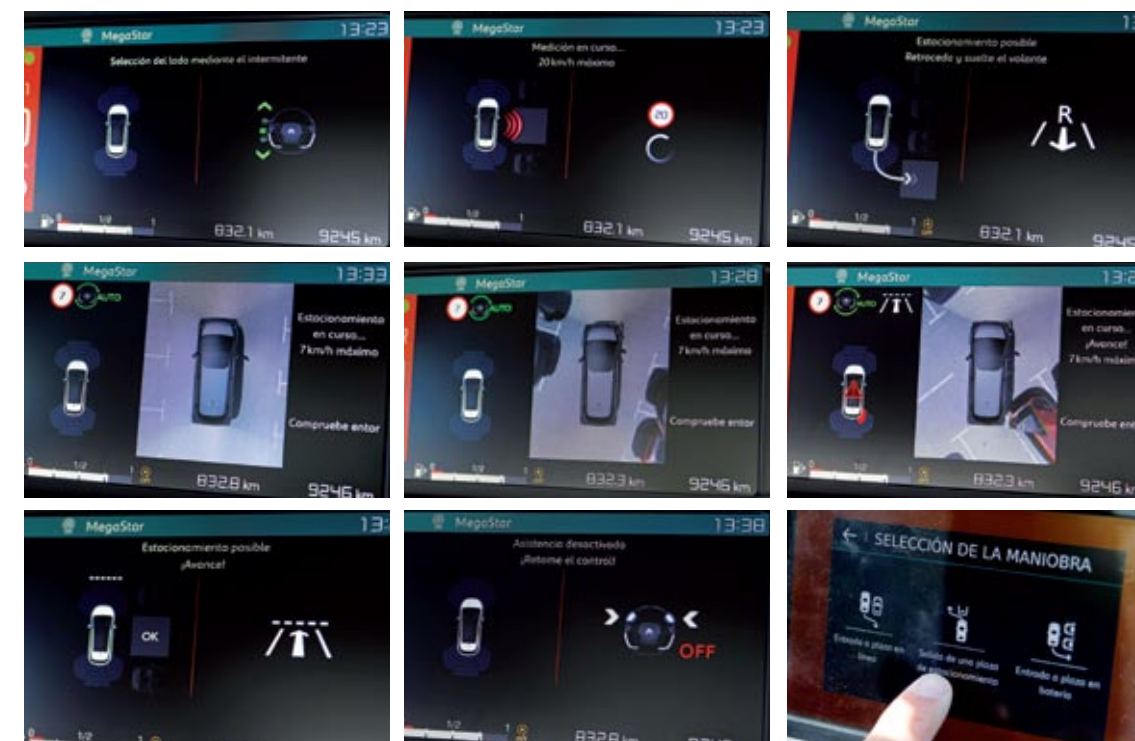
PARK ASSIST



▲▲ El Park Assist busca hueco como máximo a 20 km/h, y circulando a una distancia de entre 50 y 150 centímetros de los vehículos estacionados. En todos los intentos realizados –en línea y en batería– se completó la maniobra a la primera.

El Park Assist es una ayuda activa al aparcamiento, tanto en línea como en batería. A solicitud del conductor, el sistema detecta automáticamente una plaza –descarta las muy pequeñas pero también los espacios enormes–, y acto seguido acciona la dirección para aparcar con total seguridad, mientras el conductor maneja el pedal de acelerador y freno, y se ocupa de engranar las marchas solicitadas por el sistema, pues puede

ser necesario realizar varias maniobras de marcha adelante y marcha atrás. La función Park Assist ofrece asistencia hasta para cuatro ciclos de aparcamiento seguidos, y el conductor puede retomar el control en cualquier momento sujetando el volante. Además, también permite salir de las plazas de aparcamiento, desactivándose el sistema en cuanto el eje delantero ya está fuera del hueco y ha accedido a la vía.



▲▲ Tras ordenar al Park Assist que busque sitio, basta con esperar a que nos avise de que ha localizado una plaza. Y luego, tan fácil como seguir las indicaciones mostradas en pantalla –engranar marchas atrás, acelerar, frenar, engranar primera, acelerar...– mientras el sistema se hace cargo de la dirección y va cuadrando el C4 Picasso ayudado por los sensores. Si aprecia que lo está haciendo mal... lo reconoce y reinicia la maniobra. Pero a la primera ya lo clava.



TECNOLOGÍA PUNTA: C4 PICASSO Y GRAND C4 PICASSO SON DE LOS POCOS MODELOS DEL MUNDO CON ALERTA ACTIVA DE CAMBIO DE CARRIL



◀▶ La vigilancia de ángulo muerto es un sistema generalizado, pero en el C4 Picasso va más allá. Primero, por ser de tipo activo, y en segundo lugar, por funcionar bien: por ejemplo, no se activa cuando adelantamos con cierta rapidez.



SISTEMA ACTIVO DE VIGILANCIA DE ÁNGULO MUERTO

Este sistema de vigilancia por ultrasonidos, formado por cuatro sensores situados en los paragolpes delantero y trasero, permanece activo entre 12 y 140 km/h, y controla la zona delimitada por delante por el retrovisor exterior, extendiéndose hasta unos cinco metros por detrás del paragolpes posterior, y en una franja de 3,5 metros de anchura a ambos lados del vehículo. Activa un testigo luminoso anaranjado en los retrovisores exteriores cuando detecta la presencia de un vehículo en uno de los ángulos muertos, a izquierda o derecha. Y cuando se ha activado, llega a corregir la trayectoria mediante un leve giro de la dirección si el conductor se acerca al vehículo detectado.



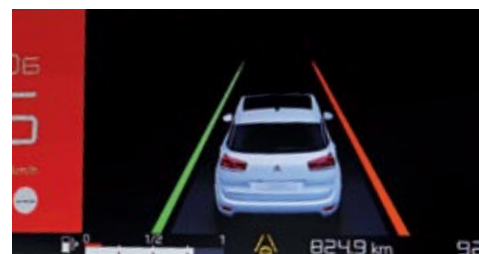
◀▶ El testigo del espejo se enciende cuando un vehículo nos adelanta o cuando estamos adelantando lentamente –diferencia de velocidad de hasta 10 km/h– a otro vehículo. Y no le 'engañan' muros, vallas o señales de tráfico.



ALERTA ACTIVA DE CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL



▶▶ Si la cámara frontal detecta que estamos rebasando una línea longitudinal de forma involuntaria, lo marca en trazo rojo en la pantalla y se ordena una leve corrección de trayectoria.



Este sistema, que lucha contra la insuficiente vigilancia al volante, funciona entre 65 km/h y 180 km/h, y corrige la trayectoria del vehículo mediante la dirección –el conductor percibe un leve movimiento de rotación del volante en sus manos– en cuanto detecta que se ha franqueado involuntariamente una línea sin haber activado el intermitente, alertándole a la vez mediante un testigo parpadeante. Si el conductor desea seguir con esa trayectoria, puede impedir la corrección manteniendo firmemente sujeto el volante o activando los intermitentes de dirección. Pero si el sistema de vigilancia de ángulos muertos detecta un vehículo que se aproxima desde atrás por ese lateral al que estamos accediendo, activará la corrección de dirección de trayectoria aunque los intermitentes estén activados. Tecnología puntera.



◀▶ El módulo junto al retrovisor central es clave, pues acoge desde el sensor que ordena el cambio entre luces de cruce y de carretera hasta la cámara frontal. Por eso conviene que esa zona esté limpia. No obstante, el Active Safety Brake depende también del radar del paragolpes delantero.



ACTIVE SAFETY BRAKE

El Active Safety Brake es un sistema de frenado de emergencia que permite evitar los choques o, al menos, reducir la velocidad del impacto y sus consecuencias. Funciona por encima de 5 km/h con objetos fijos o móviles y con peatones, aunque la velocidad máxima operativa depende del obstáculo: la velocidad de nuestro vehículo debe ser como máximo de 140 km/h si nos dirigimos a un vehículo en movimiento, de 80 km/h cuando el vehículo 'obstáculo' está parado y de 60 km/h

si ha captado un peatón. Si mediante el radar y la cámara percibe que puede producirse una colisión, avisa al conductor; y si este no reacciona, el sistema frena automáticamente el vehículo. Además, gracias a la asistencia de frenada de urgencia inteligente AFUi, si el conductor frena pero no lo suficiente para evitar la colisión, esta función completa la frenada. Buena idea, pues conocemos a pocos conductores que frenen con la contundencia extrema de este eficaz sistema.



▶ En las pistas del INTA reproducimos situaciones de riesgo en las que nuestro C4 Picasso se aproximaba a obstáculos. Por ejemplo, a un vehículo lento que frenaba –arriba, desde dentro y desde fuera–, pero también a vehículos simulados detenidos en la calzada y a 'peatones'. Todo salió bien.

INDICADOR DE INATENCIÓN DEL CONDUCTOR

El indicador de inatención del conductor –también llamado indicador de descanso recomendado, alerta de atención o Coffe Break Alert– completa al avisador de tiempo de conducción presente en todos los C4 Picasso –avisa al conductor si no ha hecho una pausa tras dos horas a más de 65 km/h– y tiene en cuenta la información de la cámara frontal, pues por encima de 65 km/h evalúa el estado de vigilancia del conductor identificando variaciones en la trayectoria respecto a las marcas viales. Si hay riesgo, alerta con el mensaje "permanezca atento" y un sonido, y si ya ha habido tres alertas de primer nivel aparece el mensaje "¡haga una pausa!" y el sonido se vuelve más fuerte.



la frase

Gregorio Serrano. Director de la Dirección General de Tráfico (DGT)



«El incremento progresivo de los controles es consecuencia del alto porcentaje de conductores con presencia de drogas al volante. En el último informe de la DGT, un 12 % estaba por encima de los límites legales de alcohol y drogas»

en breve

► **AYUDAS DE FORD EN REINO UNIDO.** - Siguiendo los pasos de los fabricantes alemanes de incentivar el cambio a vehículos Euro 6, Ford anuncia primas de casi 2.200 euros para fomentar ese cambio en Reino Unido. Además, el fabricante estadounidense, que invertirá 44,1 millones de euros en Turquía para producir Transit y Tourneo, busca una alianza con la china Zotye Automobile para desarrollar vehículos eléctricos en el país asiático.

► **SUPERÁVIT A LA BAJA.** - La bajada de ventas en los mercados a los que van nuestros coches redujo el pasado semestre un 9,5 % la diferencia importaciones/exportaciones, colocándose el superávit comercial en 3.714 millones de euros.

► **CÉLULAS SOLARES PARA ELÉCTRICOS AUDI.** - La marca alemana, que ha creado un laboratorio de lucha contra los ciberataques, trabajará con Alta Devices, filial de la china Hanergy, en el aumento de la autonomía de sus eléctricos mediante células solares de película fina en los techos panorámicos de sus vehículos.

el puntazo

Madrid Calle 30 se convierte en «campo de pruebas» del proyecto de sistemas inteligentes de transporte, que subvenciona la Comisión Europea.

120 vehículos de todo tipo, equipados con sensores, un circuito de dispositivos de datos y diversos sistemas de comunicación, circularán por el anillo de circunvalación de Madrid como parte del programa Connecting Europa Fascility (CEF), que lidera Madrid Calle 30. El proyecto, cuyo objetivo es mejorar la gestión del tráfico y la seguridad de la vía, aprovecha la comunicación infraestructura/vehículo para conocer en tiempo real condiciones de la carretera, condiciones de conducción –visibilidad, lluvia...– o condiciones de tráfico, datos que permitirán a la unidad de gestión tanto minimizar los impactos de los incidentes como anticipar problemas.

la cifra

35%

son los positivos encontrados en los 2.476 tests salivares efectuados en los controles para comprobar la presencia de drogas realizados el pasado puente de agosto (del 12 al 15) a conductores que tenían síntomas de consumo, habían cometido una infracción o se vieron involucrados en un accidente. Cannabis y cocaína (551 y 358 casos, respectivamente) fueron las sustancias más detectadas.

COMPARATIVA POR REGIONES

CAAA	RADARES (2017)	RATIO/MILLÓN HABITANTES
Cataluña	249	33,10
Andalucía	133	15,86
Castilla y León	89	36,36
País Vasco	77	35,17
Galicia	64	23,54
C. Valenciana	62	12,50
Castilla-La Mancha	60	29,39
Aragón	50	38,21
Madrid	37	5,72
Asturias	25	23,98
Baleares	21	18,97
Extremadura	20	18,39
Murcia	20	13,65
Canarias	18	8,56
La Rioja	13	41,17
Cantabria	9	15,46
Navarra	5	7,80
TOTAL	952	20,52

REINO UNIDO: EN

FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD

PERMITIDA, VARÍA LA DISTANCIA.

del 45% de las vías catalanas— mientras que en los trazados que presentan un riesgo muy alto –suponen el 18%– sólo está el 3% de los radares. Sin embargo, el Racc no olvida considerar que algunos puntos de control en las vías de bajo riesgo pueden estar contribuyendo a evitar accidentes, y que la calificación de alto riesgo no siempre la provoca los excesos de velocidad.

La revisión también resalta que la red convencional de esa comunidad cuenta con el doble de radares que la de alta capacidad, en consonancia con el volumen de víctimas que en ellas se registran, puntualizan los auditores; el 71% de muertos y heridos graves se produce en vías convencionales, frente al 29% de autopistas, autovías y rondas de Barcelona.

leyes y normas que regulan el sector. Cercanía y transparencia son otros de los objetivos de la candidatura que encabeza Lorenzo Vidal de la Peña, el presidente y director general del Grupo Vidal de la Peña, fundado por su abuelo y dedicado a la venta y posventa de vehículos; entre otros cargos desempeña la presidencia de Ancove y de la CEOE-Cepyme de Cantabria, y forma parte del Comité Ejecutivo y junta directiva de ambas organizaciones a nivel estatal.

Examinadores

No a la huelga indefinida

No habrá huelga indefinida, pero sí paros de lunes a miércoles, como en junio y julio. La reunión del 23 de agosto entre los examinadores de Tráfico y la Dirección General de Tráfico se cerró sin tan siquiera establecer unos servicios mínimos, y apenas 24 horas después la Asociación de Examinadores de Tráfico (Asextra) anunciaba que, de momento, para septiembre, la protesta se queda en paros parciales. Es la respuesta de Asextra a las numerosas peticiones de los ciudadanos de que no haya una huelga total e indefinida, que podría llegar a afectar a más de 100.000 alumnos, según las estimaciones del Defensor del Pueblo. El principal escollo sigue siendo el complemento de 250 euros al mes pactado en 2015.

Rumores

A Great Wall le interesa Fiat

Las especulaciones sobre una posible compra por parte del fabricante chino Great Wall Motor de Jeep o de todo el grupo italoestadounidense (FCA), al que la marca americana pertenece, no tardó en ser desmentida por Fiat Chrysler Automobiles. Pero el fabricante chino ha confirmado su interés por FCA, con quien, explican, no ha entrado en negociaciones ni ha tenido contactos por el momento. La intención de la compañía asiática, uno de los mayores grupos privados del sector en su país, donde lidera el segmento de los todoterrenos urbanos, es convertirse en el mayor fabricante mundial de SUV; de ahí su especial interés por Jeep, también especializada en un segmento que no deja de crecer y tiene un gran tirón entre los compradores chinos.

Michelin

Sin aire, conectado y recargable

Se llama Vision y está pensando para la movilidad del futuro, porque es a la vez una rueda y un neumático, sostenible e inteligente, que proporciona un nivel ultra alto de prestaciones medioambientales. Desarrollado en colaboración con los usuarios, que piden



Alemania

Código ético para el coche autónomo

Veinte puntos conforman el primer código ético que regula la conducción autónoma y ha sido elaborado por 14 expertos a petición del Gobierno alemán. Sobre la base de que sólo se justifica la conducción autónoma si provoca menos accidentes, el documento coloca la protección de la vida humana por encima de cualquier otra cosa, subrayando que el ordenador debe estar programado para priorizar al hombre por encima de los daños materiales o a animales, con independencia de edad, sexo o constitución física o mental de las personas. También se apunta como prioridad que el ordenador no puede decidir por sí mismo, que los datos de la conducción deben ser almacenados para poder establecer la responsabilidad en caso de accidente, aunque sólo podrán ser usados con permiso del conductor.

más seguridad, eficacia y respeto al medio ambiente, el proyecto Visión incorpora hasta 19 patentes y 4 innovaciones principales, como sus materiales de origen biológico y biodegradables, que minimizan la huella medioambiental. Además, es el primer neumático del mundo que se recarga según el desgaste y las necesidades de movilidad –la impresión 3D permite la cantidad justa de goma y modificar de la banda de rodadura en minutos, añadiendo prestaciones para nieve, por ejemplo–, a lo que se une que no tiene aire, por su es-

tructura interior alveolada, que impide pinchazos y reventones. La cuarta innovación importante es que se trata de un neumático conectado, gracias a los sensores que informan en tiempo real del estado de la banda de rodadura.



ubicación en función de los riesgos de accidentalidad de la zona vigilada, tras detectar que el 58 por ciento se encuentran en carreteras de riesgo bajo o muy bajo –los índices

PAÍSES BAJOS: LAS DISTANCIAS SE ESTABLECEN EN FUNCIÓN DEL LÍMITE PARA ASEGURAR VISIBILIDAD Y TIEMPO DE REACCIÓN.



sejo de Buenas Prácticas, fomentar la formación de los trabajadores, abogar por el rejuvenecimiento del parque incluyendo incentivos para los usados de hasta cinco años y apoyar el desarrollo del nuevo modelo de negocio que demandan los tiempos actuales, en el que el acceso a los datos es fundamental para que con-

cesionarios, talleres y compraventas puedan innovar. También son conscientes de que hay que reforzar la presencia de Ganvam en las instituciones, en consonancia con la fuerza del sector en la economía y la sociedad, corregir la gran carga fiscal que pesa sobre el automóvil y participar en la elaboración de las

RADARES

Cataluña capitanea la vigilancia de la velocidad

De los 952 radares fijos y de tramo que hay en España, 249 están en Cataluña, que es la comunidad que más cinemómetros tiene, por delante de Andalucía (133), con Castilla y León (89), País Vasco (77) y Galicia (64) muy alejadas, ocupando las cinco primeras plazas. Pero además, el territorio responsabilidad del Servei Català de Trànsit ocupa la quinta plaza por puntos de control en proporción a la población, con un ratio de 33,10 radares por cada

ESPAÑA: ES OBLIGATORIO SEÑALIZAR LOS RADARES, PERO NO INDICAR DISTANCIA Y LÍMITE DE VELOCIDAD.

millón de habitantes, por detrás de La Rioja (41,17), Aragón (38,21), Castilla y León (36,36) y País Vasco (35,17); autonomías bastante por encima de la media nacional, que está en 20,52. Con respecto a la situación en Cataluña, la auditoría

de sus 249 cinemómetros (228 fijos y 21 de tramo) realizada por el Racc pone de manifiesto una deficiente señalización en el 40 por ciento de ellos, porque no se informa del límite ni en la señal de aviso ni antes de llegar al punto de control; tampoco hay homogeneidad en la señalización de ra-

AUSTRIA: SÓLO SE OBLIGA A AVISAR DE LOS DE TRAMO, AL PRINCIPIO Y AL FINAL.

Elecciones en Ganvam Vidal de la Peña puja por la presidencia

Trece de los diecisiete nombres de la Junta Directiva de Ganvam integran la candidatura que encabeza Lorenzo Vidal de la Peña a la presidencia de la asociación

de vendedores de vehículos a motor, recambios y talleres de reparación, con siete de ellos miembros del Comité Ejecutivo de la asociación, compuesto por ocho miembros tras la muerte de Juan Antonio Sánchez Torres. «Son personas con conocimiento profundo de Ganvam y de todos los sectores englobados en

nuestra asociación», aseguran en esa candidatura, que luchará por hacer la organización «más útil, más próxima y más relevante». En la hoja de ruta diseñada hasta 2025, buscan el voto de las más de 7.000 empresas afiliadas a Ganvam con el compromiso de defender el automóvil, velar por la ética profesional con un Con-

HERTZ



UN COCHE PARA COLOREAR

En el automóvil que ha creado Hertz no volverás a escuchar la tan repetida frase cuando se viaja con niños: «¿Falta mucho?». La empresa de alquiler ha presentado el primer coche para colorear del mundo. Es un prototipo equipado con una tapicería pensada para que los pequeños puedan llenarla de colores.

Hertz está valorando la aceptación de sus clientes de cara al futuro lanzamiento. Una propuesta que deberá adaptarse, ya que no parece muy viable tal cual, dado que los pequeños deben viajar siempre en el coche con la protección adecuada.

SEAT 600

A POR EL GUINNESS

Seat cerrará los actos de celebración del 60 aniversario del mítico 600 con una concentración en el circuito de Montmeló (Barcelona) el 9 de septiembre. La marca



pretende batir el **Récord Guinness** de la mayor reunión de Seat 600 del mundo. En concreto, se congregarán 600 Seat 600, y el nombre de sus conductores y el número de chasis de sus coches entrarán a formar parte de la historia.

70 ANIVERSARIO

El 70 aniversario de Ferrari tendrá uno de sus actos centrales en Maranello, con la subasta 'Leggenda e Passione'.



FERRARI: UNA SUBASTA ÚNICA

El próximo 6 de septiembre, las carreteras europeas se teñirán de rojo. Y no será un tono rojo cualquiera; será el color del Cavallino Rampante. Ese día, 450 automóviles Ferrari partirán de nueve ciudades europeas con destino a Maranello (Italia), la cuna de la marca, donde días después tendrá lugar el acto central de la celebración del 70 aniversario del icónico fabricante.

Uno de los platos fuertes de la cita será la

subasta 'Leggenda e Passione' (9 de septiembre), que Sotheby's pretende convertir en la venta más destacada de una sola marca en la historia de las subastas de vehículos de colección. Se podrá pujar por algunos modelos míticos, como un 275 GTB Alloy de 1966, que fue propiedad de un senador norteamericano. La fiesta del Cavallino seguirá el domingo con un Concurso de Elegancia que contará con más de 120 ejemplares.

La marca ha celebrado durante todo el año este 70 aniversario recordando su historia y leyenda en varios países del globo. Los actos continuarán en Silverstone (Reino Unido), con el Ferrari Racing Days (23 y 24 de septiembre). En Australia (11 octubre), Motorclassica reunirá algunos modelos míticos, mientras que Japón (12 octubre) acogerá la última parada de la gira mundial, con el LaFerrari Aperta abriendo la expedición.

VOLKSWAGEN

CUATRO AÑOS CON LA UEFA

El próximo año 2018, Volkswagen se convertirá en 'socio oficial de movilidad' de la UEFA, la Unión de Federaciones de Fútbol Europeas. La marca ha firmado por cuatro años su presencia en todos los campeonatos de selecciones nacionales y también para

el Campeonato Europeo de la UEFA 2020. Con este compromiso, Volkswagen pretende sobre todo dar a conocer el lanzamiento de los modelos I.D., la futura familia eléctrica de la marca.



KIA

Kia busca al mejor lanzador de tres puntos de baloncesto. El premio, participar en el concurso de triples de la Supercopa junto a los mejores del país. La preselección se celebrará el 16 de septiembre en Madrid.

FORD EN LA GALA STARLITE DE MARBELLA

EL MUSTANG MÁS SOLIDARIO

Ford ha estado presente un año más en la Gala Starlite Marbella, el evento solidario que recauda fondos para diversas ONGs y con el que la marca colabora desde sus inicios, en 2010.

En esta ocasión, la Gala ha servido para presentar en sociedad la nueva generación del Ford Fiesta. Además, con la colabo-

ración del actor Antonio Banderas como padrino, Ford ha donado el importe equivalente al valor de un coche y una experiencia Mustang—incluye un fin de semana con un Mustang y alojamiento en un hotel de la cadena The Leading Hotels Of The World— a las dos fundaciones protagonistas: Niños en Alegría y Lágrimas y Favores.



▲ Antonio Banderas ejerció de padrino de la colaboración de Ford en la Gala Starlite.

NUEVO PROTOTIPO DEL DESIGN LAB

ESTE YATE DE LUJO, UNA CREACIÓN DE PEUGEOT

Molinillos, bicicletas, un piano, un catamarán... y ahora, un yate de lujo. El Peugeot Design Lab nos sorprende con otra de sus creaciones.

El estudio de diseño global de la marca Peugeot acaba de dar a conocer su último trabajo. Se trata del 'Yacht Concept', un híbrido entre yate y velero de lujo, de 30 metros de eslora y 5 de manga que, de llegarse a hacer realidad, seguro que sería la envidia de muchos aficionados al mar.

El afamado diseñador e ingeniero alemán Thomas Ro-

hm firma este proyecto, que cuenta con una arquitectura innovadora y una cubierta que fluye sobre el área de la cabina. El cableado está integrado y agrupado bajo la cubierta, y el barco se gobierna con tan solo tocar un botón. Además, una hilera de paneles de cristal irrompibles, situada alrededor del casco, hace que el ambiente interior sea muy luminoso.



▲▶ Por ahora, el barco es solo un prototipo, pero como todas las ideas del Peugeot Design Lab espera a que algún afortunado lo convierta en realidad.





GRAN SALIDA DE ALONSO EN SPA FRANCORCHAMPS, PERO EL MCLAREN IRÍA DE MÁS A MENOS, Y EL ASTURIANO ACABÓ RETIRÁNDOSE



La pelota, en el teja do de Honda

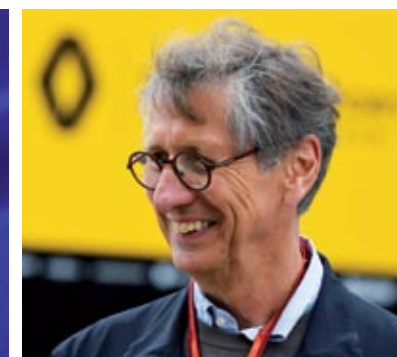
Fernando Alonso parece contar con pocas opciones ganadoras en la Fórmula 1 fuera del equipo McLaren. Que tampoco las ofrece a corto plazo con Honda como socio. Para unos y para otros será crucial el nivel que pueda alcanzar el fabricante nipón en los próximos meses como avance para 2018. Salvo que McLaren dé la sorpresa, y diga adiós a Honda en las próximas semanas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«La decisión de seguir en la Fórmula 1 dependerá de lo competitivos que seamos. Todo el mundo tendrá su opinión de lo que es ser competitivo, pero yo tengo la mía sobre qué es lo que necesitamos para ser competitivos y, si ocurre, consideraré quedarme». Antes de que el Gran Premio de Bélgica cerrara las vacaciones, Fernando Alonso dejaba claro en la CNN americana que será su propio baremo personal el que decida. Al terminar la carrera belga, el



▲ De izquierda a derecha, los pilotos de McLaren Stoffel Vandoorne y Fernando Alonso, el director de McLaren Racing Eric Boullier y el máximo responsable de Honda Motorsport en la Fórmula 1, Yusuke Hasegawa.



◀ El suizo Mario Illien —junto a estas líneas— está trabajando con Honda para mejorar su unidad de potencia. Más a la izquierda, el francés Cyril Abiteboul, director de Renault Sport F1.

panorama era todavía más oscuro.

El futuro de Alonso fue uno de los temas candentes en Spa, como lo será durante las próximas semanas. Por un lado, ante su posible renovación con McLaren. Por otro, ante su continuidad o no en la Fórmula 1. Pero en Bélgica se dibujó un paisaje donde Alonso disfrutaría de pocas opciones fuera del equipo británico. Por ello, la respuesta de Honda duran-

te los próximos meses se antoja crucial. O del equipo, si decidiera prescindir del fabricante nipón.

En este sentido, el piloto español no parece tener demasiadas esperanzas a juzgar por su actitud en Bélgica. Quizás se trate también de mantener una estrategia de presión para que Honda alcance ese nivel que le otorgue un coche puntero en 2018. Quizás, para forzar a McLaren a tomar una

decisión radical. «Es el rendimiento el que dictará lo que voy a hacer el próximo año y las condiciones de las propuestas que tenga. Creo que estamos de acuerdo en que hay dos o tres equipos que tienen un rendimiento por encima del resto», explicaba Alonso en Spa.

Sin embargo, la dinámica del mercado ha ido cerrando al español las puertas a todas las alternativas ganadoras en la Fórmula 1. Días

antes de la carrera se conocía la renovación de Kimi Raikkonen, y en Spa la de Vettel, lo que previsiblemente encadenará la de Valtteri Bottas con Mercedes dentro de pocas fechas. Quizás no extrañaba entonces el rumor de una posible oferta de Williams a Fernando Alonso.

En el caso de McLaren, las alternativas también parecen complejas. En agosto, Toro Rosso y Honda sondearon la posibilidad de un posible acuerdo de suministro. Pero Yusuke Hasegawa confirmaba que «no creía posible» la asociación con el equipo italiano. Sin esta alternativa, para el fabricante nipón solo quedaría McLaren si desea continuar en la Fórmula 1 el próximo año.

Pero si el equipo británico buscaba la ruptura con los japoneses, desde Renault tampoco se lanzaron señales positivas en Spa. Su máximo responsable, Cyril Abiteboul, reconocía que los contactos, efectivamente, han tenido lugar con el



EL ESPAÑOL EXPLICABA TRAS LA CARRERA DE BÉLGICA QUE «T IENE QUE HABER SOLO UN CAMBIO»... Y QUE DESEA SEGUIR EN MCLAREN



► Desde Renault se han reconocido contactos con McLaren para que el coche británico lleve motor francés en 2018. Pero hay obstáculos en el reglamento, y la firma del rombo teme no poder dar la calidad de servicio debida si suministra a más de tres escuadras.

equipo británico. Sin embargo, también apuntó varios importantes obstáculos. «Ahora mismo existe una restricción en el reglamento si quisiéramos suministrar a más de tres equipos», añadiendo además los problemas de naturaleza logística que supondrían trabajar con un cuarto equipo. «No creo que sea razonable creer que podemos suministrar a más de tres escuadras sin perjudicar el nivel de asistencia, la calidad del servicio. Valoramos la relación con Red Bull, una relación duradera que nos gustaría mantener hasta 2020, pero si algo se puede hacer ¿Por qué no?». Y añadía, en referencia a McLaren: «entiendo que las cosas están ahora muy tran-

quilas, y no están buscando nada».

Si este fuera el panorama, un piloto sin alternativas ganadoras y un McLaren forzado a seguir con Honda, quizás eso explique por qué ambos también dependen de la respuesta nipona en los próximos meses. En este sentido, el fabricante japonés ha estado en campaña estas semanas para intentar reafirmar su compromiso y capacidad técnica a pesar de que el panorama de estos dos últimos años no juega a su favor.

Así, Yusuke Hasegawa reconocía recientemente que la unidad de potencia nipona ya había alcanzado en julio el nivel previsto para comienzos de temporada, y

mostraba cierto optimismo para el potencial a alcanzar a final de año. El 'Spec3' introducido en Bakú funcionó en Hungaroring. «Tenemos previstas dos nuevas versiones, podrían ser tres, y tenemos que seguir pensando en la estrategia sobre cómo introducir las pensando en las penalizaciones». Honda introduciría en Monza la 'Spec 4' en el monoplaza de Alonso. Aunque Spa fue otra decepción.

Desde Honda también se explicaban en agosto los cambios de metodología en el desarrollo de sus motores. «No nos basamos ahora tanto en el monocilindro (experimental), y comprobamos muchos factores y conceptos en el motor completo para

culminar cada especificación», reconocía Hasegawa en referencia a los errores en sus sistemas de desarrollo que hipotecaron la pretemporada y gran parte del campeonato actual.

Igualmente, se filtraba recientemente que Honda cuenta ahora con asesores externos para mejorar su unidad de potencia. En este sentido, Mario Illien –artífice de los éxitos de Mercedes en los 90– está trabajando con los nipones para acelerar el desarrollo de su unidad de potencia, como ya hiciera con Renault en 2015. «Podemos mantener el mismo nivel de incremento de potencia, pero es difícil alcanzar a Mercedes o Ferrari», explicaba en agosto el

técnico nipón. «Creo que podríamos alcanzar a Renault antes de final de temporada, estamos acercándonos» apuntaba el técnico nipón.

Pero en Spa, Alonso no dio tregua a Honda. Preguntado el sábado por esa mejora de rendimiento en los entrenamientos, Alonso respondía: «chasis, chasis» ante los gestos desaprobatorios de Hasegawa. «A ver si acabamos», ironizaba respecto a la fiabilidad al día siguiente. Efectivamente, Alonso no llegó a la meta, entre rumores de que había decidido parar ante la humillación que estaba viviendo en el asfalto belga tras una extraordinaria salida.

Desde McLaren no cejaban tampoco en mantener

su intensa presión sobre el fabricante nipón. «No estamos satisfechos durante todo el año, y no creo que Hasegawa lo esté tampoco», explicaba Zak Brown en Spa, «hemos visto algunas mejoras aquí, pero no al nivel que habíamos esperado».

«No tiene confianza en la unidad de potencia, así que tenemos que demostrarle muy rápidamente, y es Honda específicamente quien tiene que hacerlo, que van a lograr mejoras drásticas», explicaba en Spa el propio Brown, «hemos pasado todo el verano trabajando en ello, y esperamos encontrar algunas conclusiones de nuestro paso adelante en muy corto plazo». Monza y la 'Spec 4' será otro mojón en el cami-

no, tan crucial para McLaren como lo eran Mónaco y Singapur. «Si hacemos que se sienta cómodo y tenemos un coche competitivo el próximo año, diría que podríamos ver a Alonso en nuestro monoplaza (en 2018)».

Alonso explicaba en Spa que «he rechazado el 60 por ciento de las ofertas que me han hecho hasta ahora, pero el otro 40 por ciento siguen en la mesa». Entre ellas, las de McLaren y Williams. «Lo único que le interesa es ganar, ganar, ganar en todo lo que tiene a mano... Su vida entera está centrada en la necesidad de rendir y ganar», recordaba Eric Boullier sobre el piloto español este pasado agosto.

«Tiene que haber solo un

cambio», explicaba el español después de la carrera, «creo que hay muchas respuestas, y tenemos que encontrarlas, no llegarán mirando al cielo. Tenemos que sentarnos y trabajar en ello para encontrar la mejor solución para el próximo año. Habrá que ver qué pasa en las dos próximas semanas, estoy contento con el equipo, han sido tres temporadas muy duras, McLaren es uno de los mejores equipos del mundo, y me gustaría seguir con ellos, pero hay que ver cómo evolucionan las cosas». ¿Qué decisión tomará finalmente Alonso? ¿Ha puesto a McLaren en la encrucijada? «Honda, o yo». La respuesta, en las próximas semanas.

LOS MODELOS PREFERIDOS POR LOS EUROPEOS

EL GOLF DOMINA, PERO MENOS, EN LA PRIMERA MITAD DE 2017

El Volkswagen Golf ha cerrado el primer semestre de 2017 manteniendo su dominio en el mercado europeo, aunque sólo con 53.411 unidades de diferencia sobre su más inmediato perseguidor, el Renault Clio, frente a las 91.968 que los separaban en esos seis meses de 2016. Y es que el popular Golf, pese a la renovación que lo moderniza, no pasa por su mejor momento, presentando la mayor caída entre los 20 modelos más vendidos de enero a junio, y tras haber sufrido, por primera vez en años, una pérdida mensual de liderazgo: fue en marzo, cuando dejó de ser el preferido de los compradores europeos, que después volvían en abril a colocarlo en la primera posición.

Como se puede comprobar en el cuadro, por detrás de Golf y Clio, de enero a junio se mantienen las posiciones del primer semestre de 2016, con una notable excepción: la llegada a la sexta plaza del Nissan Qashqai, desde el octavo puesto que ocupaba el año pasado. Un reflejo del empuje continuado e imparable de los SUV, que terminan el semestre transcurrido copando el 28,3 por ciento de las ventas totales, tras venderse un 19,7 por ciento más que en el mismo periodo de 2016, gracias especialmente al empuje de Volkswagen Tiguan (+75,2%) y Peugeot 3008, colocado vigesimosexto a raíz del lanzamiento de su segunda generación.

LOS 50 MÁS VENDIDOS

MODELO	UNIDADES	%16/17	MODELO	UNIDADES	%16/17
GOLF	237.405	-11,6	3008	82.448	---
CLIO	183.994	6,3	TUCSON	79.410	0,5
POLO	171.554	3,0	LEON	78.735	-1,7
FIESTA	156.424	-1,6	KUGA	78.430	23,9
CORSA	138.703	-5,9	A4	78.107	-8,5
QASHQAI	136.239	8,4	TIPO	78.070	246,5
ASTRA	133.709	3,4	A-CLASS	74.961	1,8
208	132.103	-4,5	DUSTER	74.011	-0,2
TIGUAN	127.392	75,2	MINI	72.904	5,2
OCTAVIA	120.020	-0,6	SERIE 3	71.849	-4,7
FOCUS	119.197	-0,9	SERIE 1	71.235	7,6
C3	116.371	62,5	SPORTAGE	70.976	-8,6
CAPTUR	112.263	-5,2	E-CLASS	68.212	36,8
PANDA	110.587	0,9	IBIZA	64.014	-5,7
500	108.348	5,0	KADJAR	63.095	-10,7
2008	105.138	9,4	AURIS	62.712	-11,3
SANDERO	104.861	14,4	C-HR	61.544	---
YARIS	101.871	-2,1	XI	61.223	29,3
C-CLASS	97.380	10,2	TOURAN	59.250	-4,9
FABIA	96.787	5,3	C4 PICASSO/GRAND	57.417	-9,4
MOKKA	96.341	8,1	I20	55.006	12,9
PASSAT	95.209	-14,7	UP	53.441	-2,3
308	92.698	-18,5	SCENIC/GRAND SC.	53.177	10,0
MEGANE	92.690	32,7	500X	52.814	-13,2
A3	90.549	-13,3	XC60	52.134	34,6

INCIDENTES EN CARRETERA La seguridad es lo primero

La compañía de renting y gestión de flotas ALD Automotive recuerda a los conductores que preservar la integridad debe ser la preocupación fundamental cuando se sale del vehículo por

una situación anormal en la carretera. Por ello recalca que, ante una avería, hay que mantener la calma para aparcar el coche en zona segura —si se puede— y encender las luces y activar las de emergencia, antes de ponerse el chaleco de emergencia, sin el que no se debe abandonar el coche. El siguiente paso será ubicar los triángulos de emergencia al menos a 50 metros del vehículo y visibles desde unos 100 metros: uno delante y otro detrás en las vías de doble sentido, o sólo uno detrás en autopistas o autovías.

También aparcar fuera de la calzada, encender los intermitentes, ponerse el chaleco antes de bajar del coche y colocar los triángulos son actuaciones imprescindibles

ante un accidente. En ese caso hay que informar al 112 lo antes posible, indicando el número de implicados, el tipo de asistencia que pueden necesitar y el lugar del siniestro. Hasta que lleguen los servicios de emergencia hay que prestar auxilio a las víctimas, sin moverlas salvo que sea imprescindible, y marcharse del lugar en cuanto nuestra ayuda no sea necesaria. El tercer supuesto que contempla ALD es la aparición de animales en la calzada, con la recomendación de no tocar el claxon, sobrepasarlos lentamente, poner la luz de cruce si es de noche y mantenerse alerta por si aparecen más. Si la colisión es inevitable se deberá pisar freno y embrague a la vez, y sujetar el volante con fuerza, porque es mejor no tratar de esquivarlo cuando la maniobra no es segura, puntualiza ALD.

SIXT

PARA VIAJEROS FRECUENTES

La compañía de rent a car alemana introduce en España 'Sixt Unlimited', un producto diseñado para los viajeros frecuentes, que pueden disponer de coche por tiempo ilimitado dentro del territorio europeo a cambio de una cuota mensual. El cliente, particular o empresa, tiene siete categorías de vehículo para elegir y cuatro duraciones de contrato tipo (de 3 a 12 meses), ahorrando en coche de empresa, alquiler, parking de aeropuerto, seguro y mantenimiento, además de disfrutar de otros beneficios.



PRECIOS

630i 260 CV	68.900 €
640i 340 CV	80.300 €
640i xDrive 340 CV	83.000 €
630d 265 CV	74.200 €
630d xDrive 265 CV	76.900 €

BMW

Serie 6 Gran Turismo: ya se puede pedir

La marca alemana abre la lista de pedidos del Serie 6 Gran Turismo, cuyas entregas no comenzarán hasta finales de año. Cinco versiones integran la gama inicial, basada en dos propulsores de gasolina y un diésel —todos con tecnología TwinPower Turbo—, cambio automático Steptronic de 8 velocidades y propulsión trasera, con la opción de la tracción total xDrive para

el 640i y el 630d. La oferta se completa con las líneas Luxury y Sport, que suponen 3.670 y 2.370 euros, respectivamente. En el Salón de Francfort, en septiembre, será presentado este sucesor del Serie 5 Gran Turismo, que ofrece un habitáculo espacioso para cinco ocupantes y un amplio maletero —entre 610 y 1.800 litros—, con portón de apertura y cierre eléctricos. En el

equipamiento de serie destacan: asientos de cuero Dakota, llantas de aleación de 18", volante deportivo de cuero, sistema de carga de objetos largos y asiento trasero divisible 40/20/40, retrovisores con ajuste automático y antideslumbramiento, control de distancia de aparcamiento delantero y trasero, climatizador bizona extendido, faros principales y antiniebla de LED, Active Guard, Parking Assistant con cámara de visión trasera...

Por 165.700 €



JAGUAR

El XJR 575 culmina las mejoras del XJ

Las primeras unidades llegarán en otoño, pero ya se puede pedir el renovado XJ, actualizado con los últimos sistemas de seguridad inteligente y ayudas a la conducción, como el Frenado Autónomo de Emergencia, Asistente de Cambio Involuntario de Carril o Monitor del Estado del Conductor, que incorporan las versiones con tracción trasera. Tampoco falta lo último en infoentreteni-

miento y capacidad WiFi 4G en esta renovada berlina británica, que parte de 88.800 euros. La gama XJ 2018 culmina con la nueva versión XJR 575, que ofrece 575 caballos, acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos,

alcanza los 300 km/h y cuesta 165.700 euros. Dos nuevos colores exteriores y las branquias del capó dobles lo distinguen del resto de la gama. Personalización que completan alerón trasero,

OPEL

Detector de fatiga para el Grandland X

Llegará a los concesionarios tras su presentación en Francfort —la cita se celebra a mediados de septiembre—, pero ya se ha iniciado la comercialización del nuevo SUV —ver precios en Motor 16 nº 1.705— para el que Opel anuncia el Detector de Fatiga como parte de su extenso equipamiento tecnológico. Ese sistema de asistencia, que reconoce los signos de cansancio o somnolencia, y aconseja al conductor tomar

un descanso si la trayectoria del vehículo sugiere agotamiento o falta de atención, ayudará a eliminar uno de cada cuatro accidentes mortales, que son los que, según el estudio sobre conducción en carretera realizado por el ADAC en Alemania, provocan los conductores que se quedan dormidos.

El Detector de Fatiga de Opel comienza por recomendar una pausa cuando se llevan más de



dos horas al volante por encima de 65 km/h, aviso que se repite cada 60 minutos hasta que se para. El segundo nivel supone un mensaje visual y acústico tras una corrección brusca o una trayectoria irregular; tres avisos dan paso al aumento del volumen en las alertas, que no cesan hasta que se conduce 10 minutos consecutivos de manera adecuada o se circula 15 minutos por debajo de 65 km/h.

TOYOTA CARE

NUEVOS MEDIOS DE PAGO

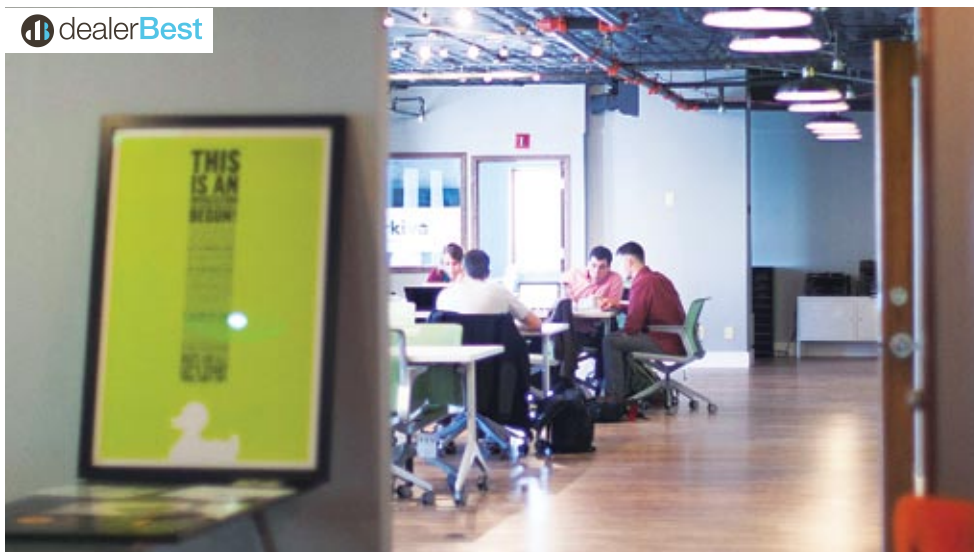
El programa de mantenimiento integral de Toyota España, que destaca por sus tarifas competitivas, servicio y atención, incorpora nuevos medios de pago y se adapta a más tipos de clientes. Además, también se puede contratar a lo largo del primer año de vida del vehículo —antes de la primera revisión oficial—, y no solo en el momento de la adquisición del coche. En cuanto a las formas de pago, Contado, Online y Crédito se unen al Pay per Drive al que estaba vinculado, y la disponibilidad se amplía a autónomos, pymes y grandes empresas.

Toyota
Care

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



dealerBest



Concesionarios, gestorías y finales de mes

Existen situaciones en la vida de las personas que no se sabe por qué se producen. En función de la fe de cada uno podemos apelar al personaje religioso que corresponda o a ese 'Murphy' del que tanto se habla. En los concesionarios existe un hito de estas características al que, desde hace muchos años, todos pretendemos buscarle razón y ninguno la encontramos. Se trata del **aumento de matriculaciones al final del mes**, que en muchos casos supone que, en un periodo de días **de entre 3 o 5**, se matriculen **más del 30 por ciento de los vehículos del mes en curso**.

EL PORQUÉ DEL FINAL DE MES

Hace muchos años, bastantes, esta circunstancia se producía más en meses coincidentes con periodos de vacaciones o fiestas de guardar, temporalidad en la que todos nos preparábamos y teníamos todo listo para soportar carros y carretas. Hoy esto es un poco de locos. Si bien es cierto que, a veces, el periodo de vacaciones, la Semana Santa o la Navidad, empuja a algunos a cambiar su coche, ahora se suman otras variables en las que, yo particularmente, creo que Murphy tiene mucho que ver.

Que si cierre de bimestre y me faltan 20 para objetivos, que si este mes y todos los pasados me faltan para el 120 y me matriculo lo que sea, que si esto, que si lo otro. Y en esta revolución ansiosa las concesiones y **las gestorías sufren lo indecible, y en muchas ocasiones, aunque parezca paradójico, no se entienden bien entre ellos; lástima**. Sobre todo cuando ambos actores de este teatrillo son piezas fundamentales para que alguien salga en los medios sacando pecho y ego diciéndolo que si las matriculaciones suben, que si las ex-

portaciones también y que si España va mejor.

No es justo, no y no. El esfuerzo no tiene el premio que se merece y para las personas que trabajan en estas dos partes de la escena esta situación produce un nudo en el estómago cargado de responsabilidad y de miedo que no es productivo ni saludable. A todo esto, la plataforma online de la DGT a veces, o casi siempre, en final de mes se colapsa y no se encuentra operativa por tiempo indefinido, provocando el pánico y el ajusticiamiento del que menos culpa tiene.

En estos últimos años las gestorías que trabajan en el ámbito de Tráfico han asumido una buena parte de la carga de trabajo del funcionariado de la DGT. Antes se presentaban los expedientes físicos en carpetas de Gestores y eran los funcionarios los que grababan y ultimaban las gestiones, expidiendo los permisos de circulación correspondientes en el día de su presentación. Con este sistema, por supuesto del Paleolítico Superior, la responsabilidad de que todo quedase matriculado una vez presentado era de la Jefatura de Tráfico correspondiente, no de Murphy.

UNA VÍA OPTIMISTA EN EL TRABAJO DE GESTORÍA

Hoy, cuando las gestorías graban los datos, imprimen las cosas y ponen todo lo necesario en la plataforma de la DGT, el resultado es una gran ansiedad. Que aunque casi nunca sucede el cataclismo, más de una vez un concesionario ha perdido el rapel del objetivo no conseguido y la gestoría su cliente. Pero vamos a ser optimistas, venga, y vamos romper lanzas de encuentro, de mejora y de paz, también de sosiego, que es lo que necesitamos y nos merecemos.

1.- Como estamos en el siglo XXI, vamos a **adecuar la tecnología a la necesidad** y vamos a conseguir un modelo de gestión online que nunca se caiga, que nunca se colapse, que siempre responda.

MERCEDES-BENZ Más oferta para la Clase S

Si en el número anterior de Motor 16 hacíamos referencia a la llegada del renovado buque insignia de Mercedes a los concesionarios, ahora debemos añadir la ampliación de la oferta, que extiende hasta 19 las 8 versiones iniciales. Son las nuevas motorizaciones S 450 y S 500 de gasolina con seis cilindros en línea, que cuentan con el nuevo sistema inteligente de sobrealimentación, que suma un compresor eléctrico adicional e integra en un solo componente alternador y motor de arranque eléctrico. Llegarán al mercado español en octubre, pero ya se admiten pedidos, como



Ahora, 19 versiones para elegir

PRECIOS

	Berlina	Larga	Maybach
S 350 d 286 CV	97.350 €	100.300 €	
S 450 367 CV	107.150 €	110.200 €	
S 500 435 CV	117.100 €	120.000 €	
S 560 469 CV	123.500 €	124.850 €	143.800 €
Mercedes-AMG S 65 630 CV		287.100 €	
S 650 630 CV			250.200 €

también se inicia la comercialización de los más potentes y exclusivos Mercedes-AMG S 65 y Mercedes-Benz Maybach 650, equipados con el motor V12 de 630 CV. La gama se completa con las versiones de tracción trasera de S 560 y S 350d, que se convierte en el acceso a la Clase S. Hay un paquete de asisten-

cia a la conducción disponible por 3.181 euros, y se ofrece como opción el paquete para aparcar a distancia.

MAHINDRA

Llega el XUV500 más refinado

La versión más equipada del todocamino indio llega al mercado español completando la gama con un nuevo acabado, que destaca por su refinado equipamiento. Como complemento al básico W6 y el nivel intermedio W8, el W10 suma techo corredizo eléctrico con sistema antiatrapamiento, neumáticos Toyo Tires con llantas de aleación de 18 pulgadas en color antracita diamantado, cristales tintados, molduras en puertas personalizadas que se iluminan mostrando el nombre del vehículo y marcos cromados en las ventanillas laterales. Los XUV500 cuentan de serie con ABS, repartidor electrónico de

frenada, ESP, sistema electrónico antivuelco, climatizador electrónico, asistente para maniobras de aparcamiento o airbags frontales, laterales y de cortina en las versiones W8 y W10. En opción existen los paquetes Sport (2.733 y 1.437 euros, para W8 y W10, respectivamente) y Entertainment (1.412 euros), que son acumulables. Como todos los Mahindra, el XUV 500 tiene cinco años o 100.000 kilómetros de garantía, y tres años de asistencia en carretera.

PRECIOS

XUV500 4x2 W6	20.985€
XUV500 4x4 W6	22.986€
XUV500 4x2 W8	24.189€
XUV500 4x4 W8	26.281€
XUV500 4x2 W10	26.935€
XUV500 4x4 W10	28.896€



Cinco años de garantía y tres de asistencia en carretera

USADOS

Los vehículos antiguos concentran el mercado

Los 156.910 vehículos de ocasión transferidos en julio, con Ibiza, Megane y Golf a la cabeza, suponen un +15,39 % sobre ese mes de 2016, crecimiento que se concentra en las unidades más antiguas; coches con más de una década que en julio protagonizaron el 61,48 % de las operaciones, con un crecimiento (21 %) seis puntos por encima de la media del mercado.

Son datos de la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (Ancove), que pronostica un aumento de las ventas por encima de las previsiones en 2017 y destaca el peso, cada

vez mayor, de los vehículos más antiguos. De hecho, de los 1.087.546 turismos y 4x4 transferidos de enero a julio, más de la mitad (644.854) habían cumplido los 10 años, sumando el 59,3 % del total del mercado de segunda mano, porcentaje que supone casi tres puntos por encima de 2016. Ancove también recuerda que las unidades más viejas son, principalmente, operaciones entre particulares, alertando del riesgo de ese canal en el que operan muchos pseudoprofesionales, que incumplen las garantías y obligaciones a que están sometidos los 'compra-venta' oficiales.

Paco Díaz

Socio y Fundador dealerBest

¿Buscas trabajo?

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

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





CARTA DE LA SEMANA



¿ALFA ROMEO STELVIO O VOLVO XC60? DUDAS ENTRE DOS SUV DE ÚLTIMA 'HORNADA'...

Javier Samper

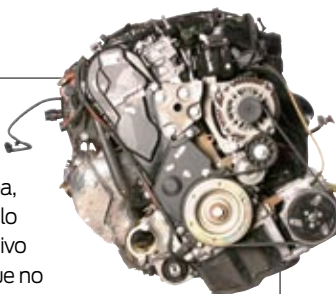
¿Me podrían destacar las virtudes y los defectos de un Alfa Romeo Stelvio y del nuevo Volvo XC60? Sería con motor diésel de 180 CV y tracción total. Lógicamente el uso mayoritario dado sería por ciudad y carretera, pero también alguna salida fácil por el campo. Gracias.

RESPUESTA

Muchas son las virtudes de estos dos avanzados SUV, el primero en este segmento para Alfa Romeo y ya la segunda generación en el caso del XC60. Muchas son las similitudes entre ambos,

pero cada uno goza de su propia personalidad, no sólo estética. El Stelvio se decanta por una filosofía más dinámica y pasional al volante, mientras que el Volvo se desenvuelve mejor en

aspectos como el confort de marcha, la calidad o los últimos equipamientos en seguridad. Ambos modelos miden prácticamente lo mismo y por lo tanto tampoco encontrarás grandes diferencias en cuanto a habitabilidad se refiere, si bien en el XC60 hay más espacio en las plazas traseras, pero pierde la batalla del maletero, al ofrecer 505 litros, 20 menos que su rival. A las motorizaciones diésel elegidas se llega por caminos diferentes. El XC60 apuesta por un bloque de dos litros con 190 CV, mientras que el Stelvio monta un 2.2 de 180 CV. Su superior cilindrada le brinda un mayor par motor, y el menor peso del conjunto le otorga unas mejores prestaciones y un consumo medio homologado más comedido: 4,8 litros frente a 5,1. Los dos modelos comparten una transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par. También la tracción total, pero en este caso el Stelvio da prioridad a la motricidad sobre el tren trasero para ganar puntos en cuanto a dinámica deportiva se refiere, y sólo cuando es necesario se traspasa hasta un 50 por ciento a las ruedas delanteras. La dirección es mucho más directa en el modelo italiano, y las sensaciones y agilidad del conjunto también son más deportivas. Por su parte, el XC60 se remata con mayor calidad, y en marcha su avanzada plataforma brinda un mayor confort y permite introducir tecnologías más sofisticadas. Es el caso de una suspensión neumática que no se contempla en el Stelvio. Si se monta baja automáticamente la altura del conjunto 20 milímetros a alta velocidad y la eleva 40 cuando accionamos el modo Off Road. Por eso el Volvo puede llegar a ser muy superior en retos camperos, aunque el Stelvio no desentona en pistas de tierra fáciles. Por último, los dos vehículos hacen gala de un equipamiento muy generoso desde sus acabados de acceso, pero en este sentido la avalancha tecnológica, sobre todo en materia de seguridad, es superior en el Volvo. Por todo esto, por su mayor calidad y por pertenecer a una marca tradicionalmente premium, el precio también se dispara: 51.190 euros el XC60 y 45.050 el Stelvio, diferencia que se agranda si se aplica la campaña de descuentos, más agresiva en Alfa.



CONSULTAS RÁPIDAS

COLECTOR DE ESCAPE DETERIORADO

Pedro Lobato

Pues la solución pasa por cambiar el colector de escape, porque no es posible repararlo con una soldadura debido a las altas temperaturas que registra. Y es cierto que es una pieza que no suele tener mantenimiento. Si ha aparecido una fisura puede ser por el propio calor generado —un fallo de fabricación— o, lo más probable, por un golpe frontal que haya podido dañar su estructura.

CADENA O CORREA DE DISTRIBUCIÓN

Agustín Méndez

No creemos que llegue a tanto como para elegir un modelo u otro en función de si lleva cadena o correa de distribución, pero sí es cierto que existen diferencias. Los motores que montan una cadena en su distribución para comunicar el movimiento entre los piñones del cigüeñal y el árbol o árboles de levas requieren de la lubricación de aceite del motor y suele ser una solución algo más ruidosa que la

correa, pero lo positivo es que no suelen precisar de mantenimiento. Si el propulsor utiliza una correa dentada, ésta no necesita lubricación, pero habrá que cambiarla cuando lo indique el fabricante, con el consiguiente gasto. De no hacerlo y acabar rompiéndose, la avería sería grave.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO LLEVAR LOS CRISTALES TINTADOS?

Varias son las consideraciones que se deben hacer al respecto. En primer lugar, señalar que está prohibido la colocación de vidrios tintados o coloreados que no estén homologados; por tanto, si deseamos colocar cristales tintados tienen que estar perfectamente homologados. En segundo lugar, hay que recordar que, en cualquier caso, la superficie acristalada del vehículo deberá permitir la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, especialmente hacia delante, hacia la derecha y la izquierda, sin interferencias de láminas o adhesivos. Por tanto, sin ninguna duda, no se podrán llevar tintados, ni con láminas, la luna delantera y los cristales de las ventanillas delanteras del conductor y del copiloto. Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores y, para ello, es necesario que el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores. El incumplimiento de estas obligaciones sería constitutivo de una infracción catalogada de grave, cuya multa podría ser de 200 euros, siendo el responsable de este tipo de infracciones el titular o propietario del vehículo, y no el conductor del mismo. Excepcionalmente se podrá autorizar la colocación de filtros de rayos ultravioletas en los cristales de las ventanas delanteras y en el parabrisas delantero, cuando sean vehículos destinados a ser conducidos por personas diagnosticadas de lupus. Para ello será necesario que el titular del vehículo, una vez instalados, solicite la realización de los ensayos correspondientes a un laboratorio autorizado a tal efecto por el Ministerio de Industria presentando la siguiente documentación: el Permiso de Circulación del vehículo, el certificado médico expedido por el facultativo especialista y visado por los servicios sanitarios que la autoridad sanitaria determine en cada comunidad autónoma y, en caso de no ser la persona diagnosticada de lupus, el titular del vehículo deberá acreditar el grado de parentesco entre el titular del vehículo y la persona diagnosticada de lupus; debiendo llevar siempre en el vehículo la documentación acreditativa de tales circunstancias.

BUENA PREGUNTA

CONSERVAR LOS JUSTIFICANTES Y PRESENTARLOS ANTES DE 20 DÍAS

Aparqué en el garaje de un hotel céntrico y me dijeron que enviaban mi matrícula para que no me multaran. Ahora esa sanción me ha llegado a casa. ¿Qué puedo hacer?

RESPUESTA

La Ley establece que la autoridad competente, cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, podrá prohibir total o parcialmente el acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos.

Una vez más tenemos que hacer referencia a que la competencia para regular la circulación en las vías urbanas corresponde a los ayuntamientos, que elaborarán y aprobarán sus correspondientes Ordenanzas Municipales de Circulación, donde regularán el tráfico por su municipio y establecerán y fijarán las Áreas de Prioridad Residencial (APR) o calles de circulación restringida, así como las condiciones de acceso a dichas zonas o vías.

Por tanto, habría que acudir a la Ordenanza Municipal Reguladora de este tipo de zonas para conocer con exactitud lo que autoriza o no y las condiciones que se deben cumplir.

Por lo general los ayuntamientos, al restringir este tipo de accesos, suelen permitir el acceso a los vehículos que se dirijan a un parking público o a un hotel, en cuyo caso, el titular del parking o el hotel deberá solicitar la exención de la autorización para todos los vehículos que estacionen en el mismo, si bien en estos casos se recomienda guardar el justificante del estacionamiento o la factura, por si hubiese algún tipo de error en

el traslado de datos y, finalmente, el vehículo fuese denunciado indebidamente.

En consecuencia, si, como es el caso, finalmente se ha recibido la denuncia, seguramente sea porque haya habido un error en la comunicación de datos del titular del garaje, por lo que se deberá conseguir, si no se tuviese ya, el oportuno justificante de dicho titular, donde se refleje la fecha y hora del uso del mismo, para poder aportarlo dentro de las alegaciones que se tendrán que presentar dentro del plazo de 20 días desde la notificación de la mencionada denuncia.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Lancia Delta, Mazda 323 y Toyota Celica: tres coches de rally

Enfrentamos tres coches que se batían el cobre en el Mundial de Rallys. El mítico Lancia Delta HF Integrale, el Toyota Celica Turbo Carlos Sainz y el Mazda 323 GT-R.

Para empezar, una noticia deportiva, de hace 25 años pero que tal vez no nos suene tan antigua. Gigi Corbetta oficializaba el rumor que corría en el GP

de Alemania de aquel año: que Honda se retiraba de la F-1 tras haber formado un exitoso binomio con McLaren. Esta semana, además, nuestra compa-



LA PORTADA

Nº 459

FECHA

4-8-1992

HABLAMOS DE

Los coches de nuestra deportiva comparativa acaparaban el principal espacio en nuestra portada. Lancia, Toyota y Mazda eran máquinas deportivas pensadas para gozar al volante. También había espacio para la prueba del BMW 318 iS, un coupé de atrayente línea.

rativa tenía también aires muy deportivos, pues probábamos nada menos que las versiones de calle de tres coches de rallys: Lancia Delta HF Integrale (5,33 millones y 210 caballos), Mazda 323 GT-R (3,86 millones y 189 caballos) y Toyota Celica Turbo (5,53 millones y 208 caballos). Del primero nos quedábamos con su comportamiento; del segundo, con su motor progresivo, y en el tercero va-

lorábamos la calidad y el diseño. Pero con los tres los kilómetros se pasaban volando.

Más coches probados a fondo esa semana. El BMW 318 iS, el único 4 cilindros de la gama alemana. El Bertone Freeclimber II, un atractivo TT compacto nacido de la colaboración entre Bertone, Daihatsu y BMW. Y también probábamos los descapotables del Ford Escort, el 1.8 16V (105 CV) y el XR3i (130 CV).



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

Los descapotables de BMW Serie 3, Opel Astra y Volkswagen Golf

Los tres fabricantes alemanes preparaban las versiones descapotables de tres de sus modelos de más éxito. Tres estilos para tres cabrios que han triunfado.

Se está cumpliendo el 30 aniversario de un mito, el Ferrari F40. Y en este número de hace 25 años lo enfrentábamos a otras leyendas del Cavallino, como el

Fórmula 1 F92 A y el 348 TB. Su velocidad, sus prestaciones en el circuito de Mugello, su frenada... Datos para la leyenda.

Entre las novedades



LA PORTADA

Nº 460

FECHA

11-8-1992

HABLAMOS DE

Los descapotables de BMW, Opel y Volkswagen tenían gran protagonismo en la portada como novedades para 1993. Y junto a ellos aparecían las pruebas de Ford Fiesta y Honda Accord, la comparativa entre el Audi 80E y el Volkswagen Passat, y también los Ferrari: F92A, F40 y 348 TB.

de la semana, en pleno verano tres marcas alemanas mostraban sus propuestas de futuros descapotables: el BMW Serie 3, el Opel Astra y el Volkswagen Golf preparaban tres cabrios para disfrutar a cielo abierto.

Un reportaje repasaba los coches millonarios, aquellos modelos que habían conquistado corazones en todos los países. Del Ford T al Volkswagen Golf pasando por el Toyota Co-

rolla, el Fiat/Seat 600 o el Citroën 2CV.

Las pruebas de la semana tenían como protagonistas al Ford Fiesta, que recibía un motor 1.8 de 105 caballos, y al Honda Accord, una berlina japonesa que había conquistado EEUU.

Y la comparativa enfrentaba las versiones más dinámicas de dos 'primos cercanos': Audi 80E V6 y VW Passat VR6, que compartían motor V6 de 174 CV.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

NUEVO PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



NUEVA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES
NUEVOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN
NUEVOS MOTORES GENERACIÓN 2020



PEUGEOT

PEUGEOT | TOTAL | PSA FINANCIAL | Atención al cliente: 800 700 247 - 91 847 22 48

El nuevo Peugeot 308 está a la luz. Con sus líneas atrevidas, resulta imponente desde el primer vistazo. Su alto nivel tecnológico está pensado para perfeccionar tu experiencia de conducción: navegación conectada 3D, Peugeot i-Cockpit® con veleros compactos y nuevas maneras que cumplen con la memoria de un piloto N Dico Barbanera 2020. Las nuevas ayudas a la conducción, entre la alerta activa de carril y el control de crucero adaptativo, el Active Safety Brakes y el control de cruces de carril, se convierten en una especie de motor sentido que te permitirá disfrutar de una experiencia de conducción más brillante.

Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 2,8 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 26 hasta 138.