

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.709 del 12 al 25 de septiembre de 2017



Prueba

AUDI RS 5 COUPE 450 CV

Prueba

SEAT LEÓN ST CUPRA 300 CV

Salón de Francfort **BENTLEY CONTINENTAL GT**

65 grandes novedades



SEAT ARONA



DACIA DUSTER



KIA STONIC



CITROËN C3 AIRCROSS



VW I.D. CROZZ II



AUDI AICON



JAGUAR FUTURE-TYPE

PROBAMOS LOS TODOCAMINO MÁS BARATOS

CITROËN C4 CACTUS - DACIA SANDERO STEPWAY - FIAT PANDA 4X4
FORD ECOSPORT - HYUNDAI I20 ACTIVE - PEUGEOT 2008
RENAULT CAPTUR - SUZUKI IGNIS



PRUEBA AL LÍMITE

Lo último

Nissan Leaf
Con 378 km de autonomía



Al volante

VW Polo
Un Golf en pequeño





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



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



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



fiat.es

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

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



Al detalle



GUINNESS WORLD RECORD PARA EL SEAT 600

Este año no sólo hay que felicitar a Seat por el 60 cumpleaños de su 600, también hay que hacerlo por batir el Guinness World Record con el mayor desfile de 600 del mundo. El récord se consiguió en el Circuito de Montmeló y aunque se concentraron más de 850 coches, los exigentes «adjudicadores», como así se les denomina a los notarios que dan por bueno el récord, sólo aceptaron un total de 787 coches que llenaron el trazado del circuito con una serpiente multicolor y modelos para todos los gustos del mítico pelotilla.



DESCIENDEN LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO EN VERANO

En julio y agosto han fallecido en las carreteras españolas 224 personas, 31 menos que en el mismo periodo del año pasado, lo que representa un descenso del 12%. El número de accidentes mortales también ha descendido respecto al verano anterior pasando de los 232 accidentes mortales en 2016 a los 206 de este verano. Buena noticia, pero no hay que bajar la guardia.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Alemania en campaña

Aunque los diésel modernos pasarían el control más exigente de emisiones, de cara a las elecciones alemanas, Angela Merkel coquetea contra el diésel, para el que no vienen buenos tiempos.

Estamos asistiendo, sirva como ejemplo el Salón de Fráncfort, a un doble fenómeno de difícil respuesta. Por un lado, la combustión interna, especialmente la del diésel, pierde su hegemonía en Europa por falta de apoyo de la propia industria. Por el otro, la movilidad eléctrica tiene un largo y costoso camino por recorrer. Lo cierto es que el nuevo ciclo de evaluación de consumos y emisiones puesto en marcha puede dejar en fuera de juego a más de uno. De hecho, los nuevos modelos de coches que se homologuen en la Unión Europea tienen que ser probados tanto en exterior como en el laboratorio antes de certificar sus emisiones. En este punto, ni que decir tiene que al que más afecta en proporción es a la industria alemana, con Volkswagen a la cabeza como principal protagonista del diéselgate. Por eso, y teniendo en cuenta las elecciones del 24 de septiembre, se entiende el marketing político de Angela Merkel y su coqueteo contra un diésel que, de desaparecer, puede significar un desastre para la industria automovilística de su país. Es loable que las marcas alemanas, apoyadas por el Gobierno, premien con hasta 10.000 euros el cambio de coches diésel antiguos por otros con nuevas tecnologías más limpias; ¿pero por qué no hacerlo también en el resto de mercados europeos si somos sus principales clientes?

por otros con nuevas tecnologías más limpias; ¿pero por qué no hacerlo también en el resto de los mercados europeos si somos sus principales clientes? Especialmente si tenemos en cuenta que, con los nuevos test que evalúan el consumo y las emisiones, puede aumentar la carga impositiva que soportamos los consumidores.

Volviendo al Salón de Fráncfort, y si exceptuamos las numerosas novedades SUV que siguen consiguiendo récord de ventas y cubriendo hasta el nicho de mercado más testimonial, las marcas apuestan a presente y futuro por la electrificación y el automóvil autónomo. Sirva como ejemplo el vehículo autopilotado Smart, que, siguiendo los pasos del coche de Google, quiere también convertirse en coche robot del futuro, que sin volante, ni pedales funciona con voz y va a suponer un avance espectacular en el cada vez más exitoso servicio de car-sharing. El futuro también es del coche conectado y cada modelo nuevo que se presenta cuenta con más sistemas de infoentretenimiento que el anterior y grandes pantallas táctiles. Autónomo, digital, eléctrico y conectado, son las palabras claves que cada día oiremos más.

Es loable que las marcas alemanas, apoyadas por el gobierno, premien con hasta 10.000 euros el cambio de coches diésel antiguos por otros con nuevas tecnologías más limpias; ¿pero por qué no hacerlo también en el resto de mercados europeos si somos sus principales clientes?

NUEVO ŠKODA FABIA EQUIPADO CON TODO LO QUE NECESITAS

- > Aire acondicionado
- > Bluetooth
- > Llantas de aleación
- > Luz diurna LED
- > Pantalla táctil
- > 5 puertas

desde **8.800 €***
y con seguro gratis el primer año

skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia Like 1.0 MPI 44 kW (60 CV), BVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). La oferta incluye cupón descuento plan renova ŠKODA que es válido para clientes particulares que presenten un permiso de circulación de un vehículo de más de dos años a su nombre o de un familiar directo. Oferta de financiación válida hasta el 31/08/2017 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC. Para la obtención del seguro gratuito es necesario un crédito mínimo de 9.000 € y una duración y permanencia máxima de la financiación de 48 meses. Incluye el Seguro a todo riesgo con franquicia de 300€ con Zurich para clientes mayores de 25 años durante el primer año. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado ŠKODA Fabia Ambient/ Like con opcionales.

Consumo combinado de la gama Fabia: [3,6-4,8] l/100 km. Emisiones de CO₂ de la gama Fabia: [93-110] g/km.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



SUMARIO

Nº 1.709 · 10 al 25 septiembre de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA SALÓN DE FRANCFORT

Arranca una nueva edición del salón alemán, donde la movilidad eléctrica es gran protagonista.

7.- AUDI AICON CONCEPT

8.- AUDI R8 V10 RWS

10.- BENTLEY CONTINENTAL GT

12.- BMW i3/i3 S

13.- DACIA DUSTER

14.- FORD ECOSPORT

15.- HONDA CR-V HYBRID PROTOTYPE

16.- JAGUAR FUTURE TYPE

17.- LAMBORGHINI AVENTADOR S ROADSTER

18.- PORSCHE CAYENNE

20.- SMART VISION EQ FORTWO

21.- VOLKSWAGEN I.D. CROZZ II

**22.- EN PORTADA
LOS SUV MÁS BARATOS**
Citroën C4 Cactus, Dacia Sandero Stepway, Fiat Panda 4x4, Ford Ecosport, Hyundai i20 Active, Peugeot 2008, Renault Captur y Suzuki Ignis, ocho alternativas baratas para disfrutar de un todocamino.

**34.- CUATRO RUEDAS
AUDI RS 5 COUPÉ 450 CV**
Ofrece la misma potencia que el anterior, pero más aprovechable.

38.- SEAT LEON ST CUPRA
El León Cupra más inteligente: carrocería familiar, cambio DSG...

40.- NISSAN LEAF
La nueva generación del Leaf apuesta por la máxima tecnología y aumenta su autonomía hasta los 378 kilómetros.

44.- VOLKSWAGEN POLO
Con sólidos argumentos para



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca	
AUDI	7, 8, 34
BENTLEY	10
BMW	12
CITROËN	22
DACIA	13, 22
FIAT	22
DS	47
FORD	14, 22
HONDA	15
HYUNDAI	22
JAGUAR	16
LAMBORGHINI	17
MITSUBISHI	48
NISSAN	40
PEUGEOT	22
PORSCHE	18
RENAULT	22
SEAT	38
SMART	20
SUZUKI	22
VOLKSWAGEN	21, 44

34



44



38

40

situarse como referencia del segmento.

50.- LA SEMANA

47.- DS 5 PRESTIGE
Serie limitada del DS 5, la más lujosa y equipada de la gama.

**52.- +INTERESANTE
TECNOLOGIA EN EL GRUPO PSA**
En el CTAG gallego se desarrollan los avanzados sistemas de seguridad, conectividad de PSA.

48.- MITSUBISHI ASX
Recorremos con el nuevo Mitsubishi ASX las Bardenas Reales.

54.- A LA ÚLTIMA

**56.- DE CARRERAS
HAMILTON, LÍDER**
El piloto de Mercedes bate el récord

de poles de Michael Schumacher.

**60.- SABER COMPRAR
Y VENDER
LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS**

**64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO**

**66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS**

Síguenos en... **Motor 16.com** **Motor 16.tv**



La industria cubre todos los frentes

G.Arroyo, J.Garnacho, P.Martín y A.Mas | motor16@motor16.com

Al cierre de este reportaje, el IAA, o Salón del Automóvil de Francfort, no había abierto aún sus puertas; pero, al margen de las sorpresas de última hora, todo lo que se presenta este año en la cita alemana aparece en estas páginas. Más de 60 primicias que refuerzan este evento como uno de los referentes de un sector que progresa como pocos y al que se le abren muchos frentes.

La ofensiva eléctrica es ya imparable, y los principales fabricantes desvelan en Francfort vehículos de serie o prototipos que dibujan un futuro más respetuoso con el entorno. Pero no se descuida el mercado 'convencional', donde encontramos de todo, con superdeportivos, utilitarios y SUV en un estado de forma óptimo.

Porque el público pregunta por los vehículos eléctricos, demanda modelos SUV, no renuncia a las altas prestaciones, se interesa por los coches 'low cost', sigue vi-

brando ante los deportivos... Y de todo hay en Francfort, que avanza el futuro sin descuidar el presente.

Dos son las tendencias claras, a la vista de lo exhi-

bido. Una, el segmento SUV, crossover, todocamino o como queramos llamarle, con 'fichajes' como BMW X3, Citroën C3 Aircross, Hyundai Kona, Jaguar E-Pace, Kia Stonic, Opel Grandland X, Porsche Cayenne, Seat Aroña, Skoda Karoq, Ssang-Yong Rexton o Volkswagen T-Roc. Y el segundo sector boyante, el de los eléctricos y autónomos, avanzado por 'concept cars' como Audi Aicon, Jaguar Future-Type, Smart Vision EQ Fortwo o Volkswagen I.D. Crozz II.

▼ Opel, ya oficialmente encuadrada en el 'universo' PSA, es una de las marcas que ha reservado más novedades para la cita alemana: Grandland X, Insignia GSi y Country Tourer... Y es que la industria local echa el resto en Francfort, donde Audi, BMW, Mercedes-Benz y Volkswagen también aportan buena parte de las primicias desveladas.



Audi Aicon Concept Car Sedán autónomo y eléctrico con 800 kilómetros de alcance

La firma de los cuatro aros lleva a Francfort dos prototipos. Uno es el Elaine, basado en el Audi e-tron Sportback Concept desvelado en Shanghai hace unos meses pero que define mejor sus tecnologías tanto en su mecánica eléctrica de 370 kW como en su conducción autónoma de Nivel 4 –este modelo será una realidad muy pronto, y militará en

el segmento del A7 Sportback–, mientras que la segunda novedad es el Aicon, cuyas imágenes ilustran estas líneas. Se trata de un futurista sedán de enormes dimensiones –544 centímetros de largo por 210 de ancho y 151 de alto– que gracias a la ubicación de sus cuatro motores eléctricos en los ejes delantero y trasero –se traducen en 260



◀ El Aicon tiene una distancia entre ejes de 347 centímetros, 24 más que el nuevo Audi A8. Tiene un maletero delante y otro detrás –suman 660 litros–, puertas de apertura opuesta y llantas de 26 pulgadas.

kW de potencia y en tracción total Quattro variable– libera mucho espacio interior, pues tiene dos maleteros y un luminoso habitáculo de cuatro plazas donde los asientos pueden desplazarse o girarse, y donde no encontraremos ni volante ni pedales, pues se



ha concebido para la era de la conducción autónoma. Y a pesar de su tamaño, el Audi Aicon tiene un

diámetro de giro más pequeño que un utilitario como el A1: sólo 8,50 metros. Además, su construcción ligera multimaterial, su depurada aerodinámica y un sistema optimizado de recuperación de energía le permiten recorrer entre 700 y 800 kilómetros entre cada recarga de electricidad, que es especialmente rápida: el 80 por ciento de su batería en menos de 30 minutos gracias a un cargador de 800 voltios.



AUDI A8 Y A8L

La cuarta generación llega con sus dos carrocerías, de 5,17 y 5,30 metros. Usa red eléctrica de 48V, que permite una hibridación ligera en toda la gama, y hay dos versiones: 3.0 TDI de 286 CV y 3.0 TFSI de 340.



AUDI PERFORMANCE PARTS

El TT –arriba– y el R8 son los primeros modelos de Audi para los que se ofrecen componentes Performance Parts, que personalizan el interior y el exterior, y mejoran la aerodinámica, la suspensión o los frenos.



BMW SERIE 8 CONCEPT

El próximo año aparece el Serie 8 Coupé, y este 'concept car' adelanta sus rasgos: capó alargado, cintura alta, parte posterior elevada... Y dentro, mucho lujo, con cuero merino o mando iDrive de cristal Swarovski.



BMW CONCEPT X7

El Concept X7 iPerformance avanza un lujoso SUV de tres filas de asientos que llegará en 2018. Equipa una mecánica híbrida enchufable que asocia una parte eléctrica a un motor de gasolina TwinPower Turbo.



BMW M5 FIRST EDITION

El nuevo M5 debuta con sus 600 CV –de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos– y la tracción M xDrive con tres modos: 4WD, 4WD Sport y 2WD. De la versión First Edition se harán 400 coches, todos en color rojo.



BMW Z4 CONCEPT

También en 2018 habrá nueva generación del roadster de BMW, y este Z4 Coupé muestra cómo será. El capó se acorta, el conductor irá más centrado y el frontal se inspira en el del BMW 328 Mille Miglia.



BMW X3

Tercera entrega del X3, que frente al anterior reduce el peso 55 kilos y mejora la aerodinámica: Cx de 0,29. Y ofrece nuevas opciones, como climatizador de tres zonas, paquete Ambient Air o asientos ventilados.



CITROËN C3 AIRCROSS

El SUV de Citroën destaca por su amplio y versátil interior, con segunda fila corredera para aumentar el maletero de 410 a 520 litros. Motores de gasolina y diésel de 82 a 130 CV, y precios desde 14.000 euros.



Audi R8 V10 RWS

Nada es imposible: un Audi de serie **con tracción trasera**

Los fabricantes no gustan de ponerse barreras. Si Porsche en su día introdujo versiones diésel y Lamborghini está a punto de contar con un SUV en su gama, ¿por qué Audi no iba a tener un modelo de tracción trasera? Y eso, que para algunos sonará a 'sacrilegio', es lo que aporta el R8 V10 RWS (Rear Wheel Series), una nueva versión de la que sólo se producirán 999 unidades dirigidas, según la marca, a conductores puristas. Dotado del 5.2 FSI V10 de 540 CV y 55,1 mkg situado en posición central trasera, se beneficia de una importante rebaja de peso respecto al R8 V10 de tracción Quattro: 50 kilos en el caso del Coupé –pesa 1.590– y 40 en el Spyder –pesa 1.680 kilos–. Y el reparto de masas también es distinto: 40,6 por ciento delante y 59,4 por ciento

detrás en el Coupé, y 40,4/59,6 en el Spyder. En cuanto a prestaciones, el Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y alcanza 320 km/h, por los 3,8 segundos

y 318 km/h de la variante descapotable. Y el consumo medio es de 12,4 l/100 km en el primero y de 12,6 en el segundo. El R8 V10 RWS, que traslada a

las calles la filosofía de los exitosos R8 LMS de competición –en las carreras de Resistencia no se permite la tracción total–, monta neumáticos 245/35 R19 delante y 295/35 R19 detrás, cuenta con un modo Dynamic que activa el modo Sport del estabilizador ESC para que sólo intervenga al alcanzar el límite de adherencia –permitiendo un ligero desliza-



▶▶ A la venta en otoño, el R8 V10 RWS Coupé costará 140.000 euros, y 153.000 el Spyder. La banda roja que recorre capó, techo y zaga será opcional en el Coupé.

▶▶ Una placa en el salpicadero recuerda que sólo se harán 999 unidades de esta edición limitada.

miento– y es identificable desde el exterior por su parrilla frontal en negro mate o las entradas de aire delanteras y traseras en ese mismo tono. Y el Coupé puede adoptar una banda roja longitudinal. Por último, el interior recibe tapicería en piel Alcantara, la placa numerada '1 of 999' y, en opción, asientos deportivos bacquet.

CITROËN C5 AIRCROSS

Se comercializará en Europa bien entrado el 2018, pero el C5 Aircross ya calienta motores. Mide 4,50 metros, tiene un maletero de 482 litros y en su gama habrá un híbrido enchufable e-AWD con 300 CV.



FERRARI PORTOFINO

Para relevar al California llega el Portofino, con motor V8 Turbo de 600 CV y aceleración de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. Tiene techo duro retráctil, supera los 320 km/h y su gasto medio es de 10,5 l/100 km.

CITROËN E-MEHARI

El exclusivo eléctrico E-Mehari ofrece la nueva edición limitada 'Styled by Courrèges', que apuesta por el contraste entre su carrocería negra y su interior blanco, y estrena techo rígido Hard Top. Sólo 61 unidades.



HONDA JAZZ

La remodelación del Jazz incluye un exterior más deportivo, una nueva versión Dynamic y el estreno del motor de gasolina 1.5 i-VTEC de 130 CV, que con el cambio CVT, también optimizado, gasta 5,4 l/100 km.



¿Crees en la tecnología? No estás solo.



Volkswagen Tiguan con App-Connect de serie desde 22.400 €*.

Si crees que la innovación nos hace la vida más fácil, piensas como nosotros. Por ejemplo, ¿usar las aplicaciones del móvil con la voz mientras conduces? Concedido. Por eso, no es de extrañar que la tecnología del Tiguan cuente cada vez con más seguidores. ¿Te unes?

Tiguan equipado de serie con llantas de aleación 17", pantalla táctil de 20,3 cm (8") HD a color, App-Connect, volante multifunción de cuero, asistente mantenimiento carril Lane Assist, detector de peatones, capó activo, detector de fatiga, Front Assist con freno de emergencia en ciudad, función Start&Stop y espejo retrovisor interior fotosensible.



Volkswagen

Hacemos realidad el futuro.

Consumo medio (l/100 km): 6,0. Emisión de CO₂ (g/km): 137.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 22.400 € para un Volkswagen Tiguan Edition 1.4 TSI 92 kW (125 CV) manual 4x2 (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 14.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Oferta válida hasta 30/09/2017. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Tiguan Sport con opcionales.



► El conjunto es 80 kilos más ligero que en el modelo anterior, y se ha optimizado el reparto de pesos, que ahora es 55/45. La zaga es la zona que más cambia.



Bentley Continental GT

Cuando el lujo y la deportividad se combinan a partes iguales

Elegante por fuera, lujoso por dentro y superlativo en cuanto al rendimiento mecánico se refiere. Así es la nueva generación del Bentley Continental GT, un coupé de dos puertas y cuatro plazas rematado con mimo, de forma artesanal. Apenas varía su tamaño exterior en comparación con el modelo anterior, pero su silueta sí resul-

ta más alargada y baja, siendo la parte trasera la que ha sufrido un cambio de diseño más radical. El conjunto es 80 kilos más ligero que antes, y se ha mejorado el reparto de pesos, que ahora es del 55 por ciento en el eje delantero y el 45 en el trasero.

Bajo el capó encontramos un viejo conocido, un espectacular

6.0 W12 mejorado que rinde 635 CV y que se asocia ahora a una transmisión automática de doble embrague con 8 relaciones. En sexta ya alcanza los 333 km/h de velocidad punta, y gracias a la función Sport Launch es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,7 segundos. Pese a esos llamati- vos números se conforma con un

consumo medio homologado de 12,2 litros.

Para que todo ese potencial salga de una forma ordenada, el Continental GT estrena un nuevo sistema de tracción total que prioriza el envío sobre las ruedas traseras, aunque varía la proporción en función de las necesidades, mientras que antes el reparto delante/detrás era 40/60.

El comportamiento dinámico resulta sobresaliente en un conjunto que, pese al ahorro de peso registrado, hace gala de 2.244 kilos en la báscula. Para neutralizar en parte esas inercias contempera el de-

nominado Bentley Dynamic Ride, o lo que es lo mismo, unas barras estabilizadoras activas situadas en ambos ejes que se alimentan de manera eléctrica gracias a un sistema de 48 voltios que reacciona de manera más rápida y silenciosa, tecnología que comparte dentro del Grupo Volkswagen con modelos como el Audi SQ7 o el nuevo Porsche Cayenne. La suspensión neumática y la dirección asistida eléctrica también deben contribuir a un mayor confort y agilidad del vehículo. Además, los frenos han sido optimizados al

incorporar unos discos más generosos. Por su parte, el interior sigue presumiendo de una combinación perfecta entre deportividad y lujo. Por eso la firma británica casa a la perfección sofisticados y avanzados elementos con el empleo de materiales nobles como pieles naturales de máxima calidad, madera de koa o detalles cromados pulidos a mano. Tampoco tendremos problemas para encontrar la



► El salpicadero está presidido por un módulo giratorio con tres caras, y al arrancar aparece la pantalla táctil o tres relojes más.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	6.0 W12
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	12, en W
Cilindrada (c.c.)	5.950
Potencia máxima/rpm	635 CV/6.000
Par máximo/rpm	91,9 mkg/1.350
Tracción	Total
Caja de cambios	Automát, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos delanteros	265/40 ZR21
Neumáticos traseros	305/35 ZR21
Peso (kg)	2.244
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.805/1.954/1.405
Volumen maletero (l)	358
Capacidad depósito (l)	90
De 0 a 100 km/h (s)	3,7
Velocidad máx. (km/h)	333
Consumo mixto (l/100 km)	12,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	278

montada sobre un módulo giratorio de tres caras. Al presionar el botón de arranque, la cubierta —una superficie lisa— gira y muestra la mencionada pantalla táctil de 12,3 pulgadas, o un panel con tres relojes circulares.

En el momento del lanzamiento habrá dos paquetes tecnológicos opcionales: uno orientado a la ciudad, con elementos como apertura y cierre del maletero 'manos libres', aviso de peatones o una cámara cenital, y otro enfocado a la carretera, con un control de crucero adaptativo, asistente de atascos, un sistema de visión nocturna o la frenada de emergencia autónoma.

mejor posición al volante gracias a las 20 posiciones eléctricas de las butacas delanteras, y disfrutaremos de un equipo de sonido Bang&Olufsen con 10 altavoces de serie. Además, en su dotación estándar ofrece un cuadro de mandos digital y, presidiendo el salpicadero, una nueva pantalla



◄ Los pilotos traseros, con forma elíptica, imitan la silueta de las salidas de escape.





BMW i3 / i3s

Lavado de cara y hasta 184 CV de potencia

El i3 es una referencia entre los vehículos eléctricos de marca premium. En la cita alemana, este modelo muestra su última evolución, con detalles estéticos rediseñados, nuevos servicios digitales, más equipamiento y una novedosa variante i3s que presu-

me de mayor potencia. Llegará al mercado durante el próximo mes de noviembre. En su afán por ofrecer un mayor dinamismo, la firma bávara añade a la versión de 170 CV esa nueva variante i3s, ya con 184 CV. Y esta última presenta una suspensión

deportiva rebajada 10 milímetros, ve aumentado el ancho de vías nada menos que en 40 milímetros, monta unas llantas de 20 pulgadas y 20 milímetros más anchas, y presenta una gestión electrónica diferente de los controles de tracción y estabilidad, además de un programa de conducción Sport. Sus prestaciones se incrementan hasta los 160 km/h de velocidad máxima autolimitada, y acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos.

Ambas versiones del i3 comparten una batería de iones de litio de 33kWh de capacidad, que brinda una autonomía máxima homologada de 300 kilómetros. También se pueden equipar con la opción Range Extender, dotada de un pequeño motor de gasolina que aporta alrededor de 150 kilómetros adicionales de autonomía. BMW anuncia unos tiempos de recarga más rápidos gracias a la utilización de un nuevo cable y a la última versión de BMW i Wallbox. Varían entre los 39 minutos y las 11 horas para cargas al 80 por ciento. El i3 y el i3s reciben ligeros cambios estéticos, tanto en el exterior como en el interior, y se benefician de nuevos servicios digitales BMW Connected, como una actualización automática inalámbrica de los mapas de navegación enfocados a la conducción eléctrica.



▲ El 80 por ciento de las superficies visibles en el interior se han realizado con materiales reciclados o con recursos renovables. Existen cuatro líneas de equipamiento diferentes.



El nuevo Duster presenta un diseño más atlético y se rodea de nuevos equipamientos. Adopta el llamativo color naranja Atacama.

Dacia Duster

Robusto como siempre, refinado como nunca

El Dacia Duster lleva más de un millón de unidades vendidas desde que vio la luz allá por 2010, convirtiéndose en uno de los grandes protagonistas del segmento SUV. Su atractivo precio, su contrastada robustez y el contar con motores sumamente eficientes de la mano de Renault le han llevado a ser uno de los vehículos preferidos para una gran parte de los conductores.

Ahora llega el turno de la renovación, que protagoniza sin abandonar su 'ADN', pero rematando el conjunto con un diseño mucho más atractivo y moderno que el modelo anterior.

Exteriormente son evidentes los cambios sufridos en el frontal, con nuevos grupos ópticos con luces



▲ Su puesta en escena es más aventurera. Y se ha adelantado el parabrisas 10 centímetros.

led repartidas en tres segmentos, un capó más horizontal, una nueva calandra y un protector inferior más grande rematado en cromo satinado. Además, el parabrisas se ha adelantado 10 centímetros, incorpora nuevas barras de techo y equipa llantas de aleación de 17 pulgadas, así como unos llamativos embellecedores en las aletas de color negro que le imprimen carácter.

Por último, en la zaga se incorpora un protector inferior más ancho y voluminoso, y se han rediseñado los pilotos, ahora 'cuadrados' y con un peculiar motivo central. Asimismo, el interior ha sido completamente renovado con detalles que incrementan la calidad percibida del conjunto.

Otro de los puntos donde gana peso específico es el relativo al equipamiento, más generoso y avanzado, tanto a nivel de seguridad como en confort o infoentretenimiento.

El Duster seguirá contando con una amplia gama de motorizaciones de gasolina y turbodiésel, así como variantes dotadas con tracción delantera o total, y los cambios manual o automático.

HYUNDAI i10

Este utilitario retoca su diseño y completa su dotación en materia de conectividad y seguridad, como un aviso de colisión frontal o una alerta de cambio de carril gracias a su nueva cámara frontal.



HYUNDAI i30 FASTBACK

La gama i30 añade esta carrocería coupé de cinco puertas, más elegante y deportiva. Presenta motores de gasolina y diésel con hasta 140 CV de potencia, y el chasis es más firme que en el resto de la gama.



HYUNDAI KONA

Mide 4,17 metros y debuta con dos motores de gasolina, de 120 y 177 CV, el más potente asociado a la tracción total. En 2018 llegarán las versiones diésel. Ofrece cinco plazas y un maletero con 361 litros.



JAGUAR E-PACE

El nuevo SUV de la marca británica mide 4,39 metros de longitud, monta propulsores de gasolina y diésel con hasta 300 CV y hay versiones con tracción delantera o total. Su equipamiento es muy avanzado.

JAGUAR XE SV PROJECT 8

Se trata del Jaguar de producción más potente de la historia gracias a los 600 CV que rinde el propulsor 5.0 V8. Disponible con dos o cuatro plazas y tracción total, la producción se limitará a 300 unidades.



JAGUAR XJR 575

La versión más radical y exclusiva de la lujosa berlina británica incrementa la potencia hasta los 575 CV, puede alcanzar los 300 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,4 segundos.

JAGUAR XF SPORTBRAKE

En octubre podremos adquirir esta funcional variante del renovado XF, amplia, versátil y con un maletero que cubica 565 litros. Su gama contempla motores de gasolina y diésel entre 163 y 300 caballos.



KIA PICANTO X-LINE

Esta nueva versión saca músculo y eleva su altura al suelo en 15 milímetros respecto al resto de la gama. Monta el propulsor tricilíndrico de gasolina 1.0 T-GDI, con turbocompresor y que eroga 100 CV.



◀ El EcoSport presume por fin de tracción total. De momento se asocia al nuevo motor diésel 1.5 TDCi de 125 caballos.

plia oferta de personalización añade por primera vez el acabado ST-Line, mientras que el interior incorpora una línea de diseño similar a la del nuevo Fiesta. El actualizado EcoSport llegará a finales de año a los concesionarios, y en su dotación contempla elementos como una cámara de visión trasera, un control de crucero con limitador de velocidad ajustable, el sistema multimedia SYNC 3 o un equipo de sonido premium B&O Play.

Ford EcoSport

Ahora **con tracción total** y un nuevo diésel 1.5 TDCi

El Ford EcoSport recibe un fuerte impulso en forma de nuevas tecnologías y un ligero cambio de aspecto, aunque las novedades de mayor peso se centran en un moderno motor diésel 1.5 TDCi y, sobre todo, en el estreno de un sistema de tracción total. Había voces que pedían las cuatro ruedas motrices en este vehículo desde hacía tiempo, y esa combinación ya es posible gracias a un sistema inteligente que, en condiciones normales, envía el par al eje delantero, pero en función de las necesidades puede mandar hasta un 50 por ciento de la tracción a las ruedas traseras. Esta tecnología se asocia a otra de las novedades que presenta el EcoSport. Se trata de un propulsor diésel EcoBlue 1.5 TDCi que ofrece dos niveles de potencia: 100 y

125 CV, esta última disponible con tracción 4x4. La oferta mecánica se completa con las versiones de gasolina 1.0 EcoBoost de 100, 125 y 140 CV. En su am-



▲ El interior incorpora la pantalla flotante de hasta 8 pulgadas del nuevo Fiesta.



Honda CR-V Hybrid Prototype

El SUV japonés abandona el diésel y **se electrifica**

Una de las grandes primicias de la cita alemana llega de la mano de Honda, pues el CR-V, 'best seller' mundial entre los SUV hasta hace poco, ha sido profundamente revisado, tanto en su diseño como tecnológicamente. De hecho, se trata del primer vehículo electrificado sobre la base de un SUV que Honda pone en juego en suelo europeo.

Y lo hace gracias al sofisticado sistema i-MMD, que consta de un motor eléctrico, otro de gasolina 2.0 i-VTEC –que funciona en ciclo Atkinson– y un motor-generador eléctrico que actúa de manera independiente. Ofrece tres programas de propulsión posibles –EV Drive, Hybrid Drive y Engine Drive–, pero lo curioso es que el propio sistema es el encargado de gestionar la energía de la manera más eficiente posible, sin que tenga que intervenir el conductor en momento alguno.

El modo EV Drive es puramente eléctrico gracias al flujo de energía que aportan las baterías. En Hybrid Drive el motor térmico propulsa al motor-generador, que a su vez alimenta al propulsor eléctrico, encargado finalmente de mover el vehículo. Y si se produce un exceso de energía en este proceso se aprovecha para cargar la batería.

▶ El nuevo CR-V cambia de aspecto, y también ofrecerá una variante de gasolina. Sin embargo, renuncia a los motores diésel.

Por último, en el modo Engine Drive es el motor de gasolina el que toma el protagonismo, aunque en momentos puntuales de alta de-



◀ La tecnología híbrida ofrece tres programas de funcionamiento: EV Drive, Hybrid Drive y Engine Drive, pero es el propio sistema el que los gestiona, no el conductor.

los dos primeros están enfocados a una conducción urbana. El nuevo CR-V llegará al mercado en 2018, y también dispondrá de un motor 1.5 de gasolina VTEC Turbo asociado a una caja manual o automática. No habrá, sin embargo, mecánicas diésel.

manda de potencia el propulsor eléctrico puede activarse para darle apoyo. Este modo será el más usado en autopista, mientras que

KIA PROCEE'D CONCEPT

Este prototipo avanza las formas del que podría ser un miembro más en la gama del próximo Cee'd, que llega en 2018. Se trataría de un familiar deportivo Shooting Brake, y conviviría con el Cee'd Station Wagon.



KIA SORENTO

Este modelo actualiza su imagen y mejora considerablemente su dotación en seguridad y confort. Estrena una caja de cambios automática de ocho relaciones. Se pondrá a la venta a finales de año.

KIA STONIC

Basado en el Rio, llegará en octubre con tres motores de gasolina y un diésel. A pesar de su apariencia SUV, sólo se ofrece con tracción delantera. Mide 4,14 metros y dispone de un avanzado equipamiento.



L. ROVER DISCOVERY SVX

Se trata del modelo más extremo de la marca en cuanto a prestaciones 'off road' se refiere, e incluye neumáticos específicos de campo. Llegará en 2018 con un motor 5.0 V8 de gasolina que rinde 525 caballos.

LEXUS CT 200h

El compacto híbrido de la firma japonesa se somete a otra ligera actualización para ofrecer una imagen más deportiva, además de mejorar el diseño interior e incrementar su nivel de equipamiento.



MASERATI GRANTURISMO

Este exclusivo coupé actualiza su imagen y su equipamiento, lo mismo que el GranCabrio. Mantiene el propulsor 4.7 V8 de 460 CV, la propulsión trasera y la transmisión automática de seis relaciones.

MASERATI GHIBLI

La gama Ghibli recibe la versión GranLusso, con novedades estéticas y aerodinámicas. Estrena faros led matrix adaptativos y suma avances tecnológicos para 'coquetear' ya con la conducción autónoma.



MERCEDES CLASE V

Se actualiza con la llegada de nuevas versiones, como la Rice, con una atractiva relación calidad-precio, o la edición limitada de la imagen, pintada en rojo y que ofrece una amplia oferta de personalización.



Jaguar Future-Type

Un felino autónomo, eléctrico y compartido

El departamento de diseño de Jaguar, encabezado por su director Ian Callum, ha dado rienda suelta a su creatividad y nos ha sorprendido con este vanguardista Jaguar Future-Type. Según la firma británica, se trata de su especial punto de vista sobre cómo serán los vehículos compartidos allá por el año 2040, una época en la que, aunque no seas el propietario del vehículo, sí contarás con una pieza clave que te permitirá formar parte del selecto club de usuarios de esta criatura: su volante. Bautizado como 'Sayer' en honor al diseñador del legendario Jaguar E-Type, Malcom Sayer, este tecnológico volante será tu nexo de unión con el Future-Type, y desde él podrás solicitarle que venga a buscarte. Una vez en el interior, donde abundan las pantallas táctiles y se apuesta por una configuración

de 2+1 plazas con asientos enfrentados, podrás decidir si divertirte al volante o dejar que te lleve plácidamente hasta tu punto de destino, porque este Jaguar Future-Type es un vehículo autónomo y capaz de interactuar con otros vehículos de su entorno y con todo lo que le rodea. Para conseguirlo, Jaguar lo ha equipado con inteligencia artificial. Le ha dotado de eso, y también de una sofisticada mecánica totalmente eléctrica sobre la que no ha soltado prenda la firma británica, que está verdaderamente implicada en esta ecológica tecnología. Y es que Jaguar ha asegurado que todos los nuevos modelos que lance a partir de 2020 ofrecerán una versión electrificada.



► Este futurista volante recibe el nombre de 'Sayer', y es tu 'llave' para conducir o dejarte conducir por este Future-Type, que será un vehículo autónomo, eléctrico y compartido.



Lamborghini Aventador S Roadster

Para volar con el cielo como único techo

Fue el pasado mes de diciembre cuando los de Sant'Agata Bolognese presentaron su nuevo Aventador S, un salvaje coupé que ahora se convierte en Roadster. Y todas las mejoras incorporadas a aquel S de carrocería coupé las recibe el S Roadster, como el eje trasero direccional, una sofisticada aerodinámica, una nueva puesta a punto de sus suspensiones o unos modos de conducción optimizados y donde aparece un programa denominado Ego, que puede personalizar el cliente y se suma a los conocidos Strada, Sport y Corsa. Con ellos también varía el carácter de su corazón, un sobrenatural 6.5 V12 atmosférico capaz de generar 740 CV de potencia -40 más que antes- y 70,4 mkg de par máximo. Tiene el privilegio de alcanzar las 8.500 rpm y ofrecernos música celestial por su sistema de escape. Sin cambios se mantiene su sistema de tracción total o su transmisión ISR de 7 velocidades. Sin todo ello le sería imposible acelerar de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos -2,9 el Coupé- o superar los 350 km/h de velocidad punta. Lamborghini ha tenido que reforzar diversos puntos de su chasis de carbono, por lo que el Aventador S Roadster pesa 50 kilos más que el

coupé: 1.625 kilos. Ahora bien, su techo, que pesa seis kilos, es una obra de arte fabricada en dos piezas de carbono, que se ha de quitar a mano y que se puede guardar bajo el capó delantero. Sin él, este Aventador S Roadster te permitirá escuchar 'en estéreo' su corazón, pero aún con él puesto lo podrás hacer porque ofrece una luna trasera eléctrica, que hace la función de paravientos. Dentro también estrena el nuevo velocímetro digital, que es completamente configurable por el conductor de una joya mecánica que en España costará algo más de 425.000 euros.

►▼ Como el Aventador S coupé, estrena nueva aerodinámica. Este color, Blue Aegir es exclusivo del programa Ad Personam para el Roadster.



► Como todo 'Lambo' V12, cuenta con este sistema de apertura de puertas. El techo de carbono pesa seis kilos y debe quitarse a mano.



MERCEDES CLASE X

El pick-up de la marca de la estrella mide 5,34 metros de largo y se fabrica en Barcelona. Estará disponible con 163, 190 y 250 CV de potencia, y con precios que arrancan en los 27.682 euros.



MERCEDES CLASE S COUPE

Cambios estéticos para este señorial coupé que estrena pilotos OLED y mucha tecnología en el interior. Llegan los S 450 y S 500 con el nuevo seis cilindros biturbo, y hay versiones S 63 AMG y S 65 AMG.

MERCEDES CLASE S CABRIO

La versión con capota de lona sigue los pasos del S Coupé en todos los aspectos. Se mantienen también las versiones AMG, con hasta 630 CV de potencia en el caso de la versión 65, dotada de un V12 Biturbo.



MERCEDES-MAYBACH 6

El Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet debutó hace unas semanas en Pebble Beach, y ahora se deja ver por Europa. Mide 5,70 metros y su mecánica eléctrica de 750 CV le permite alcanzar los 250 km/h.

MINI ELECTRIC CONCEPT

Este prototipo podría adelantar el futuro Mini eléctrico, que llegaría al mercado dentro de un par de años. También estrena detalles de diseño que adoptarán los Mini cuando sean actualizados.



MINI JCW GP CONCEPT

Hace 50 años que Mini se impuso en el Rally de Monte Carlo. Como homenaje, crean ahora este prototipo que podría adelantar una futura versión de altas prestaciones con una dinámica de competición.

NISSAN 370Z

Sus cambios estéticos son menores, y mantiene su 3.7 V6 con 328 CV. Eso sí, la transmisión manual estrena un nuevo embrague Exedy que le dará un toque especial. Además, ahora ofrece NissanConnect.



OPEL GRANDLAND X

El segundo crossover de Opel desarrollado en colaboración con PSA. Mide 4,48 metros de largo y, por ahora, está disponible con 130 CV en gasolina y 120 CV en diésel. Sus precios arrancan en 25.100 euros.



Porsche Cayenne

La tercera generación, ya a la venta

La tercera generación del Porsche Cayenne llegará en diciembre con precios a partir de 87.579 euros y un diseño más deportivo, haciendo guiños tanto al 911 como al Macan, y con soluciones dinámicas que le hacen más competitivo tanto en carretera como en conducción 'off road'.

Crece 63 milímetros en longitud y rebaja la altura otros 9, aumentando la capacidad del maletero hasta los 770 litros. Por primera vez se montan neumáticos de mayor tamaño en las ruedas traseras que en las delanteras, de cara a incrementar el talante deportivo, y el nuevo chasis permite estrenar un eje trasero direccional, tecnología ya introducida en el 911 y en el Panamera. Si a eso añadimos una optimizada suspensión neumática y unas barras estabilizadoras activas, que ahora se gestionan de manera eléctrica en lugar de con actuadores hidráulicos, es evidente que la dinámica ha salido reforzada en esta tercera entrega del Cayenne. La tracción total es de serie en toda la gama.

Como estreno mundial, este modelo incorpora unos frenos de disco que se recubren de carburo de tungsteno para mejorar su rendimiento. Son reconocibles gracias a las pinzas de color blanco, y se sitúan un escalón por debajo de los frenos cerámicos. También hay que destacar el esfuerzo realizado a la hora de reducir el peso del conjunto, pues este tercer Cayenne es hasta 65 kilos más ligero

►►El nuevo Cayenne estrena un eje trasero direccional y unos frenos de disco recubiertos de carburo de tungsteno. A la venta desde 87.579 euros.

que el modelo al que sustituye pese a gozar de un equipamiento más generoso y avanzado.

En su estreno llega con dos nuevos motores de gasolina, un 3.0 V6 turbo de 340 CV –40 más que el modelo precedente– y un 2.9 V6 biturbo de 440 CV –20 CV más que antes–, éste último destinado a la versión Cayenne S. Como aliado de ambos, presume de una transmisión automática Tiptronic de ocho relaciones, con desarrollos más cortos y una respuesta más rápida. Más adelante llegarán nuevas variantes, incluido un híbrido enchufable y, casi con seguridad, un diésel.

El conductor puede elegir entre un programa Onroad (Carretera) y cuatro modos Off road: Grava, Barro, Arena y Rocas. Presenta bloqueos del diferencial, pero carece de reductora.

En su equipamiento contempla avanzados elementos, como los



INTERIOR LA HABITABILIDAD ES SIMILAR A LA DEL MODELO ANTERIOR, PERO LA CAPACIDAD DEL MALETERO AUMENTA EN 100 LITROS. ESTÁ MEJOR EQUIPADO Y RESULTA MÁS LIGERO



nuevos faros led matrix, un asistente de visión nocturna o una evidente evolución digital del interior que se plasma en una oferta online más generosa. Muchos de estos servicios se gestionan a través de una pantalla táctil de 12,3 pulgadas, que ha eliminado

buena parte de los mandos de la consola central, y que por su gran número llegaban a 'agobiar' un tanto al conductor.



►El interior es más 'limpio' gracias a la pantalla de 12,3 pulgadas y a una consola sin tantos mandos. Conserva el cuentavueeltas analógico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6	2.9 V6
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.894
Potencia máxima/rpm	340 CV/5.300-6.400	440 CV/5.700-6.600
Par máximo/rpm	45,9 mkg/1.340-5.300	56,1 mkg/1.800-5.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos delanteros-traseros	255/55 ZR19 - 275/50 ZR19	255/55 ZR19 - 275/50 ZR19
Peso (kg)	1.985	2.020
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.918 / 1.983 / 1.696	4.918 / 1.983 / 1.696
Volumen maletero (l)	770	770
Capacidad depósito (l)	75	75
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	5,2
Velocidad máxima (km/h)	245	265
Consumo mixto (l/100 km)	9,2	9,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	209	213
Precios desde... (euros)	87.579	107.127



OPEL INSIGNIA COUNTRY T.

La versión campera del nuevo Insignia se llama Country Tourer y eleva dos centímetros la altura al suelo. Además, se rodea de protecciones y recurre a la tracción total para potenciar su lado más aventurero.



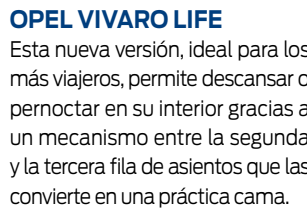
OPEL INSIGNIA GSI

Disponibles con carrocerías Grand Sport y Sports Tourer, puede elegirse el motor 2.0 Turbo de gasolina o un diésel 2.0 Biturbo: 260 y 210 CV, respectivamente. Monta tracción total y chasis adaptativo FlexRide.



OPEL VIVARO LIFE

Esta nueva versión, ideal para los más viajeros, permite descansar o pernoctar en su interior gracias a un mecanismo entre la segunda y la tercera fila de asientos que las convierte en una práctica cama.



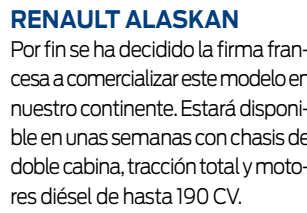
PORSCHE 911 GT2 RS

Se trata de la versión más potente de la gama 911 gracias a sus 700 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, y presenta propulsión trasera y dirección en la cuatro ruedas. Cuesta 326.934 euros.



RENAULT ALASKAN

Por fin se ha decidido la firma francesa a comercializar este modelo en nuestro continente. Estará disponible en unas semanas con chasis de doble cabina, tracción total y motores diésel de hasta 190 CV.



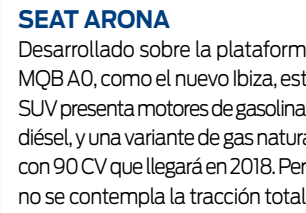
ROLLS-ROYCE PHANTOM

Lujo a raudales, pero contemporáneo y más eficiente. El nuevo modelo es más ligero que el anterior debido a su nueva plataforma, y estrena un espectacular motor V12 con doble turbo y 563 caballos.



SEAT ARONA

Desarrollado sobre la plataforma MQB A0, como el nuevo Ibiza, este SUV presenta motores de gasolina y diésel, y una variante de gas natural con 90 CV que llegará en 2018. Pero no se contempla la tracción total.



SEAT LEÓN CUPRA R

Esta serie limitada –sólo con 5 puertas– rinde 310 CV si monta cambio manual y 300 con el DSG. Introduce mejoras en el chasis, además de ofrecer una imagen exterior más agresiva y un interior rediseñado.





Smart vision EQ fortwo

Así es el **car-sharing** del futuro

En algún lugar del mundo se alquila un vehículo de la flota car2go cada 1,4 segundos y se espera que en 2025 los usuarios del concepto car-sharing alcancen los 36,7 millones de personas. Por eso el prototipo smart vision EQ fortwo muestra cómo la conducción autónoma podría hacer en el futuro el car-sharing aún más cómodo sencillo y rentable. Se trata de una visión avanzada de la movilidad urbana ya que este prototipo de conducción autónoma, que por primera vez en el grupo Daimler no cuenta ni con volante ni con pedales, recoge a sus pasajeros directamente en el lugar deseado y al no tener que conducir, los pasajeros pueden relajarse dentro del habitáculo.

El smart vision EQ fortwo conecta en red y al mismo tiempo las distintas áreas de competencia de CASE. Este acrónimo se deriva de los pilares estratégicos sobre los que se asentará la conducción autónoma en el futuro: interconexión en red (Connected), conducción autónoma (Autonomous), uso flexible (Shared & Services) y sistemas de propulsión eléctrica (Electric). Hay que recordar que hasta 2022 Mercedes-Benz Cars quiere llegar a producir en serie más de diez nuevos vehículos eléctricos, desde el smart hasta un SUV de grandes dimensiones.

Los pormenores de la conducción de estos vehículos ideales para car-sharing son muy llamativos. Por ejemplo los vehículos estarán

interconectados entre sí y estarán siempre en marcha. Así, según los responsables del Grupo Daimler, aumenta su grado de aprovechamiento y se reduce al mismo tiempo el volumen de tráfico y las zonas de aparcamiento en el entorno urbano. El vehículo también puede conectarse con otros usuarios que estén buscando un transporte, para aprovechar el viaje.

▶ El primer modelo del Grupo Daimler que no lleva volante ni pedales es un buen ejemplo de lo que será el car sharing alrededor del año 2022.



Volkswagen I.D. Crozz II

306 CV eléctricos y 500 km de autonomía

El Grupo Volkswagen lanzará al mercado más de 30 vehículos eléctricos nuevos hasta 2025. Comenzará su andadura en 2020, año en el que se han puesto de objetivo vender 100.000 Volkswagen completamente eléctricos, pero es que calculan que en 2025 podrían estar vendiendo un millón de unidades al año. De momento la marca alemana ha presentado tres conceptos que avanzan por donde van a ir los tiros, el compacto I.D., también el I.D. Buzz, un monovolumen que reinterpreta al legendario Bulli y por último el I.D. Crozz, un SUV de tracción total que llegará al mercado en 2021 y que se presentó en abril de 2017 en el Salón de Shanghai. Y sobre este último

Volkswagen ha realizado una evolución que presenta en el Salón de Francfort y que acerca algo más a la realidad un concepto cada vez más atractivo. Respecto al primer I.D. Crozz, la evolución cuenta con nueva pintura, nuevas llantas de aleación ligera de 21 pulgadas, unos faros de LED de diseño más cercano al modelo de producción y nueva interacción por voz que permite abrir y cerrar las puertas o activar y desactivar el modo autónomo a través del control por voz. El VW I.D. Crozz II cuenta con una tracción total eléctrica 4Motion gracias a que dispone de un motor eléctrico en el eje delantero y otro motor eléctrico en el eje trasero. La distribución de la fuerza de tracción se regula

a través de un árbol cardán eléctrico. La potencia total disponible de este concepto eléctrico es de 306 caballos- 102 del motor delantero y 204 del trasero- y la autonomía anunciada es de 500 kilómetros. Volkswagen anuncia para su futuro SUV de 4,62 metros, una velocidad máxima de 180 km/h, un espacio dedicado al equipaje de 515 litros y un tiempo de 30 minutos para el 80 por ciento de la carga en un enchufe de carga rápida.

▶ El I.D. Crozz II cuenta con unos faros más realistas, nuevos colores y unas llantas más cercanas a las que llevará el modelo de calle.



▶ Aunque el interior del concepto está configurado para cuatro plazas, el modelo definitivo tendrá cinco asientos.



SKODA KAROQ

Se sitúa un escalón por debajo del Kodiaq y es hermano gemelo del Seat Ateca, con el que comparte plataforma. Ofrece tracción delantera o total, un maletero con 521 litros y una rica oferta de motores.



SSANGYONG REXTON

El buque insignia de la marca da un gran salto cualitativo. Mejora la calidad en un habitáculo con hasta siete plazas, monta un propulsor diésel de 181 CV y ofrece tracción 4x4 con reductora en opción.

SUBARU IMPREZA WRX STI

Este deportivo de raza presenta mejoras en cuanto a diseño, rendimiento y confort. La suspensión ha sido revisada, pero el motor 2.5 Turbo boxer de 300 CV no se ha tocado. Desde 46.900 euros.



SUBARU IMPREZA

Llega con la nueva plataforma global de la marca y ofrece dos motores de gasolina boxer con 156 y 114 caballos de potencia. Contempla de serie el sistema de seguridad EyeSight.



TOYOTA AURIS FREESTYLE

La gama Auris Touring Sport Freestyle aporta un mayor grado de personalización a esta familia, con detalles como unos pasos de rueda y umbrales laterales reforzados, entre otras cosas.



TOYOTA C-HR HIGH POWER

El éxito que está cosechando este modelo y el empuje de la tecnología híbrida ha inspirado el desarrollo de este emocional prototipo realizado en el centro de diseño que la marca tiene en Niza.

VW GOLF SPORTSVAN

Completa la gama Golf y llegará a mediados de 2018 con un interior más flexible y espacioso, nuevos motores de gasolina y diésel entre 110 y 150 CV y avanzados sistemas de seguridad.



VW T-ROC R-LINE

En el salón se presenta la variante R-Line que hace gala, como es norma en VW, de un equipamiento más completo, así como una estética más cuidada y personalizada para la ocasión.



LOS SUV ESTÁN DE MODA, Y EN ESTA OCASIÓN PONEMOS EL FOCO EN 8 DE ELLOS QUE ASOMBRA POR SU PRACTICIDAD



▲ Citroën, Dacia, Fiat, Ford, Hyundai, Peugeot, Renault y Suzuki tienen en su gama algunos modelos todocamino dignos de ser tenidos en cuenta a la hora de realizar una inversión de no más de 15.000 euros.



Si quieres un todocamino de precio razonable, aquí tienes ocho. Son modelos de entre 9.980 y 14.590 euros con muchas ventajas y pocos inconvenientes. Algunos, incluso, te permitirán salir del asfalto con garantías. Y todos valen para la jungla urbana.

8 recomendables todocaminos desde 9.980 euros

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

En la atractiva franja entre 10.000 y 15.000 euros encontramos en el mercado ocho alternativas realmente interesantes de vehículos todocamino muy compactos con longitudes entre 3,70 y 4,16 metros, que se defienden de cine en el entorno urbano, permiten realizar viajes con relativa comodidad y ofrecen mucha versatilidad. Además, con alguno de ellos se puede salir del asfalto sin miedo a quedarse tirado a la primera de cambio.

Tres de nuestros protagonistas, Dacia Sandero, Ford Ecosport y Hyundai i20 Active, tienen estética todocamino pero

no disponen de tracción total o controles de tracción avanzados que les ayuden a salir de un problema en el campo, aunque todos ellos, salvo el i20 Active, cuentan con la altura libre al suelo suficiente como para aventurarse por una pista de roderas profundas sin despeinarse. Otros tres, Citroën C4 Cactus, Peugeot 2008 y Renault Captur –en este caso, el modelo renovado que no llegó a tiempo para la prueba–, cuentan con sistemas –Grip Control en las marcas de PSA y Extended Grip en Renault– que optimizan la motricidad en situaciones delicadas de adherencia y que funciona de maravilla. Y otros dos, Fiat Panda Cross y Suzuki Ignis, están disponibles con tracción delantera

o total, y nosotros nos hemos inclinado por la segunda opción, con un incremento de precio tan razonable frente a la tracción delantera que en el caso del Suzuki justifican realizar la inversión.

En esta prueba un poco atípica hemos sometido a estos ocho modelos a pruebas ‘off road’ de nivel medio, de habitabilidad en las plazas traseras, de frenada a 100 km/h y de comportamiento y estabilidad en nuestro habitual circuito de ‘handling’ en las instalaciones del INTA. Pruebas que han demostrado la idoneidad de cualquiera de ellos para una utilización intensiva en el día a día y la facilidad con que unos cuantos de ellos hacen más divertida la vida a su propietario.

CITROËN C4 CACTUS



PRECIO	desde 14.500 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	89 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Confort y equipamiento. Sistema Grip Control muy eficaz con neumáticos M+S. Gama mecánica.
DEBE MEJORAR	
-	Ventanillas traseras de compás. Instrumentación algo pobre. Techo solar sin cortinilla de protección.

Original y divertido

El Citroën C4 Cactus supuso en 2014 un soplo de aire fresco en un segmento caracterizado por diseños muy conservadores. Y en su versión Rip Curl, está ansioso de aventura.

El C4 Cactus de Citroën está disponible desde 14.500 euros, pero la versión Rip Curl, dotada de un equipamiento excepcional y el dispositivo que mejora el agarre denominado Grip Control, cuesta 18.950 euros. Este sistema, que cuenta con cinco modos de conducción –Estandar, Arena, Todocamino, Nieve y ESP Off–, va asociado a unos neumáticos M+S, y el resultado de esta combinación lo pudimos comprobar sobre el terreno. La pista elegida para averiguar cuánto de todocamino tienen los modelos probados posee dos partes bien diferenciadas; una se compone de un recorrido bastante complicado y termina en una trialera delicada, muy empinada y con grandes baches que provocan un pronunciado cruce de puentes,

dejando una rueda en el aire y poniendo a prueba el sistema elegido por cada modelo. Paralelamente, una zona más 'light' que reservamos para los que no pueden



▲ El C4 Cactus no es el mejor en comportamiento, pero está entre los mejores.

con la zona más complicada. Con el C4 Cactus intentamos superar el obstáculo primero en modo Arena, pero viendo que le cuesta más de la cuenta, giramos la ruleta a modo Todocamino –el reservado para terrenos resbaladizos–, y entonces el sistema actúa como un diferencial de deslizamiento limitado y permite que el C4 Cactus suba sin pegas.

El segundo mejor maletero es el de este modelo, con 348 litros, mientras que el interior ofrece un espacio holgado que le sitúa en el podium de honor. Por lo demás, no se puede decir que haya frenado demasiado bien debido a la utilización de las ruedas mixtas asociadas al Grip Control. Unas Goodyear Vector 4 Season en medida 205/50 R17 que han permitido al modelo francés subir por donde lo hace un todoterreno, pero que le llevan a frenar desde 100 km/h en 46,1 metros, 11 metros más que el mejor dato de la jornada.

El C4 Cactus es agradable y manejable en ciudad, y en carretera ofrece un comportamiento eficaz sin acusar balanceos indeseados, a pesar de contar con una suspensión extremadamente cómoda.

EL DETALLE

La gama del C4 Cactus está compuesta por 14 modelos con precios que parten de los 14.500 euros. Este original modelo cuenta con dos motores de gasolina, con 82 y 110 caballos, y un diésel de 99. Está disponible con cuatro niveles de acabado, Feel, Shine, One Tone y Rip Curl, y sus consumos homologados parten de los 3,4 l/100 km en la versión con motor BlueHDI 100.



▲ El salpicadero del C4 Cactus está presidido por una pantalla de 7 pulgadas asociada a siete botones sensitivos. La ruleta del Grip Control permite activar cinco modos de conducción.



PRECIO	desde 9.450 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	98 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Precio muy ajustado. Plazas traseras sensacionales. Opciones a precios competitivos.
DEBE MEJORAR	
-	Volante sin regulación de serie. Insonorización algo justa. Calidad de algunos materiales.

Barato y convincente

Es el modelo más barato de la comparativa y, sumando sus 15 versiones, el más vendido en España a particulares en lo que va de 2017. La versión Stepway del Dacia Sandero se hace querer.

Si algún comprador en busca de un todocamino de precio competitivo descarta el Sandero Stepway por considerarlo demasiado 'low cost' es que no ha visto en vivo y en directo una unidad de este modelo. Porque Dacia no se va a llevar ningún premio por el lujo que ofrece en el interior de sus modelos, ni tampoco por el nivel de equipamiento, pero se trata de coches de calidad correcta, con tecnología más que probada en el Grupo Renault y con una relación precio-espacio-potencia-equipamiento fuera de serie. El Sandero Stepway está disponible con todos los descuentos de la marca en vigor desde 9.450 euros, con un equipamiento básico bastante competitivo y unas opciones de precio razonable. Es el caso del aire acondicionado por 425 euros y del volante regulable en altura por 61 –junto a otros elementos en un paquete opcional–; o del navegador, que cuesta 436 euros.

Si algún comprador en busca de un todocamino de precio competitivo descarta el Sandero Stepway por considerarlo demasiado 'low cost' es que no ha visto en vivo y en directo una unidad de este modelo. Porque Dacia no se va a llevar ningún premio por el lujo que ofrece en el interior de sus modelos, ni tampoco por el nivel de equipamiento, pero se trata de coches de calidad correcta, con tecnología más que probada en el Grupo Renault y con una relación precio-espacio-potencia-equipamiento fuera de serie. El Sandero Stepway está disponible con todos los descuentos de la marca en vigor desde 9.450 euros, con un equipamiento básico bastante competitivo y unas opciones de precio razonable. Es el caso del aire acondicionado por 425 euros y del volante regulable en altura por 61 –junto a otros elementos en un paquete opcional–; o del navegador, que cuesta 436 euros.



▲ Su buena altura libre al suelo le permite buenas maneras, pero en terreno... amigo.

DACIA SANDERO STEPWAY



El Stepway ha salido muy bien parado de nuestra prueba de modelos todocamino de buen precio, y lo ha hecho por mucho más que su bajo coste. Por ejemplo, el modelo rumano de la marca perteneciente a Renault ha sido el mejor a la hora de aprovechar el espacio interior, sobre todo en las plazas traseras, ya que tres adultos caben sin apreturas.

En lo que se refiere al comportamiento, el Sandero ofrece un tacto y una estabilidad muy similares a los del Captur, caracterizándose por un comportamiento subvirador al límite –tira de morro en curvas cerradas– y una conducción cómoda y fácil. Y la cuarta mejor frenada del grupo hay que adjudicársela a este Sandero, que al no contar con ningún sistema de ayuda a la tracción llevaba unos neumáticos normales, con mejor agarre en seco. Y que no cuente con un sistema de tracción ampliada no quiere decir que vaya mal en campo, pues su generosa altura libre al suelo le permite superar caminos con roderas profundas sin inmutarse. Una ventaja más para un modelo preparado casi para cualquier tipo de utilización.

EL DETALLE

El Dacia Sandero Stepway es un interesantísimo modelo cuya gama está compuesta solo por dos versiones, que parten de un atractivo precio de 9.450 euros. Hay disponible un motor de 90 caballos en gasolina y otro de idéntica potencia pero turbodiésel. Y el acabado estrella es el denominado Stepway, más campero que el llamado Trotamundos.



▲ El salpicadero del Stepway es sencillo, pero a la vez ordenado y atractivo. La única pega es que buena parte de su equipamiento es opcional, como el aire acondicionado, el volante regulable o el navegador. Las plazas traseras son las más holgadas del grupo, aunque el maletero es, en proporción, algo justo.



FIAT PANDA 4X4



PRECIO	desde 12.242 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	117 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Eficacia en campo. Uso urbano por tamaño y consumo. Más espacio interior del esperado.
DEBE MEJORAR	
-	Comportamiento en carreteras sinuosas. Maletero justito. Frenada con ruedas M+S.

Pequeño saltamontes

El Panda 4x4 es un modelo ideal para aquellos compradores que se mueven habitualmente por zonas de montaña, con carreteras nevadas en invierno. O también por el campo.

Aunque hay un Panda de estética todocamino a partir de 12.242 euros –con tracción delantera y todos los descuentos aplicados–, lo cierto es que si nos decidimos por la tracción total el precio final roza los 15.000 euros. Y si aún queremos más, siempre nos queda la versión Cross, que con tracción total está disponible desde los 16.725 euros. Pero Fiat justifica ese abultado precio con un equipamiento muy completo que incluye entre, otras cosas, una estética específica, llantas de aleación de 15 pulgadas con neumáticos M+S, climatizador automático, luces diurnas con tecnología LED, selector de modos de conducción, control de descenso y la nueva radio Uconnect Bluetooth CD/MP3. El selector de

programas de conducción trabaja de forma eficaz; y, por ejemplo, en modo Auto distribuye de forma automática la cantidad adecuada de par a cada eje, depen-



▲ En las pruebas de comportamiento, el Fiat Panda Cross 4x4 logró el peor resultado.

diendo de las condiciones de agarre. En modo Todoterreno distribuye el par a las cuatro ruedas, dependiendo de cuáles tienen mayor tracción, y en el programa Control de descensos mantiene la velocidad en bajadas empinadas y deslizantes, lo que nos permite controlar la trayectoria. El Panda Cross 4x4 ha sido el segundo mejor modelo de la comparativa en el complicado recorrido 'off road' gracias a un peso contenido y a unas muy ventajosas cotas todoterreno. También ha destacado en el aprovechamiento del espacio interior, ya que de forma sorprendente ha podido alojar a tres adultos en la banqueta trasera, aunque, eso sí, algo apretados. Sin embargo, el Fiat Panda Cross 4x4 no ha destacado especialmente en la frenada realizada a 100 km/h debido a los neumáticos M+S. Y tampoco se ha mostrado muy ágil en el recorrido que simula una carretera de montaña repleta de curvas de todo tipo, ya que su pronunciada altura y su corta distancia entre ejes le vuelven muy nervioso en apoyo. Digamos que no va mal, pero no logra el aplomo del resto.



▲ El selector de modos de conducción del Panda Cross 4x4 tiene tres posibilidades: Auto, Todoterreno y Control de descensos. El salpicadero es original, y aunque es un cinco plazas, las traseras son justas.



EL DETALLE

La gama todocamino del pequeño Panda se compone de tres modelos: Panda City Cross, Panda 4x4 y Panda Cross 4x4. Entre un Panda con tracción delantera y uno 4x4 hay una diferencia de 1.500 euros, y las motorizaciones disponibles se limitan a tres. Por un lado, una mecánica básica con 69 CV, y por otro, dos más potentes: con 85 CV en gasolina y con 95 en diésel.

FORD ECOESPORT



PRECIO	desde 14.440 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	115 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Altura libre al suelo. Motores EcoBoost. Comportamiento a pesar de la altura.
DEBE MEJORAR	
-	Sin opción de tracción total. Calidad de algunos plásticos. Precio algo elevado. Sólo un diésel.

A punto de ser relevado

En tres meses llega un nuevo EcoSport que mejorará en todo al actual, incluyendo una versión con tracción total. Sin embargo, este EcoSport de Ford se ha defendido muy bien en la prueba.

El EcoSport siempre ha sido un modelo que ha salido bien parado de nuestras pruebas. Tiene personalidad, amplitud, motores de EcoBoost de gasolina muy eficientes, una distancia libre al suelo muy generosa y unas cotas todoterreno muy ventajosas, con 21° de ángulo de entrada, 33,3° de salida y 23,3° de ángulo ventral. La verdad es que solo le falta disponer de un sistema avanzado de tracción, como el de alguno de sus rivales, o de la mismísima tracción total, un mecanismo no disponible por el momento pero que llegará a finales de año acompañando a una nueva versión del todocamino de la casa americana.

La verdad es que su precio es algo elevado, pues aunque la versión de acceso

Trend incorpora de serie airbag de rodilla –además de otras 8 bolsas de protección–, aire acondicionado y respaldo trasero inclinable, entre otros elementos, para te-



▲ Sin ayudas a la tracción o sistema 4x4, el EcoSport va bien por su altura libre al suelo.

ner una unidad bien equipada tendríamos que inclinarnos por la versión Titanium, que ya cuesta 15.690 euros y sin un equipamiento de conectividad o infoentretenimiento al nivel de lo que montan muchos de sus rivales. Esto va a quedar solucionado en diciembre con el nuevo modelo, aunque la clave será el precio.

El EcoSport no llegó a superar en las pistas del INTA la trialera 'maldita', pero sus cotas todoterreno le permitieron pasarse por el recorrido alternativo sin despeinarse y frenar desde 100 km/h en 37 metros, a solo dos del mejor. Y es que sus neumáticos Goodyear Efficient Grip en medida 205/50 R17 nos han dejado muy buen sabor de boca por su compromiso entre asfalto y campo.

Porque en nuestra prueba de estabilidad en curva quedó sorprendentemente en segundo lugar, considerándose el primero entre los modelos de carrocería más bien alta y con muy buenas maneras en apoyo, sin molestos balanceos ni tendencias subviradoras. Un buen coche que está a punto de mejorar justo en los aspectos que le hacen más falta.

EL DETALLE

La gama EcoSport de Ford consta de 13 modelos con tres niveles de acabado: Trend, Titanium y Titanium S; tres motorizaciones de gasolina con 112, 125 y 140 caballos, y un diésel de 95. Además, el motor 1.5 de 112 caballos puede ir asociado a un cambio automático Powershift de funcionamiento magnífico. El EcoSport está a la venta desde 14.440 euros.



▲ El salpicadero del EcoSport se caracteriza por sus grandes salidas de aire, pero también por la mejorable calidad de algunos plásticos. El espacio interior iguala al ofrecido por modelos como el Peugeot 2008 o el Renault Captur, siendo bastante más corto. Eso sí, el maletero está por debajo de la media.

HYUNDAI I20 ACTIVE



PRECIO	desde 13.095 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	115 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Comportamiento. Frenada muy eficaz. Piso trasero plano. Precio final con descuentos.
DEBE MEJORAR	
-	Altura libre al suelo mínima para un SUV. Sin apenas opciones en la versión básica.

El SUV menos SUV

Y así lo han querido en Hyundai, un turismo con una ligera estética de crossover pero con ventajas de utilitario. Por ello el i20 Active se ha impuesto en la prueba de comportamiento.

El equipo de pruebas presente en las instalaciones del INTA para la realización de esta peculiar comparativa de todocaminos quedó realmente sorprendido con el Hyundai i20 Active sobre el circuito de 'handling'. Todos, tras conducir en el retorcido trecho, hablaban maravillas de un modelo que por su baja altura libre al suelo ofrecía un tacto de conducción bien diferente al resto. Pero es que además de ser más bajo, el esquema de suspensión del modelo coreano y las durezas elegidas para muelles y amortiguadores de la suspensión permiten hablar de un modelo de comportamiento sano, eficaz y divertido. Claro que el i20 Active dejó de venirse arriba cuando vio la ruta que tenía reservada para cubrir fuera del asfalto.

La trialera radical, no quiso ni verla, y la zona más 'light' la subió no sin rozar ligeramente en los bajos. Lógicamente, había que cumplir con el guión y comprobarlo



▲ Conseguimos superar el recorrido alternativo, no sin dificultad al rozar los bajos.

sobre el terreno para luego contarle con conocimiento de causa. Sin embargo, parece claro que nadie en su sano juicio se metería con este modelo a hacer todoterreno. En cambio, dotado de unos buenos neumáticos de contacto y con esos 20 milímetros más de altura libre al suelo respecto a un i20 normal, el Active puede resultar una elección muy acertada para subir a una estación de esquí sin tener que echarse atrás por una nevada.

El Hyundai también es el modelo que ha necesitado menos metros para detenerse circulando a 100 km/h; de hecho, se paró en 11 metros menos que el peor de los modelos probados en este apartado. Y para tener toda la información en la mano, hay que decir que la marca descuenta actualmente 5.550 euros en este modelo, hasta dejar la versión de acceso en unos muy competitivos 13.095 euros, teniendo en cuenta que hay cinco años de garantía y en su equipamiento incluye, entre otros muchos elementos, aire acondicionado, sensores de aparcamiento, retrovisores eléctricos calefactables, control de velocidad de crucero...



▲▶ La pantalla táctil con navegador es de serie en las versiones Link y Style, pero no existe esa opción en el resto, que montan radio-CD. El nivel de acabado del modelo coreano está al nivel de los mejores. Y un punto a destacar es el suelo plano en la parte trasera, que facilita el acomodo de un quinto ocupante.

EL DETALLE

La marca Hyundai ofrece una gama muy completa de su i20 Active que comprende dos motores de gasolina 1.0 T-GDI de 100 y 120 caballos y un diésel 1.4 CRDi de 90 caballos. El i20 Active se puede solicitar en cuatro niveles de acabado -Klass, Tecno, Link y Style-, y el modelo de acceso está disponible desde 13.095 euros, aplicando la promoción actual al completo.

PEUGEOT 2008



PRECIO	desde 14.590 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	97 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Equilibrio general. Comportamiento. Posibilidades 'off road' con Grip Control.
DEBE MEJORAR	
-	Frenada con neumáticos de invierno. Tacto del cambio. Modularidad interior limitada.

El poder del equilibrio

De las cinco pruebas a las que hemos sometido a nuestros ocho protagonistas, el 2008 ha subido al podio en tres de ellas, por lo que hay que considerarlo un modelo muy equilibrado.

El 2008 llegó en 2013 al mercado de los vehículos todocamino urbanos, y enseguida se posicionó en los primeros lugares de ventas gracias a su estilo, su amplitud, su postura de conducción elevada y su agrado de uso. En mayo de 2016 recibió un lavado de cara muy acertado, aunque no se modificó nada de lo que ya funcionaba. Es el caso del comportamiento, con un equilibrio magnífico entre agarre, comodidad y posibilidades fuera del asfalto. Por ello, en nuestra comparativa el 2008 ha quedado tercero en comportamiento, por detrás de un Hyundai i20 Active sin mucho que decir en campo y de un extraordinario Ford Ecosport, que pese a su altura ha bordado nuestro test sobre carretera revirada. En campo puro y duro, el modelo

francés también ha quedado tercero; sin embargo, esa posición tiene mucho mérito, ya que ha sido el primero entre los de tracción exclusivamente delantera. Co-



▲ Gracias al sistema Grip Control, el 2008 se defiende bien en el campo.

mo ya ocurrió con el Citroën C4 Cactus, primero intentamos subir la trialera con la ruleta del Grip Control en modo Arena, pero el coche patinaba, por lo que seleccionamos el programa Todocamino -que es el que la marca recomienda para barro o hierba mojada-, y logramos subir mucho mejor.

En carretera de curvas el 2008 sorprende por su aplomo, su nobleza y su eficacia si tenemos en cuenta su altura y que equipaba neumáticos de invierno. Pero con todo y con eso, el Peugeot entra en las curvas sin mostrar tendencias subviradoras, y el balanceo, que lo tiene, apenas afecta a la estabilidad ni se aprecia demasiado en el interior.

En el habitáculo encontramos un espacio muy similar al visto en el Captur. Y el tercer maletero más grande del grupo, con 338 litros de volumen. Sin embargo, la banqueta trasera no se desplaza de forma longitudinal ni los respaldos se pueden inclinar, lo que le resta algo de versatilidad. Pero, en general, podemos hablar de uno de los modelos más equilibrados de los aquí comparados.

EL DETALLE

La gama del Peugeot 2008 está compuesta por 14 versiones, con precios que parten de los 16.690 euros que pueden llegar a convertirse en 14.590 si consideramos los descuentos. Hay tres niveles de acabado: Style, Allure y GT Line. Y seis motorizaciones, cuatro de gasolina con 82, 100, 110 y 130 caballos, y dos diésel de 100 y 120 caballos. Hay que destacar también el cambio automático EAT6.



▲▶ La posición del volante en el 2008 tiene algunas pegas, pues según la altura del conductor no siempre se verá bien el cuadro. La ruleta del Grip Control tiene cinco modos de conducción. Y presume del tercer mejor maletero.

RENAULT CAPTUR



PRECIO	desde 13.340 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	98 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Más refinamiento y calidad que el anterior. Versatilidad. Conectividad. Precio Full LED. Maletero.
DEBE MEJORAR	
-	Borde carga alto. ESP muy intrusivo. Se echa de menos algún sistema de ayuda a la conducción.

Práctico y coqueto

El día elegido para la comparativa, Renault todavía no tenía unidades de prueba del nuevo Captur. Pero no quisimos dejar fuera un modelo tan importante, y ha demostrado su valía.

Una pena que aún no estuviese disponible una unidad de prensa del nuevo Captur, que acababa de ser presentado cuando realizamos la prueba. Sin embargo, el Captur tenía que estar en el test, por lo que no nos importó comparar la versión anterior, pues los avances en el nuevo modelo afectan exclusivamente a los campos del equipamiento, la personalización, las ayudas a la conducción y la calidad. Se mantiene por tanto el chasis y las suspensiones, junto con las motorizaciones. Por tanto, el nuevo Captur madura para situarse a la altura de los mejores del segmento al ofrecer un interior más cuidado, con materiales de mayor calidad. El interior mantiene la versatilidad, convirtiéndose en el más práctico del grupo gracias

en parte al mejor maletero de todos –377 litros– y a una banqueta trasera deslizante –hasta 12 centímetros– que otorga al modelo francés más posibilidades a la ho-



▲ El Captur sin ayudas a la tracción se defendió bien por su generosa altura libre.

ra de adaptar el interior a cada necesidad. Además, la banqueta trasera, sin ser la que ofrece más espacio, sí está en las primeras posiciones. Y esas plazas, a partir de ahora, contarán en opción con más luminosidad gracias a un techo panorámico fijo de cristal por 454 euros. En este sentido, sorprende el precio de algunas opciones, como los nuevos y eficaces faros Full LED Pure Vision, que se ofrecen por unos competitivos 247 euros. A esto se añade el detector de ángulo muerto, el radar delantero, los sensores de aparcamiento laterales, la cámara de marcha atrás o el sistema de estacionamiento manos libres. Además, el nuevo Captur cuenta con tres nuevos sistemas multimedia.

En campo, las versiones normales del anterior modelo no contaban ni con tracción total ni con ayudas a la tracción, pero subía una buena rampa ayudado por su buena altura al suelo. Y el nuevo ofrece un acabado X-Mode con control de adherencia Extended Grip y ruedas especiales, que supone un incremento de 1.170 euros y le debe permitir situarse al nivel del 2008 o del C4 Cactus fuera del asfalto.



▲ Tuvimos que conformarnos con una unidad del Captur antiguo, cuando el nuevo aporta mayor conectividad, un interior de más calidad y algunas opciones tan interesantes como los faros Full LED. El modelo francés ofrece el maletero más generoso del grupo. Y tres adultos van bien detrás, aunque algo justos.

EL DETALLE

El Renault Captur que acaba de ponerse a la venta está disponible con 4 niveles de acabado: Life, Intens, Zen y X-Mod. Los precios con descuento comienzan en los 13.340 euros, aunque pueden llegar hasta los 17.000. Y se ofrecen cuatro motores, dos de gasolina con 90 y 120 caballos, y dos diésel de 90 y 110. Además el dCi de 90 y el Tce de 120 pueden llevar cambio automático EDC.

SUZUKI IGNIS



PRECIO	desde 12.650 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	97 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Posibilidades todoterreno. Espacio interior. Sistema semihíbrido. Calidad. Versatilidad. Equipamiento.
DEBE MEJORAR	
-	Sólo cuatro plazas. Capacidad del maletero. Electrónica de seguridad muy intrusiva.

La hormiga atómica

El Suzuki Ignis fue la verdadera revelación de esta prueba comparativa por su agrado, agilidad, eficacia en campo y originalidad. Pero cojea en maletero y en número de plazas.

Nueva plataforma, tecnologías avanzadas como el sistema semihíbrido SHVS o el de tracción total AllGrip Auto, control de ayuda al arranque en pendiente, control de descenso de fuertes pendientes, cambio automático de embrague automatizado o motor 1.2 Dualjet con inyección dual y un consumo bastante contenido. El nuevo Suzuki Ignis, en versión AllGrip Auto, ha sorprendido a todo el equipo de pruebas de Motor 16 con un funcionamiento redondo y una extraordinaria facilidad para sortear obstáculos fuera del asfalto. De hecho, en la prueba 'off road' ha sido el primero, al realizar el recorrido y la última trialera con una facilidad sorprendente. Los recorridos de suspensión, la altura libre al suelo y el bajo peso,

además de la eficacia de su tracción total, consiguen que el pequeño Suzuki suba sin despeinarse por zonas donde muchos todoterrenos las pasarían canutas. Y es que



▲ A nivel dinámico, el Ignis es divertido y muy ágil, pero la electrónica es muy intrusiva.

con el sistema 4x4 de acoplamiento viscoso, el par motor se distribuye automáticamente a las ruedas traseras cuando se detectan pérdidas de agarre en el tren delantero. Y en el Ignis, el sistema funciona de maravilla. No nos ha gustado, sin embargo, que a nivel dinámico el control de estabilidad se active con tanta facilidad y sonando tanto. El motor va de cine y las marchas están bien escalonadas, con una tercera que permite un generoso margen de utilización.

Pero lo peor del Ignis tiene que ver con el espacio interior, ya que sus 3,70 metros le convierten en el más pequeño del test. El Suzuki más urbano de la gama está homologado para cuatro ocupantes, y aunque su banqueta trasera se desplaza y los respaldos se inclinan –por cierto, dos adultos van muy bien detrás–, el maletero oscila entre los 204 y los 260 litros. Por otro lado, ha sido el quinto en la frenada a 100 km/h, pero ha quedado por delante de los modelos con neumáticos M+S al llevar unas gomas 'verdes' de carretera, lo que fortalece aún más su primera posición lograda en la prueba 'off road'.

EL DETALLE

La gama Ignis está compuesta por 6 modelos que comparten un mismo motor 1.2 de gasolina de 90 CV. Hay dos niveles de acabado, GLE y GLX, y versiones con cambio automático AGS, sistema semihíbrido de asistencia al motor mediante un generador IGS y también tracción total AllGrip Auto. Los precios comienzan en los 12.650 euros y pueden llegar a los 15.900 del más equipado.



▲ El interior del Ignis es tan original como el exterior, con una gran pantalla central y mucha información a la vista. La versión 4x4 añade algún interruptor extra. La banqueta trasera se desplaza, aunque el interior solo admite a cuatro adultos.



MEJOR CAPACIDAD 'OFF ROAD'.- Ligereza, buen sistema de tracción total y unos generosos recorridos de suspensión son los que han permitido al nuevo Ignis vencer en este apartado a todos sus rivales, incluido el Fiat Panda Cross 4x4. Y la trialera no resultaba fácil, pues era muy inclinada y con cruce de puentes.



MEJOR DINÁMICA.- Puede que la clave de que el Hyundai i20 Active se haya impuesto a todos sus rivales en comportamiento haya sido su reducida altura al libre suelo. Pero también su calidad de pisada y el equilibrio de su suspensión entre dureza y comodidad. Tiene un tacto similar al de modelos de un segmento superior.



MEJOR HABITABILIDAD.- El Dacia Sandero Stepway admite a tres adultos detrás, con la ventaja añadida de que la plaza central trasera tiene un mullido como el resto del asiento. Curiosamente, este Dacia no se impone en capacidad del maletero. La razón es sencilla: tiene buena batalla pero el coche es más bien corto.



MEJOR MALETERO.- Con sus 4,12 metros, el Renault Captur es uno de los modelos más largos de la prueba. Y el francés ha dedicado un generoso espacio al maletero. En concreto, homologa 377 litros, imponiéndose al resto. Y son 455 litros si avanzamos -hasta 12 centímetros- la fila trasera.



MEJOR FRENADA.- El Hyundai i20 Active era uno de los cuatro modelos que no llevaban montados neumáticos de invierno. Eso, más unos neumáticos Pirelli Cinturato P7 muy eficaces y su magnífico equipo de frenos ha permitido al modelo coreano frenar desde 100 km/h en sólo 35,1 metros.



Todos cumplen lo que prometen...

...Pero no hay un modelo que se lleve el gato al agua por su equilibrio. Sí hay ganadores por apartados, y hay sorpresas.

Visto lo visto en las páginas anteriores hemos de decir que todos los modelos aquí probados destacan en algún aspecto, y nadie se va a equivocar si dirige su compra

hacia uno de ellos, aunque no se imponga en alguno de los apartados que hemos marcado para conocer si estaban o no a la altura de lo que se espera de un todo-

camino urbano. Pero, dicho eso, tenemos que hablar de ganadores parciales, de modelos más recomendables que otros para según qué escenarios y, por supuesto, también tenemos que hablar del coste, de lo que vale tener un modelo de moda en el segmento utilitario, un segmento que espera de forma inminente la llegada, entre otros, de nuevos rivales de la talla del Seat Arona, del Volkswagen T-Cross, del Kia Stonic o del Citroën C3 Aircross.

El más original de todos los modelos probados aquí es, sin duda, el Citroën

Cactus, además de ser uno de los más amplios por dentro y también de los que pudieron superar la prueba 'off road', no sin sudar lo suyo. Y la superó gracias al sistema Grip Control, que también ofrece el Peugeot 2008. El que no sudó nada la camiseta fue el Suzuki Ignis, gran sorpresa de la comparativa por su agilidad, su facilidad para subir por las paredes y el competitivo precio de la tracción total: 1.500 euros. El Fiat Panda Cross 4x4 también demostró su valía en las trialeras, y también cobra 1.500 euros por la tracción

a las cuatro ruedas, de modo que el precio final asciende a los 16.725 euros aplicado el descuento. Cantidad 2.600 euros superior al coste del Suzuki Ignis AllGrip.

Si no se va a salir del asfalto pero se van a recorrer muchos kilómetros realizando viajes, el modelo más aconsejable es el Hyundai i20 Active: por tacto de conducción, calidad de la frenada y habitabilidad. Al coreano le siguen de cerca el Ford Ecosport, sorprendente también por lo bien que va en el campo a pesar de no contar con ayudas, y el Peugeot 2008, con

un interesantísimo equilibrio entre comportamiento en asfalto y facilidad para subir lomas y trialeras, o superar carreteras nevadas con los neumáticos de invierno asociados a la opción del Grip Control.

Hay que destacar al Renault Captur como uno de los más prácticos, con el mejor maletero, su buen espacio trasero y la segunda mejor frenada del grupo. Y cómo no, al Dacia Sandero Stepway por su espaciosidad y, sobre todo, por su precio de derribo, ya que la versión básica se vende por unos increíbles 9.980 euros.

Cortés y valiente

El nuevo RS 5 no tiene más potencia que el anterior, pero sus 450 caballos 'beben' menos, son más aprovechables y se acompañan de un par máximo un 40 por ciento superior. El responsable es el 2.9 TFSI que hay bajo su capó, un V6 Biturbo que le permite reforzar su vertiente civilizada pero optimizando a la vez las prestaciones. Y el resto acompaña: tracción, chasis, construcción ligera, calidad... Lo malo es que roza los 100.000 euros, cifra que se disparará en cuanto elijamos varias de sus atractivas y tecnológicas opciones.

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



Cuando aparece un nuevo deportivo, lo mínimo que se exige al recién llegado es que sea más rápido que el modelo sustituido. Y cuando Audi destacó en marzo este nuevo RS 5 Coupé que traemos a nuestras páginas puede que alguien se sintiera decepcionado: ¿sólo 450 caballos? Porque esa era, exactamente, la potencia que anunciaba su predecesor. Sin

embargo, aquí entra en juego la magia –otra manera de llamar a la tecnología y la experiencia en competición– de la casa alemana, que ha sabido hacer un coche muy superior pero sin tomar el atajo de la escalada de potencia.

Para empezar, recurre a un motor más moderno, y en vez del V8 4.2 sobrealimentado por compresor utiliza un nue-

vo 2.9 TFSI V6 Biturbo –inspirado en el 2.7 V6 del primer RS 4 Avant– que no necesita llegar a 8.250 rpm para entregar los 450 'jacos', pues presume de ese valor entre 5.700 y 6.700 vueltas. Y la mejora del par máximo es sonrojante: de los 43,9 mkg anteriores –entre 4.000 y 6.000 rpm– se pasa a 61,2 mkg, disponibles de 1.900 a 5.000 vueltas. Ade-

más, el V6 pesa 182 kilos –31 menos que el V8–, erigiéndose en protagonista del aligeramiento del conjunto, cifrado en 60 kilos. O en 63 con el techo de carbono opcional.

Más liviano, dotado de un motor con mejor rendimiento –sus 155,5 CV por litro no son cualquier cosa– y beneficiado por mejoras en la transmisión Tiptronic de ocho marchas, la

conclusión no podía ser otra: este RS 5 anda más –baja 6 décimas en la aceleración de 0 a 100 km/h– y mejor, pues ahora hay empuje siempre, prácticamente desde el ralenti, y el 'vendaval' no se agota hasta acariciar las 7.000 vueltas. De paso, el consumo de gasolina y las emisiones de CO₂ descienden drásticamente: de 10,5 a 8,7 l/100 km en el primer caso, y de 246 a 197 g/km en el segundo.

Eso es lo que cuenta Audi, y eso es también lo que hemos constatado en una semana que se nos ha hecho muy corta. Si empezamos por el consumo, decir que al RS 5 anterior le medimos 11,5 l/100 km de media real y el nuevo se



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Durante la semana que duró la prueba, defendía alguien en la redacción que era "el más civilizado de los RS probados". Y yo añadiría que no tiene la personali-

dad 'radicalmente racing' de los últimos BMW M o Mercedes-AMG. Y es que el 2.9 V6 Biturbo de Audi rinde tan bien que hace que parezca que el RS 5 no anda tanto cuando, en realidad, sí corre. Y mucho. Más que el anterior, al que supera en confort, eficiencia o tecnología.



▲ Frente al RS 5 anterior, dotado de un V8 4.2 con compresor, el V6 Biturbo no ofrece más caballos, pero sí más empuje.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.9 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.894
Alimentación	Inyección directa, distribución variable AVS y 2 turbocompresores
Potencia máxima/rpm	450 CV / 5.700-6.700
Par máximo/rpm	61,2 mkg / 1.900-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	60,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, con asistencia variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados y perforados
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, por eje de cinco brazos, con brazos transversales de aluminio, subchasis, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, por eje de cinco brazos, con tirante trasero, subchasis de efecto flexible, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	275/30 R20 - 9.0Jx20"
Marca	Hankook
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.723 / 1.861 / 1.360
Capacidad del maletero (l)	465
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,1
De 0 a 50 km/h	1,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,9 (3,9)
Recorriendo (metros)	63
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,4
1.000 m desde 40 km/h en D	21,8
De 80 a 120 km/h en D	2,7
Recorriendo (metros)	74
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	11,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,8
En conducción dinámica	17,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,7
A 140 km/h de cruceo	10,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	585
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	11,5
Ciclo extraurbano	7,1
Ciclo mixto	8,7



PRECIO	99.390 €	NUESTRA VALORACIÓN		
EMISIONES DE CO₂: 197 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****	Comportamiento, seguridad y tracción. Motor y cambio. Prestaciones. Personalidad doble. Calidad. Tecnología disponible. Maletero.	Sonido menos 'adictivo' que en otros RS. Gasto más bajo, pero todavía alto. Amplitud trasera. Precio y opciones caras. Modo 'S' no usa la 8ª.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			



▲ Maletero de 465 litros y, de serie, respaldo abatible 40:20:40. Debajo va la batería y la rueda de repuesto.



IMPLACABLE Y EFICIENTE ANUNCIA 3,9 SEGUNDOS PARA PASAR DE 0 A 100 KM/H Y LO CUMPLE. Y FRENTE AL RS 5 ANTERIOR, DE POTENCIA SIMILAR, REDUCE EL CONSUMO REAL EN MÁS DE LITRO Y MEDIO PERSONALIZACIÓN EL INTERIOR, DE AIRE MÁS DEPORTIVO, 'INVITA' A TIRAR DE OPCIONES



▲ Sobre estas líneas, dos de los formatos de la instrumentación Audi Virtual Cockpit, que es de serie. Más arriba, ajuste del programa Individual.



▲ Al RS 5 se le reconoce por sus dos escapes ovales o los espejos en aluminio mate. Y en España trae de serie las llantas de 20 pulgadas con gomas 275/30.



▲ Detrás hay cotas correctas de anchura y altura, pero el hueco para las piernas es justito. Los asientos, magníficos por confort y sujeción.



▲ La caja Tiptronic, de 8 marchas, cambia ahora con más rapidez, sobre todo en el modo S. Además, hay 'launch control'.

ha conformado con 9,9 litros, no tan lejos de lo anunciado. Bien es cierto que el promedio sigue siendo sensible al estilo de conducción, o que los 58 litros del depósito –antes eran 60– parecen pocos para una 'bestia' de 450 CV, 1.730 kilos con conductor y 4,72 metros de largo; pero las cifras en uso cotidiano son más racionales.

En cuanto a prestaciones puras, este RS 5 corre que se las pela. Y no tanto porque nuestra unidad equipase la limitación opcional a 280 km/h –de serie, 'sólo' 250–, sino porque homologa cifras excelentes... y las cumple. Por ejemplo, los de Ingolstadt dicen que se pone a 100 km/h desde parado en 3,9 segundos y le hemos medido 3 segundos

y 894 milésimas. Y de 0 a 200 km/h emplea 15,1 segundos reales, cuando el rabioso Seat León Cupra 300 DSG que probamos en este mismo número necesita 19,7 segundos. Y nos presiona también contra el respaldo de sus estupendos asientos deportivos al recuperar velocidad, firmando maniobras de adelantamiento fugaces: de 80 a 120 km/h en sólo 2,7 segundos. No obstante, si nuestra prioridad son las prestaciones, la propia Audi nos ofrece una alternativa más asequible –unos 20.000 euros de ahorro– pero aún más radical: el TT RS Coupé de 400 CV, más ligero y que acelera y recupera todavía mejor.

Lo decimos porque el RS 5, aún siendo brutal, tiene una

vertiente 'civilizada' que en Audi parecen haber querido potenciar, pues el nuevo motor se presta más por su progresiva respuesta. De hecho, no hay un sonido tan adictivo –o 'racing'– como en otros RS probados recientemente, pese a que nuestra unidad incorporaba el escape deportivo, que cuesta 1.525 euros.

Y ya que tocamos el asunto de las opciones, los 99.390 euros de la factura pueden crecer mucho –el coche aquí probado añadía la friolera de 33.500 euros– si caemos rendidos ante una lista, interminable, que tiene de todo en cuestión de personalización, seguridad, confort, tren de rodaje, audio, conectividad... La dotación de serie no



▲ Nuestra unidad montaba los discos cerámicos, reservados al eje delantero: 7.625 euros más.

es precisamente pobre, aunque echemos de menos la cámara trasera, el asistente de arranque en cuesta o el es-

pejo interior antideslumbramiento, pero costará decir 'no' en un vehículo de este nivel a los asientos calefactables o al cargador del móvil por inducción. Y si lo que queremos es un deportivo que maximice la eficacia dinámica y el placer al volante –habrá que ir buscando un circuito para degus-

tar sus posibilidades al límite–, ojo con el coste de los elementos más deseables: 7.625 euros por los discos cerámicos en los frenos delanteros, 2.475 por el tren de rodaje deportivo plus RS con DRC (Dynamic Ride Control), 1.270 por la dirección dinámica –2,2 vueltas de volante entre topes–, 1.715 por el diferencial trasero deportivo... De todo eso había en 'nuestro' RS 5 Coupé, y el resultado no podía ser mejor, pues si en conducción turística el agrado crece enteros frente a su antecesor –es más cómodo y silencioso, especialmente si elegimos el modo Comfort del Audi Drive Select–, cuando avivamos el ritmo, la respuesta es alentadora. Y en un coche que anda tanto, se agra-

dece. Porque frena muy bien –aunque los 51,3 metros para detenerse desde 120 km/h no sean ningún récord– y pasa por las curvas como guiado por raíles, un aplomo fruto de la nueva arquitectura de suspensión –además, la altura al suelo se reduce 7 milímetros respecto a otros A5– y de la tracción Quattro –el elemento diferenciador clave frente a sus rivales–, que envía normalmente el 60 por ciento del par al tren trasero, aunque ese reparto 40/60 puede cambiar en centésimas a otros –entre 85/15 y 30/70– si alguno de los ejes –y no será fácil, porque en España monta de serie neumáticos 275/30 R20– pierde agarre, lo que amplía el disfrute a cualquier época del año.

SUS RIVALES



BMW M4 COUPÉ DKG 431 CV

Disponibles, al mismo precio, con cambio manual o con el DKG de doble embrague y siete marchas. Y hay versiones más briosas, y caras, con 450, 460 y 500 CV.

Precio	92.100 €
0 a 100 km/h	4,1 seg.
Consumo	8,3 l/100km
Maletero	445 litros



LEXUS RC F EXECUTIVE 477 CV

El más asequible del 'club', pero las versiones Luxury y Carbon Package suben a 105.100 euros. Sus cifras básicas –consumo y aceleración– le sitúan por detrás de los alemanes.

Precio	88.000 €
0 a 100 km/h	4,5 seg.
Consumo	10,8 l/100km
Maletero	366 litros



MERCEDES-AMG C63 COUPÉ 476 CV

Por si sus 476 CV nos parecen pocos hay un C63 S con 510 CV que cuesta 107.950 euros, gasta lo mismo y alcanza 100 km/h en 3,9 segundos. Tracción trasera.

Precio	98.475 €
0 a 100 km/h	4,0 seg.
Consumo	8,6 l/100km
Maletero	355 litros



¿Ya llegamos?

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

Al poco tiempo de actualizar su León –ligero rediseño exterior, cambios en la decoración interior y llegada de nuevos equipamientos en seguridad e infoentretenimiento–, la marca española remozó también el León Cupra, que pasaba a beneficiarse de las modificaciones citadas y de otras específicas, como un motor 2.0 TSI cuya potencia pasaba de 290 a 300 CV, y cuyo par máximo subía de 35,7 a 38,8 mkg. Todo ello gracias a mejoras mecánicas de gran calado, como un árbol de levas con distribución variable o una alimentación que emplea inyección directa o indirecta para optimizar el rendimiento en cada situación. Además, se sumaba a la oferta un León Cupra con tracción total 4Drive, también con 300 CV y disponible sólo con cambio DSG y carrocería ST. Su precio, 38.690 euros, no se queda tan por encima de los 37.130 euros de nuestro protagonista, que es idéntico pero con tracción delantera.

La renovación del León aparejó progresos específicos en sus apasionantes Cupra, como un motor 2.0 TSI que eleva su poder hasta 300 CV. De las siete variantes distintas, esta vez probamos la ST con cambio DSG y tracción delantera, un familiar que acorta los trayectos.

tanta potencia? Cabe hacerse la pregunta, pero igual que hay clientes del León SC de tres puertas que gustan de los ritmos tranquilos y priorizan

el ahorro, puede haber usuarios también que aprecian la amplitud o practicidad de un León ST y no renuncian a una imagen deportiva, sensaciones

especiales o adelantamientos fulgurantes y seguros.

De todo eso tiene este coche, pues el habitáculo admite a cinco adultos –en la segunda fila hay 130 centímetros de anchura y 73 de hueco entre respaldos– y el maletero ofrece un mínimo de 587 litros. El acabado es bueno, pues si el León normal ya está bien hecho un León Cupra transmite mejor calidad percibida por materiales y tonos; o por sus asientos deportivos, su volante, una instrumentación personalizada... Además, el rodar es de 'coche bueno', pues aquí se reúnen ingredientes como la moderna plataforma MQB, el suave y rápido cambio DSG –que sigue gustándonos más en las versiones de gasolina que con los propulsores TDI– y un 2.0 TSI que suena muy bien y empuja de maravilla.

Es lícito cuestionarse también si los 10 caballos extra se notan al volante, y mentiríamos si dijésemos que sí, pues si las reacciones del León Cupra 290 al acelerar a fondo ya eran brutales, ahora son... brutales también. Por suerte, en Motor 16 disponemos de un

PRECIO		37.130 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Prestaciones. Cambio DSG. Comportamiento. Amplitud y maletero. Equipamiento y calidad general. Deportividad.	-
	Sólo 1.560 euros más barato que con tracción 4Drive. Consumo real alto y sensible al uso. Depósito de 50 litros.	



▲▲ Cinco adultos caben bien en un interior personalizado y amplio. Los asientos son cómodos y sujetan, hay cuatro modos de conducción y la instrumentación es muy 'racing'.



▲▲ Maletero enorme, y con respaldo abatible 60:40, que permite pasar de 587 a 1.470 litros. El comportamiento es fantástico por dirección, frenada y estabilidad, pero hay versión 4Drive y...

modos Comfort, Sport, Cupra e Individual, o ajustando el funcionamiento del control de estabilidad: frenada consistente, paso por curva plano y equilibrado, dirección rapidísima y precisa... E incluso en esta versión de tracción delantera la motricidad es buena.

preciso Correvit y de las pistas del INTA, donde hemos verificado un progreso real, pues absolutamente en todas las mediciones de aceleración y recuperación ha habido mejora, por más que esa diferencia, en ocasiones, sea de centésimas. Y esa agilidad se ve claramente en dos cifras: clava los 5,9 segundos anunciados en el paso de 0 a 100 km/h y recupera de 80 a 120 km/h en 3,1 segundos. Vamos, que los adelantamientos son un visto y no visto, y los viajes por carretera se convierten en un placer. Salvo por el gasto, que nunca es bajo y sí resulta sensible al estilo de conducción.

El aliado perfecto de un motor tan feroz es un chasis puesto a punto por Seat Sport y que podemos personalizar con los

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Creo que me compraría la versión 4Drive, pues con 300 CV bajo el capó ya apetece tener cuatro ruedas traccionando. Y la diferencia de precio no es grande. Pero, dicho eso, me descubro ante la versión probada, tan amplia y funcional como cualquier León ST pero con prestaciones y sensaciones de auténtico deportivo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TSI 300 CV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección directa e indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	300 CV / 5.500-6.200
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 1.800-5.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Con asistencia progresiva
Vueltas de volante (entre topes)	2,05
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del.-Tras.)	Discos ventilados (340-310 mm)
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, por eje multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/35 R19 - 8,0J x 19"
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.466
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.548 / 1.816 / 1.431
Capacidad del maletero (l)	587 - 1.470
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,9 (5,9)
Recorriendo (metros)	85
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,1
1.000 m desde 40 km/h en D	23,0
De 80 a 120 km/h en D	3,1
Recorriendo (metros)	88
Error del velocímetro a 100 km/h	+1%

SUS RIVALES

FORD FOCUS ST 2.0 ECOB. 250 CV SPORTBREAK	
Con el descuento se queda en 28.995 euros; y hay una versión ST+, más equipada, que anuncia 34.025 y cuesta 31.495. No es tan veloz como el León, pero empuja de lo lindo.	
Precio	31.525 €
Maletero	476 litros
Consumo 0-100 km/h	6,8 l/100km
	6,7 seg.

VOLKSWAGEN GOLF R VARIANT 2.0 TSI 310 CV 4M	
Sería el rival directo del León ST Cupra 300 DSG 4Drive, que cuesta 38.690 euros, y eso habla bien de los precios del Seat. Pero el Golf suma puntos extra en acabado y equipamiento.	
Precio	46.410 €
Maletero	605 litros
Consumo 0-100 km/h	7,2 l/100km
	4,8 seg.

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,7 km/h de promedio	10,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,2
En conducción dinámica	14,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,7
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	568
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,5
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	6,8





CRECE LA AUTONOMÍA EN 2018
MÁS DE 550 KILÓMETROS SIN RECARGAR

En la batalla de la autonomía tampoco se va a dejar nada en el tintero Nissan. En 2018 ya anuncia que lanzará una variante del Leaf más potente y con mayor capacidad de las baterías. Estas serán de 60 kWh y en cuanto a la potencia se especula con 150 kWh, el equivalente a 200 CV. Pero el dato más relevante es, sin duda, esa capacidad de la batería que garantizaría más de 550 kilómetros de autonomía. ¿Suficiente para convencer a los más reticentes?



Más que un eléctrico

Ofensiva total de Nissan con el nuevo Leaf, un modelo, que no solo quiere seguir siendo líder sino que avanza un paso más. Es un coche eléctrico, sí, pero quieren que sea mucho más que eso: alternativa a los compactos de combustión. Es la punta de lanza de la movilidad sostenible.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Nissan está dispuesta a seguir marcando el ritmo de la movilidad eléctrica... Incluso a subir más la presión sobre sus rivales, sin amedrentarse ante ninguno de los que llegan a la movilidad eléctrica, incluida una marca que produce tanta fascinación como Tesla. Porque la marca japonesa es posiblemente la que acumula mayor conocimiento sobre la tecnología eléctrica –no en vano su primer modelo de este tipo, el Teana, cumple ahora 70 años de vida– y la primera que se lanzó, en 2010, a poner en el mercado un modelo eléctrico con vocación de llegar a una gran mayoría de usuarios. El Nissan Leaf acumula, desde entonces más de 238.000 unidades vendidas en todo el mundo y 3.500 millones de kilómetros recorridos sin mayores contratiempos en cuanto a problemas con las baterías.

Y ahora, llega el momento de dar un paso más con la nueva generación del Leaf un modelo que, como expli-

INTELLIGENT MOBILITY, TRANSPORTA PERSONAS Y ENERGÍA

La revolución que supone el Leaf va más allá de lo que es un coche eléctrico, porque gracias a que este modelo se puede conectar y enviar energía desde sus baterías a la red eléctrica el Leaf puede dar soporte a otros dispositivos. Con el Vehicle 2 Grid, se puede utilizar el excedente de carga de las baterías para ‘venderlo’ a la red eléctrica, con lo que se consiguen ahorros sustanciales en la factura. El Vehicle 2 Home permite que la energía del Leaf pueda hacer funcionar dispositivos en tu propio hogar y en el caso del Vehicle 2 Building, hace que los Leaf enchufados por ejemplo a los puntos de recarga de una empresa, puedan ser utilizados como fuente de energía en momentos puntuales para compensar, por ejemplo, picos de consumo de electricidad.

Tres alternativas que para un país como España, donde nuestro déficit de puntos de recarga es tremendo, pueden parecer ciencia ficción. Pero hemos podido comprobar que ya están operativas en Japón; lo hemos visto en Yokohama, una de las ciudades pioneras, y ya empiezan a llegar a llegar a Europa (en Dinamarca ya hay empresas que venden el excedente de energía a la red).

ca Daniel Schillaci, vicepresidente ejecutivo de Nissan Motor Co, es más que un coche eléctrico. Un modelo que a base de una autonomía ya respetable y un contenido tecnológico sin precedentes, pretende ser alternativa no solo a los eléctricos sino también a los compactos de combustión. Y a todo esto, añadiendo características de eso que Nissan ha llama-

do Intelligent Mobility, como la tecnología Vehicle to Grid, Vehicle to Home o Vehicle to Building (ver recuadro) que convierten al Leaf en un coche único.

Porque con este nuevo Leaf, Nissan no se amilana en cuanto a calidad e innovación; y ante la fascinación provocada por Tesla –que parece haber inventado los eléctricos– Schillaci asegura

que el Model 3 y el Leaf competirán en lo más alto del segmento. Para ello, la marca japonesa apuesta por un diseño que sigue las pautas de los últimos modelos de Nissan. Inspirado en el concept IDS, el Leaf, de la mano de Alfonso Abaisa, nuevo vicepresidente de Diseño Global de Nissan, destaca por la parrilla V-Motion, carenada, como la que adorna al Qashqai o el Micra. El diseñador cubano explicaba, durante la presentación del coche en Japón, que para la primera generación –una apuesta arriesgada, pues no se sabía si el mercado estaba listo para un modelo eléctrico– se optó por un diseño claramente diferenciado. Pero el nuevo Leaf, quieren que sea un modelo integrado en la gama Nissan y perfectamente reconocible. Una forma más de dar a entender que este Leaf no es un modelo peculiar, sino otra de las alternativas de la marca.

Desarrollado sobre la misma plataforma –la ubicación de las baterías manda– el nuevo modelo mantiene la misma distancia entre ejes,



▲ El estilo exterior del nuevo Leaf, sobre todo en el frontal con la parrilla V-Motion, recuerda a los últimos productos de Nissan.

es 3 centímetros más largo, 2 más ancho y 1,5 más bajo, lo que sin duda redundará en un mayor aplomo en carretera. El espacio interior es amplio, para cinco ocupantes, aunque el de la plaza central trasera tendrá que

lidiar con un ‘túnel de transmisión’ de considerable tamaño. El maletero, con 435 litros, mantiene similar capacidad que el Leaf anterior lo que garantiza capacidad como coche familiar.

En el interior se apuesta por un estilo moderno y funcional, nada recargado. El cuadro de instrumentos está marcado por la pantalla táctil central, el auténtico cerebro del Leaf, donde se muestran todas las informaciones necesarias, tanto las relativas al uso del coche, autonomía, etc, como la climatización, el progra-

ma de conducción eficiente o los sistemas de infoentretenimiento.

Hay, como es norma en el estilo de los modelos eléctricos de Nissan, toques en azul por todas partes –desde las costuras de los asientos, el salpicadero o el volante–, al tono del cuadro de instrumentos o la iluminación del selector del cambio. Y el estilo moderno del nuevo Leaf también se refleja en su paleta de colores, pues el modelo japonés puede combinar el techo en azul o negro o mantenerlo en el mismo color que la ca-



TECNOLOGÍA EL E-PEDAL, EL PRO PILOT O EL PRO PILOT PARK COLOCAN AL LEAF EN VANGUARDIA



E-PEDAL Adiós al pedal de freno

Posiblemente la gran innovación que va a ofrecer el Nissan Leaf es el e-Pedal, es una tecnología revolucionaria que transforma la forma en que se conduce, pues basta utilizar solo el pedal del acelerador. Es una evolución del 'modo B' del actual Leaf, un programa que se puede seleccionar y que aumenta la retención del coche y aprovecha esa mayor retención para regenerar las baterías. Tomando este punto de partida, los ingenieros de Nissan pretenden cambiar la forma de conducir con el e-Pedal. El funcionamiento es simple. Si se levanta el pie del acelerador los frenos regenerativos y de fricción entran en funcionamiento automáticamente, llevando gradualmente al vehículo a una parada completa. Y basta presionar de nuevo sobre el acelerador para volver a tomar velocidad. Con este sistema, que se puede desconectar mediante un botón junto al cambio, nos podemos olvidar del pedal del freno en un gran porcentaje de las situaciones. Aunque el freno seguirá utilizándose cuando sea necesario un frenado agresivo.



El funcionamiento es simple. Si se levanta el pie del acelerador los frenos regenerativos y de fricción entran en funcionamiento automáticamente, llevando gradualmente al vehículo a una parada completa. Y basta presionar de nuevo sobre el acelerador para volver a tomar velocidad. Con este sistema, que se puede desconectar mediante un botón junto al cambio, nos podemos olvidar del pedal del freno en un gran porcentaje de las situaciones. Aunque el freno seguirá utilizándose cuando sea necesario un frenado agresivo.



PROPILOT Y PROPILOT PARK Automatización máxima

La Intelligent Mobility de Nissan se basa en tres pilares, la electrificación, la integración con la red y la conducción autónoma. Y en este último aspecto, el Leaf es vanguardia con dos sistemas que avanzan esa autonomía: el ProPilot y el ProPilot Park.

El primero ya está operativo en Japón desde principios de año en el Nissan Serena y llega a Europa ahora de la mano del Qashqai y el X-Trail. Es un sistema avanzado de asistencia al conductor que mantiene el coche en el centro del carril y a una distancia prefijada del vehículo que nos precede sin necesidad de que intervenga el conductor. Eso sí, este debe mantener las manos en el volante. Funciona entre 30 y 100 km/h y es un primer paso en la conducción semiautónoma.

El segundo dispositivo es el ProPilot Park, un sistema que evita estrés en las ciudades, pues el dispositivo toma el control de todo el proceso de aparcamiento, como pudimos comprobar en una prueba realizada durante la presentación del coche. El ProPilot Park detecta el hueco—tanto en línea como en batería—y controla todos los elementos que intervienen: dirección, acelerador, freno y cambio. El conductor solo tiene que mantener pulsado un botón durante la maniobra. El coche se encarga del resto.



rrería. Por tanto, la personalización estética también se suma a la estrategia eléctrica.

Y en las cosas que no se ven, como el motor o las baterías, el Leaf es aún más interesante. El modelo japonés ha sido pionero, pero en los últimos tiempos parecía haberse quedado un poco a contrapié frente al empuje de otras marcas, sobre todo en cuanto a la autonomía. Tal vez simplemente se es-

taban tomando su tiempo para responder. Estrena un motor más potente 110 kWh—equivalente a 150 caballos—frente a los 109 caballos del anterior. Pero sobre todo, la capacidad del pack de baterías de ion litio, ahora de 40 kWh permite que su autonomía llegue a los 378 kilómetros según el nuevo ciclo de homologación europeo NEDC. Una cifra que puede ya vencer muchas reticencias—en la comparación con el Tesla Model 3, la autonomía de este es de 354 kiló-



◀435 litros es la capacidad que ofrece el maletero del eléctrico japonés. Y sus formas regulares permiten que sea muy utilizable.

▶ Diseño moderno y funcional en el cuadro de instrumentos. Ofrece una buena calidad de acabados y espacio amplio para cinco ocupantes. La gama se puede personalizar combinando colores de carrocería y de techo.

metros—, como nos comenta Iván Espinosa, vicepresidente de planificación global de producto de la marca japonesa. «En nuestros estudios hemos detectado que esa autonomía es más que suficiente para el 80 por ciento de

▼ El pack de baterías de ion litio del Nissan Leaf se ubican bajo el suelo y garantizan un comportamiento aplomado.

los usuarios». Pero aún así, durante 2018 se lanzará un Leaf más potente y con mayor autonomía (ver recuadro). Según los cálculos de Espinosa, con el uso de un usuario tipo no será necesario cargarlo más que una vez por semana.

Para esas recargas, el compacto, que se pone a la venta el 2 de octubre en Japón—por un precio que parte de unos 24.000 euros—y en enero en Europa, ofrece tres alternativas. Se podrá realizar en 16 horas en una toma de 3 kWh, en 8 en una toma de 6 kWh y en solo 40



minutos se llena el 80 por ciento de la batería en las tomas de carga rápida.

También el par crece hasta los 320 Nm, lo que redundará en un empuje mayor. Y la marca japonesa confirma que la dirección y las suspensiones se han trabajado para ofrecer un rendimiento dinámico y un tacto que haga que el Leaf sea más que un eléctrico.

Decíamos que el nuevo Leaf está repleto de innovaciones de vanguardia, como el e-Pedal, que permite acelerar y frenar de forma totalmente nueva, o el sistema ProPilot Park, que encuentra el hueco para aparcar y aparca de manera absolutamente automática el coche o el ProPilot, que mantiene el coche entre 30 y 100 km/h

a la distancia que marquemos del coche en un mismo carril. Y son solo el aperitivo de todo en lo que trabaja la marca japonesa para dar respuesta a esa movilidad inteligente. Una estrategia en la que el Leaf ha sido, es, y será pionero. El segundo capítulo de un coche que es más que un eléctrico está servido.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	110 kW
Par	320 Nm
Pot. máx. total	150 CV
Tracción	Delantera
Peso (kg)	1.535
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.480/1.790/1.540
Neumáticos	205/55 R16-215/50 R17
Capacidad maletero (l)	435
Tipo de batería	ión Litio
Capacidad de la batería	40 kWh/h
De 0 a 100 km/h (s)	-
Velocidad máx. (km/h)	144
Emisiones CO2	0 g/km
Autonomía (km)	378
Tiempo carga completa	De 8 a 16 horas
Tiempo carga rápida	40 min. 80%



MÁS LARGO, ANCHO Y BAJO, EL NUEVO VOLKSWAGEN POLO OFECE UN APLOMO MUY MEJORADO



Además de los tres acabados disponibles, el nuevo Polo tendrá versión GTI y R-Line.



VOLKSWAGEN POLO GTI 200 CV Con Sport Select y Digital Cockpit

En octubre, los más 'tífos' podrán hacer pedidos del Polo GTI con cambio DSG, modelo que comenzará a entregarse en diciembre. Esta versión, con 200 caballos de potencia, contará con dos interesantes elementos en su equipamiento de serie. Por un lado, el chasis Sport Select de suspensión de dureza regulable, que en España solo llevará la versión GTI pero que en otros mercados, como Alemania, será opcional a partir de los 95 caballos. Y, por otro, el Digital Cockpit, un cuadro de instrumentos configurable que sitúa al nuevo Polo a la cabeza en tecnología de información. El Polo GTI con cambio manual llegará el próximo mes de junio.

Seguro de sí mismo

Andrés Mas | amas@motor16.com

Ya sea de lejos o de cerca, incluso lupa en mano, el nuevo Polo tiene una planta fabulosa y un aspecto de Golf a escala que transmite calidad y exclusividad.

Basado en la plataforma MQB A0, la misma del nuevo Seat Ibiza, la nueva generación del Polo avanza a pasos agigantados en aspectos como deportividad, habitabilidad, presencia, seguridad, conectividad y comportamiento. Y algunas de estas mejoras se consideran parte de los nuevos pilares sobre los que se asienta su lanzamiento. Por ejemplo, con las nuevas medidas –respecto al anterior, es más largo

La sexta generación del Volkswagen Polo se apoya en sólidos argumentos para situarse como referencia del segmento. Nueva plataforma, más seguridad, equipamientos exclusivos... Está muy seguro de sí mismo.

y ancho pero más bajo, además de aumentar su distancia entre ejes – el nuevo Polo se sitúa por encima de un Golf III en espacio y tamaño exterior, de manera que dos adultos de 1,86 metros sentados delante mantienen sus hombros a más de 20 centímetros de distancia uno de otro, con una grata sensación de amplitud y la impresión de que viajamos en un coche de un segmento superior. Si uno de los adultos se pone al volante y el otro se sitúa justo detrás, este último no roza en el respaldo delantero ni en el techo, pero un quinto ocupante se encontrará con un túnel central exagerado para este segmento, aunque resul-



El interior ofrece amplitud y refinamiento, además de calidad. El suelo del maletero se puede situar a dos alturas; y, aún así, deja un hueco enorme oculto por debajo cuando no lleva rueda de repuesto.

ta clave a la hora de hablar de rigidez longitudinal. No obstante, tal y como ocurre en el Ibiza, no hay asideros en ninguna plaza porque los ingenieros consultados creen que los clientes de este tipo de vehículos no los necesitan. Eso es un mal menor, pero lo que no nos gusta tanto es que tampoco haya rueda de repuesto de serie como hasta ahora ocurría en España, aunque sí está el hueco porque opcionalmente se ofrece tanto la de galleta como la de tamaño normalizado. Con todo, la capacidad del maletero con el kit de reparación de serie, y contando ese hueco, es de 349 litros, 69 más que en el modelo anterior; pero hay que decir que el depósito de combustible se reduce de 45 a 40 litros.

La planta del coche ha me-

orado notablemente por diseño, pero también porque al ser más ancho y bajo el nuevo Polo parece más deportivo... y lo es. La nueva plataforma es 60 kilos más ligera, y aunque la masa total no ha variado, ese ahorro ha permitido ganar en tamaño y equipamiento pero manteniendo el peso en una cifra similar. Además, la MQB A0 gana notablemente en rigidez, lo que favorece aspectos como el comportamiento y la seguridad. En realidad, todas las mejoras realizadas resultan favorables para conseguirlo: rigidez del chasis, centro de gravedad más bajo, suspensiones optimizadas, mayor anchura de vías... En marcha, el nuevo Polo va como la seda y se planta sobre el asfalto con una calidad de pisada propia de un coche más grande. Pe-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 BMT 65 CV	1.0 BMT 75 CV	1.0 TSI BMT 95 CV
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999
Potencia máxima (CV/rpm)	65 / 5.100-6.100	75 / 6.200	95 / 5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	9,7 / 3.000-4.300	9,7 / 3.000-4.300	17,8 / 2.000-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Man. 5 vel. o DSG 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos / Tambores	Discos / Tambores	Discos / Tambores
Neumáticos	185/70 R14	185/70 R14	195/55 R16
Peso (kg)	1.105	1.105	1.145 (DSG: 1.180)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.053 / 1.751 / 1.446	4.053 / 1.751 / 1.446	4.053 / 1.751 / 1.446
Volumen maletero (l)	351 / 1.125	351 / 1.125	351 / 1.125
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	15,5	14,9	10,8 (DSG: 10,8)
Velocidad máx. (km/h)	164	170	187 (DSG: 187)
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,7	4,4 (DSG: 4,6)
Emissiones CO ₂ (g/km)	108	108	101 (DSG: 105)
Precios desde... (euros)	14.740	15.300	17.030

ro no nos pilla de sorpresa después de ver lo bien que va un Ibiza con idéntico chasis.

La gama inicial de motores del nuevo Polo comprende un 1.0 tricilíndrico que en su versión atmosférica rinde 65 ó 75 CV, y en versión TSI, 95 CV –los más vendidos serán los dos últimos–. En octubre se abren los pedidos para los

motores de gasolina que faltan, como el 1.0 TSI de 115 CV y el 1.0 TGI de gasolina y gas natural GNC con 90, que llegarán en diciembre. Y en noviembre ya se podrán pedir los diésel 1.6 TDI de 80 y 95 CV, una gama bastante limitada esta última por el simple hecho de que el 'mix' de ventas del Polo es de un 70 por cien-



El nuevo Polo llega cargado de seguridad y ayudas a la conducción, como el detector de peatones o el control de velocidad con radar.





DIGITAL COCKPIT EL NUEVO SISTEMA CONFIGURABLE CREA UN PANORAMA DIGITAL CONTINUO DEL SALPICADERO. SERÁ DE SERIE EN LA VERSIÓN GTI Y OPCIONAL EN EL RESTO DE MODELOS



Entre otras opciones de gamas superiores, el Polo ofrece cargador de teléfono por inducción. Además, se puede personalizar con 14 colores exteriores, 12 tipos de llantas, 11 tapicerías...

to gasolina y un 30 por ciento diésel. Los TDI con caja DSG llegarán en febrero.

Durante la presentación probamos el TDI de 95 CV, con un sonido amortiguado y una respuesta sensacional en marchas cortas, pero las relaciones de cuarta y quinta se nos antojan largas, y echamos de menos la sexta. Por su parte, el TSI de 95 CV nos ha gustado más que el diésel, y nos indican que solo gasta un litro más. De hecho, el consumo medio homologado del 1.0

TSI de 95 CV es de 4,4 litros, una cifra baja para un modelo de gasolina de casi 100 CV. Pero recomendamos pagar un extra por el efectivo y agradable cambio DSG, que incluso lleva levas en el volante.

El nuevo Polo está disponible con tres acabados: Edition, Advance y Sport, con precios que oscilan entre 14.740 y 19.460 euros. Pero ya desde la versión básica equipa de serie airbags de cortina delanteros y traseros –incluidos los airbags laterales delanteros–,

detector de peatones, sistema de seguridad Front Assist con freno de emergencia en ciudad, display multifunción basic, pantalla de 6,5 pulgadas y aire acondicionado. Por 750 euros más, la versión Advance incluye equipamiento valorado en 1.700 euros. Y por otros 750 euros extra, la versión Sport, otro tanto. Pero el nuevo Polo sorprende con su lista de opciones, ya que ofrecerá faros Full LED, acceso y arranque sin llave, detector de ángulo muerto con asistente

de salida de aparcamiento, asistente de aparcamiento automático Park Assist, navegador de 8 pulgadas, sistema de sonido Beats, carga del móvil por inducción, asientos térmicos, el techo solar panorámico más grande del segmento, paquete R-Line y la última evolución del Digital Cockpit de 11,7 pulgadas. Este cuadro de instrumentos configurable convierte el habitáculo del Polo en un espacio de calidad y refinamiento difícil de encontrar en el segmento.



Las llantas negras brillantes de 19 pulgadas, con un detalle central dorado, son específicas. Bajo cada retrovisor exterior va el emblema 'Prestige'.



PRECIO **42.230 €**

EMISIONES OFICIALES **117 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Exclusivo: sólo 30 unidades para España. Equipamiento de serie. Materiales. Conjunto motor/transmisión.

DEBE MEJORAR

Dispersión de mandos en el interior. Tacto de rodadura mejorable. Peso algo elevado. Sólo con motor diésel.

Culto a la exclusividad

Del DS 19 'Tiburón' hubo en 1959 una versión Prestige en la que se inspira esta serie limitada del DS 5, la más lujosa y equipada de la gama.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hace casi seis décadas, el DS 19 Prestige se convirtió en una de las berlinas favoritas de los grandes empresarios y líderes políticos de la época, atraídos por un nivel de confort y refinamiento poco habitual allá por 1959: faros direccionales, tapicería de cuero, habitáculo insonorizado... Y en sus plazas traseras, luces de lectura y hasta teléfono. Todo un icono de la industria francesa en la que ahora se inspira el DS 5 Prestige, una serie especial de la que sólo se fabricarán 250 unidades, con 30 de ellas reservadas al mercado español, donde costará 42.230 euros.

Ocupa, por tanto, la cumbre de la gama DS 5, pues se

echa el resto en materia de acabados y equipamiento. En el primer caso, porque el interior está dominado por el cuero marrón –otro guiño al DS 19 Prestige–, que ahora se extiende también al salpicadero. De hecho, los expertos tapiceros de la marca emplean nueve horas de trabajo en 'vestir' el habitáculo con Nappa de alta calidad. Y en los asientos se emplea piel semi-anilina, aún más suave y refinada.

El equipo de serie, completísimo, incluye asientos eléctricos, climatizados y con masaje, Head-up Display, pantalla de 7 pulgadas con navegador, Mirror Screen compatible con Apple CarPlay, Android Auto y Mirror Link, cámara de visión trasera, sensores de parking

delante y detrás, vigilancia de ángulo muerto o un Pack Seguridad con alerta de cambio involuntario de carril y faros inteligentes Smartbeam.

Y hay detalles específicos, como alfombrillas de mejor presencia, reloj con agujas doradas o asideros de puertas rediseñados. El exterior, identificado con emblemas similares a los de 1959, exhibe llantas de 18 pulgadas, que opcionalmente pueden ser de medida 19. Además, el cliente puede elegir entre tres colores de carrocería –Gris Platino, Negro Perla y Blanco Nacarado, éste con sobrepeso–, y entre las opciones encontramos también un equipo de sonido Denon o la alarma.

En el capítulo mecánico,

FICHA TÉCNICA

MOTOR	BLUEHDI 180
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1997
Potencia máx. (CV/rpm)	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/45 R18
Peso en vacío (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.530/1.871/1.505
Volumen maletero (l)	468
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	220
Consumo mixto (l/100 km)	4,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	117
Precios desde... (euros)	42.230

una sola alternativa: el poderoso y suave diésel BlueHDI 180 asociado a la moderna caja automática EAT6, lo que ayuda a camuflar el peso algo excesivo del conjunto. En el 'debe', una plataforma que nos recuerda su veteranía por el tacto de rodadura y la ausencia de un motor de gasolina.



Todo el salpicadero se cubre de cuero Nappa marrón, como volante y puertas. Y en los asientos, la piel es aún de mayor calidad: semi-anilina. Las agujas del reloj son doradas.



Por la Ribera de Navarra

En el sur de Navarra, la comarca de la Ribera cautiva al viajero por su rico patrimonio cultural, una gastronomía centrada en los productos de la huerta y un paisaje de fuertes contrastes que permite pasar en pocos kilómetros de las fértiles vegas del Ebro a las áridas Bardenas Reales.

Si España es tierra de contrastes, esa característica alcanza niveles especialmente sorprendentes en el caso de Navarra, con un norte presidido por los Pirineos e influido por la cercanía del Cantábrico en su límite con Guipuzcoa –algunas de las localidades más lluviosas de la Península Ibérica son navarras–, y un sur más llano, la Ribera, que a su vez ofrece al visitante contrastes asombrosos. Son tierras surcadas por el Ebro y sus afluentes, y hasta allí hemos encaminado nuestros pasos al volante del Mitsubishi ASX que corona la gama, dotado de un motor diésel de 150 caballos, de un cambio automático de seis marchas, de tracción total y del completo acabado Kaiteki. Un compañero de viaje ideal, tanto por su contenido consu-

mo –anuncia 5,8 l/100 km de gasto medio y tiene un generoso depósito de 60 litros– como por su seguridad rutera o sus posibilidades fuera del asfalto.

Ponemos a prueba esas capacidades nada más llegar a la zona, porque nuestro primer destino son las Bardenas, un paisaje semidesértico que podemos recorrer gracias a una red de caminos que también resulta ideal para caminantes o ciclistas. Hay varios puntos de acceso a esta árida llanura, y elegimos el más próximo a

Arguedas, desde donde en pocos minutos ya estaremos circulando por un escenario que parece sacado de un ‘western’. La escasez de precipitaciones –algunos años, menos de 200 litros por metro cuadrado– y su irregularidad, asociada al fuerte Cierzo que suele barrer la comarca, ha modelado un paisaje... que no parece de aquí. ¿Un desierto en el norte? El protagonismo corresponde a los profundos barrancos excavados por el ímpetu de las aguas en días de tormenta, pero también a los llamados ‘cabezos’, que salpican el horizonte con sus formas erosionadas y coloristas. Quizás el más conocido sea el del Castildetierra, que según los geó-

logos no se mantendrá en pie más de 30 o 40 años. Y es que aquí el terreno, apenas protegido por vegetación, es tan cambiante que se ha llegado a medir una erosión de 92 toneladas de material por hectárea y año.

Desde ahí, y después de recorrer kilómetros y kilómetros de pistas, tomamos rumbo al norte en busca de otro lugar solitario: el recinto amurallado de Rada. Enclavado en un cerro que domina las tierras regadas por el Canal de Bardenas, desempeñó un importante papel estratégico en el sistema defensivo del Reino de Navarra en época medieval. Hoy, tras los lienzos aún en pie de sus poderosos muros, se alza la iglesia románica de San Nicolás, testigo mudo de la batalla entre agramonteses y beaumonteses que en 1455 acabó con el pueblo, cuyas 60 viviendas han sido excavadas recientemente tras más de cinco siglos en el olvido.

Nos encaminamos de nuevo al sur con nuestro ASX, porque se acerca la hora de la comida y Tudela es parada casi obligada en esto de reponer fuerzas. La oferta de restaurantes es extensa, y los productos de la huerta se convierten en grandes protagonistas de unos platos que, en función del local elegido, se



▲ Sobre un cerro entre Caparros y Mélida está el recinto amurallado de Rada –izquierda–, arrasado en 1455 durante la Guerra Civil de Navarra y dominado por la iglesia románica de San Nicolás, del siglo XI. A la derecha, la plaza de los Fueros, en Tudela, considerada una de las más bellas de España y usada como coso hasta 1841.



▲ Embutido en el centro de Fitero encontramos el monasterio de Santa María la Real –izquierda–, de origen cisterciense y cuya arquitectura marca la transición del románico al gótico. A la derecha, la Torre de Monreal, en Tudela, cuya construcción octogonal de tres cuerpos, del siglo XIX, usó como base la torre original del siglo XIII.

ajustarán en mayor o menor medida a las recetas clásicas: alcachofas, guisantes, espárragos, borraja, cogollos... con la menestra como opción estelar de una comarca donde tampoco faltan las buenas carnes, como los jarretes o las costillitas de cordero.

Tudela encierra también un rico patrimonio cultural. Y aunque el ASX se interna sin problemas por su casco his-

tórico, que en la zona de la Judería Vieja es un intrincado laberinto, lo aconsejable es aparcar y conocer la ciudad a pie. La Catedral de Santa María es un impresionante templo tardorrománico de los siglos XII y XIII, y no muy lejos se ubica la iglesia de la Magdalena, del siglo XII; el puente medieval sobre el Ebro, con sus 17 arcos de piedra; o la coqueta y bien mantenida plaza

de los Fueros, usada como coso taurino hasta bien entrado el siglo XIX y que invita a hacer un alto aprovechando sus apacibles terrazas.

Dejamos Tudela, no sin antes subir hasta su Torre de Monreal para disfrutar de la panorámica, y nos dirigimos hacia Fitero y su monasterio de Santa María la Real, quizás el más bello de los edificios religiosos de la Ribera.

CIUDAD, CARRETERA Y CAMPO

Responde en todos los terrenos

Pocas veces se encuentra uno ante un SUV tan racional y equilibrado. Porque el ASX presume de unas dimensiones compactas que le permiten aparcar fácilmente y moverse con soltura por la ciudad, pero propone un interior capaz, con cinco cómodas plazas y un maletero de 416 litros. En carretera, los 150 CV de su motor turbodiésel, asociados a un cambio automático de seis marchas con levas, se traducen en prestaciones excelentes, y fuera del asfalto no hay límite para su sistema de tracción con tres programas de uso –2WD, 4WD Auto y 4WD Lock– y su generosa altura libre al suelo.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	220 DI-D
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc.)	2.268
Potencia máx. (CV/rpm)	150/3.500
Par máximo (mkg/rpm)	36,7/1.500-2.750
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Autom., 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	225/55 R18
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.810/1.640
Volumen maletero (l)	416 / 1.193
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	152
Precio con descuento desde...	14.900 €

EURONCAP Seis nuevos cinco estrellas

Las últimas pruebas de EuroNCAP dejan seis nuevos modelos con la máxima puntuación: Ford Fiesta, Jeep Compass, Mazda CX-5, Mercedes Clase C-Cabrio, Opel Grandland X y Renault Koleos.

Los SUV, el segmento de moda, no solo lideran las preferencias de los usuarios sino que demuestran también que son líderes en seguridad. En los últimos test realizados por EuroNCAP, el Programa Europeo de evaluación de coches nuevos, todos los crossover analizados -Jeep Compass, Mazda CX-5, Opel Grandland X y Renault Koleos- obtienen 5 estrellas, la máxima puntuación. Destaca el Mazda CX-5 en la protección a adultos, con un 95%, mientras que la máxima nota en protección infantil la obtiene el Grandland X, con un 87%, seguido del Jeep Compass, con un 83%, aunque EuroNCAP constata falta de robustez



FORD FIESTA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	84%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	60%



JEEP COMPASS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	83%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	59%



MAZDA CX-5	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	80%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	59%



MERCEDÉS CLASE C CABRIO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	67%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	88%



OPEL AMPERA-E	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	73%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	72%



OPEL GRANDLAND X	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	84%
NIÑOS	87%
PEATONES	63%
S. SEGURIDAD	60%



KIA PICANTO	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	79%
NIÑOS	64%
PEATONES	54%
S. SEGURIDAD	25%



KIA RIO	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	84%
PEATONES	62%
S. SEGURIDAD	25%

CON PAQUETE DE SEGURIDAD

KIA PICANTO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	87%
NIÑOS	64%
PEATONES	54%
S. SEGURIDAD	47%

KIA RIO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	84%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	59%

Kia Picanto y Kia Rio

Los nuevos modelos de Kia, Picanto y Rio, han sido analizados por EuroNCAP tanto en su variante de equipamiento estándar como en su versión con paquete de seguridad. Y los resultados no dejan lugar a la duda. El Kia Rio obtiene cinco estrellas con paquete

de seguridad y el Picanto, cuatro, mientras que sin este equipamiento ambos modelos se quedan en una puntuación de tres estrellas. Las mayores diferencias están sobre todo en la protección a adultos, que pasa de un 85% a un 93% en el caso del Rio más equipado y de un 79% a un 87% si hablamos del pequeño Picanto.



RENAULT KOLEOS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	79%
PEATONES	62%
S. SEGURIDAD	75%

en la prueba de impacto lateral del modelo. Entre los SUV, la mejor nota en equipamiento de seguridad es para el Renault Koleos, con un 75%.

El Ford Fiesta, por su parte, logra también cinco estrellas y se une al Seat Ibiza como los dos únicos utilitarios del mercado que han logrado la nota máxima con equipamiento de serie.

El organismo europeo también otorga la máxima

puntuación al único descapotable analizado, el Mercedes Clase C Cabrio, con un 89% de protección en el apartado de adultos y un 79% en el infantil, aunque destaca alguna deficiencia en el choque lateral.

El eléctrico Opel Ampera-e se tiene que conformar con cuatro estrellas al no equipar de serie el aviso del cinturón de seguridad en los asientos traseros.



Al ser los valores de CO₂ los que marcan la fiscalidad en 19 estados de la UE, incluida España, la llegada de los nuevos test, con medidas más realistas, podría tener un impacto negativo en el consumidor. Contra esa posible subida de impuestos luchan los fabricantes europeos (Acea) y españoles (Anfac), que reivindican la modificación del régimen impositivo para evitar la mayor carga fiscal que puede propiciar que, por ejemplo, los actuales 120 gramos de CO₂ por km, que en España no pagan impuesto de matriculación, suban por encima de esa cifra con las nuevas pruebas, pasando al siguiente escalón, que estipula el 4,5 % como impuesto de matriculación.

Siniestralidad Un verano con menos víctimas

Desde que la DGT tiene cifras de accidentalidad, agosto de 2017 ha sido el mes en que menos víctimas mortales se han registrado en la carretera (96 accidentes en los que murieron 103 personas). Y es que, durante los meses de julio y agosto fallecieron en las carreteras 224 personas, lo que supone 31 víctimas mortales menos que en el mismo periodo de 2016 y representa un descenso de la siniestralidad del 12%.

El número de accidentes mortales también bajó respecto al verano anterior (-11%) pasando de 232 en 2016 a 206 este verano. Desde comienzos de año han fallecido en accidentes 775 personas, 23 menos que en el mismo periodo de 2016.

PSA Niega el fraude de los motores

El Grupo PSA ha afirmado que sus vehículos «no se han equipado jamás con software o dispositivos que permitan detectar la realización de una prueba de homologación y activen un dispositivo de tratamiento de elementos contaminantes que lue-

go se mantenga inactivo durante el uso por parte del cliente». De esta forma, PSA sale al paso de la publicación en el diario francés 'Le Monde' de una investigación llevada a cabo por parte de los servicios franceses antifraude (DGCCRF), que considera que el grupo automovilístico ha manipulado sus motores diésel para rebajar las emisiones. Según el periódico, los investigadores cifran en unos dos

millones los vehículos que estarían afectados.

Nombramiento Nuevo director de Jeep y Alfa Romeo

Víctor Sarasola acaba de asumir la dirección de las marcas Alfa Romeo y Jeep en España. Sarasola ha sido nombrado Brand Country Manager de ambas marcas, cargo en el



que sustituye a Javier Marijuán, que pasa a ser 'Country Manager de Motor Village España'. Sarasola es un gran conocedor del sector y ha desarrollado su labor profesional en marcas como Honda, Skoda y Volkswagen.

Normativa Los test en conducción real ya son obligatorios

Con la llegada de septiembre ha entrado en vigor la nueva norma de homologación europea, que contempla pruebas mucho más estrictas para determinar las emisiones en automóviles y furgon-

la frase

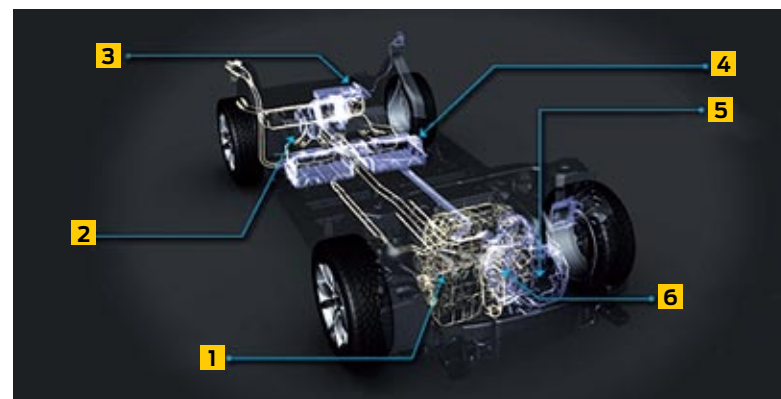
Erik Jonnaert. Secretario general de ACEA (Constructores Europeos de Automóviles)

«Creemos que la introducción de la última generación de vehículos diésel, apoyada por planes de renovación de flotas, ayudará a las ciudades a cumplir con los objetivos de calidad del aire de la UE».





▶ Entre los participantes en el 'Innovation Meeting' celebrado en el CTAG figuraban Carla Gohin, directora de Investigación e Ingeniería de PSA, y Jaime Moreno, subdirector de Movilidad de la DGT.



▲ El Grupo PSA trabaja en futuros modelos electrificados. El primero será el DS7 Crossback, y llegará en 2019 con esta tecnología: **1.-** Propulsor de gasolina de entre 150 y 200 CV. **2.-** Motor eléctrico trasero de 80 kW (110 CV). **3.-** Cargador interno de 3,3 kW. **4.-** Batería de 13 kWh de capacidad. **5.-** Transmisión automática de 8 velocidades. **6.-** Motor eléctrico delantero de 80 kW (110 CV).

Tecnologías 'made in Spain'

Cerca de Vigo está situado el CTAG, Centro Tecnológico de Automoción de Galicia. Allí se desarrollan los avanzados sistemas de seguridad, conectividad y propulsión para la gama de vehículos del Grupo PSA, lo que incluye a los modelos del presente pero también a los del futuro.

El Grupo PSA apuesta por España, y de manera muy especial por Galicia. En 1958 inauguró su factoría de Vigo, donde a día hoy se producen más de 400.000 vehículos al año, repartidos entre los seis

modelos que allí se ensamblan.

Esa afinidad con la realidad gallega hizo posible firmar el acuerdo de colaboración con el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG), in-

augurado en 2002 y donde se desarrollan muchos de los sistemas de conectividad, seguridad o movilidad que utilizan –y utilizarán en un futuro– los vehículos de Citroën, DS o Peugeot.

En este centro se ha celebrado hace unos días el último 'Innovation Meeting' de PSA, donde se dieron cita responsables de la DGT, la Xunta de Galicia o el propio CTAG. Y aprovechando el evento, PSA ha dado a conocer sus planes de futuro, comenzando por el coche conectado, pues ya trabajan en la futura red 5G, más rápida, compleja y también segura en lo que se refiere a un posible ataque digital.

Será el primer paso para desarrollar el vehículo autónomo, que según PSA llegará pasado el 2025. Hablamos del 'Nivel 5', que supone un

habitáculo donde no hay volante, pedales... El vehículo sabrá dónde ir y qué hacer, pero para que ello ocurra habrá que desarrollar antes una nueva y compleja legislación.

PSA está verdaderamente adelantada en este campo, pues cuenta con 20 prototipos autónomos, de los cuales 12 están matriculados para circular por carreteras abiertas al tráfico. Uno de ellos fue el Citroën Grand C4 Picasso que viajó de Vigo a Madrid en noviembre de 2015. Y es que PSA presume de haber completado más de 125.000 kilómetros de pruebas de este tipo.

Mientras ese día llega, el CTAG y PSA colaboran para beneficiar a sus clientes de las últimas tecnología, sistemas que ya se ofrecen en todo tipo de modelos del grupo gallo, desde el Citroën C1 hasta el DS7 Crossback, pasando por el renovado Peugeot 308.

CITROËN En busca del confort absoluto

Quizás sea Citroën la marca del Grupo PSA más 'familiarizada' con España, y de ahí su último eslogan comercial 'Made in Spain'. Parte de la tecnología que usa la firma gala se desarrolla en el CTAG, y su máximo exponente se encuentra en sus C4 Picasso y Grand C4 Picasso, que ofrecen hasta 11 diferentes ayudas inteligentes a la conducción (ADAS), que van desde el sistema de aparcamiento asistido al control de velocidad adaptativo con función Stop. La integración de todas estas ayudas fue posible gracias a que ambos modelos fueron los primeros de PSA en estrenar la plataforma EMP2, que permitía contar con los últimos sistemas en seguridad o conducción, elementos que han ido trasladándose a otros modelos y marcas. El futuro de Citroën apunta a incrementar su confort, y no sólo en lo relativo a las suspensiones, sino cuidando los materiales interiores y el aislamiento, ofreciendo soluciones de almacenaje... Y lo veremos en breve con sus próximos lanzamientos.



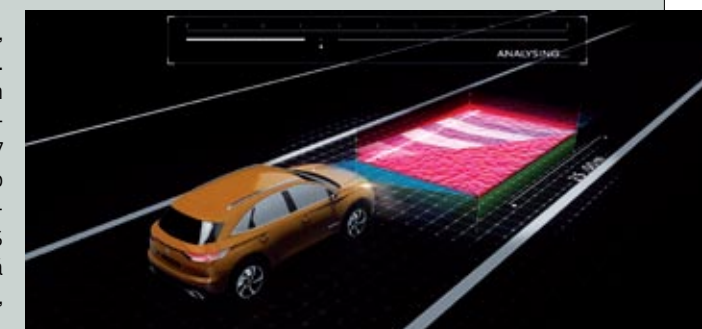
▲ Un total de 11 ayudas a la conducción pueden equipar los C4 Picasso. Sin duda, es un referente en su segmento.



▲ Esta Grand C4 Picasso completó en noviembre de 2015 un viaje de Vigo a Madrid... sin intervención del conductor.

DS Un paso por delante del resto

DS es la firma 'premium' de PSA, y por ello tiene que dar ejemplo. No nos referimos sólo a imagen o calidad, sino también a tecnología. Por ese motivo, el DS7 Crossback será el primer modelo en ofrecer conducción semiautónoma. Hablamos del sistema DS Connected Pilot, que permitirá estacionar con un sólo gesto o, gracias al Lane Position Assist, mantener el coche en el carril sin intervención sobre el volante. Pero este nuevo crossover también estrena un sistema de visión nocturna o unos avanzados faros Full LED adaptativos. Eso sin contar el innovador DS Scan Suspension, que consta de una cámara que lee las irregularidades del asfalto entre 15 y 130 km/h para adaptar las suspensiones previamente y ofrecer el máximo confort posible a sus ocupantes. DS también será la primera marca del grupo francés en ofrecer la futura mecánica híbrida enchufable. Llegará en 2019, y empleará la tecnología vista en el concept E-Tense 4x4.



▲ El DS Scan Suspension, desarrollado por el CTAG, lee la carretera, detecta irregularidades y anticipa la adaptación de las suspensiones.



▲ El DS7 'plug-in hybrid' llega en 2019 con un THP de 200 CV y dos motores eléctricos. Son 300 CV y 60 kilómetros de alcance eléctrico.

PEUGEOT SEGURIDAD A TODOS LOS NIVELES

Los sistemas de ayuda a la conducción (ADAS) se generalizan en la firma del león. Y es que ya no sólo se limitan a sus buques insignia, porque también un 108 ofrece la frenada de emergencia en ciudad, mientras que los vehículos industriales de Peugeot pueden ofrecer, asimismo, avanzados sistemas de seguridad. Y esta seguridad comienza por una cómoda posición de conducción, una de las razones que animaron al desarrollo de su i-Cockpit, que nos ofrece una postura más cómoda y relajada frente a su pequeño volante. Estrenada por el 208 en 2012, ahora es un pilar clave en toda la gama Peugeot, aunque el punto culminante ha llegado con sus nuevos 3008 y 5008, que han dado el salto a la era digital. Interactuar con el vehículo es más sencillo que nunca, pues se acompañan del sistema Mirror Screen, capaz de reproducir la pantalla de nuestro smartphone en su pantalla central. Ofrece comandos vocales para no perder ojo de la carretera, lo que ayuda a ahorrar trabajo extra a sus ayudas a la conducción.



▲ El i-Cockpit se estrenó en 2012 con el Peugeot 208. Ahora, los nuevos 3008 y 5008 han ido un paso más allá con esta tecnología, que adopta una pantalla de 12,3".

+ en www.seat.es

NUEVA SEDE



SEAT YA TIENE SU 'CASA'

En 2018, Seat abrirá en Barcelona (Paseo de Gracia, 109) las puertas de su nueva Casa, un espacio pensado para fans y también como punto de encuentro de nuevas tendencias. Su nombre, Casa Seat, se inspira en los edificios más emblemáticos de la ciudad, como Casa Batlló, Casa Milà... La nueva sede, de 2.600 m², será un espacio multidisciplinar que albergará eventos culturales, exposiciones, conciertos, etc. Tampoco faltarán los coches, pues en el nuevo recinto se podrán conocer y comprar las últimas novedades de la marca.

+ en www.citroen.es

CITROËN

ESTRENA UN NUEVO LEMA

El lema 'Créative Technologie', que desde 2009 estaba presente en las campañas de Citroën, se despide. El fabricante francés adopta en el Salón



de Fráncfort (del 14 al 24 de septiembre) un nuevo eslogan: 'Inspired by you'. Esta firma toma como base la campaña 'Citroën Inspired By You', presentada en 2016, que después se desplegó a nivel internacional.

+ en www.facebook.com/OpelCorsa.Spain

ATENTOS A...

26 DE SEPTIEMBRE

Opel sortea en su página de Facebook 10 entradas dobles para asistir al concierto de Leiva en Los40Básico Opel Corsa, donde se presentará el disco 'Monstruos'.



+ en www.ford.es

FORD

En la localidad de Ann Arbor (Michigan, EE.UU.), un Ford Fusion híbrido se encarga del reparto de pizzas.



LA PIZZA VIENE EN COCHE AUTÓNOMO

El reparto de pizza a domicilio sobre dos ruedas —en motocicleta o en bicipodría— está a punto de ser historia. Ford y la cadena Domino's —la primera que llevó las pizzas a casa en Estados Unidos— se han asociado para realizar una prueba de reparto con un vehículo autónomo. El modelo elegido como ocasional repartidor es un Ford Fusion de mecánica híbrida —es el Mondeo americano—, preparado con un compartimento

especial para mantener la comida caliente hasta su entrega. El experimento se está desarrollando en la localidad de Ann Arbor, en Michigan, donde los clientes que pidan una pizza podrán seguir por GPS en todo momento el estado de su pedido y recibirán en su teléfono móvil un código que les permitirá acceder al compartimento del vehículo para recogerlo. Este experimento se desarrolla en principio bajo la

supervisión de un ingeniero de seguridad de la marca sentado frente al volante —la normativa actual obliga a ello—, pero sirve para dar pistas sobre el potencial que pueden tener los coches de conducción autónoma en todo tipo de trabajos que requieran el uso de un vehículo: transportes de personas o de mercancías, recogida de basuras... La marca Ford prevé comenzar a fabricar modelos autónomos en 2021.

+ en www.ssangyong.es

SSANGYONG REXTON ENTRE ASIA Y EUROPA

El nuevo Ssangyong Rexton se presentará oficialmente en el Salón del Automóvil de Fráncfort después de superar una dura prueba de conducción que le enfrentará a todo tipo de carreteras y superficies. Cinco nuevas unidades de este modelo recorren actualmente



+ en http://premiobmw.de

BMW

La 32 edición del Premio BMW de Pintura supera su récord con 3.000 obras presentadas y 1.254 artistas. Los ganadores de este premio, dotado con 43.000 euros, se darán a conocer en noviembre.

+ en www.formula1-game.com

LAS NOVEDADES DE 'F1 2017' HAY CARRERA EN CASA

Acaba de llegar al mercado uno de los videojuegos imprescindibles para todo buen aficionado a la Fórmula 1 que se precie: 'F1 2017'. La nueva entrega de esta saga de carreras incluye el regreso de coches clásicos —el McLaren MP4/4 de Alain Prost y Senna o el Williams FW18 de Damon Hill, entre ellos— y

un nuevo modo de juego denominado 'Campeonato', que permite experimentar eventos únicos con reglas diferentes a las oficiales. El juego de Codemasters (desde 59,99 euros) cuenta con los 20 circuitos del Mundial y da también la posibilidad de correr en el trazado nocturno de Mónaco.



El juego 'F1 2017' incluye 12 coches clásicos, además de los monoplazas del campeonato oficial.

+ en www.kia.com/yes

DEL CONCEPT KEE AL NUEVO STONIC KIA CELEBRA DIEZ AÑOS DE SU NARIZ DE TIGRE

La parrilla 'Tiger Nose' de Kia cumple una década convertida en seña de identidad de la marca. Fue diseñada para el concept Kee.

En su debut como director de diseño de Kia, Peter Schreyer se inventó hace diez años una nueva parrilla, que se ha convertido en todo un icono para la marca. El frontal 'Tiger Nose' apareció por primera vez en el concept Kee, presentado en el Salón de Fráncfort de 2007. Y se ha convertido en todo un talismán para Kia, que desde esa fecha ha triplicado sus

ventas y ha ganado más de 30 premios de diseño. Schreyer explicó la introducción de la Tiger Nose diciendo que «la cara de Kia se asemeja a un tigre: poderoso, peculiar y a la vez familiar. Sin embargo, este diseño no comenzó con la idea de la nariz de un tigre, fue fruto de largas horas de trabajo destinadas a crear un ADN único para Kia».



Peter Schreyer introdujo por primera vez la parrilla 'Tiger Nose' en el concept Kee (derecha), presentado en el Salón de Fráncfort de 2007. Y en este 2017, la marca presentará en el mismo lugar el nuevo crossover Stonic (arriba a la izquierda).





Cuando Hamilton hizo realidad los sueños de su infancia

Lewis Hamilton logró un hito histórico en Monza al superar a Michael Schumacher en número de poles. Un récord que seguirá en sus manos durante muchos años si aún se mantiene en activo algunas temporadas más. La lista de los diez mejores de la historia tiene al británico, al alemán y Ayrton Senna como grandes protagonistas de la velocidad a una vuelta.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

A pocos instantes de igualar el número de poles de Ayrton Senna (65) en Montreal el pasado junio, Lewis Hamilton recibió un regalo muy especial en la curva 2: un casco del piloto brasileño, donado por la propia familia. El británico pudo contener a duras penas las emociones. «Estoy temblando. Igualarle y recibir esto es el mayor honor. No tengo nada de Senna, es lo más

especial que tengo, por encima de todos mis trofeos y cualquier otra cosa». Hamilton no se separó del casco en todas las celebraciones posteriores.

«He igualado a Ayrton en número de victorias hace tiempo, y este ha sido mi objetivo. Literalmente, desde pequeño pensé que si tenía suerte podría emular a Ayrton, y ahora no me lo puedo creer», confesaba tras lograr una pole de sabor único: no había batido el récord absoluto, pero sí la referencia de

su ídolo. «Recuerdo llegar a casa del colegio y poner cintas de vídeo de Ayrton, así que es muy extraño pensar que ahora estoy aquí y tengo tantas poles». Pero esta cifra tenía un valor meramente sentimental, porque el trabajo aún no estaba terminado.

Hamilton quedaba a solo tres de alcanzar las 68 de Michael Schumacher. Sería cuestión de tiempo. Finalmente, el británico superó al alemán en el mismo circuito donde el piloto de Ferra-

ri había igualado a Ayrton Senna en número de victorias, el Gran Premio de Italia 2000. En un momento singularmente emotivo, y durante los unilaterales de la televisión, Schumacher no pudo reprimir las emociones y comenzó a llorar, en una reacción inesperada para el perfil que siempre había mostrado públicamente.

Hamilton logró el récord absoluto en Monza tras una espectacular vuelta sobre asfalto mojado. Micrófono en mano, Ross Brawn se acercó

al piloto delante de las tribunas principales para transmitirle un especial saludo. En esta ocasión, era la familia de Schumacher la que quería transmitir un mensaje de felicitación a Hamilton. Más tarde, el británico haría público un vídeo personal, grabado en el interior de su motorhome, donde reflexionaba de manera especialmente sentida sobre el singular hito que acababa de conseguir.

Bajo los focos de la rueda de prensa en Monza, Hamilton también tuvo que luchar con las emociones. «Ojalá fuera mejor con las palabras, para ser sincero», comenzaba, «ojalá tuviera algo singular que decir, pero... Creo que solamente ha cambiado de manos (el récord) en dos ocasiones en 50 años, o algo así. Crecer siguiendo en este deporte a los grandes como Michael, soñando que algún día harías lo que él y otros, y aquí estoy muchos años más tar-



◀▶ En Monza, Lewis Hamilton logró batir el récord de Schumacher. En ese mismo circuito el alemán igualó el año 2000 el número de poles de Ayrton Senna.

de. Creo que soy la prueba viviente de que los sueños son algo que puede hacerse realidad».

Hamilton cuenta con el mayor número de poles pero Senna supera al británico en las conseguidas por número de participaciones. Las 65 del brasileño se lograron en 162 grandes premios, por los 201 de Hamilton. Schumacher sumó 68 en un total de 250 carreras. Pero Juan Manuel Fangio logró una increíble cifra de 29 poles en 52 participaciones, mientras que el escocés Jim Clark, también en la lista de los diez mejores de todos los tiempos, logró 33 en 73 carreras.

El Gran Premio de Canadá siempre fue un hito especial para Hamilton. Si esta temporada igualaba en Montreal a su ídolo, en 2007 inauguraba la cuenta en un fin de semana que también supuso su primera victoria. Desde entonces, no hubo una sola temporada donde el británico no lograra al menos una pole. Sin embargo, fue en 2016 donde acumuló 12 en un solo año, el mayor número en una so-



FANGIO, MEJOR PORCENTAJE: 29 POLES EN 51 CARRERAS. MANSELL LOGRÓ 16 EN UN AÑO Y HAMILTON HA HECHO POLES TODOS LOS AÑOS



▲19.- Hamilton ha logrado 69 poles en 201 carreras disputadas. 43 de ellas, logradas con Mercedes.



▲29.- Las 68 poles que logró Michael Schumacher se produjeron en 250 carreras.



▲39.- Ayrton Senna, el ídolo de Hamilton: 65 vueltas rápidas en solo 162 grandes premios.



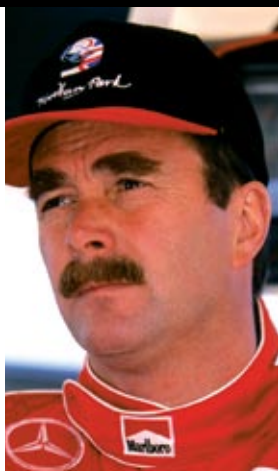
▲49.- De las 48 poles logradas por Sebastian Vettel, la gran mayoría en su época gloriosa de Red Bull.



▲59.- Jim Clark no solo era rápido a una vuelta; de sus 33 poles, 25 se saldaron con victoria.



▲59.- Alain Prost también logró en su carrera, de 201 grandes premios disputados, 33 vueltas rápidas.



▲79.- Nigel Mansell logró 32 poles en su carrera. 16 de ellas se produjeron en un solo año: 1992.



▲89.- Nico Rosberg ha dejado su marca en 30 poles, antes de retirarse como campeón del mundo 2016.



▲99.- El legendario Juan Manuel Fangio logró 29 vueltas rápidas y 24 victorias en solo 51 carreras.



▲109.- Mika Hakkinen cierra el grupo de los 10 hombres más rápidos a una vuelta con 26 poles.

la temporada. Aunque ha contado con un monopla-za de superioridad abrumadora estos últimos años, su velocidad ha quedado acreditada con otros monoplazas de diferente nivel de competitividad en su época en McLaren. Con este equipo cosechó 26 poles en 110 grandes premios, por 43 de 90 participaciones con Mercedes.

Hamilton también ha logrado al menos una pole en todos los circuitos desde 2007, con la excepción de Magny Cours, Buddh (India) y Estambul, trazados que desaparecieron hace tiempo del calendario y restaron oportunidades al británico. Considerando el dominio de Mercedes estos últimos años, muy posiblemente también habrían caído en su red de haberse mantenido en el calendario. Algunos trazados han sido especialmente propicios para su estilo, ya que, en Melbourne, Shanghai, Montreal y Monza ha logrado seis poles en cada uno de ellos.

Por detrás de los tres grandes protagonistas en las últimas décadas también figuran una larga lista de campeones del mundo. El cuarto puesto corresponde a Sebastian Vettel quien ha cosechado 48 poles desde 2008, gracias especial-



▲ Ayrton Senna ha sido el ídolo en el que se ha fijado Lewis Hamilton. El brasileño es tercero en el ranking.

mente al dominio ejercido por Red Bull durante cuatro años. Salvo la de Toro Rosso en Monza –la primera– y otras tres con Ferrari hasta el momento, el resto corresponden a su época con el fabricante de bebidas.

Tanto el alemán como Hamilton han contado con los dos coches más dominadores en los últimos siete años. Sin restar méritos a sus respectivos logros, el caso de Nico Rosberg avalla la ventaja que concede el

material para la velocidad. El campeón del mundo en vigor logró su primera pole en el Gran Premio de China de 2012 a pesar de que empezará competir en 2006 con Williams. Pero fue a partir de 2014 cuando disparó sus cifras, al lograr 26 hasta su retirada en 2016 sobre un total de 30 que acumuló en toda su carrera en la Fórmula 1.

Otros pilotos mostraron en este apartado un talento singular a pesar de no

contar siempre con un monopla-za de especial superioridad. Como Jim Clark, uno de los pilotos con mayor habilidad natural en la historia de la Fórmula. Al igual que Ayrton Senna, la trayectoria del escocés fue prematuramente truncada por su accidente en Hockenheim, en la Fórmula 2. A pesar de ello logró la pole en casi una de cada dos carreras en Fórmula 1. De las 33 totales, nada menos que 25 acabaron con la victoria



▲ Fernando Alonso figura en el puesto 13 de los 'poleman', con 22 vueltas rápidas.

en una época donde la fiabilidad nada tenía que ver con la actual.

Alain Prost también figura en la clasificación de los diez mejores de la historia, empatado con Clark pero con mayor número de participaciones desde 1980 hasta su retirada en 1993. El francés cerró su carrera con casi idéntico número de participaciones que Hamilton, pero con la mitad de poles que el británico. Aunque Prost nunca fue

considerado un consumado especialista a una vuelta, sus números reflejaban un enfoque que sacrificaba la pole por una mejor estrategia técnica para la carrera. Pero no cabe desdeñar su talento en este campo. Con excepción de 1980, año de su debut en un McLaren en horas más que bajas, el francés logró al menos una pole en todas sus temporadas en la Fórmula 1. Salvo en dos (1981 y 1991), siempre logró más de una por año. En

1998 sumo siete, su máximo número en un solo año, con el dominador MP4/4, y Senna como compañero.

Séptimo en la lista aparece el británico Nigel Mansell, con 32. Aunque de extraordinaria bravura y velocidad, la mitad de ellas se cosecharon en una sola temporada, 1992, de dominio absoluto del FW14B con suspensión activa. En 1987 Williams contaba con la potencia de Honda y el equipo británico arrasó aquel año con el bri-

tánico y Piquet a los mandos. En aquella temporada Mansell sumó otras 8. Por tanto, 22 de sus 32 poles se acumularon en solo dos años de sus 15 en la Fórmula 1.

En novena posición figura otra de las leyendas de este deporte, Juan Manuel Fangio, quien destacó por el elevado porcentaje de poles y victorias en relación a los grandes premios participados. Sus estadísticas son extraordinarias en todos los registros. En 51 carreras logró 29 poles, con 24 victorias, 35 podios, 24 vueltas rápidas, y cinco títulos mundiales. El finlandés Mika Hakkinen cierra la lista de los diez mejores con 26 poles, aunque dos por debajo figuran sendos tricampeones del mundo: Niki Lauda y Nelson Piquet.

¿Y Fernando Alonso? Las estadísticas del español confirman la falta de material competitivo de los últimos años. Figura en decimotercera posición con 22 poles. Nada menos que 15 de ellas se lograron en los cinco primeros años con Renault. Desde 2010 solo ha conseguido cuatro, y ninguna más desde 2013. Seis años sin salir primero en una parrilla de salida, y sin victorias desde 2013. No es de extrañar que Fernando Alonso quiera desquitarse para seguir buscando afanosamente ese tercer título que se le resiste.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LOS PARTICULARES COMPRAN MÁS COCHES

Con 72.470 matriculaciones ha cerrado agosto, que sube un 13,1% sobre el pasado año, gracias a los positivos de todos los canales, encabezados por alquiladores (+41%) y empresas (+19,2%), y apoyado por la recuperación de las compras de particulares que, con el incremento del 8,5%, colocan el acumulado en +2,1%; positivo que, como puntualiza Anfac (fabricantes), compensa los descensos de meses anteriores pero en el acumulado está tres veces por debajo del total del mercado, que presenta un +6,9% (849.851 unidades). Por carburantes, agosto presenta la re-

cuperación de los diésel, con el 48,3% de las operaciones frente al 44,7% de los gasolina y el 6,9% que suman híbridos y eléctricos, mientras que todos los canales crecen, salvo los grandes monovolumen (-17,2%) y todoterrenos (-17,1%), destacando los fuertes incrementos de los SUV medianos (28,5%) y pequeños (21,9%), que ocupan el 31,7% del mercado. En un mes que lidera el Golf destaca la llegada del Sandero a la segunda plaza, mientras en el acumulado de marcas Volkswagen desplaza a Opel del segundo lugar y Toyota supera a Citroën en la sexta plaza.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Agosto	Enero-Agosto
VW 5.251	SEAT 66.285
RENAULT 5.137	VW 64.710
TOYOTA 4.994	OPEL 64.111
PEUGEOT 4.803	RENAULT 63.609
SEAT 4.537	PEUGEOT 58.417
OPEL 4.128	TOYOTA 46.163
KIA 3.963	CITROËN 44.913
HYUNDAI 3.848	FORD 44.254
MERCEDES 3.657	NISSAN 42.757
NISSAN 3.453	FIAT 40.712

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Agosto	Enero-Agosto
GOLF 1.846	IBIZA 25.907
SANDERO 1.775	LEÓN 24.591
IBIZA 1.749	C4 22.313
MÉGANE 1.743	CORSA 20.376
C4 1.684	POLO 20.097
QASHQAI 1.667	GOLF 19.630
CLIO 1.640	QASHQAI 19.381
500 1.631	CLIO 19.087
LEÓN 1.514	MÉGANE 18.972
TUCSON 1.459	SANDERO 17.401

FUENTE: ANFAC

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-AGOSTO)

Modelo	Unidades
INFINITI Q50	333
JAGUAR XF	232
CIUDADANO	
FIAT 500	13.870
FIAT PANDA	7.126
KIA PICANTO	2.796
TOYOTA AYGO	2.703
HYUNDAI I10	2.471
BERLINAS DE REPRESENTACIÓN	
BMW SERIE 7	277
PORSCHE PANAMERA	249
MERCEDES CLASE S	248
AUDI A7 SPORTBACK	200
TESLA MODEL S	128
UTILITARIO	
SEAT IBIZA	25.907
OPEL CORSA	20.376
VOLKSWAGEN POLO	20.097
RENAULT CLIO	19.087
DACIA SANDERO	17.401
DEPORTIVO	
MAZDA MX-5	433
FORD MUSTANG	351
FIAT 124 SPIDER	193
PORSCHE 911	190
LEXUS RC	186
FAMILIAR COMPACTO	
SEAT LEÓN	24.591
VOLKSWAGEN GOLF	17.980
OPEL ASTRA	14.547
PEUGEOT 308	14.123
RENAULT MÉGANE	13.977
MONOVOLUMEN PEQUEÑO	
CITROËN C4 PICASSO	10.220
KIA CARENS	5.947
OPEL ZAFIRA	5.924
VOLKSWAGEN TOURAN	5.837
RENAULT SCÉNIC	4.995
BERLINAS MEDIAS	
MERCEDES CLASE C	5.665
AUDI A4	5.543
OPEL INSIGNIA	5.447
VOLKSWAGEN PASSAT	5.270
BMW SERIE 3	4.915
MONOVOLUMEN GRANDE	
MERCEDES CLASE V	2.316
SEAT ALHAMBRA	1.573
RENAULT ESPACE	1.187
FORD S-MAX	1.076
VOLKSWAGEN SHARAN	829
TODOTERRENO	
TOYOTA LAND CRUISER	1.261
SUZUKI JIMNY	584
LAND ROVER DISCOVERY	411
NISSAN X-TRAIL	5.270
MERCEDES GLC	4.755
PEUGEOT 5008	2.424
LEXUS NX	1.884
BMW X3	1.746
SUV MEDIO	
NISSAN QASHQAI	19.381
HYUNDAI TUCSON	13.249
SEAT ATECA	11.809
KIA SPORTAGE	11.469
VOLKSWAGEN TIGUAN	10.842
SUV GRANDE	
NISSAN X-TRAIL	5.270
MERCEDES GLC	4.755
PEUGEOT 5008	2.424
LEXUS NX	1.884
BMW X3	1.746
SUV PREMIUM	
MERCEDES GLE	1.204
BMW X5	1.064
RANGE ROVER	975
AUDI Q7	870
BMW X6	539
MONOVOLUMEN GRANDE	
MERCEDES CLASE V	2.316
SEAT ALHAMBRA	1.573
RENAULT ESPACE	1.187
FORD S-MAX	1.076
VOLKSWAGEN SHARAN	829
SUV PEQUEÑO	
PEUGEOT 2008	13.361
RENAULT CAPTUR	13.083
OPEL MOKKA X	8.386
NISSAN JUKE	8.023
CITROËN C4 CACTUS	7.957

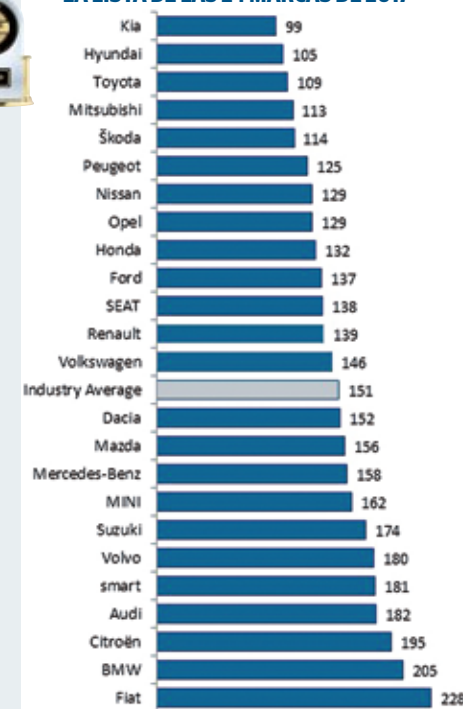
J.D. POWER La fiabilidad de Kia también triunfa en Alemania

Tras imponerse por segundo año consecutivo en el estudio de 'Calidad Inicial' en Estados Unidos, Kia vuelve a triunfar en Alemania como la marca más fiable del estudio de J.D. Power 2017, en el que, además, es la única de las 24 firmas analizadas este año que deja la puntuación por debajo de 100, cuando la media se sitúa en 151, frente a los 127 del año pasado. A ese reconocimiento se une la distinción del Sportage, que de nuevo es el mejor SUV compacto, colocándose también como el segundo de los 71 modelos objeto de estudio esta vez.

El análisis de Fiabilidad de J.D. Power ha medido en esta ocasión los problemas detectados por casi 14.000 propietarios alemanes en sus coches de hasta tres años, examinando 177 síntomas englobados en ocho categorías y valorando la fiabilidad por las incidencias detectadas en cada 100 vehículos. Solo se incluyen los modelos de los que se obtiene un mínimo de 75 respuestas evaluables, y según ese baremo, con una puntuación de 99 se coloca primera Kia, con Hyundai (105) y Toyota (109) completando las tres plazas de honor. Mitsubishi (113) y Skoda (114) terminan de conformar el quinteto de las que se quedan por debajo de los 120 puntos (ver gráfico). Los últimos puestos de la lista los ocupan BMW (205) y Fiat (228), los únicos fabricantes por encima de 200 puntos.

En el ranking de modelos, los Opel Adam (urbano) e Insignia (berlina), el Toyota Yaris (utilitario), el Hyundai i30 (compacto) y el Mercedes Clase E (grandes berlinas), junto al citado Kia Sportage, son los mejores en sus respectivos segmentos. Las calificaciones se limitan a seis segmentos, dado que el resto no cumple los criterios establecidos:

LA LISTA DE LAS 24 MARCAS DE 2017



al menos debe haber datos de cuatro modelos con un 67% de las ventas en el mercado o de tres con un 80% de las ventas del mercado.

LOS MEJORES EN CADA SEGMENTO

URBANOS	Toyota Auris
Opel Adam	BERLINAS
Hyundai i10	Opel Insignia
Mitsubishi Space Star	Skoda Superb
UTILITARIOS	Ford Mondeo
Toyota Yaris	GRANDES BERLINAS
Skoda Fabia	Mercedes Clase E ¹
Dacia Sandero	SUV
COMPACTOS	Kia Sportage
Hyundai i30	Peugeot 2008 ²
Skoda Rapid	Skoda Yeti ²

¹ El único con rendimiento igual o superior al promedio del segmento.
² Empatados en la segunda plaza.

NISSAN

VUELTA A ESPAÑA EN ELÉCTRICO

El fabricante japonés, que tiene la red de recarga más extensa de Europa, asegura que se puede dar la vuelta a España en un eléctrico. El recorrido se hace posible a través de su red de concesionarios, puesto que todos los de la marca disponen de recarga rápida gratuita para los propietarios de un eléctrico Nissan, que pueden repostar en 20 minutos. El fabricante, que ha instalado más estaciones de recarga que el resto de marcas del sector, recuerda que cualquier toma de corriente se puede utilizar para volver a llenar las baterías del vehículo.



BMW 40 Aniversario de los exclusivos Serie 7

Los 40 años de la Serie 7 se celebran con una Edición 40 Aniversario de la que sólo se van a fabricar 200 unidades. Disponibles para cualquier versión del nuevo BMW Serie 7, incluyendo los eficientes iPerformance híbridos enchufables o los poderosos M760i xDrive con su propulsor V12 TwinPower Turbo, es una opción que en el

mercado español cuesta 34.336 euros, sin incluir impuestos, que se añaden al precio de la versión elegida. A cambio de ese plus, la lujosa berlina alemana se hace mucho más exclusiva con las incorporaciones elaboradas por los especialistas de BMW Individual, como los colores Frozen Silver

o Petrol Mica, que destaca por su inconfundible tono azulado, el paquete aerodinámico deportivo M, la línea Shadow de alto brillo, las llantas de 20 pulgadas de la gama BMW Individual o los anagramas específicos en los pilares B y umbrales de las puertas. Se añade un interior meticulosa-

mente elaborado y no menos singular, con asientos Comfort para la parte delantera y trasera, en cuero Merino con la combinación de colores Smoke White/Cohiba o Smoke White/Black, que incluyen detalles cosidos a mano. El tejido Alcántara BMW Individual es el elegido para el techo, el acabado de las molduras va en función del color de la tapicería y el emblema específico de esta edición tan especial aparece en salpicadero, reposacabezas y alfombrillas.





Carhaus, acreditado como primer Concesionario Verde en España

dealerBest trabaja en Carhaus desde 2014, aportando nuestro conocimiento para reducir costes y consumos energéticos. Inicialmente el proyecto se centró en la optimización de la contratación, con la idea primordial de reducir costes.

En 2015 dealerBest lanzó su concepto de Concesionario Verde y Carhaus fue el primer cliente y primer concesionario en toda la geografía nacional en aceptar el reto de convertirse en **Concesionario Verde**.

El objetivo no es sencillo, ya que para alcanzar el sello de Concesionario Verde, el cliente debe cumplir una serie de requisitos relacionados con la eficiencia energética y el compromiso con el medio ambiente, refrendados con **cuatro sellos**: Concesionario **Consciente, Concienciado, Sostenible y Eléctrico**.

Desde 2015, y en un trabajo sin

prisa pero sin pausa, Carhaus y dealerBest han ido cumpliendo hitos y realizando actuaciones que han reducido paulatinamente consumos y emisiones del efecto invernadero del concesionario y, al mismo tiempo, aumentando la concienciación de directivos y empleados.

No podemos dejar de nombrar y agradecer la aportación de la entidad **AMB (Agencia Metropolitana de Barcelona)**, que ha supuesto una ayuda muy importante en este camino gracias a su **fomento, promoción y subvención de la eficiencia y las renovables**.

En este camino hacia el Concesionario Verde, Carhaus ha realizado las siguientes actuaciones, siempre de la mano de dealerBest:

• **Contratación de energía verde:** Contratando la electricidad a una comercializadora que vende energía 100% renovable.

• **Monitorización básica:** Monitorización del contador de la compañía eléctrica, para obtener el perfil de consumo y detectar consumos anómalos, generando los primeros ahorros.

• **Auditoría energética:** los expertos en energía de dealerBest han auditado el concesionario, obteniendo un conocimiento preciso de cómo consume Carhaus la energía y proponiendo medidas de eficiencia.

• **Sustitución de tecnología de iluminación por LED:** Carhaus ha sustituido el 85% de su potencia en iluminación por tecnología LED, que logra ahorros en torno al 50% respecto a las tecnologías actuales.

• **Instalación de un sistema avanzado de monitorización y control:** Carhaus ha optado por un sistema que monitorice y controle de forma automática sus principales instalaciones:

- ▶ Climatización
 - ▶ Iluminación
 - ▶ Taller de chapa y pintura
- El sistema realiza acciones como controlar la intensidad de la iluminación de exposiciones en función de la iluminación exterior, o modificar la gestión de la potencia

de climatización en función del consumo del taller. Permite reducir consumos y máximos, generando ahorros tanto en energía como en potencia. El cliente es, además, totalmente consciente de sus consumos y tiene un control total sobre los mismos.

• **Instalación fotovoltaica de autoconsumo:** Carhaus ha decidido generar de forma local, limpia y sostenible una parte de la energía que consume. Para ello ha instalado un sistema fotovoltaico de autoconsumo de 36 kW, que genera un 10% de su demanda eléctrica.

Los **ahorros de energía** generados por las diferentes actuaciones se indican a continuación:

- Sustitución de iluminación por LED: 13%
- Instalación avanzada de monitorización y control: 8%



▲ Instalación fotovoltaica de autoconsumo.

• Instalación FV de autoconsumo: 10%

Así, los números globales de **ahorro del proyecto** son los siguientes:

- Ahorro de energía: 31%
 - Ahorro económico: 32%
- Con todos estos hitos y actuaciones, Carhaus ha logrado los sellos:

- Concesionario Concienciado
- Concesionario Consciente
- Concesionario Concienciado

Aunque nos falta aún trabajar en el sello de Concesionario Eléctrico, fomentando el uso del vehículo eléctrico, tenemos el gusto de presentaros al **primer Concesionario Verde de España**: Carhaus.

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

MATRICULACIONES EN EUROPA

LOS PEQUEÑOS SUV TIRAN DEL MERCADO

El mercado está funcionando bien (1,19 millones de matriculaciones), pero el crecimiento (2,6%) se está decelerando, aseguran desde Jato Dynamics, donde achacan esa tendencia, especialmente, a la incertidumbre que provoca el Brexit en Reino Unido, un mercado que cae en julio un 9,3%. Con un +10,8%, gracias al aumento de las compras de particulares y el fuerte tirón de los fabricantes locales, Francia lidera la subida de los otros cuatro grandes (Italia 5,3%, España 2,6% y Alemania 1,5%). Por detrás de ellos, y aunque muy por debajo de las 50.000 unidades, Polonia se coloca en la sexta plaza, tras crecer un 17,8% merced a las compras de los clientes institucionales. La marca que más vende es Volkswagen, seguida por Ford, ambas en retroceso respecto a julio de 2016 (-4,7% y -8,4% respectivamente). Por detrás

se colocan Renault (+7,0%) y Mercedes (+11,5%), completando Opel (-8,4%) las cinco primeras plazas. En cuanto a las preferencias de los compradores, los SUV siguen en cabeza, frente a la mayoría de los segmentos tradicionales, que, como los turismos (-0,3%), bajan ventas sobre julio de 2016. En la subida de los SUV (18,3%) destaca la participación de los modelos pequeños, compactos y medianos, con un incremento del 16% que los coloca casi en 121.000 matriculaciones en julio y sumando casi un millón en los siete primeros meses del año; aumento de volumen que, según Jato, puede atribuirse a Toyota C-HR, Audi Q2, Opel Crossland X y nuevo Mini Countryman. La consultora también resalta la cuarta plaza del Skoda Octavia, la llegada del nuevo Yaris a la octava plaza y los resultados

LOS MODELOS MÁS VENDIDOS*

	Unidades Julio	% 7/16	Unidades Enero-Julio	% 1/16
GOLF	36.604	0,8	274.010	-10,2
POLO	23.600	-4,5	195.118	2,0
CLIO	21.436	5,4	205.448	6,2
OCTAVIA	18.131	8,7	138.136	0,5
ZOB	17.596	-2,2	149.686	-4,3
QASHQAI	17.543	-4,3	153.767	6,8
SANDERO	17.451	8,6	122.315	13,5
YARIS	16.885	15,0	118.762	0,0
FOCUS	16.578	-5,2	135.784	-1,5
CORSA	16.256	-15,4	154.951	-7,0

del SUV Peugeot 3008 y del nuevo Citroën C3, con la mejor cuota de mercado de sus respectivos segmentos.



SEAT POSTVENTA Regalo de cumpleaños

La marca española agradece la confianza de sus clientes con un regalo de cumpleaños para los Seat que cumplen 4, 5, 6 ó 7 años en 2017. Se trata de un cheque de 100 euros canjeable en operaciones de mantenimiento, mecánica o compra de accesorios que se realicen en cualquier punto de la red de un Servicio Autorizado del fabricante. El vale, disponible para los coches matriculados entre el 1 de

enero de 2010 y el 31 de diciembre de 2013, se debe utilizar de una vez –una única factura y un vale por factura– entre un mes antes de la fecha de matriculación del vehículo y hasta tres meses después, siempre dentro del año en curso. Para beneficiarse de la promoción hay que pasar por un Servicio Autorizado Seat, donde un asesor informa si el vehículo puede beneficiarse del descuento.

CITROËN CARSTORE Los mejores vehículos en stock

La marca de los dos chevrones acerca a los potenciales compradores las mejores ofertas de coches nuevos a través de la línea CarStore, la 'site' que permite buscar en el stock de los concesionarios las mejores oportunidades. Más de 6.400 vehículos de Citroën y DS están disponibles y con entrega inmediata en <http://www.carstore.citroen.es>, con hasta 1.500 euros de 'venta cliente' adicional en 1.500

unidades. Utilitarios, familiares, monovolumen, berlinas, compactos y SUV integran la extensa gama de Citroën y DS. También hay interesantes y puntuales ofertas financieras, que permiten, por ejemplo, disfrutar de un C3 Aircross por poco más de 100 euros al mes, y para los que quieren un usado la solución puede estar en los vehículos de ocasión garantizados y revisados de Citroën Select.



¿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





SUSPENSIÓN NEUMÁTICA Y SEGURIDAD

Julián Hernández

Siempre he creído que la suspensión neumática tenía que ver con el confort de marcha, la buena dinámica e incluso con las cualidades 'off road', al poder elevar la carrocería. Ahora observo en algunos sitios que en el nuevo Audi A8 también responde a un criterio de seguridad, pero no veo bien explicado cómo actúa al respecto. Si me lo pudieran aclarar se lo agradecería mucho. Gracias por adelantado y saludos.

RESPUESTA

Pues lo único que podemos hacer es darte la razón en todo, incluso en el apartado de la seguridad. Es cierto que cuando un vehículo monta suspensión neumática se asocia en muchos casos a expresiones como 'alfombra voladora' para explicar la sensación de confort que brinda, pero también es un gran aliado en conducción deportiva y vital en vehículos con capacidades 'off road', porque los muelles neumáticos permiten elevar considerablemente la altura de la carrocería para salvar obstáculos.

En el Audi A8 va un paso allá, como bien apuntas, porque también mejora la seguridad. La denominada 'Audi AI active suspension' es un sistema activo que consta de un motor para cada rueda, alimentados todos ellos por un potente sistema eléctrico primario de 48 voltios. Con el Audi pre sense 360°, y en combinación con el Audi crossing assist –un asistente que identifica a otros vehículos que circulan alrededor gracias a unos radares de medio alcance–, se incrementa la seguridad en caso de colisión lateral.

Si el sistema comprueba que otro vehículo se



¿QUÉ SISTEMA ES MÁS EFECTIVO, LA TRACCIÓN TOTAL O UN EJE TRASERO DIRECCIONAL?

Carlos Fuentes

No son muchos los vehículos que llevan dirección en las cuatro ruedas, pero cuando leo algo al respecto todo son elogios. ¿Realmente es un sistema más eficaz de cara a la dinámica que la tracción total? ¿Resulta más caro? Lo digo porque no parece que sea una tecnología que termine de cuajar. Gracias.

RESPUESTA

No creemos del todo que la dirección en las cuatro ruedas no se monte de una manera más popular sencillamente porque resulte cara. Es más, en muchos casos es más asequible que la tracción total. Por ponerte un ejemplo, en el Renault Talisman la opción de montar el chasis 4Control con cuatro ruedas directrices cuesta 909 euros, mientras que en el Koleos, que lleva la misma plataforma, una variante 4WD tiene un sobrecoste de 2.500 euros respecto a otra idéntica con tracción delantera.

Dicho esto, son dos tipos de tecnología que influyen claramente y de una manera directa sobre la dinámica de un vehículo, e incluso son perfectamente compatibles entre sí en muchos casos. Sería injusto decir que portar un eje trasero direccional es más eficaz que un

sistema de tracción total. ¿En qué sentido?, preguntaríamos.

Creemos que un modelo 4WD resulta más eficaz y seguro simplemente por la motricidad. Si el asfalto es irregular, o la adherencia resulta escasa, está claro que nos quedaríamos a ojos cerrados con esta tecnología, mucho más eficiente en este sentido.

Por su parte, tener un vehículo con dirección en las cuatro ruedas nos permitirá afrontar curvas a mayor velocidad y sin tanto esfuerzo, de una manera más directa y ágil. Por lo tanto, bajo nuestro prisma, la tracción total se enfoca más hacia la seguridad y el eje trasero direccional hacia la agilidad, incluso en maniobras a baja velocidad, donde el diámetro de giro se reduce considerablemente: cerca de un metro.

acerca lateralmente a más de 25 km/h, los actuadores de la suspensión elevan 8 centímetros el lateral que está expuesto al golpe, operación que realiza en apenas medio segundo.

De esta manera se absorbe mejor el impacto,

al ofrecer una sección de la carrocería más resistente. Se calcula que con esta tecnología se pueden reducir en un 50 por ciento las lesiones provocadas en este tipo de accidentes en las zonas del tórax y el abdomen.

CONSULTAS RÁPIDAS

VOLUMEN DEL MALETERO ¿REAL O FICTICIO?

Antonio Cuerva

Es una batalla que no tiene una fácil respuesta. Los fabricantes no se ponen de acuerdo siquiera para utilizar el mismo método. El más utilizado de los homologados es el VDA, que consiste en introducir poliedros de seis caras, cada uno de ellos equivalente a un litro de volumen. Otro problema añadido es que muchas veces los datos contemplan los huecos existentes

debajo del piso, otras miden hasta el borde del respaldo del asiento trasero, en ocasiones el dato hace referencia hasta el techo, y no digamos nada si el modelo en cuestión lleva kit reparapinchazos, rueda de emergencia o una convencional. En cualquier caso, además del volumen también es importante la forma que tenga, porque hay maleteros que con un menor volumen son más aprovechables debido a que resultan más diáfanos y 'limpios' en su diseño.

MOTOR ROTATIVO TIPO WANKEL

Pedro Ruiz

No está descartado, ni mucho menos, pero sí es cierto que su presencia es testimonial. Mazda es la marca que más ha utilizado este tipo de motor rotativo tipo Wankel. Las ventajas de estos propulsores son que vibra muy poco y ofrece buenos valores de potencia, pero las cifras de par son reducidas. Otro problema añadido es cuesta mantener la estanqueidad de los segmentos.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ CUBRE LA GARANTÍA DE UNA REPARACIÓN DE UN VEHÍCULO?

La garantía debe ser por un período mínimo de 3 meses o 2.000 kilómetros recorridos por el vehículo reparado, tras su salida del taller. En el caso de vehículos industriales, el plazo será de 15 días, o 2.000 kilómetros recorridos por el vehículo tras la reparación efectuada en el taller. No obstante, en el caso de que las piezas incluidas en la reparación tengan un plazo de garantía superior, para éstas regirá el de mayor duración. En particular, la garantía para la compra de bienes de consumo es de un mínimo de dos años, y en los bienes de segunda mano, un mínimo de un año.

La garantía se entiende total, incluyendo los materiales aportados y la mano de obra, y afectará también a todos los gastos que se puedan ocasionar, tales como el transporte que la reparación exija, el desplazamiento de los operarios que hubieren de efectuarla cuando no se pueda desplazar el vehículo averiado, el valor de la mano de obra y material de cualquier clase, así como los impuestos que en su caso devengue esa nueva operación.

BUENA PREGUNTA

A PARTIR DE 0,15 MILIGRAMOS POR LITRO DE AIRE ESPIRADO YA ES UNA TASA SANCIONABLE

¿Cuáles son los límites de tasa de alcohol para conductores noveles?

RESPUESTA

En primer lugar debemos recordar que un conductor novel, a estos efectos, es decir, para tener un límite distinto al del resto de conductores, es aquel cuya antigüedad de carné de conducir es inferior a dos años; computándose la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia. Pues bien, para este tipo de conductores el límite de la tasa de alcohol es similar al de los conductores profesionales, y mucho menor que para el resto de conductores. Así, se establece que estos conductores podrán conducir sin ser sancionados siempre que no superen los 0,15 miligramos por litro de aire espirado, o los 0,30 gramos por litro en sangre.

Si se supera dicho límite y se conduce con una tasa entre 0,15 mg/l y 0,30 mg/l, la sanción será de 500 euros y la pérdida, de cuatro puntos.

Si la tasa arroja un resultado entre 0,30 mg/l

y 0,60 mg/l, la sanción sería de 1.000 euros y la pérdida, de seis puntos.

También sería sancionado con multa de 1.000 euros el conductor que hubiese sido sancionado por dar positivo en el año inmediatamente anterior.

En este sentido se debe señalar que estas infracciones siempre son catalogadas como infracciones muy graves, y teniendo en cuenta que no se puede saber exactamente con qué cantidad de bebida se puede alcanzar los límites fijados, se recomienda que siempre se conduzca sin haber ingerido nada de alcohol.

Igualmente hay que recordar que si se superan los 0,60 mg/l o, el superar la tasa, aunque fuese la mínima fijada, pero teniendo influencia en la conducción, ya no se sancionaría por vía administrativa, sino que se juzgaría en vía penal, ya que el hecho sería constitutivo de delito, cuya pena podría ser de prisión de 3 a 6 meses, multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. En todo caso supondría la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores entre 1 y 4 años.



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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Volkswagen Golf GTI: los primeros 16 años de una leyenda

El Golf GTI cumplía 16 años. Comparábamos las tres generaciones de un modelo con el que habíamos recorrido 15.000 kilómetros en nuestra prueba de larga duración.

Cinco años y 1.200 unidades producidas después, el Ferrari F40, el último coche 'aprobado' por el Comendatore Enzo Ferrari, dejaba de fabricarse. El F40 al-

canzaba la categoría de mito.

Otro que andaba ya rozando también el 'Olimpo del automóvil' era el Golf GTI. El modelo alemán, referencia

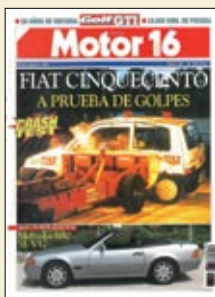


entre los compactos deportivos, había perdido algo de carácter, pero era cada vez más apreciado entre los clientes. Además, repasábamos los primeros 15.000 kilómetros recorridos en nuestra prueba de larga duración con un Golf GTI.

Otra leyenda del automovilismo era el Fiat Cinquecento. En aquel 1992, la marca italiana había lanzado una nueva generación para la que la seguri-

dad era clave. Por ello, nuestros colegas de 'Gente&Motori', revista italiana con la que estábamos asociados, había hecho una prueba de choque con el Cinquecento. Un test exclusivo que mostraba que el 500 estaba listo para todo.

Y un fuera de serie, el Seat Todelo Podium, el modelo que la marca había regalado a todos los campeones olímpicos españoles en Barcelona 92.



LA PORTADA

Nº 461

FECHA

18-8-1992

HABLAMOS DE

La sorprendente, entonces, prueba de choque realizada con el Fiat Cinquecento era la principal imagen de nuestra portada. Junto al italiano, la primera toma de contacto con el Mercedes SL 600 V12 y el 16º cumpleaños del compacto deportivo por excelencia, el Volkswagen Golf GTI.



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

Citroën XM frente a Renault Safrane: dos grandes de Francia

El refinamiento de la industria francesa tenía en estos dos modelos, posiblemente, su culminación. Con motores V6 de 170 caballos ofrecían, además, un gran rendimiento.

En el recorrido de la antorcha olímpica de los Juegos de Barcelona, un silencioso Seat Toledo acompañaba a los atletas. Era una versión eléctrica, creada para la

ocasión, que probábamos en Motor16. Curiosidades: aceleraba de 0 a 70 km/h en 28 segundos.

Un aniversario especial en el deporte eran

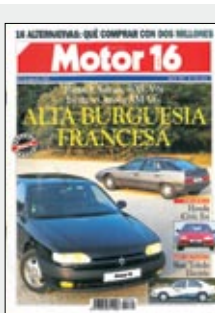


los 25 años de la Fórmula Ford, un campeonato de promoción del que habían salido figuras como Ayrton Senna, Nigel Mansell o Emerson Fittipaldi.

Entre las novedades de la semana, la renovada gama de Opel. Y un reportaje muy de vuelta de verano, cuando nos hemos gastado el presupuesto en las vacaciones: ¿qué comprar por dos millones de pesetas? Ofrecimos 16 alternativas.

La prueba de la semana estaba protagonizada por el Honda Civic ESI, un atractivo coupé de 125 CV que brillaba por comportamiento.

La comparativa enfrentaba lo mejor de Francia, dos berlinas que eran puro refinamiento. Ambas con 170 CV, el Citroën XM (4,89 millones) destacaba por confort de marcha, y el Renault Safrane (5 millones) por un esmerado acabado.



LA PORTADA

Nº 462

FECHA

25-8-1992

HABLAMOS DE

Citroën XM y Renault Safrane, dos representantes de la alta burguesía francesa del automóvil, eran la elegante imagen de nuestra portada. Junto a ellos, la prueba del Honda Civic ESI o la toma de contacto con el Seat Toledo eléctrico, creado para Barcelona 92.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

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



NUEVO CITROËN C3 AS UNIQUE AS YOU ARE

36 combinaciones de personalización
Alerta de cambio involuntario de carril
Reconocimiento de límites de velocidad
Indicador de descanso recomendado
(Coffee Break Alert)

CITROËN C3
DESDE **9.950€***



CITROËN
ADVANCED
COMFORT

CITROËN prefiere TOTAL *PVP recomendado en Península y Baleares de C3 PureTech gasolina 68 Feel por 9.950 € (Impuestos, transporte, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000 € y una permanencia mínima de 48 meses financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Oferta no acumulable. PVP recomendado para el cliente que no financie: 11.450 €. Oferta válida hasta el 30/09/2017. Modelo visualizado C3 Shine. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

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


citroen.es



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