

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.710 del 26 de septiembre al 9 de octubre de 2017



SEAT LEÓN DE GAS NATURAL



Bajo la lupa

EMPEZAMOS LA PRUEBA DE LARGA DURACIÓN

PROBAMOS LO ÚLTIMO EN SUV



Al volante

Kia Stonic



Citroën C3 Aircross

Al volante

Primer contacto

Volvo XC40



Renault Mégane R.S.

SORPRESAS 2018



Audi RS4 Avant



Honda Urban Concept

DOS GASOLINA MUY RECOMENDABLES



A fondo



A fondo

Skoda Scout 1.8 TSI DSG 180 CV

Kia Rio 1.0 T-GDi 100 CV

#ŠKODA_CONECTADO

ESTE MES, CONECTIVIDAD DE REGALO EN TODA LA GAMA O DESCUENTO EQUIVALENTE



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Si buscas la máxima conectividad, ŠKODA es tu marca.

En nuestros modelos encontrarás Bluetooth y SmartLink+, el sistema que te garantiza la máxima conectividad con tu smartphone. Disfrutarás, además, del sistema Infotainment online que te abrirá un mundo de servicios en línea y contarás con Care Connect que, siempre que lo necesites, te conectará con los servicios de información, averías y emergencias.

skoda.es

Oferta aplicable en todos los modelos de la Gama ŠKODA (excepto Citigo y Kodiaq Active). Campaña consistente en un descuento por valor del nivel de conectividad *Bluetooth + SmartLink+ + Care Connect + Infoentretención online* o descuento equivalente en los modelos que puedan no equiparse con este nivel de conectividad. Oferta válida hasta el 30/09/2017.

Consumo combinado de la gama ŠKODA: [3,4-7,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ de la gama ŠKODA: [89-170] g/km.

Al detalle



EL CINTURÓN SIGUE OLVIDADO

Nos parece inconcebible que en solo una semana, la Dirección General de Tráfico cace a 2.300 personas al volante sin cinturón de seguridad. Tras tantos años hablando de los beneficios de usar este sistema de seguridad –posiblemente el más sencillo pero también el más eficaz– no nos cabe en la cabeza que aún miles de personas se pongan al volante sin hacer ese sencillo gesto; ni siquiera cuando la DGT anuncia una campaña específica de control, con multas incluidas, de su uso. Sigue sorprendiéndonos dónde están los límites de la estupidez humana.



F-1: RENAULT, CON LOS ESPAÑOLES

A falta de confirmarse la renovación de Fernando Alonso con McLaren, el futuro de los pilotos españoles de la máxima categoría automovilística, vuelve a tener a Renault como socio. Carlos Sainz como piloto oficial y Alonso con un motor del rombo en su coche, podrán contar con material competitivo para llegar a lo más alto. La vuelta de Renault nos vuelve a llenar de esperanza de conseguir éxitos.

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 Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Mitos y leyendas del automóvil

Dos libros, de Ramón Roca y Enrique Hernández-Luque, sobre la historia del automóvil en España, nos vuelven a recordar la importancia del automóvil en el desarrollo de nuestra civilización.

Este verano disfruté leyendo y contemplando la documentación gráfica del libro de Ramón Roca «El Automóvil en la Historia de España». La obra de este doctor en Medicina y amante del automóvil de vocación, esboza y no oculta su nostalgia sobre una época en la que la estética del coche y la posibilidad de conducirlo estaban en un mismo plano de excitación. Este compañero –colaborador de Motor 16– y buen amigo, nos coloca a través de 270 páginas de buen papel y mejor impresión en lo más notable y significativo del siglo XX. Es un trabajo excelente, fruto de años de investigación y cargado de informaciones técnicas y datos sociológicos de nuestra historia automovilística. Modelos, especificados punto

por punto, como el Hispano Suiza de Alfonso XIII, el Mercedes 770 que transportaba a los presidentes de la República, o un Rolls-Royce Phantom del que sólo se fabricaron 18 y fue una alfombra mágica para jefes de Estado. Esto contrasta con el Dodge 3700 GT, de vida y muerte de Carrero Blanco, o el Audi V8 4.2, blindado, que resistió 40 kilos de explosivos y salvó la vida de José María Aznar. Enhorabuena y gracias,

querido Ramón. He disfrutado tanto con este libro como cuando platicamos sobre nuestro querido mundo del automóvil.

Admirable también es el libro de memorias «Historia del Motor en España desde 1956» del amigo Enrique Hernández-Luque. Su genio creativo, unido a su visión como periodista, editor y empresario de todo lo relacionado con la información del automóvil, ha sido y es un acicate para todos los que nos dedicamos a la prensa especializada del motor.

En este sentido, otro punto de atención que también merece la pena mencionar es la exposición Autophoto de la fundación Cartier de París, que pone de manifiesto la fascinación que genera el automóvil a través de la fotografía. Casi 500 imágenes, de un centenar de

grandes fotógrafos y aficionados, que muestran visualmente cómo el coche ilustra una época marcada por la libertad, modernidad y nivel de vida. Lástima que la última sala esté dedicada a los efectos del coche, como sinónimo de accidentes, contaminación ambiental o desindustrialización. Un triste colofón que contrasta con todo lo positivo aportado por el automóvil a la civilización.

La obra de Ramón Roca no oculta su nostalgia sobre una época en la que la estética del coche y la posibilidad de conducirlo estaban en un mismo plano de excitación. Un libro repleto de informaciones técnicas y datos sociológicos de los iconos más representativos de nuestra historia automovilística.



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€***

facebook twitter youtube instagram linkedin citroen.es

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 31/10/2017. 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

SUMARIO

Nº 1.710 • 26 septiembre al 9 octubre 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA

VOLKSWAGEN T-ROC
El todocamino compacto, disponible desde 23.515 euros.

12.- EN PORTADA

VOLVO XC40
Con el XC40, Volvo inicia revolución en el segmento más duro.

16.- CITROËN C3 AIRCROSS

Un SUV que presume de funcionalidad, agrado y seguridad.

19.- KIA STONIC

Con sólidos argumentos para la dura batalla de los B-SUV.

22.- CUATRO RUEDAS

SORPRESAS DE FRÁNCFORT
Nuevos modelos al mercado en breve y concept para el futuro.

22.- BORGWARD ISABELLA, AUDI RS4 AVANT Y ELAINE CONCEPT

24.- BMW X7 IPERFORMANCE, BUGATTI CHIRON, KIA PROCEED CONCEPT

26.- FERRARI PORTOFINO, HONDA URBAN CONCEPT

28.- JAGUAR I-PACE TROPHY, MERCEDES EQA CONCEPT

30.- RENAULT SYMBIOZ, MÉGANE R.S. Y DACIA DUSTER

32.- LAND ROVER DISCOVERY SVX, SUZUKI SWIFT SPORT Y TOYOTA LAND CRUISER

34.- KIA RIO 1.0 TGI

Con el tricilíndrico T-GDi de 100 caballos destaca por su consumo moderado, amplitud y tecnología.

40.- SKODA SCOUT 1.8 TSI

En todos los frentes se desenvuelve de maravilla.

44.- BAJOLA LUPA

SEAT LEÓN ST TGI
Seat apuesta por el gas natural

Síguenos en...



8



54



40



34



22

comprimido GNC como alternativa ecológica y el León ST 1.4 TGI es su modelo más práctico y eficaz.

48.- GAMA SUBARU

Los Subaru y sus motores Bóxer, coches únicos con motores únicos.

50.- LA SEMANA

54.- +INTERESANTE

JAGUAR E-TYPE CONCEPT ZERO
El regreso de este clásico pero con motor eléctrico.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS

SAINZ Y ALONSO, CON RENAULT

Los españoles contarán con Renault para llegar a lo más alto.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER

CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR

MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	23
BMW	24
BORGWARD	22
BUGATTI	25
DACIA	31
FERRARI	26
HONDA	27
JAGUAR	28, 52
KIA	19, 25, 34
LAND ROVER	32
MERCEDES	29
RENAULT	30
SEAT	44
SKODA	40
SUBARU	48
SUZUKI	32
TOYOTA	33
VOLKSWAGEN	8
VOLVO	12



Seat junta 787 'pelotillas' y consigue el récord Guinness

En realidad fueron más de 800 las unidades del mítico Seat 600 que se congregaron en el Circuito de Montmeló, en Barcelona; sin embargo, los jueces del Récord Guinness sólo aceptaron los 787 coches en perfecto estado de funcionamiento. Se lograba así lo que pasó a denominarse «el mayor desfile de Seat 600 del mundo». Y en este hecho histórico, Motor 16 fue testigo directo, ya que el representante de nuestra revista conducía el último coche de la comitiva, que de algún modo era protagonista del récord al ser la penúltima unidad fabricada de este mítico automóvil.



MITSUBISHI E-EVOLUTION

Dicen en Mitsubishi que el próximo Salón de Tokyo, que abre sus puertas el 27 de octubre, supondrá un punto de inflexión para la firma nipona. Y da una pista: presentarán el E-Evolution Concept, un SUV coupé que plasma su experiencia en tecnología eléctrica y tracción a las cuatro ruedas.



HABRÁ 80 NUEVOS VOLKSWAGEN ELÉCTRICOS

El director ejecutivo de Volkswagen AG, Matthias Müller, confirmó en Frankfurt que su grupo lanzará hasta 2025 un total de 80 modelos eléctricos, de los que 50 serán eléctricos puros y 30 tendrán mecánica híbrida enchufable. Y en el 2030, toda la gama de productos de sus marcas debería estar ya electrificada.

OPEL GRANDLAND X PHEV

También en Frankfurt, el presidente y CEO de Opel, Michael Lohscheller, anunció que el primer híbrido enchufable de su marca –el Ampera era un eléctrico ‘range extender’– será el Grandland X, cuya mecánica PHEV se beneficiará de tecnologías desarrolladas por el grupo PSA.



PEUGEOT BELVILLE

El nuevo scooter de rueda alta de Peugeot, dotado de un motor de 125 cc y frenos con ABS, ya está disponible en España. Arranca en 2.999 euros –precio que incluye un año de seguro a todo riesgo– y hay tres versiones: Allure –con el cofre ‘top case’ de 37 litros de serie–, RS y Active.



En gasolina y diésel, y potencias de 115 a 190 CV

El **Volkswagen T-Roc**, a partir de 23.515 euros

En noviembre comienzan las entregas del T-Roc, el SUV de Volkswagen destinado a luchar frente a Audi Q2, Mazda CX-3 o Toyota C-HR. Con una longitud de 4,23 metros, un maletero de 445 litros y la plataforma MQB de Golf, Passat o Tiguan, el T-Roc llega a España con una gama inicial de tres versiones: en gasolina, el motor 1.0 TSI de 115 CV asociado a los acabados Advance –23.875 euros, y 23.515 una vez aplicado el descuento– y Advan-

ce Style –24.475 euros, que se quedan ahora en 24.115–, mientras que en diésel se ofrece el 2.0 TDI de 150 CV con cambio automático DSG7, tracción 4Motion y acabado Sport por 34.615 euros, o 34.240 con el descuento. Pero en pocos meses la familia crecerá al llegar el 1.5 TSI de gasolina, con 150 CV y dos tipos de cambio –manual y DSG–, y los diésel 1.6 TDI 115 CV –con caja manual– y 2.0 TDI 150 sin tracción total –con cambio manual o

DSG7–. En nuestro país no habrá nivel básico Edition, pues se apuesta por los T-Roc más equipados: Advance, Advance Style y Sport. Además, los dos primeros disfrutaban ahora de paquetes de regalo por valor de 1.200 euros, y en los T-Roc Sport el paquete de lanzamiento se valora en 1.400 euros. Asimismo, se ofrece ya una serie Limited Edition –150 unidades– con motor 2.0 TSI de 190 CV, caja DSG7, tracción 4Motion y un gran equipo de serie.

▶ Las 150 unidades de la serie especial Limited Edition sólo se pueden reservar online. Incluye de serie faros LED, llantas de 19”, techo panorámico, VW Digital Cockpit, equipo de audio Beats...



PARA PENSAR

120

caballos rinde el renovado motor diésel 1.6 i-DTEC del Honda Civic, a la venta en marzo.

La firma japonesa afirma que ha reducido la fricción de los cilindros, ha logrado un movimiento más fluido de los pistones y ha mejorado la admisión. Disponible sólo en el Civic 5p, podría gastar 3,7 l/100 km de media.

EL PUNTAZO

El Huracán Super Trofeo Evo es el modelo que protagonizará el Super Trofeo Lamborghini de 2018, patrocinado por la empresa suiza Rober Dubuis. El coche, antes de impuestos, cuesta 235.000 euros.



Ya está a la venta en Corea
Hyundai presenta el nuevo **Genesis G70**

La firma coreana, que participa en el mercado de los modelos de lujo a través de su división Genesis, refuerza su gama de berlinas –los nuevos G90 y G80 han acumulado 150.000 unidades vendidas en los últimos meses, principalmente en Corea y Estados Unidos– con el G70, disponible en Corea desde el 20 de septiembre y que se extenderá progresivamente a otros mercados. Mide x,xx metros de longitud y permite elegir entre tres motores: en la cúspide, usado en el G70 Sport, aparece el 3.3 V6 Turbo GDI de gasolina

con 370 CV, que le permiten alcanzar 270 km/h de velocidad punta y acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos; mientras que las otras dos alternativas son el 2.0 Turbo, también de gasolina y que rinde 252 CV –255 con el pack Sport–, y el R 2.2 VGT Diésel, con 202 CV. Su deportividad apareja elementos como el Launch Control –maximiza el poder de aceleración–, la suspensión trasera multibrazo, el Dynamic Torque Vectoring System –mejora el control en curva– o el diferencial mecánico M-LSD de deslizamiento limitado.



◀ El G70 ofrece dos motores de gasolina –252 y 370 CV– y un diésel 2.2 con 202 CV.

Sólo se fabricarán seis unidades
Serie especial XP Green del **McLaren 570GT**

Reconocibles por su pintura especial verde XP Green, la misma que recibió el primer McLaren F1 XP GT ‘Longtail’ de 1997, las seis unidades que componen esta serie han sido desarrolladas por McLaren Special Operations (MSO), departamento de la firma británica que se dedica a los trabajos más exclusivos, y serán comercializadas sólo en Europa. En concreto, se habla de clientes en Gran Bretaña, Alemania y Holanda. Su interior, también personalizado, cuenta con una tapicería de piel Saddle Tan con detalles de con-

traste en el tono verde del exterior, así como una placa identificativa que hace referencia al número del coche. Curiosamente, el tono de la tapicería se aplica a ciertos elementos exteriores de la carrocería, como el borde del spoiler central, de los estribos laterales y del difusor posterior. En cuanto a la mecánica, el 570GT emplea un motor V8 McLaren 3.8 Twin-Turbo con 570 CV y 61,2 mkg de par. Por último, hablar del precio, que es de 188.167 libras –21.000 más que el 570GT normal–, equivalentes a unos 212.500 euros.





NUEVO LAMBORGHINI AVENTADOR

Se extiende el rumor de que el Aventador 2019 verá la luz el próximo año, y probablemente durante el Salón de Ginebra, en marzo, de cara a su lanzamiento comercial en el segundo semestre de 2018. Las fotografías realizadas por CarPix refuerzan esa idea, ya que la firma de Sant'Agata Bolognese estaría ultimando el desarrollo del modelo normal –más ligero y potente que el actual– y también del Aventador Performante –abajo, con carrocería clara y matrícula desplazada a un lado para ubicar una placa metálica perforada–, que resta aún más kilos al conjunto y podría extraer 760 ó 770 CV de su motor 6.5 V12.



**FOTOS
ESPIA**



Maserati Levante GTS

La **versión más rabiosa** del SUV del tridente podría rendir 530 caballos

Maserati busca convertir el Levante en un modelo más exclusivo, y una de las vías elegidas es coronar la gama con una versión ultradeportiva, en línea con productos similares de otras marcas, como el BMW X5 M o el Porsche Cayenne Turbo. Podría recibir la denominación GTS y sería, de hecho, el modelo sorprendido

hace días por nuestros compañeros de CarPix en Sierra Nevada. Previsto para 2018, el Levante GTS tendría una suspensión rebajada y más firme, neumáticos de mayor medida, frenos más grandes y, por supuesto, un motor más radical: probablemente, el V8 Twin Turbo que rinde 530 CV en el Quattroporte GTS.



**FOTOS
ESPIA**



**FOTOS
ESPIA**



Opel Astra GSi

A la espera de un probable **Astra OPC**, Opel sigue recuperando las siglas GSi

Primero han sido los Insignia Grand Sport y Sports Tourer, y en breve –posiblemente en el Salón de Ginebra de 2018– se sumará el Astra. Nos referimos a la recuperación de las siglas GSi para identificar a versiones deportivas en la gama Opel. Y si la llegada de los Insignia GSi no cierra la puerta a un posible Insignia

OPC, con los Astra GSi pasaría lo mismo. La unidad sorprendida hace días, privada aún de sus llantas, sí muestra los detalles de carrocería exclusivos de las nuevas versiones, pero sobre los motores se sabe menos. En diésel llevaría un 2.0 de 210 CV, pero en gasolina no está claro, y se habla de entre 230 y 260 CV.

PEUGEOT 1008

En PSA saben que los SUV venden, sea cual sea su estilo y su tamaño; y por eso extenderán hacia abajo su familia de modelos crossover o todocamino, al menos en la marca Peugeot. Porque el 2008 recibirá en el futuro un hermano pequeño, que bien podría ser bautizado como 1008 y cuyo desarrollo se realiza con unidades camufladas bajo la carrocería del 208 de cinco puertas. De hecho, es probable que ese nuevo SUV utilitario comparta plataforma, mecánica y elementos de carrocería con el siguiente 208. La idea sería lanzar, hacia el 2019, un modelo que mida ligeramente menos de cuatro metros y que haga frente a los vehículos más económicos del segmento.



**FOTOS
ESPIA**



Nuevo Kia Stonic

Para los que quieren más de la vida.



STONIC



The Power to Surprise

El diseño del Nuevo Kia Stonic está pensado para aquellos que, de cada trayecto, hacen una aventura. Un acabado aerodinámico y deportivo define aún más tu personalidad. Ópticas con tecnología LED remarcarán siempre tu presencia. Multitud de combinaciones de color, tanto interiores como exteriores, le darán tu sello personal. Así es el Nuevo Kia Stonic, para aquellos que quieren más de la vida.

Consumo combinado (l/100 km): 4,2-5,2. Emisiones de CO₂ (g/km): 109-118. *Consultar manual de garantía Kia.



Revolución en Volvo

Puede ser el modelo más 'transgresor' de Volvo, por estilo o diseño. También es el que inicia la nueva estrategia de electrificación que llegará en 2019. Y tiene respuestas contundentes en seguridad, tecnología, conectividad... El XC40 va a dar batalla en el segmento más duro.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La revolución en Volvo se llama XC40, el nuevo SUV compacto con el que la marca sueca se lanza a la batalla más cruenta que posiblemente ha librado nunca. Porque el segmento de los SUV compactos es ahora mismo una olla express a punto de estallar. Un grupo de coches en donde podemos encontrar desde marcas premium y modelos aspiracionales (lease Audi Q3, BMW X1 o Mercedes GLA, los rivales naturales del Volvo), pero también le tocará lidiar con los aspirantes a conquistar el favor de los conductores; coches como el Infiniti QX30, el Lexus NX o el próximo Jaguar E-Pace.

Y a todos ellos pretende dar respuesta el modelo sueco, que se comienza a fabricar el próximo mes de noviembre en la nueva factoría de Gante, en Bélgica, y cuya llegada al mercado será en el primer trimestre de 2018. Y responde con las armas sobre las que Volvo está asentando su consolidación como marca premium desde que fue comprada por Geely. Pilares como la seguridad (un clásico en la marca más segura del mundo), la electrificación, la conducción autónoma o la conectividad son básicos en este XC40. Y además la marca

explora las nuevas tendencias que imperan en el sector del automóvil en cuanto a la manera de acceder a un coche. Tendencias para las que propone un nuevo concepto, que denomina Suscripción, con su programa 'Care by Volvo' (ver recuadro).

Para empezar este XC40 es el primer modelo que utiliza la nueva plataforma modular de la marca. Denominada CMA, incorpora todas las alternativas de dispositivos de ayuda a la conducción y seguridad que ya llevan los 'hermanos mayores' del 40 (XC60 y XC90), así como todas las posibilidades de contar con propulsores eléctricos o híbridos, una prioridad en la marca que ya ha anunciado que a partir de 2019 todos sus modelos tendrán un motor eléctrico. Sobre esa plataforma, por tanto, Volvo construye un modelo que, pese a su tamaño compacto –4,42 metros de longitud– puede equipar todos los sistemas de seguridad y ayuda a la conducción que han convertido al XC60 en el coche más seguro del mundo. Frente a sus rivales, para empezar, un punto de distinción.

Dan la batalla también en la eficiencia de la habitabilidad; aprovechando cada centímetro al máximo, con nuevas soluciones, como la gran cantidad de huecos re-

partidos por todo el habitáculo (el interior de las puertas está aprovechado al máximo o la consola central, con una práctica 'papelera' que puede sacarse y lavarse). También el maletero está a la altura de la pelea que le espera. 460 litros totales (405 por encima del suelo y 55 bajo este) y soluciones inteligentes, pues la plataforma del suelo se puede plegar para ofrecer todo el espacio al mismo tiempo o colocar separando ambos huecos. Si abatimos los asientos, el volumen suma 1.300 litros y si tenemos cosas de mayor altura, la bandeja del maletero se puede quitar y ubicar en un hueco específico debajo de esa plataforma del maletero.

El interior, además, ofrece una generosa amplitud, y una cota de altura y espacio para las rodillas en la parte trasera muy apreciables. En el debe, la banqueta trasera, tal vez demasiado estrecha; el asiento no llega hasta la puerta con lo que la plaza central trasera es demasiado estrecha y solo utilizable por un niño o en recorridos de poca distancia. En el terreno de la usabilidad, por lo tanto, también va a haber pelea.

Más signos de distinción están en un diseño claramente diferente a lo visto en el segmento y con un aire transgresor como



▲▼ Siempre a la última, gracias al sistema Volvo on Call y la llave inteligente, permitirá compartir el coche entre los miembros de una familia sin necesidad de tener físicamente la llave.



Volvo no había demostrado en su historia. Un modelo que recuerda al XC60 y el XC90, pero con un aire urbano y 'gamberro' que puede ser muy apreciado. Unas líneas 'cuadradas' con mucho carácter, una parrilla agresiva, sobre todo en el acabado R-Design, la combinación de colores en la carrocería –con las diferentes opciones de colores de techo– o unas llantas que incluso pueden combinar el acabado metálico y el color blanco, son elementos que pueden atraer clientes que buscan estilo novedoso y capacidad de personalización.

Lo mismo que, parece ser, atrae clientes, el tema de la conectividad; y ahí el XC40 lo borda. Cuenta con una pantalla táctil de 9,7 pulgadas, muy intuitiva y desde la que se controla absolutamente todo. Es la misma pantalla que

llevan los más grandes de la gama del fabricante sueco.

Y si hablamos de opciones mecánicas, ahora todavía no; pero no tardando, el Volvo XC40 ofrecerá alternativas para todos los gustos: motores de gasolina y diésel de 3 y 4 cilindros, versiones híbridas enchufables y totalmente eléctricas. Eso será en un futuro no muy lejano (en primavera de 2018 llegará el 3 cilindros –aún sin características confirmadas– y en 2019 deberán estar listas las variantes plug in y eléctrica). Pero, de momento, para el lanzamiento, Volvo ha optado por poner toda la carne en el asador con los topes de gama. Dos versiones –un diésel y un gasolina– con tracción total y cambio automático de 8 velocidades. En diésel la alternativa es el motor D4, un propulsor de la



HAKAN SAMUELSSON
PRESIDENTE Y CEO DE VOLVO CAR GROUP

«El XC40 es nuestro primer coche realmente global»

El presidente de Volvo Cars, compartió charla con nosotros durante la presentación en Milán del XC40. Estas son algunas de sus reflexiones.

«El objetivo ahora es alcanzar volúmenes con el XC40 y su introducción en China y luego llegará el momento de hablar de los sucesores del V40. Si habrá un V40 CC ahora no lo sabemos»

«A partir de 2019 nuestros modelos serán híbridos o eléctricos, pero continuaremos con los motores diésel mientras lo demanden los usuarios, aunque no desarrollaremos nuevos motores de este tipo»

«Con el XC40 es la primera vez que tenemos un modelo realmente global».

«En 2021 estará en el mercado el AutoPilot Assist (nivel 4 de conducción autónoma), que permitirá circular por una autopista sin necesidad de supervisión. Una conducción totalmente automatizada es más complicada».

«Seguridad, electrificación, conducción autónoma y conectividad son los pilares sobre los que hemos transformado la imagen de Volvo. Y ahora nos centramos mucho en cómo las tecnologías y las nuevas soluciones pueden transformar el negocio del automóvil. Continuaremos innovando para ser líderes en la transformación del negocio».



CUADRO DE INSTRUMENTOS TOTALMENTE DIGITAL DE 12"



CARE BY VOLVO
La nueva forma de tener un Volvo

Volvo propone una nueva alternativa para tener un XC40, un servicio de suscripción llamado «Care by Volvo», una tarifa plana de 699 euros/mes durante 24 meses para despreocuparte de todos los demás gastos salvo repostar combustible. No hay variación de precio ni por edad, ni por ubicación geográfica y el coche será un XC40 Momentum D4 o T5, configurable a gusto del usuario. Pero además se añaden una serie de servicios premium. Por ejemplo, todas las unidades de 'Care by Volvo' contarán con el sistema Volvo on Call y una nueva tecnología de llave inteligente que permitirá compartir el coche con otros miembros de la familia o amigos... o a quien autorice su propietario sin necesidad de tener la llave físicamente. También se ofrecerán servicios como la recogida y entrega del coche para repostarlo, limpiarlo o llevarlo a una revisión (con coche de sustitución incluido). O un asistente personal 24 horas gratuito, recogida de medicinas en Farmacia o servicio de entrega, en el mismo coche de compras online.



▲ La suscripción a 'Care by Volvo' se hace a través de una web.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5 AWD	D4 AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	247/5.500	190/4.000
Par máximo/rpm	35,7/1.800-4.800	40,8/1.750-2.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/50-R19	235/50-R19
Peso (kg)	1.684	1.733
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.910/1.652	4.425/1.910/1.652
Volumen maletero (l)	460-1.300	460-1.300
Capacidad depósito (l)	54	54
De 0 a 100 km/h (s)	6,5	7,9
Velocidad máx. (km/h)	230	210
Consumo mixto (l/100 km)-NEDC	7,2-7,4	5,0-5,2
Emissiones CO ₂ (g/km)-NEDC	164-168	131-135
Precios desde... (euros)	47.257	42.220

▲▲ Amplio y bien aprovechado, la calidad del interior está a la altura de lo habitual en la marca. Cuenta con muchos huecos para dejar objetos y estrena, por ejemplo, el sistema de carga inductiva en el móvil. La pantalla tiene el mismo tamaño que en el XC60 y XC90.

familia Drive de 4 cilindros y 190 caballos de potencia. Homologa 6,3 l/100 km de consumo medio (con la nueva medición WLTP), acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y alcanza los 210 km/h de velocidad máxima. En cuanto a la variante de gasolina, también de la familia Drive de 4 cilindros, hablamos del T5, con 247 caballos, un consumo medio de 8,3 l/100 km,

6,5 segundos para el 0 a 100 y 230 km/h de velocidad máxima.

Y en los acabados, por ahora, solo los más equipados -Momentum y R-Design-, para colocar al XC40 en lo alto del segmento. También por precio, pues los 42.200 euros del XC40 D4 Momentum no es poco. Pero el nuevo Volvo quiere marcar territorio también ahí, situándose en lo más alto,

entre sus rivales naturales. Un precio que está en consonancia con el de modelos como el Audi Q3, el X1 o el GLA. Más adelante, la previsión es que la versión de acceso, que podría ser el futuro D3 con 150 caballos, tracción delantera y cambio manual parta de 30.000-35.000 euros. Un coste que permitirá llevar la revolución Volvo a muchos más conductores.

ANTES DE ELEGIR UNO, CUENTA HASTA TRES.



GAMA FIAT TIPO DESDE 10.600€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

UN MINUTO SERÁ SUFICIENTE PARA ENTENDER POR QUÉ ESTA FAMILIA TIENE EL COCHE PERFECTO PARA TI. ELIGE LA VERSIÓN QUE MEJOR SE ADAPTE A TUS NECESIDADES: TIPO SEDÁN 4 PUERTAS, TIPO 5 PUERTAS O TIPO STATION WAGON.

FIAT TIPO. NO NECESITAS MUCHO PARA TENERLO TODO.

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

PVP Recomendado Nuevo Fiat Tipo Sedán Easy 1.4 16v 70kW (95CV). Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por importe mínimo de 8.990€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2017. Las versiones visionadas corresponden con los vehículos: Nuevo Fiat Tipo Sedán Lounge 1.4 16v 70kW (95CV) con opcionales (PVP recomendado: 17.050€), nuevo Fiat Tipo 5 puertas Lounge 1.4 16v 70kW (95CV) con opcionales (PVP recomendado: 18.250€) y nuevo Fiat Tipo SW Lounge 1.4 16v 70kW (95CV) con opcionales (PVP recomendado: 19.250€).



Combinando sus ocho colores de carrocería, los cuatro tonos de techo y varios packs decorativos, el C3 Aircross da lugar a 90 posibles aspectos exteriores. Y es que la personalización juega un papel esencial en un SUV de 4,15 metros que presume de otras muchas cualidades, como funcionalidad, agrado y seguridad.



AL ACABADO INTERIOR DE SERIE SE SUMAN OTROS CUATRO TONOS EN OPCIÓN, ENTRE LOS QUE DESTACA EL HYPE COLORADO, CON VOLANTE BITONO, PLÁSTICOS MULLIDOS...



◀ La segunda fila puede avanzarse 15 centímetros –por secciones– para ampliar el maletero de 410 a 520 litros. Y abatiendo el respaldo del copiloto hay 2,40 metros.

Ante todo, práctico

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A mediados de octubre se inicia la comercialización del C3 Aircross, un SUV de talla compacta –4,15 metros de largo por 1,76 de ancho y 1,64 de alto– destinado a relevar al C3 Picasso, del que se han vendido 500.000 unidades desde 2008 y que cuadraba más con la filosofía monovolumen. Pero ahora se estila más lo crossover, segmento que cubre en parte el C4 Cactus pero que la firma gala desea cuidar mejor, de modo que a este C3 Aircross –duro rival para Captur, 2008, Juke, Aroha, Stonic y compañía– le seguirá en el segundo semestre de 2018 el C5 Aircross.

Pero centrémonos ya en este C3 Aircross, fabricado en la planta zaragozana de Figueruelas y que será lanzado inicialmente en 94 mercados. Comparte la plataforma PF1 de PSA con el nuevo C3, y también con el Crossland X, SUV de Opel que forma parte del mismo proyecto y recurre a motores del consorcio francés. Pese a las similitudes técnicas y a unas dimensiones parecidas, el C3 Aircross es fácilmente diferenciable porque sus diseñadores han apostado por una imagen joven, desenfadada y muy personalizable,

PRECIO desde 14.000 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : DE 104 A 124 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Segunda fila corredera. Maletero grande y ampliable. Agrado de uso. Motores eficaces. Cambio EAT6. Personalización. Grip Control.
DEBE MEJORAR	
	Cota de altura algo justa detrás con techo panorámico. Tacto del cambio manual. Caja EAT6 sólo con motor PureTech 110. Ubicación de ciertos mandos.

pues el cliente puede elegir entre 8 colores de carrocería y 4 de techo –naranja, blanco, gris y negro–, hasta crear 90 posibles combinaciones de aspecto externo con ayuda de paquetes decorativos que

introducen color extra en las barras del techo –de serie en toda la gama, salvo en el acabado básico Live–, las carcasas de los espejos o el montante trasero de cristal, que puede cubrirse con un adhesivo tipo ‘persiana’. Y el habitáculo también es ‘a la carta’, pues al margen del acabado de serie hay otros cuatro para escoger, así como un techo panorámico de gran tamaño con cortina eléctrica interior.

Nos sentamos y encontramos fácilmente la postura, pues las butacas son cómodas –no parecen sujetar mucho, pero en curva se muestran más efectivas de lo esperado– y quedan a más altura del suelo que en la mayoría de sus rivales: según Citroën, los ojos del conductor van 128 centímetros por encima del asfalto. Quizás por eso la cota al techo no es brillante, e incluso algo justa detrás –le medimos 88 centímetros– si hay techo acristalado. Pero la anchura en ambas filas sí es generosa –136 centímetros delante y 126,5 detrás–, y con un conductor de 1,75 al volante quedan 69 centímetros para las piernas en la zona posterior. Amplitud razonable para cuatro adultos, o dos adultos y tres chavales, que se asocia a una modularidad por encima de la media, pues



la banqueta trasera –dividida en secciones 60:40, como el respaldo– puede adelantarse 15 centímetros, de forma que si el maletero ya es grande normalmente –410 litros–, avanzando al máximo la segunda fila es enorme: 520 litros. Y 1.289 si abatimos por completo las plazas traseras. Además, también puede tumbarse el respaldo del copiloto para crear una zona de carga de 2,40 metros de longitud.

A la buena terminación general hay que añadir un gran número de espacios para colocar cosas, destacando la enorme

▼▶ El Grip Control, con cinco programas para ajustar el sistema antipatinamiento a cada tipo de superficie, es opcional, y no en toda la gama. A su lado, el botón del control de descensos.



guarda principal o, sobre la puerta de la misma, una bandeja idónea para poner un par de móviles. Si acaso, reubicaríamos ciertos mandos que quedan bajos –el botón del modo ‘Sport’ del cambio EAT6, por ejemplo– o algo ocultos –el de la aler-

ta de cambio involuntario de carril–, pero la instrumentación es visible y podemos pedir pantallita Head-up Display.

Nos ponemos en marcha y la palabra ‘agrado’ sigue siendo protagonista. Sobre todo con la versión PureTech 110 EAT6,



ALTURA LIBRE DE 175 MILÍMETROS, 20 MÁS QUE EL NUEVO C3



SEGURIDAD Y CONFORT
Hasta 12 asistentes de conducción

Citroën apuesta fuerte en el capítulo tecnológico, pues de serie o en opción –depende del acabado elegido– puede incorporar hasta 12 asistentes de conducción, que la firma gala divide en dos tipos: 8 tienen más que ver con la seguridad y 4, con el confort. Hablamos del Active Safety Brake –arriba–, que entre 5 y 85 km/h frena el vehículo automáticamente si percibe riesgo de colisión; pero también de la cámara de visión trasera, de la alerta por salida involuntaria del carril, del aviso de riesgo en los ángulos muertos laterales, del reconocimiento de señales de límite de velocidad, del cambio automático de luces entre cruce y carretera, de la alerta de fatiga del conductor y la recomendación de parada de descanso, del Grip Control con control de descenso Hill Assist Descent, del Park Assist –puede aparcar en línea y en batería–, del Head-up Display en color o del acceso y arranque sin llave.

primera que probamos en nuestra toma de contacto por las tortuosas carreteras de Córcega. Porque el menos potente de los dos motores 1.2 turboalimentados es suave y progresivo, y no suena nada mal pese a su condición tricilíndrica. Como el C3 Aircross es bastante ligero, los 110 CV dan bastante de sí, ayudados por un cambio automá-

El techo panorámico opcional tiene cortina eléctrica interior. Y el montante trasero puede personalizarse con un adhesivo tipo 'persiana'.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 82	PURETECH 110	PURETECH 130	BLUEHDI 100	BLUEHDI 120
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.560	1.560
Potencia máx. (CV/rpm)	82 / 5.750	110 / 5.500	131 / 5.500	99 / 3.750	120 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	12,0 / 2.750	20,9 / 1.500	23,5 / 1.750	25,9 / 1.750	30,6 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 5v. (Aut. 6v.)	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	195/60 R16	205/60 R16 - 215/50 R17			
Peso (kg)	1.163	1.234 (Aut: 1.278)	1.263	1.278	1.308
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.155 / 1.765 / 1.637	4.155 / 1.765 / 1.637	4.155 / 1.765 / 1.637	4.155 / 1.765 / 1.637	4.155 / 1.765 / 1.637
Volumen maletero (l)	410 - 520 / 1.289	410 - 520 / 1.289	410 - 520 / 1.289	410 - 520 / 1.289	410 - 520 / 1.289
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	14,0	10,2 (Aut: 10,6)	9,3	11,5	9,8
Velocidad máx. (km/h)	165	185 (Aut: 183)	200	175	183
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	4,9 (Aut: 5,5)	5,3	4,0	4,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	116	112 (Aut: 124)	119	104	105
Precios desde... (euros)	14.000	16.900	17.600	16.350	18.900

tico de seis marchas –disponible sólo para este motor– realmente eficaz. De hecho, echamos un poco de menos esa transmisión al probar la siguiente versión, con el motor BlueHDI 120, ligado a una caja manual de seis marchas cuyo tacto es mejorable por recorridos de palanca y precisión. Pero este diésel de 120 caballos va realmente bien, y entre 1.500 y 4.000 vueltas empuja de maravilla y sin una rumorosidad excesiva.

En cuanto al comportamiento, nos ha convencido el C3 Aircross por estabilidad –balancea poco y pisa la carretera con mucho aplomo– y frenada, e incluso por dirección, aunque con media vuelta menos de volante entre topes ‘trabajaríamos’ menos en vías de montaña. El usuario puede solicitar el Grip Control, sistema que mejora la motricidad en zonas poco adherentes –arena, barro, nieve...– y permite elegir entre cinco programas mediante una rueda en la consola. Y va unido a un control de descensos capaz de mantener la velocidad constante entre 8 y 30 km/h. No es que el C3 Aircross sea un todoterreno –no ofrecerá la tracción total–, pero con sus 17,5 centímetros de altura libre al suelo acepta de buen grado la circulación por caminos o pistas forestales.



Ruta de conquista

Kia tiene una fe ciega en su nuevo Stonic, un modelo joven y atractivo que llega con sólidos argumentos para afrontar la dura batalla que se espera en el segmento B-SUV en las próximas semanas. Ya lo hemos conducido y no has dejado un gran sabor de boca.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El segmento B-SUV es un volcán a punto de despertar. Dicen los expertos que será la parcela de mercado de moda en los próximos años y nadie quiere faltar a la fiesta. Ya hay modelos que marcan el paso, como Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Captur o Mazda CX-3, pero a la vuelta de la esquina llegan nuevas parejas de baile, como el Hyundai Kona, el Seat Arona, el Citroën C3 Aircross o nuestro protagonista, el Kia Stonic.

Este último modelo, ya disponible en la red de concesionarios, se fabrica en Corea, nace desde la plataforma del Kia Rio, se eleva respecto al suelo, coge músculo y se ubica un escalón por debajo del exitoso Kia Sportage. Mide 4,14 metros de largo, 1,76 de ancho y 1,52 de alto –incluidas las barras de techo–, unas medidas compactas que se acompañan de una imagen que derrocha juventud y frescura. Y aquí está la clave: que guste y entre por los ojos porque hablamos de un segmento en el que prima el diseño y donde la fidelidad a la marca suele ser muy baja.

El nuevo SUV compacto de Kia no pasa desapercibido en ese aspecto. Sus líneas modernas y dinámicas, sus cortos voladi-

zos y la posibilidad de personalizar el vehículo con nueve colores de carrocería y cinco más de techo permite configurar el vehículo a nuestro gusto. Lo mismo ocurre en el interior, donde el guiño no se sale apenas de lo conocido en el Rio, pero

PRECIO desde 17.100 €

EMISIONES DE CO₂: DE 109 A 118 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Tacto general muy agradable. Habitabilidad. Motores 1.0 T-GDi y 1.6 CRDi eficientes. Oferta de personalización. Precios con descuentos.

DEBE MEJORAR

- Sin opción a tracción total. Cambio automático no disponible en el lanzamiento. Aptitudes 'off road' muy limitadas.

sí muestra más alegría a la hora de combinar colores y se multiplica la sensación de habitabilidad. Por su parte, el maletero ofrece 332 litros de capacidad, ampliables hasta los 1.135 si abatimos el respaldo trasero (40/60), dando como resultado una superficie de carga plana muy útil a la hora de introducir objetos.

Bajo el capó la oferta inicial contempla tres motorizaciones. La mayor parte de las ventas se centrarán en el nuevo propulsor tricilíndrico de gasolina 1.0 T-GDi de 120 caballos de potencia. El otro gran protagonista es el conocido diésel 1.6 CRDi de 110 CV, que hace gala de un consumo medio de sólo 4,2 litros. Los dos motores recurren a la inyección directa y están turboalimentados. No es el caso del tercero en discordia, el modesto 1.25 MPI de gasolina atmosférico de 84 CV, el único que recurre a un cambio manual de cinco relaciones, pues en el resto hay seis.

La oferta se ampliará a mediados de 2018 con la llegada de una variante 1.0 T-GDi de 100 CV, una transmisión automática de doble embrague DCT para la versión de 120 CV y un nuevo diésel 1.6 CRDi –disponible con 115 y 136 CV– que sustituirá al actual de 110 CV.

A nivel de chasis se han realizado cam-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 CVT	1.0 T-GDI	1.6 CRDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.248	998	1.582
Potencia máxima/rpm	84 CV / 6.000	120 CV / 6.000	110 CV / 4.000
Par máximo/rpm	12,4 mkg / 4.000	17,5 mkg / 4.000	26,5 mkg / 1.500-2.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Neumáticos	185/65 R15	205/55 R17	205/55 R17
Peso (kg)	1.145	1.185	1.255
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.140 / 1.760 / 1.520	4.140 / 1.760 / 1.520	4.140 / 1.760 / 1.520
Volumen maletero (l)	332 / 1.135	332 / 1.135	332 / 1.135
Capacidad depósito (l)	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	13,2	10,3	11,3
Velocidad máx. (km/h)	165	184	175
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	5,0	4,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	118	115	109
Precios desde... (euros)	17.100	18.850	20.050



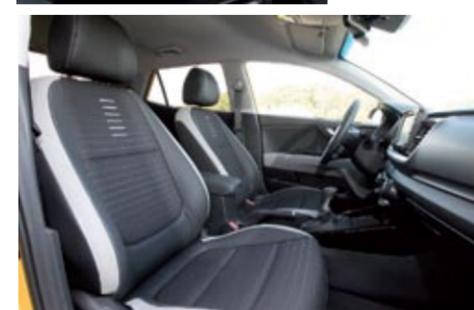
◀ El interior no se sale apenas del guión visto en el Rio, pero la oferta de personalización es más amplia.



◀ La dotación tecnológica en materia de seguridad es muy generosa en este nuevo modelo.



◀ El climatizador automático es de serie desde el acabado Drive. En el de acceso, Concept, se monta aire acondicionado.



▶ La habitabilidad es similar a la del Rio, modelo con el comparte la plataforma.



KIA CIEN POR CIEN Desarrollo propio, sin Hyundai

El nuevo Kia Stonic se fabrica en las instalaciones de Sohari, en Corea del Sur, aunque su comercialización se circunscribe prácticamente en exclusiva al mercado europeo. Lo que más llama la atención es que por primera vez en los últimos años dos

modelos que ocuparán el mismo espacio a nivel de ventas, como nuestro protagonista y el Hyundai Kona, no hayan tenido un desarrollo paralelo, como suele ser habitual. El Kona nace desde una plataforma nueva y dispondrá

de tracción total; y sí será un vehículo global. Por su parte, el Stonic surge desde la base del Rio y renuncia a la tracción 4x4, porque Kia entiende que es residual en este segmento. De este modo será más ligero, eficiente y asequible.



▶ Las protecciones le imprimen carácter, aunque su enfoque es claramente 'asfáltico'. El maletero ofrece 332 litros de capacidad.

alguna pista de tierra sin complicaciones, pero ésa no es su 'guerra'. Su enfoque es principalmente urbano, aunque no desentona en largos desplazamientos porque es sobre asfalto donde se encuentra cómodo. Monta llantas de 15 pulgadas con el motor 1.2 y de 17 pulgadas en el resto.

En nuestra toma de contacto nos pusimos al volante de la versión 1.0 T-GDi de 120 caballos. Este motor no puede ocultar su naturaleza tricilíndrica en momentos puntuales de aceleración –no resulta

bios respecto al Rio, como no podía ser de otra manera. Hereda el sistema McPherson delante y un eje de torsión detrás, pero los tarados de la suspensión son en este caso más firmes con el fin de limitar los balanceos de la carrocería debido a su ma-

yor altura. También se ha retocado el mapa de la dirección para que resulte más directa y comunicativa, y tiene 2,5 vueltas de volante entre topes.

La altura libre al suelo del Stonic es de 18,3 centímetros, suficiente para afrontar

molesto, sólo suena diferente– y engancha por su buena respuesta desde bajo régimen y su gran abanico de actuación. Desde apenas 1.300 vueltas ya empuja con fuerza y no desfallece hasta superar las 6.000, con una gran progresividad y constancia pese a ser turboalimentado. El cambio de seis marchas acompaña, y gusta más por su precisión que por su rapidez. En cualquier caso circulamos a velocidades de cruce de 165 km/h por autopista –en Alemania– sin ningún problema, y el consumo medio en un recorri-

do que tenía un poco de todo fue de 6,8 litros, cifra atractiva si tenemos en cuenta que viajábamos tres adultos.

También probamos la variante diésel, algo menos prestacional pero realmente refinada en su funcionamiento. Su mayor par le brinda la posibilidad de ser más contundente en su respuesta a bajo régimen, pero no hay nada más allá de las 4.000 vueltas.

El Stonic no descuida aspectos vitales en cualquier modelo nuevo que se precie, como son la tecnología enfocada a la

seguridad y la conectividad. En el primer apartado porta avanzados elementos como una frenada autónoma de emergencia para evitar colisiones y atropellos, una alerta de cambio involuntario de carril, un detector de fatiga de conductor o unas luces de carretera inteligentes, que junto al panel de instrumentos tipo 'supervisión' con pantalla LCD de 3,5 pulgadas forma parte de la dotación de serie del acabado superior Tech, siendo opcional en los otros dos disponibles, el Concept y el Drive.



ACABADO BICOLOR LA PERSONALIZACIÓN DEL EXTERIOR CON TEMPLA HASTA CINCO COLORES DIFERENTES PARA EL TECHO

La máquina, a tope

Si en el número anterior ya hacíamos un extenso repaso de lo que presentaban las marcas en Fráncfort, varios fabricantes de descolgaban a última hora con otras primicias inesperadas, y muchas de ellas llegarán al mercado en breve, como Audi RS 4 Avant, Renault Mégane R.S. o Suzuki Swift Sport. En otros casos, como el Honda Urban, quizás haya que esperar algo más.

Gregorio Arroyo, Pedro Martín y Andrés Mas
motor16@motor16.com

El año en curso está siendo de 'cosechón', pero el 2018 no se quedará atrás. Eso es lo que parece a la vista de la actividad frenética en el Salón de

Fráncfort, donde convivieron un gran número de 'concept cars' que avanzan tecnologías y diseños—Audi Elaine, BMW i Vision Dynamics, Kia Proceed, Mercedes EQA, Renault Symbioz...— con modelos de serie a punto de llegar a las tiendas.

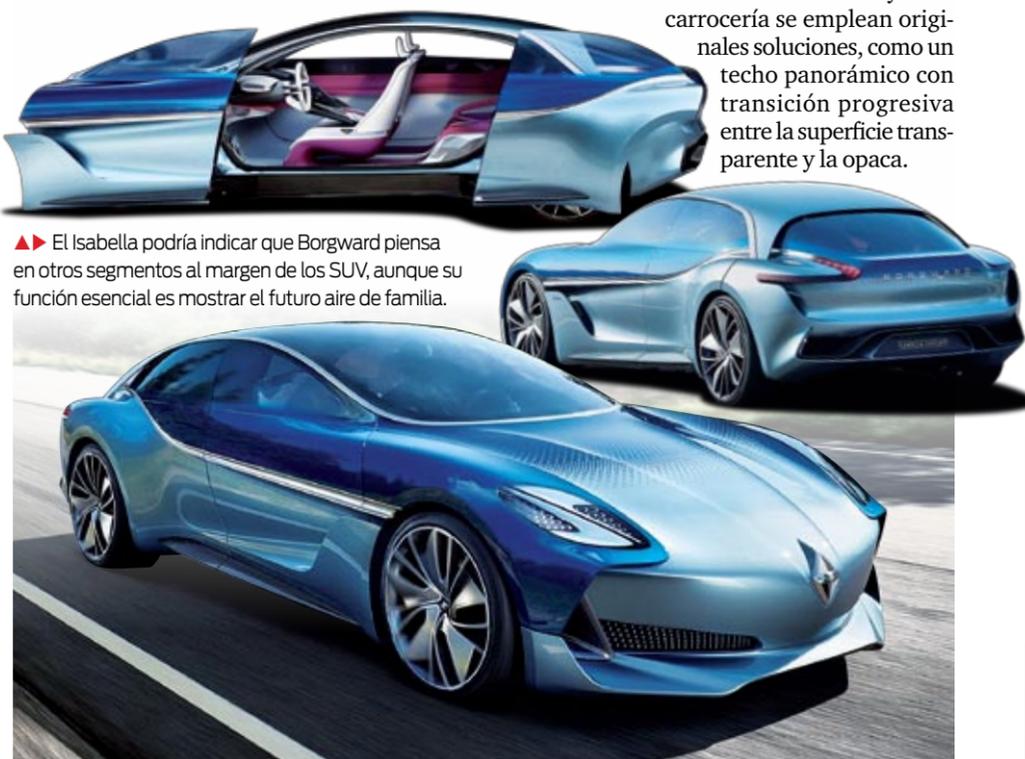
Porque en los próximos meses veremos ya por nuestras calles modelos tan variopintos como el BMW X7, el nuevo Dacia Duster, el Ferrari Portofino o el actualizado Toyota Land Cruiser, pero también versiones deportivas de mode-

los conocidos, como Audi RS 4 Avant, Renault Mégane R.S. o Suzuki Swift Sport. Aunque si hubiese que resumir la cita alemana con una sola fotografía, quizás su protagonista sería el Mercedes-AMG ONE Project, un 'aparato' fascinante.

► Borgward Isabella Concept Futuro prometedor

Este joven fabricante, especializado en modelos SUV, acaba de sorprender con el Isabella, un 'concept' que puede indicar un posible salto a otros segmentos.

En el pasado, Borgward fue un popular fabricante alemán que tuvo entre sus éxitos el Isabella, un modelo a la venta entre 1954 y 1962. Ahora, pocos años después del renacimiento de la marca, aquella carrocería coupé ha servido de inspiración a Anders Warming, jefe de Diseño de la nueva Borgward, para crear un vehículo de concepto que recupera aquel nombre y que sirve para mostrar la genética fundamental de los siguientes productos de la firma germana, centrada hasta la fecha en modelos SUV como el BX5 y el BX7. Pero el Isabella Concept no es un crossover, sino una futurista berlina deportiva de perfil coupé con cuatro puertas laterales de apertura deslizante y un interior so-



► El Isabella podría indicar que Borgward piensa en otros segmentos al margen de los SUV, aunque su función esencial es mostrar el futuro aire de familia.

fisticado que ya piensa en la conducción autónoma. La mecánica es eléctrica y en la carrocería se emplean originales soluciones, como un techo panorámico con transición progresiva entre la superficie transparente y la opaca.

► Audi RS 4 Avant y Elaine Concept Sensaciones y tecnología

A comienzos de 2018 llega el nuevo RS 4 Avant, con sus 450 CV, aunque ya se pueden hacer pedidos y su precio es de 96.890 euros. En cuanto al Elaine Concept, en breve podría ser realidad.

La gama del nuevo A4 queda coronada a partir de ahora por el RS 4 Avant, una berlina familiar de altísimas prestaciones—4,1 segundos para alcanzar 100 km/h y hasta 280 km/h de velocidad máxima si pedimos el paquete opcional RS Dynamic—gracias a su motor 2.9 TFSI V6 Biturbo con 450 CV y 61,2 mkg, unido a la tracción Quattro y al cambio Tiptronic de 8 relaciones. El consumo medio es de 8,8 l/100 km y las emisiones de CO₂, de 199 g/km, lo que supone una disminución del 17 por ciento frente a su antecesor. Además, es 80 kilos más ligero y tiene un chasis adaptado en busca de la

máxima eficacia, destacando una altura al suelo rebajada 7 milímetros frente al A4 dotado de suspensión deportiva o, ya en opción, la suspensión RS Sport Plus con Dynamic Ride Control (DRC), frenos cerámicos y dirección dinámica con ajustes RS específicos. Su precio es de 96.890 euros, y los pedidos se pueden realizar ya, aunque las entregas se inician a comienzos de 2018.

En cuanto al Elaine Concept, se trata de una evolu-

◀ El Elaine es un vehículo autónomo de Nivel 4, pues puede circular en variadas situaciones sin la presencia del conductor.



► El Audi Fit Driver ayuda al conductor a reducir su estrés, pues nos mide la frecuencia cardíaca o la temperatura.

► El peso se ha rebajado 80 kilos en comparación con el RS 4 Avant anterior. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos.

► El color negro predomina en un interior casi tan personalizado como el diseño exterior.

ción del Audi e-tron Sportback Concept mostrado hace unos meses en Shanghai y nos sigue acercando al primer SUV de Audi cien por cien eléctrico, que será bautizado como Q6. Mide 4,90 metros de largo por 1,98 de ancho y 1,53 de alto, tiene una distancia entre ejes de 2,93 metros, configura su interior en base a cuatro butacas individuales y monta unas impresionantes llantas de 23

pulgadas. Aunque para impresionantes, los 370 kW—503 CV— que puede llegar a rendir en el modo Boost, aunque la potencia normal será de 320 kW, o 435 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y su batería de 95 kW/h asegura una autonomía superior a 500 kilómetros entre cada recarga, que se puede hacer por dos vías: la rápida, mediante un cable a 150 kW, y una más lenta, usando el dispositivo sin cables del sistema Audi Wireless Charging.

► BMW i Vision Dynamics y X7 iPerformance

La tecnología del futuro, en forma de prototipos

La casa bávara llevaba a Fráncfort dos prototipos que avanzan ideas sobre sus futuros modelos. Y uno de ellos, el Concept X7 iPerformance, refleja cómo será un inminente SUV lujoso de gran talla.

El próximo año BMW lanzará un SUV de gran talla para competir frente a Audi Q7 y Mercedes GLS; y se sabe que se llamará X7, como el 'concept' presentado hace unos días, que presenta tres filas de asientos y seis cómodas plazas, disfruta del lujo y la tecnología que distinguen

a la berlina de la Serie 7 y anuncia una mecánica híbrida enchufable eDrive que toma como base un motor de gasolina TwinPowerTurbo. En su interior destaca la pantalla de 12,3 pulgadas en el cuadro de instrumentos, situada

► En 2025, BMW ofrecerá 25 modelos electrificados, y 12 de ellos serán eléctricos puros, en línea con el Gran Coupé i Vision Dynamics.



► El Concept X7 iPerformance adelanta cómo será el SUV de tres filas de asientos de la marca y equipa una mecánica híbrida enchufable que parte de un motor de gasolina.



a continuación de la pantalla central táctil de información, de modo que parecen una sola pantalla. Y la segunda fila se compone de dos butacas, que se benefician del mismo confort

que las plazas delanteras y cuentan con un sistema de infoentretenimiento particularmente avanzado, a través de monitores táctiles.

En cuanto al i Vision Dynamics, segundo 'concept' mostrado en Fráncfort, se trata de una berlina Gran Coupé de cuatro puertas que equiparía una mecánica totalmente eléctrica, complementando a los dos modelos de la división más ecológica de BMW: el i3 y el i8. Los datos del i Vision Dynamics animan al optimismo, pues la firma bávara habla de una autonomía entre recargas de 600 kilómetros, de una velocidad punta superior a 200 km/h y de una aceleración de 0 a 100 km/h en sólo cuatro segundos.



► El M8 GTE se ha beneficiado de la tecnología de medición en 3D estrenada en el M4 DTM, que permite un montaje perfecto del conjunto.

BMW M8 GTE

EL COCHE DE CARRERAS, ANTES QUE EL DE CALLE

Antes de que el BMW Serie 8 Coupé salga a la venta, el modelo de competición debutará en carreras de circuito, encuadrado en el Mundial de Resistencia FIA y que se extiende a las 24 Horas de Le Mans. Dotado de un motor V8 TwinPower Turbo 4.0 que rinde 500 CV y va asociado a una caja de cambios secuencial de seis marchas con especificaciones deportivas, el M8 GTE mide 4,98 metros de largo por 2,05 de ancho, tiene una distancia entre ejes de 2,88 metros y pesa sólo 1.220 kilos.

► Bugatti Chiron

42 segundos, 42

Eso es exactamente lo que ha necesitado el Chiron para acelerar de 0 a 400 km/h y volver a detenerse. Y al volante, para lograr el récord, un tal Juan Pablo Montoya.

Para ser precisos, el piloto colombiano necesitó 41 segundos y 96 centésimas para establecer la nueva plusmarca en el 0-400-0 km/h para vehículos de producción; y el Chiron requirió, además, una distancia realmente corta para completar semejante reto: 3.112 metros.

El test, certificado por técnicos de SGS-TÜV Saar, se llevó a cabo durante un fin de semana del pasado mes de agosto, coincidiendo con unas condiciones inmejorables: firme seco, cielo despejado, ausencia de viento... Montoya, sin casco y vestido de calle, se acomoda en el Chiron, una bestia mecánica que Bugatti ensambla en Alsacia y adopta un motor W16 de 8 litros y 1.500 caballos. Mediante la llave Top

Speed Key el colombiano activa el modo Top Speed, que permite rebasar los 380 km/h. Se oye una señal y Montoya pisa firmemente el pedal de freno; luego engrana la primera y activa el Launch Control, lo que despierta el millar y medio de caballos que aguardan a su espalda. Acelera a fondo y 32,6 segundos después –tras recorrer 2.621 metros– alcanza los 400 km/h, momento en el que frena a fondo. Sólo 0,8 segundos después se alza el alerón trasero, de 150 centímetros de anchura, hasta adoptar un ángulo de 49 grados que multiplica el efecto de frenado, de manera que en 9,3 segundos, y usando 491 metros de calzada, el Chiron vuelve a detenerse. El récord del 0-400-0 es suyo.

► En condiciones normales el Chiron no pasa de 380 km/h, pero mediante la llave Top Speed Key activamos el modo Top Speed, que permite rebasar los 400 km/h de velocidad punta.



► Kia Proceed Concept

Shooting Brake coreano

La siguiente generación del Cee'd llama a la puerta, y Kia afirma que a las variantes esperadas por todos podría sumarse alguna sorpresa, pues señalan a este Proceed Concept como una tercera alternativa.

La marca surcoreana no habla de dimensiones exteriores, y ni siquiera hace referencia a la mecánica. Porque el Proceed Concept es una propuesta de estilo, una declaración de intenciones sobre un tipo de coche que Kia no tiene pero que podría cuadrar en su gama: el Shooting Brake, que podríamos definir como un familiar deportivo, o un vehículo que conjuga aspectos prácticos y pasionales. Y lo posicionan dentro de su gama: sería una tercera alternativa en la siguiente generación del Cee'd. De modo que, leyendo entre líneas, ya podemos pensar en un Cee'd 2018 –compartirá plataforma con el nuevo Hyundai i30– que a las dos variantes esperables –un

hatchback de cinco puertas y un familiar convencional–sumaría un Shooting Brake, que nacería como Proceed y ocuparía el lugar del actual modelo de tres puertas, toda vez que ese tipo de carrocería tiene una demanda a la baja.

El 'concept' desvelado en Fráncfort ha sido diseñado en el centro técnico que Kia tiene en esa ciudad alemana, luce en el montante trasero el logo 'GT', equipa llantas de 20 pulgadas y presume de un frontal muy similar al del Stinger.



► La pintura Rojo Lava del Proceed Concept tiene 19 capas, y realiza las formas de la carrocería en función de cómo incide la luz.



► Ferrari Portofino Elegante y seductor

Ferrari sabía perfectamente lo que tenía que cambiar en el sustituto del California T para atraer más miradas aún y seducir de nuevo a todo el mundo. Y el Portofino es el Ferrari encargado de hacerlo. Impone.

Nueva plataforma, motor potenciado, aerodinámica optimizada, interiores renovados con sistemas muy mejorados de infoentretenimiento y pantalla de 10,2 pulgadas... El Ferrari Portofino sustituye al California T pero recibe mucho más que un lavado de cara, ya que se trata de un modelo totalmente nuevo.

La nueva plataforma, por ejemplo, mejora la rigidez al mismo tiempo que dismi-

nuye el peso. Este se reparte ahora en una distribución de 46:54, muy ventajosa a la hora de hablar de comportamiento.

El motor sigue siendo el mismo 3.9 V8 Biturbo que ya usaban los California T, solo que ahora estrenan una nueva gestión electrónica, nuevos pistones, bielas, sistema de admisión de aire y un rediseñado sistema de escape. Con todo, la potencia pasa

de 560 a 600 CV, con un par máximo que aumenta de 77,0 a 77,6 mkg, disponibles entre 3.000 y 5.250 rpm. Gracias a este aumento de par y potencia el Portofino puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanzar una velocidad punta superior a los 320 km/h, frente a los 3,6 segundos y 316 km/h que conseguía el California T. Esta clara mejora en prestaciones viene acompañada de una mayor eficiencia, porque el

consumo baja hasta los 10,5 l/100 km. El Portofino es un 2+2 plazas que estrena la tercera generación del diferencial trasero electrónico, y es el primer GT de Ferrari en contar con dirección eléctrica.



◀ El Portofino mantiene la elegancia del California T, pero añade un diseño más agresivo y deportivo.



ASPAK OWL

DE 0 A 100 KM/H... EN MENOS DE 2 SEGUNDOS

Este deportivo eléctrico de origen japonés nace con el objetivo primordial de convertirse en el modelo de producción más rápido del mundo. Y puede lograrlo, pues anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 2 segundos. La verdad es que sus datos generales sorprenden menos, ya que su motor eléctrico rinde el equivalente a 400 caballos y su autonomía ronda los 150 kilómetros. Sin embargo, el Aspark Owl está construido casi íntegramente en fibra de carbono, por lo que su ligereza seguro que le permitirá conseguir ese récord.



FORD MUSTANG

MENOS MOTORES, PERO MÁS POTENCIA

La versión europea del Mustang que Ford presentó en el Salón de Detroit del mes de enero llegó oficialmente a esta parte del mundo en Fráncfort. Se trata de un modelo con cambios mínimos en diseño exterior e interior, pero hay importantes cambios mecánicos. El Mustang solo dispondrá de dos motores: uno de cuatro cilindros sobrealimentado con 290 CV y un V8 atmosférico de 450 CV. En ambos casos, la transmisión es manual de serie, pero como gran novedad se ofrece opcionalmente una caja automática de 10 velocidades.

► Honda Urban Concept EV

Su comercialización empezará en 2019

Honda, que en su día fue pionera en la fabricación de modelos eléctricos gracias al EV Plus de 1997, ha decidido volver a la carga con una batería de modelos respetuosos con el entorno. Y este, dará que hablar.

El compromiso de Honda no deja lugar a dudas: producirá vehículos híbridos, híbridos enchufables, eléctricos de batería y eléctricos de pila de combustible que sumarán dos tercios de las ventas europeas de Honda en 2025. Y este Urban EV Concept va a dar mucho que hablar, porque la marca asegura que se lanzará en solo dos años y que mantendrá las líneas maestras del 'concept car' en su versión de producción. El Concept EV está realizado sobre una nueva plataforma y mide 3,9 metros. El Honda más urbano tiene una gran capacidad para interactuar con el entorno, ya que puede mostrar en su frontal mensajes interactivos en varios idiomas, tales como saludos, consejos para otros conductores, informes de la batería... Lo cierto es que

todo en este modelo es original, como la apertura de las puertas en sentido contrario al habitual, lo que favorece el acceso al interior. Un interior en el que destaca el gran espacio para cuatro adultos y una pantalla que recorre el salpicadero casi de lado a lado. Honda no ha comunicado datos de autonomía y tiempo de carga, pero sabemos que la marca está investigando nuevos sistemas de recarga de alta velocidad, capaces de suministrar 240 kilómetros de autonomía por cada 15 minutos de carga.



◀ El Honda Urban EV Concept mide 3,9 metros de longitud y es capaz de mostrar mensajes interactivos en su frontal y en su trasera. Llegará en menos de dos años.



MERCEDES-BENZ GLC F-CELL

EL PRIMER HÍBRIDO ENCHUFABLE DE HIDRÓGENO

Después de más de dos años de desarrollo, Mercedes tiene lista una nueva versión híbrida enchufable en la carrocería del GLC. Este modelo, muy cercano ya a la producción, cuenta con un motor eléctrico de 200 caballos que se alimenta de un paquete de baterías de iones de litio que se pueden recargar de tres formas: a través de un enchufe, con la energía producida por el hidrógeno o, en movimiento, gracias al sistema regenerativo. En modo eléctrico, el GLC F-Cell puede recorrer 49 kilómetros, y el alcance total es de 486 kilómetros.



MERCEDES-BENZ S 560e PLUG-IN HYBRID

CON 50 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA EN ELÉCTRICO

Dentro de su ofensiva en el terreno de los modelos cuidadosos con el medio ambiente, Mercedes presentó en la muestra alemana el sustituto del S 500e, un Clase S bautizado ahora como S 560e Plug-in Hybrid. Esta lujosa berlina cuenta con un motor V6 de gasolina de tres litros de cilindrada -con una potencia de 367 caballos-, apoyado por un motor eléctrico que ahora rinde el equivalente a 122 caballos. El nuevo híbrido enchufable de Mercedes puede recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico y homologa un consumo de 2,1 l/100 km.



► Jaguar i-Pace eTrophy

Haciendo historia

Jaguar ha presentado en Fráncfort la primera serie internacional de carreras para vehículos eléctricos de producción con batería. Se trata del 'i-Pace eTrophy', y con él, Jaguar vuelve a hacer historia.

En 2016, Jaguar fue el primer fabricante de automóviles premium en unirse a la Fórmula E. Y en la próxima temporada volverá a hacer historia con una copa monarca de coches eléctricos de producción cuyo protagonista será el nuevo Jaguar i-Pace. Se trata de una competición con 20 coches de carreras i-Pace e-Trophy basados en el modelo de producción, y con idénticas especificaciones. Por ello la

victoria va a depender de la pericia de los pilotos y de su estilo de conducción, en unas carreras que prometen mucha igualdad y elevadas dosis de emoción. Las pruebas se celebrarán en diez ciudades, de forma paralela a la Fórmula E y con coches diseñados y fabricados por el equipo de operaciones de vehículos especiales de Jaguar Land Rover (SVO). Los 20 pilotos que se apuntan a esta innovadora competición



▲ 20 unidades del i-Pace, prácticamente de serie, compondrán la parrilla de salida del 'Jaguar i-Pace eTrophy' a lo largo de diez carreras.

dispondrán de soporte técnico profesional en lo que a preparación del coche, ingeniería de datos, logística o neumáticos se refiere. Jaguar no ha dado a conocer especificaciones técnicas de los coches ni el coste

de una temporada completa, pero sabemos que cada carrera, que tendrá un piloto VIP invitado, durará 30 minutos. La potencia de los i-Pace de carreras podría rondar los 500 caballos.



WEY VV7 S

DESDE CHINA Y CON TECNOLOGÍA PREMIUM

Los fabricantes chinos se esmeran en producir modelos muy parecidos a los mejores exponentes europeos. Así, la marca Wey, división de vehículos premium del potente grupo Great Wall Motors, llevó a Fráncfort desde el Salón de

Shanghai este VV7s, con un aspecto muy similar al que, por ejemplo, ofrece el Jaguar F-Pace.

Pero el Wey VV7s sorprende por su calidad y su tecnología avanzada, con faros Full LED, pantalla digital configurable de 12,3 pulgadas, asistentes de seguridad de todo tipo... Y se mueve gracias a una mecánica 2.0 Turbo de 235 CV.



VOLKSWAGEN SEDRIC

EL ROBO-TAXI DEL FUTURO

Volkswagen tiene desde hace meses a un equipo de ingenieros y diseñadores trabajando sobre una línea de modelos que funcionarán con un Nivel 5 de conducción autónoma. Se trata de la familia Sedric, de la que, de momento, tan sólo conocemos al modelo que representa lo que podrían ser los taxis del futuro. Un vehículo sin volante ni pedales que transportaría a cuatro pasajeros con su equipaje por una gran ciudad siguiendo las coordenadas establecidas. La marca alemana trabaja también en vehículos de uso personal.



Mercedes EQA Concept y Mercedes-AMG Project ONE Concept

Eléctrico o híbrido enchufable de hasta 1.000 CV

Mercedes ha echado el resto en el Salón de Fráncfort, con un despliegue imponente de fuerza y atrevimiento. Su Project ONE Concept, con 1.000 caballos, anticipa la estrategia híbrida de la marca.

Si hubo una novedad que atrajo la atención de todas y cada una de las personas que pasaron por la muestra alemana, esa estaba sin duda en el stand de Mercedes-Benz y su nombre era Project ONE Concept. Este auténtico Fórmula 1 de calle era como un homenaje a los continuos éxitos de la marca germana en la Fórmula 1, pero también al 50 cumpleaños de AMG. Fórmula 1 de calle porque sus aspecto y sus características son para volverse loco, sobre todo por su sofisticado modo de propulsión híbrido enchufable, que consta de un motor de gasolina sobrealimentado y cuatro propulsores eléctricos.

La mecánica térmica es un V6 de 1,6 litros de cilindrada dotado de in-

yección directa. Uno de los motores eléctricos se integra en el turbo y otro está unido al cigüeñal, mientras que los dos restantes son los encargados de mover las ruedas delanteras. Esta disposición de los motores eléctricos permite hablar de un deportivo de tracción total. El Project ONE de Mercedes-AMG recurre a soluciones muy interesantes para lograr un rendimiento excepcional. Es el caso del turbo eléctrico, encargado de que el tiempo de respuesta sea inmediato, sin los habituales vacíos de potencia propios de este tipo de sobrealimentación. Como el Project ONE Concept cuenta con tecnología híbrida enchufable, el coche puede recorrer hasta 25 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. Y cuando se pisa el acelerador sin contemplaciones, los 1.000 caballos, canalizados a través de un cambio automático de 8 relaciones, permiten al Mercedes-AMG más



◀ El EQA avanza la siguiente generación de la Clase A, que difícilmente tendrá una versión de tres puertas.



▲ Al ser un modelo eléctrico, el EQA no necesita tanta refrigeración, por lo que su parrilla central es un panel que puede cambiar de color.

salvaje acelerar de 0 a 200 km/h en menos de 6 segundos y superar los 350 km/h.

Además de esta fiera, la firma de la estrella presentaba en Fráncfort el EQA Concept, un compacto eléctrico que adelanta lo que será el diseño del futuro Clase A, y proporciona también una ligera idea de cómo serán sus

eléctricos en el futuro. Recordemos que la estrategia de Mercedes pasa por tener diez modelos cien por cien eléctricos en el mercado de aquí a 2022. Con 272 caballos, tracción total y 400 kilómetros reales de autonomía, el EQA Concept deja claro lo ambicioso del proyecto eléctrico de la casa teutona.



► El AMG Project ONE es una especie de Fórmula 1 de calle, con cuatro motores eléctricos y un V6 de gasolina que proporcionan una potencia de 1.000 caballos y unas prestaciones de locura.



► Renault Symbioz

Coche fuera, habitación en casa

Este proyecto nos sitúa en un escenario de movilidad en el año 2030. Consta de un vehículo totalmente autónomo y eléctrico que se integrará perfectamente en nuestra casa, hasta el punto de convertirse en una habitación más y compartir la energía.

Renault sorprendió a todos con este atrevido proyecto Symbioz, que consta de un vehículo totalmente autónomo, conectado y eléctrico que se integra perfectamente en nuestra casa cuando no nos desplazamos en él.

El vehículo en cuestión mide 4,70 metros, está construido en fibra de carbono y se desplaza de manera eléctrica gracias a dos motores que erogan 680 CV de potencia. Su autonomía alcanza los 500 kilómetros. La apertura de las puertas se produce de manera antagónica por debajo, mientras que la parte superior, acristalada, se abre hacia arriba. No hay pilar B, aspecto que repercute en una habitabilidad y un acceso sobresalientes.

El interior es lo más parecido a una sala de estar. Cuando se apuesta por el modo de conducción autónoma la columna de la dirección y el volante desaparecen, y los

asientos se convierten en sillones. Así, los ocupantes pueden charlar, leer o disfrutar de una pantalla de ultra alta definición de 80 centímetros de ancho. Cada cinturón de seguridad porta una pequeña pantalla táctil para gestionar diversas funciones, como la climatización o el equipo de sonido, por ejemplo. El vehículo goza de un Nivel 4, entre los cinco establecidos actualmente para catalogar la conducción autónoma.

El conductor puede elegir un modo Classic, otro Dynamic y un último AD (Autonomous Driving) que le libera de conducir. Así podremos disfrutar del automóvil conduciendo o sencillamente transportándonos. Cuando llegamos a casa existe la posibilidad de compartir la energía a través de una red eléctrica avanzada y utilizar el vehículo como una habitación más, porque se integra perfectamente con el resto de la vivienda.

▼ El vehículo es totalmente eléctrico y cuenta con una conducción autónoma Nivel 4, de los cinco grados establecidos.



◀▶ Cuando llegamos a casa el vehículo se integra perfectamente, convirtiéndose en una habitación más. Incluso se puede compartir energía eléctrica con un flujo permitido en ambos sentidos.

◀▶ La apertura de puertas resulta sencillamente espectacular. El acceso es ideal.



► Renault Mégane R.S.

Otro gallo de pelea

El nuevo compacto deportivo presume de 280 CV, introduce la tecnología 4Control de cuatro ruedas directrices y presenta dos tipos de chasis. A finales de 2018 debutará la versión Trophy, con 300 CV.

Lo hemos seguido en su evolución y por fin conocemos su puesta en escena. Y no defrauda. El alma de este vehículo es un propulsor 1.8 turboalimentado con 280 CV que se asocia, por primera vez, tanto a un cambio manual como a una transmisión de doble embrague EDC que añade la función Launch Control, en ambos casos con seis relaciones. Estará disponible en diciembre de este año. Los que quieran más, a finales de 2018 dispondrán de la versión Trophy, ya con 300 CV.

Uno de los aspectos más relevantes del Mégane RS con respecto a sus competidores es contar con un sistema de dirección a las cuatro ruedas 4Control, que le otorga una dinámica más ágil en curvas cerradas.

También dispone de dos tipos de chasis diferenciados con ajustes específicos

en muelles, amortiguadores y barras estabilizadoras. El primero se denomina Sport y el segundo, Cup, que se desmarca con una puesta a punto más deportiva gracias a un diferencial Torsen de deslizamiento limitado que

mejora la motricidad y la velocidad en el paso por curva. Los frenos son Brembo.

Su diseño pone tierra de por medio con respecto al resto de la gama, al incorporar soluciones aerodinámicas heredadas del mundo de la competición. Se han ensanchado las vías y pasos de ruedas hasta 60 milímetros.



▶▶ El cambio puede ser manual o automático, y el sistema Multi-Sense ofrece cinco modos de conducción.



► Dacia Duster

Rudo por fuera, refinado por dentro

Al cambio de aspecto exterior se suma un interior totalmente rediseñado, más moderno, funcional y confortable. Y ahora también está mejor equipado.

En el último número ya habíamos desvelado la imagen exterior del nuevo Duster, que hace gala de un diseño más cuidado y trabajado, pero sin ceder puntos en aspectos como la robustez y sus cualidades 'off road'. En esta ocasión nos centramos en su habitáculo, totalmente rediseñado, más práctico y confortable en el uso diario, y rematado con nuevos mandos y asientos.

El salpicadero es más vertical y se ha elevado la posición de la pantalla central MediaNav Evolution, antes ubicada en una posición muy baja que obligaba bajar en exce-

so la vista. Además, cambia la consola central y el volante, y hay más espacio en los huecos repartidos por el interior. Los asientos son más evolutivos y gozan de más regulaciones.



◀▶ El Duster renueva su imagen exterior e interior. Conserva las variantes de tracción 4x2 y 4x4.

El equipamiento contempla ahora un sistema de cámaras multivista, climatizador automático, alerta de ángulo muerto y tarjeta manos libres.

► Land Rover Discovery SVX

El extremo de la gama incrementa considerablemente la capacidad 'off road' y apuesta por un propulsor 5.0 V8 que eroga 525 CV de potencia. Será el primer Land Rover fabricado en el centro técnico de SVO.

Será construido en 2018 prácticamente de manera artesanal en el centro técnico SVO, aunque los amantes del todoterreno tienen motivos extra para estar contentos, ya que este modelo será el que goce de mejores cualidades 'off road' de la gama.

El Discovery SVX mejora los ángulos de ataque, salida y ventral gracias a su mayor altura respecto al suelo, aspecto que consigue gracias a las modificaciones introducidas en la suspensión neumática, con unos amortiguadores de mayor recorrido y unos pivotes revisados. También monta unos neumáticos más generosos 275/55 R20 GoodYear Wrangler.

Este vehículo equipa un bloqueo central del diferencial activo y trasero electrónico que trabajan con el avanzado sistema Terrain Response 2, que permite afrontar diferentes superficies. Como novedad incorpora un Control Antivuelco Activo Hidráulico que proporciona una mayor articulación de los ejes, potenciando la conducción 'off road' y mejorando la dinámica.

Este espectacular modelo, que se ubicará en lo más alto de la gama, sólo estará disponible con un potente motor de gasolina 5.0 V8 sobrealimentado que eroga 525 CV. Su estética se remata con el exclusivo acabado satinado Tectonic Grey.

► El Discovery SVX goza de una mayor altura respecto al suelo y se convierte en el modelo de la gama con mejores cualidades 'off road'. El motor eroga 525 CV de potencia.



► Suzuki Swift Sport

Pequeño en tamaño, enorme en sensaciones

Su agresivo diseño se apoya sobre una avanzada plataforma y un nuevo motor 1.4 turboalimentado que eroga 140 caballos.

Pequeño en tamaño, enorme en sensaciones. Este es el simple resumen que se puede aplicar al esperado Swift Sport, modelo que se ha hecho esperar. Su diseño exterior ya desvela su carácter, con su gran parrilla hexagonal, la doble salida de escape, el difusor trasero o las exclusivas llantas de 17 pulgadas. Es 40 milímetros más ancho y 15 más bajo que el modelo que sustituye.

Se ha puesto especial interés en incrementar la rigidez torsional y rebajar el peso total hasta los 970 kilos, 80 menos que la generación anterior. Asimismo



► Este nuevo GTI 'de bolsillo' resulta espectacular por dentro y por fuera. Podría ser una realidad durante la primavera del próximo año.

se ha incrementado la estabilidad y la respuesta dinámica gracias al trabajo realizado en la suspensión, con un eje trasero desarro-

llado en exclusiva para este modelo. Bajo el capó monta un propulsor 1.4 Boosterjet turboalimentado de gasolina que arroja una potencia de 140 caballos, y que se asocia a una transmisión manual de seis relaciones, también resi-

vada y reforzada para la ocasión.

En su dotación contempla una frenada autónoma de emergencia o una alerta de cambio de carril.



Toyota Land Cruiser y Toyota C-HR Hy-Power

Actualización del TT y personalización del SUV

El veterano todoterreno se somete a una profunda actualización que salpica a su imagen y al equipamiento, mientras que el C-HR muestra un prototipo con un fuerte impacto visual.

Dos modelos fueron los grandes protagonistas en el stand de Toyota. Por un lado el veterano Land Cruiser ha sido renovado con un estilo exterior más moderno y un interior más sofisticado y rematado con mayor calidad, con detalles como asientos delanteros ventilados.

Este ilustre todoterreno 'de verdad' ha crecido hasta los 4,84 metros —4,57 en la versión tres puertas— y si-

gue presumiendo de unas cualidades todoterreno envidiables. El propulsor que monta es un diésel 2.8 D-4D que ofrece 177 caballos de potencia y se asocia a una transmisión manual o automática, ambas de seis relaciones.

También se ha mejorado la seguridad. Las versiones con caja automática incorporan de serie el Toyota Safety Sense, que contempla un

► El C-HR Hy-Power presume de un diseño más llamativo y monta un sistema híbrido más potente que el actual de 122 CV.



► El Toyota Land Cruiser ha renovado totalmente su imagen exterior e interior. Sigue contando con carrocerías de tres y cinco puertas, aumenta el tamaño en 60 milímetros y se rodea de un equipamiento tecnológico más avanzado en materia de seguridad.

sistema precolisión, control de crucero adaptativo, alerta de cambio de carril y luces de carretera inteligentes.

Aprovechando el éxito del C-HR, Toyota mostró el prototipo Hy-Power, desarrolla-

do por el centro europeo de diseño, que presume de una terminación más personal y apetecible e incorpora un sistema híbrido más potente, aunque no se desvelarán más datos hasta 2018.

TOYOTA YARIS GRM

VERSIÓN DEFINITIVA DE LA PEQUEÑA 'BOMBA'

Ya lo vimos a comienzos de año en el Salón de Ginebra, pero ha sido en Fráncfort donde hemos conocido el modelo que finalmente llegará a la producción a finales de este mismo año. Desarrollado en Nürburgring, porta un motor 1.8 sobrealimentado por compresor que rinde 212 CV, con el que alcanza una velocidad máxima limitada a 230 km/h. Está equipado con un diferencial de deslizamiento limitado. Sólo se fabricarán 400 unidades para el mercado europeo, con un precio de 29.900 euros.



TOYOTA HILUX 'INVINCIBLE 50'

HOMENAJE AL MEDIO SIGLO DE DOMINIO PICK-UP

Cincuenta años de historia y más de 18 millones de unidades vendidas en 180 países convierten al Toyota Hilux en el pick-up líder a nivel mundial. Y para celebrar fecha y éxito, la marca japonesa presentó este espectacular 'show car', que se rodea de una serie de accesorios personalizados que incrementan su atractivo. Así, las barras antivuelco se rematan en negro, monta llantas exclusivas de 18 pulgadas y la 'bañera' de carga se protege con una cobertura plástica, entre otros detalles.

Una opción sólida

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

Nunca hablo de estética, porque es un terreno muy personal, pero sí me refiero a veces a lo que 'noto' durante los siete días que suelen durar nuestras pruebas. Y diré que con el nuevo Rio he pasado bastante desapercibido, probablemente porque su imagen es continuista respecto al modelo anterior. Eso no es ni malo ni bueno, aunque podría conducir a algunos a cuestionarse si este Rio es nuevo o se trata sólo de una profunda remodelación. Y la respuesta es 'nuevo'. De arriba abajo.

De hecho, hasta la plataforma es nueva –contribuye

La cuarta generación del Rio lleva ya unos meses a la venta, con una gama inicial donde destaca el tricilíndrico T-GDi de un litro y 100 caballos. Suficiente para casi todo, y con un consumo moderado, aunque un cambio de desarrollos más cortos le sentaría bien. En amplitud y tecnología, el progreso se aprecia.

a mejorar la rigidez y a aligerar el conjunto–, aunque las dimensiones son parecidas a las del Rio precedente: misma anchura, 15 milímetros más de longitud, 10 más de distancia entre ejes y 5 menos de altura. Pero se han 'redistribuido' los voladizos, de modo que crece el delantero, para alar-

gar el capó, y se acorta un poco el trasero. Así las cosas, si ponemos el nuevo junto a su antecesor sí se aprecia más la evolución, que da como resultado un coche más 'plantado' sobre el asfalto y con la luneta posterior más vertical.

Lo que sí nos parece meritorio es que con una talla

exterior tan similar se haya progresado tanto en el interior, pues el maletero anuncia 325 litros, frente a los 288 anteriores. No es el más grande de su clase, pero está entre los mejores utilitarios a la hora de cargar equipaje. Y el espacio para pasajeros también es notable, destacando por el equilibrio de todas las cotas: altura muy generosa delante y detrás, anchura correcta en la segunda fila para acomodar a dos adultos, suficiente hueco para piernas... Tampoco es la referencia de su clase, pero no desmerece.

Además, el diseño del habitáculo se ha modernizado, destacando la pantalla 'flotante' de 7 pulgadas que preside



▲ Con 'T' de turbo y 'GDI' como sinónimo de inyección directa de gasolina. Y en breve, con 120 CV.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si solo pensamos usar nuestro Rio en ciudad, puede que el motor de gasolina de 84 CV sea buena alternativa; y si pensamos en enormes kilometrajes anuales por carretera, la opción diésel no es mala. Pero si buscamos un 'chico para todo', el T-GDI de 100 caballos es ideal por agrado, prestaciones y consumo.

el salpicadero –con navegador en la versión intermedia Drive probada– o la botonera en la consola, que incluye los mandos de climatización. Y si la ergonomía del anterior Rio ya era buena, ahora mejora porque se orienta levemente

el cuadro de mandos hacia el conductor. Buena visibilidad en todas direcciones –el pilar trasero es 15 milímetros más estrecho que antes–, asientos cómodos, abundantes huecos para colocar cosas... Un coche cómodo para el día a día.

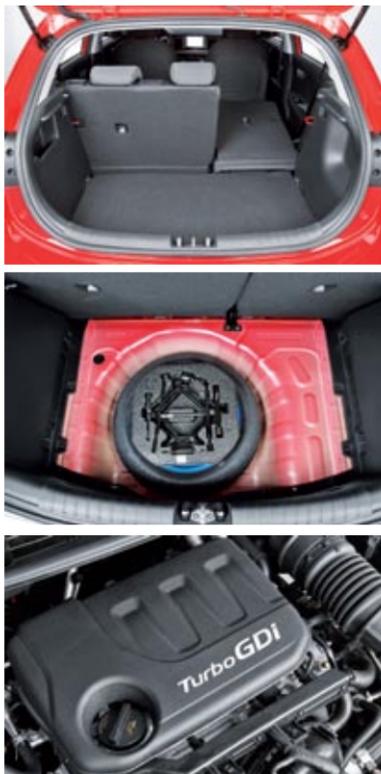
PRECIO		17.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : 99 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
Precio con descuento: 14.463 euros. Garantía de 7 años. Amplitud. Motor agradable y energético. Equipamiento.	Cambio: cinco marchas y desarrollos largos. Recuperaciones lentas. Neumáticos algo justos. Tambores traseros.	

Y cumple por calidad en líneas generales, pues aunque los plásticos duros abundan –sólo es mullida la tapa del cofre central–, éstos dan sensación de robustez y no se detectan rebabas o desajustes. Pero nos gustaría que la

alfombra del maletero transmitiera más refinamiento y no se descolocara; o que los faros –hay luces antiniebla con función de iluminación en curva– fuesen más potentes.

Decir, en este sentido, que el acabado Drive ya ofrece un





▲ Buen maletero: 325 litros, que se amplían a 980 abatiendo el respaldo 60:40. Y debajo, rueda de repuesto de emergencia. El motor T-GDi es una de las virtudes del Rio.



**NOBLEZA Y AGILIDAD
LOS 185/65 R15 DE ESTE
ACABADO, SUS FRENOS
TRASEROS DE TAMBOR
O UNA SUSPENSIÓN QUE
PECA DE BLANDA NO
PERMITEN HABLAR DE
DEPORTIVIDAD; PERO EL
RIO VA BIEN Y ES SEGURO
TODO A MANO
TABLERO ORIENTADO
HACIA EL CONDUCTOR Y
PANTALLA TÁCTIL A
COLOR 'FLOTANTE'**



▲▼ Cámara trasera y navegador son de serie, y el Advanced Driving Assistance –600 euros– suma alerta de colisión con frenada automática y asistente de cambio de carril.



► El motor de gasolina de 100 CV se combina con los acabados Concept, Drive y Tech, y el nivel intermedio, aquí probado, ya ofrece un equipamiento generoso. La terminación es buena, salvo algún detalle, y la amplitud es correcta, pues cuatro adultos caben bien. Detrás no hay aireadores ajustables.



▲ Sólo cambio manual, y de cinco marchas. Además, los desarrollos son un poco largos.

generoso equipamiento de serie, con ocho airbag, ayuda al arranque en cuesta, cámara de visión posterior, sensores de parking traseros, climatizador automático o rueda de repuesto, entre otros elementos, y que las opciones son pocas pero interesantes y asequibles: la consabida pintura metalizada y un paquete –600 euros– con asistentes de conducción atractivos como la alerta de colisión –también detecta a los peatones– con frenada de emergencia automática.

Pero si queremos tener un coche 'pintón' habrá que apuntar al nivel Tech –1.100 euros extra–, pues además de incluir

de serie el citado paquete de seguridad trae neumáticos 205/45 R17 que insuflan deportividad a su imagen. Además de aportar otras mejoras al tener más goma en contacto con el asfalto: frenada, más agarre en el paso por curva...

Nos ponemos en marcha con el Rio 1.0 T-GDi de 100 caballos –el próximo año llega el de 120– y, para empezar, notamos que apenas se aprecia su condición tricilíndrica. No vibra ni suena mal, y sólo si aceleramos fuerte desde baja velocidad percibiremos ese sonido característico de los tres en línea. A sólo 1.500 vueltas ya disfrutamos



▲ Parecido al anterior y con dimensiones casi calcadas: 10 milímetros más de distancia entre ejes, 15 de longitud extra y 10 menos de altura.

del par máximo, y ese valor de 17,6 mkg –más o menos lo que daba un motor 1.8 sin turbo– se mantiene constante hasta 4.000 vueltas. De hecho,

a sólo 4.500 rpm ya aparecen al completo los 100 CV de potencia, de manera que no hace falta apurar marchas para percibir empuje. Quizás por

esa buena respuesta a regímenes bajos y medios, en Kia han recurrido a un cambio de sólo cinco marchas y, peor aún, de desarrollos largos: 43,2 km/h por cada 1.000 rpm en quinta. En segunda podemos rebasar los 100 km/h, y los 160 km/h en tercera, lo cual nos parece una exageración y se traduce en recuperaciones más pobres de las esperadas. Por ejemplo, 10,1 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta y 15,3 para ejecutar la operación en quinta. Y es que el nuevo Seat Ibiza con motor 1.0 TSI de 95 CV –también tricilíndrico– solventa ese paso de 80 a 120 en 8,2 y 10,8 se-

gundos, respectivamente. Una diferencia abismal. Lo que sucede es que este Rio 1.0 T-GDi, pese a no ser un plusmarquista en los adelantamientos, vapulea a su hermano con motor 1.25 de gasolina, que con sus 84 CV, y sin turbo, requiere 16,4 segundos en el paso de 80 a 120 km/h en cuarta, y nada menos que 24,8 usando la quinta. Además, nuestro protagonista sí ha mostrado brío en las arrancadas desde parado, mejorando incluso los valores oficiales: Kia anuncia 10,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y le hemos medido medio segundo menos, lo que

demuestra que energía... hay. Con unos desarrollos más cortos, creemos que la mejora en carretera sería espectacular. No obstante, la combinación de un motor con buena respuesta en los regímenes de giro más usados y una transmisión de personalidad 'ahorradora' tiene ventajas en forma de bajo consumo, y los 6,6/100 km de media real registrados en nuestro recorrido están bastante bien. Con el añadido de un depósito que crece: 45 litros, frente a los 43 de su antecesor. Y ojo, porque gasta bastante menos que su hermano de 84 CV, al que medimos 7,2 litros en ese test.

Para finalizar, hablemos del comportamiento, que es noble y seguro, aunque prima la facilidad de manejo o el confort sobre la eficacia. Para nuestro gusto, lo mejor es la dirección, precisa y con sólo 2,6 vueltas de volante entre topes, pero los frenos sólo nos parecen correctos –equipa tambores traseros y ha necesitado 56,4 metros para detenerse desde 120 km/h–, y la combinación de unos neumáticos algo estrechos –de ahí que recomendamos el acabado Tech– y una suspensión que peca de blanda le restan agilidad y deportividad cuando avivamos el ritmo en vías de montaña.

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

FICHA TÉCNICA

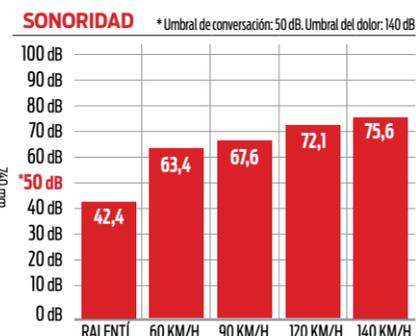
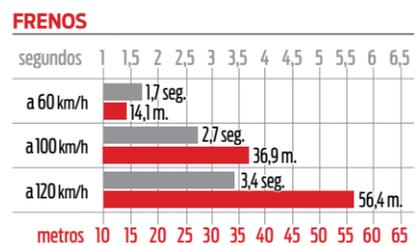
MOTOR	1.0 T-GDI 100
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 4.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,6 / 1.500-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	43,2
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente en subchasis de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, de eje torsional, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	185/65 R15
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.155
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,55
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

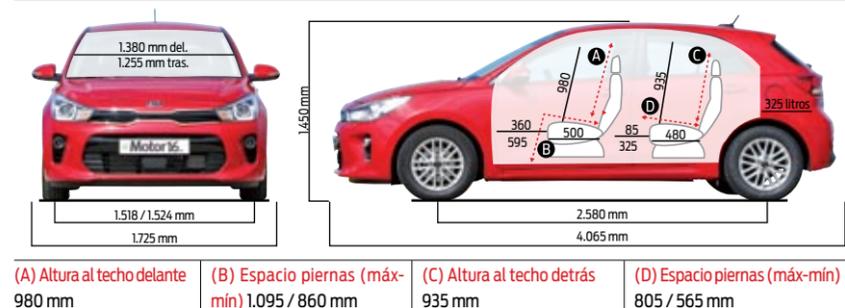
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador/limitador de velocidad	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Navegador 1.0 y servicios TomTom	▲		
Asientos delanteros calefactables		▼	
Retrospectores eléctricos y térmicos	▲		
Sensores de parking traseros	▲		
Faros LED		▼	
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Climatizador automático	▲		
Selector de modos de conducción		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio		▼	
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla para conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta de colisión frontal			▶
Frenada emergencia baja velocidad			▶
Alerta tráfico trasero cruzado		▼	
Cámara de visión trasera	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Control de tracción y estabilidad	▲		
Anclajes Isofix para sillas	▲		
Espejo interior antideslumbrante		▼	

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,7)
Recorriendo (metros)	170
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	6,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,5
Conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	681
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,1
Ciclo extraurbano	3,9
Ciclo mixto	4,3



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...

	KIA RIO 1.0 T-GDI 100 CV CONCEPT	FORD FIESTA 5P 1.0 ECOBOOST 100 CV TREND+	RENAULT CLIO LIMITED ENERGY TCE 90	SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 95 CV REFERENCE PLUS
Precio	16.175 euros (13.392 con dto.)	17.475 euros (15.075 con dto.)	15.730 euros (14.032 con dto.)	15.600 euros
Cilindrada	998 cc	999 cc	898 cc	999 cc
Potencia	100 CV / 4.500 rpm	100 CV / 4.500-6.500 rpm	95 CV / 5.000 rpm	95 CV / 5.000-5.500 rpm
Par máximo	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	17,3 mkg / 1.500-4.000 rpm	15,3 mkg / 2.500 rpm	17,9 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,1 / 3,9 / 4,3 l/100 km	5,4 / 3,6 / 4,3 l/100 km	5,7 / 4,1 / 4,7 l/100 km	5,8 / 4,1 / 4,7 l/100 km
Emisiones	99 g/km CO ₂	97 g/km CO ₂	105 g/km CO ₂	106 g/km CO ₂
Autonomía	1.046 kilómetros	976 kilómetros	957 kilómetros	851 kilómetros
Vel. máxima	188 km/h	183 km/h	180 km/h	182 km/h
0 a 100 km/h	10,7 segundos	10,5 segundos	12,2 segundos	10,9 segundos
Maletero	325 / 980 litros	303 / 984 litros	300 litros	355 / 1.165 litros
Dimensiones	4.065 / 1.725 / 1.450 mm	4.040 / 1.735 / 1.476 mm	4.062 / 1.731 / 1.448 mm	4.059 / 1.780 / 1.444 mm
Batalla	2.580 mm	2.493 mm	2.589 mm	2.564 mm
Diámetro giro	10,2 metros	10,05 metros	10,6	10,6 metros
Depósito comb.	45 litros	42 litros	45 litros	40 litros
Peso	1.155 kilos	1.163 kilos	1.082 kilos	1.122 kilos
A favor	Con el descuento vigente es el más barato, y viene bien equipado de serie. Además, tiene un buen maletero y su motor de 100 caballos empuja con ganas y gasta poco. Disfruta de una garantía de 7 años y su calidad general es bastante buena.	La nueva generación del Fiesta acaba de iniciar su comercialización. Y sigue usando el motor EcoBoost, que con 100 CV –también lo hay con 125 y 140 CV– empuja muy bien y gasta poco a ritmos tranquilos. Muy buen acabado, estupenda agilidad en curva y equipo de serie completo.	El motor 0.9 Tce, de tres cilindros como en los otros tres modelos aquí reunidos, rinde ahora un poco más: 95 CV. Y el Clío destaca por su agrado general de marcha, su confort y su seguridad. El maletero es correcto y el precio, con descuento, uno de los más bajos.	Como el Fiesta, el Ibiza es un recién llegado, y eso puede atraer a quienes gustan de comprar 'lo último'. Es mucho más ancho que su rivales –dentro se nota–, tiene el mejor maletero y goza de una 'pisada' de coche grande. Y su conjunto motor/cambio lo borda.
En contra	El acabado Concept, como el Drive de la prueba, usa gomas 185/65 R15, algo justas para un modelo de sus prestaciones. Y los desarrollos del cambio, largos, le penalizan a la hora de recuperar velocidad. Frenos traseros de tambor y suspensión algo blanda.	El motor del Fiesta es sensible al estilo de conducción, y puede llegar a gastar más que sus rivales. Además, no ha habido un progreso notorio en cuanto a amplitud interior –salvo en el maletero, que anuncia 303 litros–, y se nota que tiene la distancia entre ejes más corta de los cuatro coches.	Aunque por potencia se acerca al Rio T-GDi, la menor cilindrada del motor Tce se deja sentir en su par máximo, poco contundente y que se logra a mayor régimen. Además, el gasto real es superior al de sus rivales. El maletero tiene 300 litros: bien... pero es el más pequeño.	Gasta más o menos lo mismo que el Clío en la práctica, y eso significa que consume más que el Rio. Y su depósito es pequeño: 40 litros. El precio, una vez aplicados los descuentos a los cuatro, es el más elevado. Y el equipo de serie, aunque razonable, no es brillante.



EL DETALLE

CAMBIO AUTOMÁTICO El DCT7, en 2018

La gama inicial del nuevo Rio no contempla la transmisión automática para ninguna de las motorizaciones ya disponibles: en gasolina, el 1.25 CVVT de 84 CV y el 1.0 T-GDi de 100 CV aquí probado; y en diésel, el 1.4 CRDi WGT con potencias de 77 y 90 CV. Pero en el segundo semestre de 2018 se sumará a la oferta el 1.0 T-GDi en su versión 'pseudodeportiva' de 120 CV, y en ese caso sí podremos elegir entre el cambio manual –de seis marchas– y el automático, que se-

rá el DCT7. Es decir, con doble embrague, siete marchas y dos posibilidades de uso: automático y manual secuencial.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste km total: 0,47 euros/km.	RED DE POSVENTA 122 puntos de asistencia en España.
SEGURO Seguro a terceros: 326,77 euros/año. Seguro a todo riesgo: 483,61 euros/año con franquicia de 210 euros.	GARANTÍA 7 años o 150.000 kilómetros (los 3 primeros años, sin límite de kilometraje)
DATOS DEL COMPRADOR Kia Kia Motors Iberia S.L. C/ Anabel Segura, 16, 28108. Alcobendas (Madrid) Tlf: 902 283 285 / 91 304 31 90	www.kia.es
PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 18.450 EUROS	

Pensión completa



LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Si mañana me tuviera que comprar un coche, el Scout sería uno de mis candidatos. Es un vehículo sin fisuras porque con un tamaño bastante compacto ofrece una habitabilidad y un maletero sorprendentes, es cómodo para el día a día, dinámico en carretera y no se arruga frente a los retos 'off road'. Redondo.

Tengo amigos que en ocasiones me preguntan qué coche me compraría. Y uno de ellos, desde hace años, es el Skoda Scout. Y para explicarlo me apoyo en el mundo del deporte. Digamos que no es el mejor velocista, no bate records como fondista, ni destaca en la maratón, tampoco lanza el peso más lejos, ni salta más que nadie, pero cuando se ha-

El mejor coche no es el más rápido, ni el más eficiente, ni el más amplio, ni el mejor equipado, ni el más asequible, ni... Cuando tienes un vehículo que sirve para casi todo, porque en todos los frentes se desenvuelve de maravilla, seguramente no será el mejor, pero reconforta mucho. Y ese es el caso del renovado Scout.

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

ce una media de todas las valoraciones siempre está en el podio. Lo borda en la dura y competitiva especialidad del decatón, convirtiéndose en el atleta más completo.

Algo parecido ocurre con el Skoda Scout. Es un vehículo tan equilibrado en todos los frentes que quizás no sea el mejor en aspectos concretos, pero al final sirve para ca-

si todo porque todo lo hace bien. Es amplio, cómodo, está bien equipado y rematado, es válido tanto para el día a día como para las escapadas del fin de semana, su maletero es sencillamente una gozada, va bien sobre asfalto y, para colmo, hace más de lo que pueda parecer fuera de él.

De entrada, el Scout marca territorio frente al Octavia Combi. Saca músculo y se pone 'a salvo' mediante protecciones estratégicas en los bajos y otras partes más sensibles, como el circuito de frenos o el depósito de combustible. Además, incrementa la altura libre al suelo 30 milímetros para ejercer con más

solvencia su lado 'off road' y pone en juego, por supuesto, la tracción total, un elemento 'innegociable'.

Menos personalización encontraremos en el interior, ya que salvo por la presencia de los logos, el resto es casi idéntico al resto de la familia. Eso sí, cuenta con detalles específicos que no se ven, como los asientos con tecnología Thermo-Flux, dos veces más permeables al aire y a la humedad.

Quizás la presentación general del habitáculo no sea un derroche de imaginación, pero todo está en su sitio y bien rematado. Lo más chic es la espectacular pantalla táctil de 9,2 pulgadas, opcional,

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección directa e indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 4.500-6.200
Par máximo/rpm	28,6 mkg / 1.350-4.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	225/50 R17
Marca	Pirelli

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.522
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.687 / 1.814 / 1.531
Capacidad del maletero (l)	610 / 1.740
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,6
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,8)
Recorriendo (metros)	126

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,5
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	163
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
EN AUTOPISTA	
En conducción dinámica	11,2
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	733
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,3
Ciclo extraurbano	5,9
Ciclo mixto	6,8

PRECIO	33.520 €	NUESTRA VALORACIÓN		
<p>EMISIONES DE CO₂: 158 G/KM</p>	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Polivalencia de uso, con una notable personalidad 'off road'. Amplitud. Capacidad del maletero. Prestaciones. Tacto general agradable.</p>	<p>Plaza central por túnel de transmisión voluminoso. Consumo en conducción dinámica. Tacto del cambio DSG a baja velocidad.</p>
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			





MULTIUSOS
EL SCOUT ENGANCHA POR SU POLIVALENCIA DE USO. AMPLIO Y CONFORTABLE, CUBRE UN AMPLIO ABANICO DE POSIBILIDADES INTERIOR
ADEMÁS DE AMPLIO SE REMATA CON UNA CALIDAD NOTABLE. DESTACA LA GRAN RESOLUCIÓN DE LA PANTALLA TÁCTIL DE 9,2 PULGADAS



▲ El asistente Drive Mode Selection es un opcional que cuesta 145 euros. Ofrece varios modos de conducción, incluyendo uno Off road que contempla el control de descensos.



▲ El sistema de llamada de emergencia es una opción sin sobreprecio, pero tiene que ir ligada a otros asistentes en conectividad.



▲ El cambio DSG de doble embrague tiene seis velocidades. Presenta función secuencial y un programa Sport.

▲ La habitabilidad interior y la capacidad del maletero, que ofrece un volumen mínimo de 610 litros, son dos puntos clave de los que presume el Scout. El portón eléctrico es una opción que cuesta 385 euros.

que ofrece una gran resolución, aunque hay que limpiarla constantemente porque se nota el polvo y las huellas de los dedos.

En su segmento pocos modelos pueden presumir de una habitabilidad tan generosa, y menos aún de un maletero descomunal, con 610 litros de capacidad mínima que pasan a ser 1.740 en caso de máxima necesidad. En cristiano: cabe todo, incluso una rueda de repuesto sin sobreprecio, muy aconsejable en este tipo de vehículos que no sólo se ganan el pan sobre el asfalto.

Con la gasolina ganando protagonismo día a día frente al diésel, nos decantamos por la versión 1.8 TSI de 180

caballos, que lleva asociada sí o sí el cambio DSG de seis relaciones. Esta combinación agrada a cualquiera porque resulta confortable en su uso

diario y da juego en el capítulo de las prestaciones. Desde apenas 1.300 vueltas el propulsor empuja, y a la hora de recuperar desde bajo

régimen, al hundir el pie en el acelerador la recuperación pasa a ser una aceleración si fuera necesario por la función 'kick down'.

La tracción total se gestiona por medio de un embrague multidisco tipo Haldex que actúa sobre el eje delantero, conectando el trasero de manera automática si es oportuno. En la transición no te das cuenta, pero sí lo notas sobre el terreno. En este sentido, el Scout es un vehículo ágil y sólido si afrontamos una conducción alegre y dinámica. La dirección es muy correcta y las distancias de frenado registradas son de notable alto, como demuestran los 54 metros que necesita para de-



▲ La dinámica del Scout es muy sólida sobre asfalto, pero sorprende aún más su capacidad 'off road'.

tenerse por completo desde 120 km/h. Hasta ahora, salvo por la mayor altura y las protecciones, podríamos estar re-

firiéndonos perfectamente a un Octavia Combi 4x4. Aumentar la factura final 1.650 euros para adquirir el Scout

trae consigo poder afrontar nuevos retos en materia 'off road'.

El Driving Mode Selection –opción que cuesta 145 euros– nos permite disfrutar de los habituales programas de conducción Eco, Normal, Sport e Individual, pero en este modelo añade el modo Off road, activo hasta 30 km/h y que incorpora, también, un útil control de descensos.

Sin ser un todoterreno, es increíble comprobar las cualidades del Scout fuera del asfalto, superando cruces de puentes, subidas, bajadas y obstáculos con una facilidad pasmosa, porque mantiene la velocidad constante sin que el conductor interven-

ga. La falta de lluvia nos impidió comprobar su eficacia sobre barro –lleva neumáticos de asfalto–, pero supera retos que un conductor medio nunca afrontará.

Si a todo eso añadimos una dotación tecnológica revisada al alza en esta última actualización del modelo checo, con elementos como la frenada de emergencia que reconoce también a peatones, una alerta de vehículos en el ángulo muerto, otra de tráfico cruzado en la zaga o un asistente para manejar remolques –por cierto, puede remolcar hasta dos toneladas–, amén de una oferta multimedia de última generación, pues lo dicho, un producto redondo.

SUS RIVALES



SEAT LEÓN X-PERIENCE 1.8 TSI 4DRIVE DSG 180 CV
 Lleva el mismo motor, cambio y plataforma que el Scout, es el que menos consume, ofrece un tacto más dinámico y resulta la opción de precio más asequible.
 Precio 30.330 €
 Maletero 589 litros
 Consumo 6,5 l/100km
 0 a 100 km/h 7,2 seg.



SUBARU LEVORG 1.6 GT AUT. SPORT PLUS 170 CV
 Motor bóxer y tracción simétrica como buen Subaru. El cambio automático es un variador continuo. Es la opción mejor equipada y se remata con más esmero.
 Precio 33.900 €
 Maletero 522 litros
 Consumo 6,9 l/100km
 0 a 100 km/h 8,9 seg.



VW GOLF ALLTRACK 1.8 TSI 4MOTION DSG 180 CV
 También monta el propulsor, la transmisión, la tracción total y la plataforma del Scout. Es el más caro, pero viene mejor equipado y se remata con más esmero.
 Precio 36.420 €
 Maletero 605 litros
 Consumo 6,7 l/100km
 0 a 100 km/h 7,8 seg.



EL LEÓN TGI BIFUEL SE VENDE AL MISMO PRECIO QUE EL LEÓN DE GASOLINA, POR LO QUE SE AHORRA DINERO DESDE EL PRIMER KILÓMETRO



◀ El reloj de temperatura del refrigerante del motor se sustituye en el León TGI por el medidor de reserva de gas natural. Y el ordenador de abordo añade algunas informaciones relativas al depósito de gas, como la calidad, la autonomía, el consumo medio...

El futuro es eléctrico y el presente, de gas

Si en tu casa utilizas gas natural para la calefacción y el agua caliente, ¿por qué no lo vas a utilizar para el coche? Esa es la pregunta a la que responde Seat con su gama de modelos movidos por gas natural comprimido GNC, y que tiene en el León ST 1.4 TGI su alternativa más práctica y eficaz. Vamos a circular un mes con este coche para contaros la experiencia.

El Gas Natural Comprimido GNC es el mismo gas que utilizamos en casa, pero comprimido a menos de un 1% de su volumen normal. Es un combustible que utilizan en el mundo más de 20 millones de vehículos de todo tipo, y que en España mueve a un parque que ha aumentado más de un 133% respecto a 2016, pues en la actualidad hay más

de 6.000 vehículos animados por GNC, de los que 1.700 son vehículos ligeros. Y también es el gas que utiliza el Seat León ST 1.4 TGI con el que vamos a recorrer un buen número de kilómetros durante un mes de prueba en todo tipo de condiciones y entornos. Los modelos que combinan el gas natural y la gasolina, a los que Seat llama 'híbridos', reducen

las emisiones más contaminantes, con un 85% menos de NOx y un 25% menos de CO2. Esto, además de beneficiar el medio ambiente, les otorga el distintivo 'ECO' de la Dirección General de Tráfico -ver recuadro-, tipificación que les permite circular libremente por la ciudad todos los días, además de ventajas fiscales, descuentos en peajes y aparcamientos,

o acceso a ciertos carriles VAO con independencia del número de ocupantes.

Pero, además, el León ST 1.4 TGI ahorra combustible, y por lo tanto mucho dinero, incluso respecto a un modelo diésel. De hecho, el León movido por GNC ahorra un 30% en coste por kilómetro frente a un León diésel de potencia equivalente, y un 50% frente

a un León con motor de gasolina también con 110 CV.

LA VERSIÓN » SEAT LEÓN ST 1.4 TGI

Exteriormente, el León de gas es exactamente igual que un León de gasolina, a diferencia exclusivamente del logo TGI usado en el primero. Y por dentro tampoco hay excesivas diferencias, aunque el cuadro de instrumentos incorpora informaciones específicas de los

depósitos adicionales de gas, con capacidad de 15 kilogramos, y un ordenador de viaje que calcula el consumo tanto de gas como de gasolina, la calidad del gas empleado y la autonomía.

No obstante, la diferencia más destacable entre un León TSI de gasolina y un León TGI movido por sistema bifuel es el referido a la capacidad del maletero. Y es que las bombonas de gas, situadas bajo la zona de carga, ocupan el espacio

donde normalmente va alojada la rueda de repuesto minimizada opcional, sustituida en este caso por un kit de reparación, de serie también en el resto de la gama León. En cualquier caso, el maletero del León ST es el más adecuado para un sistema bifuel, ya que ofrece mucho más espacio, y aunque los depósitos de gas ocupen el hueco equivalente a 105 litros, aún quedan 482 litros que permiten acomodar sin problemas el equipaje de toda una familia.

Pero hay otros cambios importantes en el León TGI que tienen que ver con los realizados en la mecánica para permitir, indistintamente, la utilización del gas y de la gasolina. Se trata del motor 1.4 TGI, cuya adaptación para la utilización de este carburante se ha realizado con éxito en el Centro Técnico de Martorell. El motor 1.4 turboalimentado

desarrolla una potencia de 110 caballos, que le permite alcanzar unas brillantes prestaciones de 194 km/h de velocidad máxima y una aceleración de 0 a 100 km/h en 11,0 segundos, sólo 9 décimas más de lo que tarda su hermano con motor 1.2 TSI de idéntica potencia. Su consumo es de sólo 3,6 l/100 km, y sus emisiones son tan reducidas -96 g/km en carretera ST- que está exento del pago del impuesto de matriculación. Pero veamos qué modificaciones se han realizado en el motor para que el León TGI presuma de un funcionamiento idóneo y una fiabilidad idéntica a la que ofrece un motor movido por un combustible tradicional. En primer lugar, los ingenieros del Centro Técnico de Seat en Martorell han recubierto los segmentos de una aleación de níquel/cadmio ideal para mejorar el rozamiento. También



EL LEÓN TGI PESA 148 KILOS MÁS QUE SU EQUIVALENTE EN GAS OLINA, PERO ESE SOBREPESO CONSIGUE MEJORAR EL COMPORTAMIENTO



¿ES SEGURO EL GNC?

Sí, tan seguro como los demás

En Seat son conscientes de que muchos usuarios son reticentes a la hora de adquirir un coche movido por gas porque dudan de la seguridad que proporcio-

na ese tipo de combustible. Sin embargo, desde las marcas que recurren a este sistema alternativo de propulsión quieren dejar claro que el GNC proporciona la máxima seguridad. En su estado natural, el gas natural es inodoro. Pero como medida de seguridad para detectar posibles pérdidas o escapes, el gas natural se perfuma para permitir una fácil detección, incluso con una concentración en el aire de sólo el 0,3 por ciento. Además, para que se produzca la combustión, mucho más difícil que con la gasolina, es necesario entre un 5 y un 15 por ciento de concentración en el aire. El GNC está almacenado a alta presión –aproximadamente a 200 bares–, y tanto el depósito como los conductos están contruidos y preparados para soportar dicha presión. Asimismo, el circuito dispone de válvulas de seguridad que se abren en una situación de excesivo calor, dejando salir el gas a la atmósfera. Como comparación, esta evacuación nunca ocurre, por ejemplo, en los vehículos de gasolina o diésel. Asimismo, los vehículos equipados con tecnología GNC están sujetos a los mismos requisitos de seguridad y "crash test" que el resto de los vehículos, y obtienen los mismos resultados.

▲ El circuito de gas dispone de válvulas de seguridad que dejan salir el gas a la atmósfera en situaciones de calor excesivo. Los dos depósitos de gas son muy seguros.



▲ Al ir los depósitos de gas alojados bajo el plano de carga, no se puede optar por la rueda de repuesto, aunque ya es práctica habitual sustituirla por un kit. El maletero pierde 100 litros, pero el volumen llega casi a 500.

se ha aumentado la alzada de las levas del árbol de admisión para que en la mezcla haya más aire; y, además, el turbo cuenta con un compresor algo más pequeño y con menor inercia para ganar elasticidad y empuje a bajo régimen. Con todo, el conductor de un León

TGI que desconozca las características del modelo que prueba nunca sabría que conduce un coche movido por gas porque hay diferencias mínimas en cuanto a rendimiento y una menor sonoridad. Y el paso de gas a gasolina se realiza de forma automática sin que al vo-

EL SEAT LEÓN ST TGI CON LAS MISMAS VENTAJAS QUE UN HÍBRIDO ENCHUFABLE

Desde marzo de 2015, la Dirección General de Tráfico está clasificando y etiquetando los vehículos por su nivel de contaminación. La clasificación de los vehículos deriva del Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan Aire), en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades, y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten. Esta medida tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz para establecer políticas municipales que resulten útiles en episodios de alta contaminación, permita establecer zonas de bajas emisiones en los centros urbanos y contribuya, al mismo tiempo, a la promoción de vehículos propulsados por energías alternativas como este Seat León de gas. Los titulares de los vehículos más antiguos y contaminantes no recibirán distintivo ambiental.



ETIQUETA 0 EMISIONES:

Vehículo eléctrico de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía de más de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

ETIQUETA ECO:

Vehículos híbridos enchufables con autonomía de hasta 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables y vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

ETIQUETA C:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, gasolina y diésel, matriculados desde 2014. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4, 5 y 6, y en diésel, la Euro 6.

ETIQUETA B:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000, y diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, tanto de gasolina como diésel, matriculados a partir de 2005. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3; y en diésel, la Euro 4 y 5.

El Seat León TGI se puede aprovechar de las ventajas de la etiqueta ECO, que consisten en la bonificación de hasta el 75% del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en Madrid y Barcelona, ayuda que varía en otras comunidades autónomas. También nos libra del impuesto de matriculación. Y regalo de tarjeta de combustible de Gas Natural valorada en 200 euros. Los beneficios específicos en Madrid se traducen en el libre acceso al interior de la M-30 en los episodios de restricciones al tráfico por contaminación y en el ahorro del 50% al aparcar en zonas de estacionamiento regulado. Y las ventajas en Cataluña son un descuento de 750 euros al adquirir un vehículo GNC en la zona ZEPA, descuento en los peajes dependientes de la Generalitat y libre acceso al carril VAO C-58 de esa comunidad autónoma.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TGI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395
Potencia máx. (CV/rpm)	110/4.800-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4/1.500-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.549/1.816/1.454
Volumen maletero (l)	482 / 1.365
Capacidad depósito (l)	50 (gas: 15)
De 0 a 100 km/h (s)	11,0
Velocidad máx. (km/h)	194
Consumo mixto (l/100 km)	3,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	96
Precios desde... (euros)	18.790



▲ El cambio DSG de 7 marchas vale 1.700 euros, pero funciona de maravilla; y el León TGI con DSG gasta lo mismo que el manual.

lante se aprecie la más mínima alteración.

Seat anuncia para su León ST TGI una autonomía oficial de 430 kilómetros con los 15 kilogramos de gas, y de 940 con los 50 litros de su depósito de gasolina. Es decir, que la autonomía total se dispara hasta los 1.370 kilómetros, mientras que un León de gasolina con potencia similar podría recorrer 1.020 kilómetros, y un TDI, 1.219 kilómetros. Nosotros hemos comenzado

esta prueba larga del León ST TGI con un viaje a Barcelona que nos ha salido por 22 euros la ida y 23 la vuelta, utilizando exclusivamente gas, pues la generosa autonomía del depósito de 15 kilogramos nos ha permitido repostar a 300 kilómetros de Madrid, en Zaragoza, aunque este itinerario ofrece diferentes alternativas con diversos puntos de repostaje. En este sentido, hay que destacar como muy positivo que el navegador del

León TGI esté programado para que cuando queda poca reserva de gas ofrezca al conductor la posibilidad de llevarle a la gasinera más próxima, y aprovechar al máximo el precio más competitivo de este combustible. Con la tranquilidad que proporciona saber que siempre tenemos a nuestra disposición un depósito de 50 litros de gasolina, que daría para recorrer entre 700 y 900 kilómetros adicionales si no encontramos una gasinera

cercana o no tenemos tiempo de repostar gas. En cualquier caso, en el transcurso de la prueba iremos comprobando tanto el consumo como la facilidad para repostar en alguna de las 50 estaciones públicas que suministran gas natural en España. Una red que poco a poco irá aumentando, entre otras razones por el acuerdo firmado entre Seat y Gas Natural Fenosa para impulsar el gas natural como combustible de vehículos.



EL OUTBACK ES LA ESTRELLA DE LA GAMA DE GASOLINA DE SU BARU. A PARTIR DE 30.000 EUROS

Motores únicos

Los Subaru y sus motores Bóxer son coches únicos con propulsores únicos. Y la gama de gasolina destaca por su variedad y su rendimiento. Desde el 1.6i de 114 CV del XV hasta el 2.5 Turbo de 300 CV, asociados a cambios manuales o automáticos Lineartronic. Analizamos sus ventajas.



En mayo del año pasado, los motores Bóxer de Subaru cumplían medio siglo de historia. Este tipo de motores y la tracción total simétrica son los dos principales pilares de la marca, y los que marcan las diferencias y la personalidad de los modelos de Subaru frente a la competencia.

La configuración Bóxer de los motores de Subaru recibe su nombre por la forma en la que trabajan los cilindros dentro del bloque, simulando el calentamiento de un boxeador. Pero además de originales y únicos, los motores Bóxer aglutinan una serie de ventajas que justifican el empeño de la marca japonesa en mantener esa arquitectura por encima de las más convencionales. Porque a diferencia de los motores 'en V' o 'en línea', la configuración horizontal-

mente opuesta del motor Bóxer rebaja su perfil y lo hace más plano, obteniendo notables ventajas como un bajo centro de gravedad y una distribución más equilibrada del peso. Como resultado, se obtienen mayores niveles de estabilidad del vehículo y menos vibraciones en el conjunto, aumentando el confort en la conducción. Gracias a sus mayores niveles de rigidez, los motores Bóxer también son más fiables y duraderos.

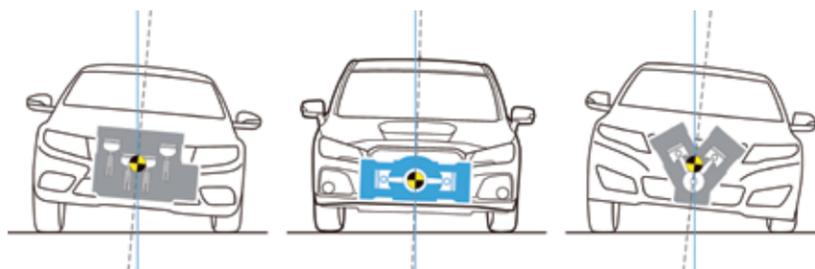
Presionado por los concesionarios europeos, en 2009 Subaru lanzó al mercado con gran éxito su primer motor

diésel de arquitectura Bóxer; pero la marca no dejó de trabajar en la mejora de sus mecánicas de gasolina, que han dado pasos de gigante en aspectos como eficiencia, aumento de par y de potencia o agrado de conducción.

La gama de motores Bóxer de gasolina comienza en el interesantísimo 1.6i de 114 caballos montado en el Subaru XV, que con cambio manual de cinco marchas y tracción total homologa un consumo medio de sólo 6,5 l/100 km. Este mismo motor, pero montado en el Subaru Levorg y dotado de turbo, proporciona una po-

tencia de 170 caballos en un familiar de 4,7 metros de longitud que, equipado con cambio automático CVT Lineartronic de 6 velocidades y tracción total, acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos y homologa un consumo medio de 6,9 l/100 km.

Cuando la cilindrada aumenta hasta los dos litros Subaru tiene varias propuestas interesantes. Es el caso del deportivo BRZ de tracción trasera, que en febrero de este año recibió mejoras en su motor 2.0 de 200 caballos para superar la normativa Euro 6 y mejorar su eficiencia. Pero



◀◀ La posición y la arquitectura del motor Bóxer consigue un centro de gravedad más bajo y una distribución más equilibrada del peso.



◀ El Subaru Forester se ofrece con el 2.0i de 150 CV, dotado de cambio automático, y con el brillantísimo 2.0 Turbo de 241 CV. También se ofrece con motorización bifuel de GLP.



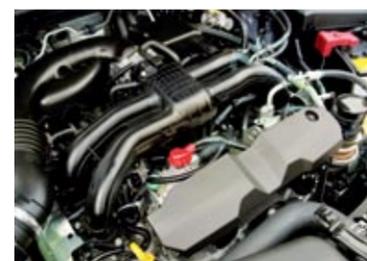
◀ El XV es el SUV compacto de Subaru, y ahora el modelo más vendido de la gama. Ofrece un 1.6 de 114 CV y un 2.0 de 150 CV.



◀◀ El Subaru Levorg es el familiar deportivo del fabricante japonés. Comparte plataforma con el WRX STI y su motor 1.6 Turbo rinde 170 caballos de potencia.



con dos litros de cilindrada, Subaru también ofrece motores tan sorprendentes como el del Forester XT, con



241 caballos que se asocian a la transmisión automática Lineartronic y, cómo no, a la tracción total. El Fores-

◀◀ Subaru siempre se ha caracterizado por sus motores de arquitectura Bóxer, con los pistones horizontalmente opuestos a 180 grados. En la gama de gasolina, la potencia oscila entre los 114 y los 300



TRACCIÓN TOTAL

Sistemas para todos los gustos

Subaru cuenta con tres tipos de tracción bajo el nombre genérico de Symmetrical All Wheel Drive. Por un lado, emplea un sistema mecánico con diferencial central viscoso y lo asocia a los modelos con cambio manual, con un reparto del par 50:50. Los modelos con cambio automático Lineartronic recurren al Symmetrical AWD Active Torque Split, que reparte el par en relación 60:40. Y los Subaru más deportivos, como puede ser el WRX STI, cuentan con el AWD Multimode DCCD, que utiliza un

embrague electromagnético y permite adecuar el reparto a los gustos del conductor. Y cualquiera de ellos ofrece un funcionamiento muy eficaz.



▶ La tracción total de Subaru es eficaz sea cual sea el terreno y el tipo de adherencia.

SEGURIDAD AL MÁXIMO NIVEL CON EL EYESIGHT

Desde 1972, el objetivo de Subaru es ofrecer una experiencia de conducción más emocionante y segura. Y los últimos modelos llegan cargados con paquetes de seguridad que vienen a complementar la robustez y rigidez de los materiales utilizados. La estrella de estos sistemas es el EyeSight, que detecta situaciones de peligro anticipadamente. Emplea imágenes obtenidas a través de dos cámaras estereó que funcionan como el ojo humano, monitorizando el tráfico por delante del vehículo y reaccionando a las condiciones del mismo antes de que lo haga el conductor.



▲ El chasis y la carrocería del Subaru Forester ofrecen una robustez por encima de la media. El motor Bóxer también aporta seguridad.

ter, así como el XV, también ofrecen un 2.0 con 150 caballos de potencia, prodigio de equilibrio y eficiencia.

Y cuando la cilindrada aumenta hasta los 2,5 litros, los Subaru pueden convertirse en fieras de los rallies, como el WRX con sus 300 caballos; o en modelos tan agradables, competitivos y versá-

tiles como el Outback. Este modelo, a caballo entre un familiar y un todocamino, y una de las piezas más interesantes dentro de la gama de la marca nipona, cuenta con un motor 2.5 de 175 caballos que combina un rendimiento muy solvente con un consumo medio homologado de tan solo 7,0 l/100 km.



la frase

Jyrki Katainen. Vicepresidente comunitario para el Empleo, Crecimiento, Investigación y Competitividad

«Las medidas propuestas por el sector deben conducir a una reducción efectiva de las emisiones en situaciones reales de carretera. Es la única manera de evitar las prohibiciones al diésel que se están debatiendo en algunos Estados miembros».

el puntazo

Aunque no multan, 50 cámaras ya controlan el uso del cinturón.

En una semana, de 260.000 vehículos controlados, 1.388 conductores y 706 pasajeros fueron «pillados» sin llevar puesto el cinturón de seguridad. Vigilar el uso de ese elemento básico de protección es el objetivo de las 50 cámaras, del total de 227 previstas, puestas en funcionamiento; durante dos meses avisarán a los infractores y después comenzarán a multar.

la cifra

150

millones de vehículos ha producido Nissan desde que hace 84 años inició su actividad, de los que en España se han hecho más de 3,6 millones. Para los primeros 100 millones fueron precisos 73 años y sólo 11 para los últimos 50 millones, pasando del 76,5 % de unidades fabricadas en Japón en 2006 al mismo porcentaje hecho fuera del país nipón en los último 11 años (13 % en Europa).

en breve

► **68.295 TONELADAS.** - Es el peso de los neumáticos usados recogidos en 2016 por el Sistema Integrado de Neumáticos Fuera de Uso (NFU), lo que supone un ahorro al medio ambiente de 297.800 toneladas de CO₂ y 94 millones de litros de petróleo. El 13,5 % de las cubiertas se recicló para un segundo uso.

► **ACUERDO EN INDIA.** - Ford y Mahindra han cerrado un acuerdo de tres años para comercializar coches en la India (el tercer mercado mundial de automóviles) y cooperar en la fabricación de vehículos eléctricos y conectados. Se busca reducir costes en alianza con una marca con la que Ford trabajó hasta 2005 y es la primera decisión relevante desde que Jim Hackett, que fue responsable de las operaciones de Ford en la India, preside la multinacional americana.



LA CONTAMINACIÓN PENALIZA AL AUTOMOVILISTA

Veto al coche en el centro de Madrid

Ya es un hecho. A partir de junio de 2018 el centro de Madrid se convertirá en una gran área Cero Emisiones (ACCE) por la que solo podrán circular vehículos de residentes e invitados, propietarios de plazas de aparcamiento y usuarios de aparcamiento de uso público, servicios y transporte público, VTC, motos en horario diurno, vehículos cero emisiones, vehículos para personas con movilidad reduci-

da, transporte colectivo y vehículos industriales, comerciales y de mercancías, con horario extendido para los menos contaminantes. Restricciones efectivas en un perímetro delimitado por las calles Alberto Aguilera, Carranza, Sagasta, Génova, Paseo de Recoletos, Paseo del Prado, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, Ronda de Toledo, Gran Vía de San Francisco, Bailén, Plaza de España, Princesa y Serrano Jover. Además, en esa gran área de prioridad residencial, que incluye las actuales APR, no habrá calles abiertas al tráfico privado, incluida la Gran Vía, para las que regirán los mismos criterios de accesos que en el resto del ámbito delimitado. También desaparecerán las plazas azules del SER y se irán reduciendo las verdes.

La intención es trazar un perímetro fácilmente reconocible para los usuarios del automóvil, evitando el acceso involuntario y racionalizando los puntos de entrada y



▲ La delegada de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, y la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena.

su control. Control que se extenderá a la utilización de los parking públicos, con paneles de señalización de la ocupación de sus plazas para evitar el acceso de vehículos no autorizados a la zona restringida cuando los aparcamientos estén llenos.

La medida forma parte del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático con el que el Ayuntamiento de Madrid pretende reducir un 23 % los niveles de NO₂ en 2020, respecto a 2012. El Plan también incorpora reformas en distintas calles y plazas para favorecer la movilidad de los peatones dentro de la ACCE, como las ya emprendidas en el barrio de Chueca o las modificaciones que se preparan en Gran Vía y calle Atocha para dar más espacio a peatones, ciclistas y transporte público.

El coche también sale perjudicado en las vías de acceso al centro, que también serán remodeladas con un nuevo reparto del espacio destinado a los diferentes modos de transporte (habrá 42 nuevos kilómetros de itinerarios ciclistas y 30 nuevos



▲ A partir de junio de 2018 los vehículos privados estarán limitados en la gran Área Central Cero Emisiones, que delimitarán las calles: 1.- Alberto Aguilera. 2.- Carranza. 3.- Sagasta. 4.- Génova. 5.- Paseo De Recoletos. 6.- Paseo del Prado. 7.- Ronda de Atocha. 8.- Ronda de Valencia. 9.- Ronda de Toledo. 10.- Gran Vía de San Francisco. 11 y 12.- Bailén. 13.- Plaza de España. 14.- Princesa y 15.- Serrano Jover.

cada año). En esa línea se encuadra el proyecto para la calle Alcalá, que aumenta la superficie de aceras, carriles bici y transporte público.

intención es prohibir en 2020 el aparcamiento dentro del anillo de la M-30 (zona SER) a los vehículos sin distintivo ambiental, limitando su circulación en todo el termino municipal a partir de 2025. Junto a esa prohibición de los vehículos antiguos se baraja la reducción a 70 km/h de la velocidad en la M-30 y sus accesos.

Son las medidas que afectan directamente al tráfico en la capital, en un plan de Calidad del Aire, que prioriza al peatón, la bicicleta y el transporte público y se concreta en 30 actuaciones. Necesarias para contrarrestar las limitaciones a la circulación de vehículos son la construcción de aparcamientos intermodales en la corona metropolitana, las inversiones en transporte público, incentivos para la renovación del parque, red de recarga para eléctricos y suministro de combustibles alternativos o la transformación de taxis y autobuses en flotas de bajas emisiones.

Seguridad infantil

Viajar al 'cole' evitando peligros

El inicio de las clases conlleva un importante despliegue de trayectos escolares en los que debe primar la seguridad de los pequeños, sea cual sea el medio de transporte elegido. Lo dice la Alianza Española por la Seguridad Infantil AESVI, que reclama especial atención en los puntos que pueden ser más conflictivos, como las subidas y bajadas del autobús, que pueden propiciar pasar por delante o por detrás del vehículo, o los adelantamientos al transporte escolar cuando deja o recoge a los niños en las paradas. Y si van en coche, por corto que sea el trayecto, que no falte el sistema de retención infantil, algo que no todos los padres cumplen, como demuestra el hecho de que en una semana la Guardia Civil de Tráfico detectó 198 menores viajando sin el dispositivo de seguridad, 41 de los cuales lo hacían en el asiento delantero; su lugar está en las plazas traseras, bien sujeto, sin holguras y nunca con la mochila puesta. Además, deben bajar y subir por el lado de la acera y evitar los aparcamientos en doble o triple fila, que obligan al pequeño a sortear los coches que los separan de la acera.



la Alianza 2022. Un plan diseñado para los próximos seis años, que debe subir las ventas a más de 14 millones de unidades anuales, generar una cifra de negocio consolidada de 240.000 millones de dólares (unos 201.000 millones de euros) y contar con el primer vehículo 100% autónomo en 2022. También propondrá nuevas soluciones de conectividad y servicios de movilidad avanzados. Para lograr esos objetivos, Renault, Nissan Motor y Mitsubishi Motors, que forman la mayor alianza automovilística del mundo, deberán acelerar su trabajo en común estas tres empresas autónomas, que actúan con la eficacia de una sola, puntualiza Carlos Ghosn, el presidente y director general de la Alianza. Ghosn aprovechó la presentación del plan para dar a conocer el nuevo logotipo, que incluye las tres marcas.

EuroNCAP

Hoja de ruta para 2025

Manteniendo la preocupación constante por la evolución hacia la mejora de la seguridad de vehículos y usuarios, el consorcio europeo prioriza la conducción autónoma y

las nuevas tecnologías en la hoja de ruta trazada para 2025, en la que aparecen por primera vez protocolos para evaluar rescate, extracción y seguridad de las víctimas (a partir de 2020) y la detección de presencia de niños (desde 2022). En cuanto a las tecnologías

de conducción automatizada, se contempla el estudio de la monitorización del conductor (2020) y el control automático de la dirección y el frenado autónomo de emergencia (2020 y 2022), así como el intercambio de datos



entre vehículos e infraestructuras (2024). Se unen la valoración de la protección contra el latigazo cervical en las plazas traseras (2020) y la seguridad para peatones y ciclistas (2022).

Alianza 2022

Renault, Nissan y Mitsubishi, plan conjunto

Duplicar las sinergias anuales entre los tres fabricantes para llegar a los 10.000 millones de euros,



producir más de nueve millones de vehículos en cuatro plataformas comunes, aumentando también la proporción de motores compartidos, lanzar 12 eléctricos de cero emisiones y desarrollar 40 nuevos modelos con tecnología de conducción autónoma, son las grandes líneas de



JAGUAR E-TYPE ZERO

- Cero emisiones**
- Potencia del motor eléctrico: 220kW**
- Restaurado y desarrollado por Jaguar Land Rover Classic**
- 40kWh**
Batería de iones de litio
- 0-100 km/h en 5,5 seg**
Acelera casi un segundo más rápido que el Jaguar E-Type Serie 1 original
- Peso reducido y avanzada aerodinámica**
- Autonomía real: 270 kilómetros**
- Faros de led**
- Pesa 46 kilos menos que el Jaguar E-Type original**
- Carga completa: 6-7 horas**
dependiendo de la toma



► La transformación del E-Type Concept Zero es tan respetuosa que el aspecto es idéntico al del modelo original. Sólo en el interior el cuadro de mandos y algunos detalles del salpicadero se han actualizado con tecnología digital, pero conservando el diseño original.

► La batería de iones de litio y el motor eléctrico ocupan el sitio donde antes se ubicaba el propulsor de gasolina XK de seis cilindros. De esta manera se respetan aspectos como el reparto de pesos y la dinámica del modelo original. La toma de carga también está en la aleta trasera izquierda.

Electrobelleza

En 2020 todos los modelos de Jaguar y Land Rover estarán electrificados. Comenzará con el i-Pace, un SUV de altas prestaciones, y contempla proyectos tan atractivos como el E-Type Concept Zero, que supone el regreso de este clásico pero dotado de un motor eléctrico de 300 CV.

Jaguar y Land Rover celebraron su primer Tech Fest en la universidad londinense Central Saint Martins, y en ese acto Ralf Speth, CEO del grupo, anunció que en 2020 todos sus modelos estarán electrificados, bien como eléctricos puros, híbridos enchufables o los denominados 'mild hybrid'.

El primer modelo será el Jaguar i-Pace, un SUV de altas prestaciones totalmente eléctrico que contará, incluso, con la primera competición monomarca reservada a vehículos eléctricos.

Sin embargo, el foco de atención, y admiración, se lo llevó el Jaguar E-Type Concept Zero, capaz de combinar el impresionante diseño de este clásico con la energía eléctrica.

El departamento de coches clásicos de Jaguar ha sido capaz de restaurar y electrificar un roadster Serie 1.5 de una manera tan fiel que el aspecto es idéntico al del modelo original. Sólo el cuadro de mandos y algunos detalles del salpicadero y de la consola central se han modificado, pero respetando al máximo

el diseño original. Lo mismo ocurre con los faros, que pasan a tener tecnología LED para resultar más eficientes de cara al consumo energético.

▼ Nadie diría que este Jaguar E-Type es eléctrico. Y frente al original, las prestaciones mejoran.

La transformación ha sido tan fiel que incluso la batería de iones de litio tiene las mismas dimensiones –y un peso muy similar– que el motor de gasolina XK de seis cilindros del modelo original.



El propulsor eléctrico se ubica por detrás de la batería, justo donde se encontraba antes la caja de cambios.

Con todo esto se consigue mantener tal cual la estructura del vehículo, incluido el reparto de pesos, para que la conducción y las sensaciones sean idénticas a las del modelo que vio la luz allá por 1961. El conjunto pesa 46 kilos me-

nos que el icónico vehículo británico.

El motor eléctrico rinde 220 Kw –el equivalente a 299 CV– y es capaz de firmar mejores prestaciones que el modelo original, pues acelera de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos, uno menos que el Jaguar E-Type Serie 1.

Por su parte, la batería ofrece una capacidad de 40 kWh y presenta una autonomía en

conducción eléctrica de hasta 270 kilómetros, suficientes para disfrutar de un vehículo de estas características. El tiempo de recarga oscila entre seis y siete horas, dependiendo de la toma. Algunos de los componentes del sistema eléctrico los hereda del mencionado i-Pace.

Con esta combinación de pasado y futuro se abre una nueva vía con la que muchos

se frotan las manos. Y es que la posibilidad de disfrutar del ADN de un Jaguar de época, pero con cero emisiones, resulta muy atractiva. Además, como el motor de gasolina XK de seis cilindros se reemplaza por el eléctrico sin 'traumas' ni modificaciones en el chasis, esta tecnología se podría aplicar igualmente a otros modelos tan emblemáticos como el XK120, el Mk2 o el XJ6.

◀ Desde el pasado llega el E-Type, ahora electrificado; en unos meses debutará en el mercado la versión definitiva del i-Pace, primer SUV eléctrico de Jaguar; y el futuro es cosa de modelos como el concept Future-Type, que avanza cómo será la conducción autónoma en 2040.





+ en www.circuitodejerez.com

JAGUAR LAND ROVER NUEVA TORRE EN JEREZ

El Circuito de Jerez ya tiene proyecto para su nueva torre. Los arquitectos Tomás Osborne y José Carlos Oliva han sido los ganadores del certamen que Tío Pepe ha organizado

CONCIENCIA AMBIENTAL

El poliuretano utilizado en los moldes de diseño de los modelos Jaguar Land Rover ya no irá al vertedero. Ahora tiene una segunda vida en el proyecto 'Waste to Wave' (Residuos para surfear).

La marca ha fabricado un prototipo de tabla de surf con esta espuma plástica. Se ha creado en colaboración con SkunkWorks Surf Co, una empresa centrada en minimizar el impacto medioambiental. Y la ha probado en la costa de Irlanda del Norte la surfera Lucy Campbell, campeona del Abierto Femenino de Surf de Inglaterra.



a través de una votación popular para sustituir la actual torre del trazado. El proyecto ganador se llama Jerez-Xerez-Sherry y está formado por vidrieras con los cuatro colores del vino de Jerez.

ATENTOS A...

26 DE NOVIEMBRE

Ponle Freno celebra en **Madrid** la **9ª carrera popular**. La novedad de este año será que las asociaciones que trabajan en favor de la **seguridad vial** podrán optar a ser beneficiarias de la recaudación de la carrera.



RALLY DE MONGOLIA

El eléctrico más vendido del mundo acaba de recorrer 16.000 kilómetros y 13 países participando en el Rally de Mongolia.



NISSAN LEAF, RÉCORD ELÉCTRICO

El Nissan Leaf, cuya nueva generación se acaba de presentar hace unos días, sigue batiendo récords. No solo es ya el eléctrico más vendido del mundo, sino que ahora se ha convertido en el primer modelo propulsado por electricidad que supera el Rally de Mongolia, una exigente prueba que ha recorrido 16.000 kilómetros y 13 países.

El recorrido se ha realizado con un Leaf AT-EV, basado en el

acabado Acenta de 30 kWh y 250 kilómetros de autonomía. Al volante, el equipo de Plug-In Adventures, una pareja de escoceses —Chris y Julie Ramsey—, que partieron de Reino Unido en julio y han necesitado recargar el coche en 111 ocasiones hasta llegar a Mongolia, con un gasto de unos 112 euros en electricidad.

El gran reto al que han tenido que enfrentarse ha sido precisamente la recarga del vehículo, ya

que tuvieron que recurrir a bares, hoteles, concesionarios, etc... o incluso, en Siberia, enchufaron su vehículo directamente a una torre de electricidad.

El Nissan Leaf, que recibió algunas modificaciones para afrontar la travesía, también ha demostrado ser un fiel compañero de viaje en términos de fiabilidad, ya que a lo largo del Rally solo tuvieron que lamentar un pinchazo, y una rueda y la aleta dañadas.

PEUGEOT 308 TECNOLOGÍA CON HUMOR

El nuevo Peugeot 308 ha llegado cargado de tecnologías. Y, para darlas a conocer, la marca ha 'contratado' al dúo cómico Pantomima Full. Estos humoristas han grabado varios vídeos (que se difundirán en redes sociales) en los que explican de forma divertida la importancia y el funcionamiento de

los Advanced Driver Assistance System (ADAS), los sistemas de ayuda a la conducción que equipa el 308, como el frenado automático de emergencia o la alerta por cambio involuntario de carril.



TRAFIC

Más de un centenar de empresas mostrarán en Trafic las **soluciones urbanas para la movilidad segura y sostenible**.

La cita, en la Feria de Madrid, Ifema, **del 24 al 27 de octubre**.

CIRCUITO DEL JARAMA PRIMER PUENTE DUNLOP

Durante mucho tiempo, uno de los iconos del Circuito del Jarama ha sido el puente con forma de rueda situado en la Rampa Pegaso, una de las zonas más delicadas y técnicas y también la parte más alta del trazado. Patrocinado habitualmente por Firestone, ahora es Dunlop (que en los circuitos ha pasado de ser un mero cartel publicitario a un auténtico icono de la competición), la que ha firmado un acuerdo con el RACE para presidir la Rampa Pegaso durante los

próximos 10 años. El nuevo puente, diseñado por el arquitecto español Francisco Plazuelo y enmarcado dentro del proyecto de renovación Jarama 2021, mide 12,4 m. de alto y 62,2 de largo; pesa más de 40 toneladas y cuenta con un entramado de más de 4,5 kilómetros de tubos. La montura tiene 18 paneles de LED, que iluminan el puente en varios tonos. De forma habitual la iluminación será amarilla, que se combina con el negro, colores corporativos de Dunlop.



El nuevo puente Dunlop del Circuito del Jarama presidirá la Rampa Pegaso durante los próximos 10 años.

CITROËN C3 AIRCROSS

EL CROSSOVER QUE TE DEJARÁ HELADO

Jordi Roca diseña varios helados inspirados en el Citroën C3 Aircross. La marca los dará a conocer en un 'Road Show' que recorrerá España.

El mejor repostero del mundo ha creado una línea de helados inspirados en el nuevo Citroën C3 Aircross. Jordi Roca ha diseñado varias tonalidades para representar los colores de la carrocería del C3 Aircross. También ha interpretado en los helados otras características del coche. Por ejemplo, la modularidad ha sido representada por Roca con pipetas de distintos

tamaños y hay un helado dis-tinto para cada posibilidad que ofrece el Grip Control del nuevo C3 Aircross.

Para dar a conocer esta asociación con Jordi Roca, la marca ha iniciado un Road Show que recorrerá España. En cada ciudad, se dará al público la posibilidad de configurar su propio SUV y el coche diseñado se convertirá en un helado.



Los helados inspirados en el Citroën C3 Aircross son de de Rocambolesc Gelateria y tienen los colores de la carrocería de este SUV.

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp Ultimate con tecnología **ACTIVE**

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



LOS DOS ESPAÑOLES VINCULARÁN SU CARRERA DIRECTA O INDIRECTAMENTE A RENAULT, EN UNA SUERTE DE REGRESO A LOS ORÍGENES

Alonso y Sainz, regreso al futuro con Renault

El destino deportivo unirá nuevamente a Fernando Alonso y Carlos Sainz con Renault, un fabricante que ha jugado un especial protagonismo en sus respectivas carreras. Si los antecedentes del pasado sirvieran como referencia, el futuro puede ser prometedor para ambos.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Fantástico trabajo, Carlos. Fantástico. En serio, estamos orgullosos de ti. Te quedarás con nosotros. No te dejaremos ir. Quédate aquí». Este fue el sorprendente y cariñoso mensaje que Franz Tost le destinaba por la radio a Carlos Sáinz al pasar bajo la bandera a cuadros del Gran Premio de Singapur. «Hemos igualado nuestro mejor resultado de carrera desde nuestra victoria en Monza 2008, otro

P4», añadiría después un entusiasmado Tost. Dos días después de que Red Bull y Renault confirmaran el secreto a voces de que Sainz fichaba por el equipo oficial francés.

Ese mismo fin de semana se oficializaba la ruptura de Honda y McLaren, y el acuerdo del equipo británico con el fabricante francés. Noticias todas ellas vinculadas entre sí, ya que el fichaje de Sainz era el punto de partida para la resolución del contrato entre Renault y Toro Rosso. Pero al cerrar

estas líneas todavía restaba despejar la última incógnita de las diferentes ecuaciones que han mantenido en vilo a la Fórmula 1 en estos últimos meses: el futuro de Fernando Alonso. Todo apunta a que el español seguirá con McLaren la próxima temporada. «Fernando se quiere quedar, lo puedes ver en su lenguaje corporal y la forma en que habla» declaraba recientemente Eric Boullier en la página oficial de la Fórmula 1. Y en la misma línea que Zak Brown en las últimas fechas. «¿Se quedará Fernando

si al final McLaren cambia de motores a Renault?» le preguntaba ante las cámaras de televisión el ex piloto Martin Brundle. «Es probable, muy probable».

Así, los dos españoles se verán vinculados en su carrera deportiva directa e indirectamente a Renault, en una suerte de retorno a los orígenes para ambos. En el caso de Sainz, al formar parte del equipo oficial tras lograr sendos títulos en la Fórmula Renault y en las World Series, un pedigrí que Cyril Abiteboul valoraba a

la hora de formalizarse públicamente el fichaje. Por su parte, aunque Alonso no integrará como Sainz la estructura oficial del equipo Renault, sí lo hacía cuando logró los dos títulos mundiales en 2005 y 2006. El nexo común con Renault se produce, eso sí, en posiciones y circunstancias totalmente diferentes, como corresponde al estatus de ambos equipos y a los diferentes grados de experiencia en sus respectivas carreras deportivas. Pero sí puede señalarse un punto en común. Ni el equipo oficial de Renault ni la unidad de potencia actual parece presentar respuesta a día de hoy a Mercedes y Ferrari. ¿Qué puede dar de sí



▲ A la espera de que Alonso dé el sí definitivo a su permanencia en McLaren, todo apunta hacia la posibilidad de que el madrileño y el asturiano compartan motor en 2018; aunque sobre monoplasas diferentes, claro.





EL OBJETIVO DE RENAULT ES GANAR EL TÍTULO MUNDIAL EN 2020, Y CARLOS SAINZ TIENE LA OPORTUNIDAD DE LIDERAR ESE RETO



◀ En Renault —arriba— confían en un gran salto cualitativo de cara al 2018, primer año de Sainz en el equipo galo. En cuanto a McLaren, cuando incorpore el motor de Renault sabremos si las alabanzas de Alonso en torno al chasis estaban de verdad justificadas.



▶ Arriba, a la izquierda, Zak Brown (McLaren) y Cyril Abiteboul (Renault) escenifican el acuerdo que asegura el motor galo para el monoplaza británico. Abajo, Alonso junto a Briatore y Piquet en la presentación del R29 en 2009. A la derecha, Alonso y Sainz.



entonces la próxima temporada para Alonso y Sainz?

McLaren pasa a ocupar la condición de cliente del fabricante francés, aunque en unos términos relativamente satisfactorios, según el propio Boullier. “Somos clientes privilegiados con Renault. Tenemos el mismo motor y acceso a la información que Enstone o Red Bull, de modo que es una verdadera asociación con Renault”, añadiendo un dato importante para el equipo, y que no encontró respuesta en Honda: “También tenemos la posibilidad de trabajar con ellos, proponer ideas que podrían ser tenidas en consideración, lo que nos permitirá influir en el futuro”.

“En los próximos cinco años estoy absolutamente seguro de que volveremos adonde pertenece McLaren. Y con ello, recuperaremos nuestra credibilidad y nues-

tro ‘portfolio’ de patrocinadores”, explicaba Boullier tras el acuerdo con Renault. Resultaba vital para la estrategia empresarial de McLaren salir del bucle de estos últimos años. Zak Brown necesita un nuevo ‘paquete comercial’ para lograr uno de los objetivos principales de su llegada a McLaren: ampliar la cartera de patrocinios. Seguir con Honda cegaba dicha estrategia. Pero había algo más.

“Si quieres ser competitivo, no solo necesitas un motor, también al piloto. Aquí es donde entra Fernando en la foto”, apuntaba también Boullier estos días, antes de que la confirmación de Alonso se hiciera efectiva. Pero el asturiano ha proclamado por activa y pasiva que solo se quedaría en la Fórmula 1 si cuenta con posibilidades de ganar o subir al podio. Que se confirme finalmente su

continuidad invitaría a pensar en la confianza de piloto y equipo sobre el futuro potencial de Renault.

En este sentido, la evolución cualitativa que pueda lograr la unidad de potencia francesa en 2018 alcanzará a los dos pilotos españoles. Durante los dos últimos años, el fabricante francés ha llevado a cabo una profunda reestructuración económica, humana y material tanto en la base de Enstone, en Gran Bretaña, como en Viry Chatillon, Francia. La primera ha sido ampliada en 800 metros cuadrados. En los dos últimos años se ha fichado a numerosos técnicos, un 20 por ciento más para el área del chasis. Y nombres importantes de otros equipos —Ciarom Pilbeam desde McLaren o Pete Machin desde Red Bull— se han ido incorporando al equipo durante este año.

“Nuestro coche de 2018

será el primero construido con la utilización de todos nuestros nuevos recursos”, explicaba Cyril Abiteboul “ya que el actual se creó con ciertas limitaciones. Creo que todo el mundo quedará sorprendido con lo que tendremos en 2018”. Sainz, es de suponer, contará con un material más competitivo que el de estas dos últimas temporadas. El nivel del otro elemento crucial para el rendimiento del futuro monoplaza francés, su unidad de potencia, se conocerá la próxima temporada. Un factor que debería incidir en el rendimiento del McLaren de Alonso.

“Tendremos todo un nuevo concepto, será una gran evolución y marcará la diferencia, pero será en 2018”, explicaba el máximo responsable de Renault a mediados de este año. Porque el fabricante francés lleva trabajan-

do dos años en el motor de la próxima temporada. “El objetivo es estar muy cerca al final de 2017, porque la meta es luchar contra ellos en 2018. Este es el año en que les igualaremos”, explicaba en 2016 Remi Taffin, su director técnico, al explicar también que se iba a sacrificar la actual temporada para intentar converger con Ferrari y Mercedes en el primer tercio del próximo año.

En Renault se confía en un gran salto cualitativo para su equipo oficial en 2018. “La evolución de Renault me pone la sonrisa en la cara”, reconocía Sainz en estas pasadas fechas. Pero también podría beneficiarse McLaren en lo que toca al motor. La próxima temporada se pondrán a prueba las afirmaciones de Alonso y McLaren en los dos últimos años. «Hoy sabemos que te-

nemos un chasis decente, lo que nos permitiría estar entre los tres primeros con un motor adecuado», apuntaba Boullier estos días. Aún resonaban las palabras de Alonso en Spa durante los entrenamientos (“podíamos haber sido primeros y segundos”), o en Hungaroring, al comparar el rendimiento del MCL32 o el W08 de Mercedes en las zonas sinuosas y las rectas.

Si la nueva mecánica de Renault mejorara su rendimiento, el futuro MCL33 podría confirmar esas virtudes de las que tanto se habla desde McLaren. Es decir, si la mayor potencia supone un refuerzo para esa carga aerodinámica que tan efectivo le hace en las zonas sinuosas. Después del anuncio los técnicos de McLaren ya trabajan a marchas forzadas para adaptar las características del motor a la nueva confi-

guración del monoplaza británico. Y se comprobará entonces si Fernando Alonso tiene armas para poder ser competitivo en 2018.

Por su parte, Carlos Sainz inicia una nueva etapa en su trayectoria, la primera temporada fuera de la órbita de Toro Rosso y Red Bull. De momento, el fabricante de bebidas ha querido mantenerle bajo su órbita en calidad de cedido, el mejor de los dos mundos ante una posible marcha de Ricciardo o Verstappen a final de la próxima temporada. Pero Sainz también afrontará un nuevo nivel de responsabilidad que pondrá a prueba las grandes expectativas creadas con su magnífico rendimiento en Toro Rosso.

Desde Red Bull avisaban que vigilarán el duelo entre el piloto español y Nico Hulkenberg, uno de los

grandes talentos que aún no ha conseguido cuajar. El alemán se convertía en Singapur en el piloto con más participaciones sin subir al podio en la historia de la Fórmula 1. De batirle, la cotización de Sainz se disparará para liderar ese hipotético asalto al título que Renault ha establecido como objetivo para 2020. En este sentido, el piloto español también tendrá la responsabilidad de liderar al equipo francés. Sus cualidades personales, asertividad y su capacidad de liderazgo jugarán también un papel crucial fuera del asfalto.

Renault se cruza vez más en la vida deportiva de Fernando Alonso y Carlos Sainz. ¿Qué futuro deparará este nuevo destino en común? Si volvemos la vista al pasado, los antecedentes no han podido ser mejores para ambos...

MATRICULACIONES EN EUROPA

POR ENCIMA DE LOS DIEZ MILLONES Y MEDIO AL FINAL DEL VERANO

Con los 1.155.361 (+2,7%) coches vendidos en la Unión Europea en julio y los 865.047 (+5,6) comercializados en agosto, la suma de los ocho primeros meses del año coloca en 10.232.658 las unidades matriculadas, que suponen un +4,5 por ciento sobre la cifra alcanzada de enero a agosto de 2016. El acumulado sube a 10.559.543 operaciones (+4,4%) si se suman los tres países de la EFTA (Islandia, Noruega y Suiza), mercados que cerraban agosto con un +4,8% (38.096 unidades), frente al -1,4% experimentado en julio (38.193 coches), un retroceso especialmente propiciado por la bajada del 4,6% de la demanda en Suiza. Entre los grandes mercados de la UE destaca la ralentización de las ventas en Reino Unido, que de enero a agosto acumula un -2,4%, tras la caída del 9,3% de julio y el 6,4% en agosto, presentando el único negativo de los 13 mercados con más matriculaciones en los ocho primeros meses de 2017. Por marcas, de nuevo Vo-

lswagen lidera con holgura las entregas mensuales y el ranking acumulado, pese a la bajada de ventas por encima del 4 por ciento en julio y agosto, que colocan el ratio interanual en una ligera caída del 0,3% en lo que va de año -ver cuadro-. Es la única marca en retroceso del consorcio alemán, que supera en más de un millón de matriculaciones al siguiente en la tabla: el Grupo PSA, colocado en segunda posición con 1.083.564 unidades (+8,6%), tras hacerse efectiva la incorporación de Opel/Vauxhall el 1 de agosto, mes en el que la corporación gala experimentaba un crecimiento del 79% llegando a los 133.541 coches y subiendo 6,3 puntos porcentuales su cuota de mercado, que en el acumulado crece cuatro décimas. En las estadísticas de ACEA (fabricantes europeos) el Grupo Renault, desplazado de la segunda plaza por poco más de 15.000 unidades (1.068.315 y +7,5%), cierra el trío de los que venden más de un millón de unidades. Por

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS						
	Enero/Agosto	%17/16	Julio	%17/16	Agosto	%17/16
VW	1.104.714	-0,3	125.669	-4,3	97.355	-4,4
RENAULT	750.391	6,0	75.370	7,7	56.685	11,1
FORD	695.737	1,5	74.051	-7,7	51.203	-3,5
PEUGEOT	608.067	5,2	68.281	9,5	48.260	10,4
MERCEDES	572.032	9,3	70.098	10,6	54.791	8,8
FIAT	556.284	9,5	58.032	-1,3	37.797	9,7
AUDI	542.244	0,4	67.369	4,8	47.153	4,7
BMW	515.600	1,5	56.192	-1,1	45.628	4,0
SKODA	451.283	6,9	50.558	6,0	45.696	14,7
TOYOTA	442.476	16,4	51.977	21,1	39.731	15,5

LOS MAYORES MERCADOS						
	Enero/Agosto	%17/16	Julio	%17/16	Agosto	%17/16
ALEMANIA	2.323.785	2,9	283.080	1,5	253.679	3,5
REINUNIDO	1.640.241	-2,4	161.997	-9,3	76.433	-6,4
FRANCIA	1.390.234	4,2	147.518	10,9	107.449	9,4
ITALIA	1.366.389	9,1	145.770	6,2	83.363	15,8
ESPAÑA	849.851	6,9	109.948	2,5	72.410	13,0
BÉLGICA	394.446	3,1	36.627	6,6	35.517	-8,1
POLONIA	318.350	17,8	36.831	17,8	34.505	21,8
HOLANDA	288.740	14,7	32.466	4,6	29.584	10,2
SUECIA	248.167	3,8	24.722	2,2	29.915	9,5
AUSTRIA	240.350	8,1	27.731	3,2	26.058	1,0
EU	10.232.658	4,5	1.155.361	2,7	865.047	5,6
EFTA	326.885	1,2	38.193	-1,4	38.096	4,8
EU+ EFTA	10.559.543	4,4	1.193.554	2,6	903.143	5,5

Fuente: ACEA
detrás aparecen FCA (728.597 coches y +9,1%), Ford (695.737 y +1,5%), BMW (646.728 y +1,5%) y Daimler (635.739 y +7,6%).

Los asiáticos Toyota (469.977 y +15,4%), Nissan (377.706 y +6,2%) y Hyundai (335.918 y +3,0%) completan el 'top ten'.

SEAT

Acabado **Travel** para el **Alhambra**

El modelo más familiar de la marca española se actualiza con la llegada de las nuevas versiones Travel para sus tres niveles de acabado. Sustituye a los anteriores Plus y Plus Link, y supone un completo equipamiento a un precio muy competitivo: 750 euros en el Reference, 1.000 euros en el Style y 2.300 euros en el Style Advance. Una apuesta por el confort y la seguridad que incluye la conectividad Full Link desde el acabado más básico y el siste-

ma de navegación Navi System con cámara de visión trasera, y el acceso y arranque sin llave Kessy en los escalones superiores. Son sólo algunos de los muchos elementos que integran el paquete Travel, en el que no faltan cristales traseros oscurecidos, Radio

Media System Plus, bluetooth, faros antiniebla con función 'corner', sensores de aparcamiento o climatizador de tres zonas para el Reference. Equipamiento añadido que se complementa en el Style con los citados sistemas Navi System y Kessy y el asistente de aparcamiento Park Assist. En los Style Advanced, tope de gama, la aportación Travel suma cámara multifuncional con reconocimiento de señales, detector de ángulo muerto y asistente de cambio involuntario de carril, faros bixenon adaptativos con lavafaros y chasis adaptativo DCC.



Media System Plus, bluetooth, faros antiniebla con función 'corner', sensores de aparcamiento o climatizador de tres zonas para el Reference. Equipamiento añadido que se complementa en el Style con los citados sistemas Navi System y Kessy y el asistente de aparcamiento Park Assist. En los Style Advanced, tope de gama, la aportación Travel suma cámara multifuncional con reconocimiento de señales, detector de ángulo muerto y asistente de cambio involuntario de carril, faros bixenon adaptativos con lavafaros y chasis adaptativo DCC.

Desde 19.700 € el gasolina y 22.100 € el diesel



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

SKODA

El **Karoq**

llega con buena oferta de lanzamiento

Con una campaña de lanzamiento que baja el precio de partida a 19.700 euros en gasolina y a 22.100 euros en diésel, e incluye de regalo cuatro años de mantenimiento y faros FullLED para los Ambition o el sistema VarioFlex y los asientos con acabado telacuero en los Style para los primeros 600 pedidos, la marca checa

inicia la comercialización de su nuevo SUV, cuyas primeras unidades llegarán a los concesionarios españoles en diciembre. Cuatro motores, dos acabados, tracción delantera o 4x4 y cambio manual de seis marchas o DSG configuran las doce opciones que integran una gama que se adapta a las necesidades de cualquier usuario

y cuenta desde el primer escalón con una dotación muy completa, que incluye un equipamiento valorado en 3.700 euros. Un configurador online en www.skoda.es ayuda a escoger la versión más adecuada antes de concretar la compra en el concesionario, y en www.karavanaq.es se puede pedir cita para probar el coche.

PRECIOS	
1.0 TSI 115 CV Ambition	24.210 €
1.0 TSI 115 CV DSG Ambition	26.170 €
1.5 TSI 150 CV Ambition	25.870 €
1.5 TSI 150 CV DSG Ambition	27.670 €
1.5 TSI 150 CV Style	28.770 €
1.5 TSI 150 CV DSG Style	30.570 €
1.6 TDI 115 CV Ambition	26.210 €
1.6 TDI 115 CV DSG Ambition	28.070 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 Ambition	30.770 €
2.0 TDI 150 CV DSG 4x4 Ambition	32.570 €
2.0 TDI 150 CV 4x4 Style	33.670 €
2.0 TDI 150 CV DSG 4x4 Style	35.470 €

CITROEN

C3 #97 Edition, exclusivo para España

Las 97 unidades del C3 #97 Edition celebran las 97 victorias de Citroën en el Mundial de Rallies. Una serie especial inspirada en el C3 WRC, que cuenta con motor de gasolina PureTech de 110 CV, start&stop y un equipo de serie especial, como la innovadora cámara embarcada ConnectedCAM o el sistema

de navegación 3D Citroën Connect NAV con Mirror Screen. Se presentará en el Rally de España 2017 y su precio parte de 13.990 euros. Carrocería gris con techo e inserciones en rojo destacan una imagen deportiva que se complementa con llantas de aleación de 17 pulgadas Cross Black, Lunas traseras

sobretintadas, la identificación #97 Edition y una placa numerada. Tampoco falta encendido automático de luces y sensor de lluvia, retrovisor fotosensible y climatizador automático.



Desde 13.990 €

FIAT

Tipo **S-Design**, cinco puertas o familiar

La gama Tipo entra en la familia S-Design para dar respuesta a los clientes jóvenes y activos que buscan un automóvil personalizado y audaz. Disponible con carrocería de cinco puertas y familiar, llega con descuentos de entre 2.250 y 2.810 euros -dependiendo de la versión-, a los que se pueden unir las rebajas por la entrega de un usado y la financiación, dejando en 15.050 euros el gasolina de 5 puertas (15.550 el SW) y en 15.890 euros el acceso al diésel (16.790 el SW). Un nuevo color de carrocería ex-

clusivo, Gris Metropoli, se une al negro, rojo, blanco y Gris Colosseo en que está disponible esta versión, que destaca por su distintiva calandra Piano Black y los faros bixenón, y cuenta con interiores totalmente renovados y la última tecnología de conectividad.

Desde: 15.050 € con todos los descuentos

PRECIOS		
	5p	SW
1.4 T-Jet 16v S-Design 120 CV	20.110 €	21.110 €
1.6 16v S-Design 120 CV Multijet II	22.410 €	23.410 €
1.6 16v S-Design 120 CV Multijet II DDCT	23.910 €	24.910 €



del Plan Movea. No en vano, Dacia es la única marca con variantes GLP en todos sus modelos, y Repsol cuenta con más de 370 puntos de suministro de AutoGás en sus estaciones de servicio.



Los beneficios de Venturada para las empresas del sector del automóvil

Trabajar en Venturada es hacerlo en un **espacio único e idílico**, junto a la Sierra de Guadarrama y en un entorno rodeado de vegetación y naturaleza en todos los sentidos. Además de un envidiable entorno, esta localidad del norte de la Comunidad de Madrid **ofrece varias bonificaciones y ventajas** para diversas actividades comerciales, **con especial orientación hacia la industria del automóvil**.

La primera y más importante es quizá la **bonificación del 75% en el IVTM** de la que sus vecinos y empresas domiciliadas disfrutan. Este Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, también conocido como rodaje o numerito, es de especial **importancia**

para los balances de nuestros principales clientes: los concesionarios. Añadido a este tributo, el **IAE del municipio está igualmente bonificado**, por lo que no es de extrañar que **cada vez más empresas elijan Venturada como sede de negocio**.

De esta forma, en Venturada es posible **progresar y desarrollar la actividad comercial** propia del sector de la automoción, siempre dentro de los márgenes de la ley. En este sentido, tanto las normativas vigentes a nivel estatal y local, así como la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, avalan la domiciliación de flotas en sedes alternativas para empresas dedicadas a la compra-venta de vehículos.

Se trata, además, de una práctica legal, de un **ahorro totalmente inmediato**, proporcional al tamaño **de nuestras flotas y rentable desde las primeras unidades**. Esto es posible, además de por las bajas tarifas de los impuestos en cuestión, gracias a una estructura de costes que dealerBest ha conseguido, lo que hace que incluso sea una práctica rentable para flotas pequeñas y, en cualquier caso, suponga un ahorro con vocación de permanencia a largo plazo en la empresa.

Además de los beneficios económicos, el ayuntamiento de Venturada ofrece **un amplio espacio y marco de colaboración** en el que es posible descansar y

tas y espacio disponible para nuestro mejor uso personal y profesional.

Junto a este espacio, es posible encontrar **un amplio polideportivo cubierto**, un helipuerto totalmente renovado y reformado, ideal para pruebas dinámicas, así como **la pista de 4x4** a las afueras del municipio.

Por otra parte, en Venturada encontraremos a nuestra disposición **personal desplegado en horario de oficina en todas las instalaciones** con las que contamos, lo que nos permite **recibir en tiempo real todo tipo de notificaciones**, sin importar la distancia a la que nos encontremos de nuestra sede central, ya que contamos con



disfrutar, ya que disponemos de una sede adicional de negocio con la que es posible **huir de la rutina tradicional y cambiar el contexto de trabajo**, todo ello en un espacio habilitado en pleno corazón de la naturaleza: **el Co-Working Puerta de la Sierra**, sede de nuestras flo-

una excelente comunicación interna para conseguir el mejor servicio posible. A su vez, **contamos con varias empresas de apoyo** para los servicios que requieran tus actividades, así como la inclusión de tu empresa en el directorio de actividades comerciales y en el dossier de negocio disponibles en el espacio, junto al resto de empresas allí domiciliadas.

Por todo ello, **Venturada ofrece unas posibilidades únicas** para llevar a cabo tu negocio, sin importar desde dónde se opere y cuáles sean los volúmenes que se manejen. En este lugar, en pleno centro de la naturaleza, el sector del automóvil cuenta con una puerta abierta.

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



SEAT

Ya se puede **pedir el Arona**

Las entregas comenzarán en la primera semana de noviembre, pero Seat ya admite pedidos del Arona, un modelo que inicia su comercialización con un equipamiento opcional añadido como oferta de lanzamiento para los motores 1.0 TSI de 95 y 115 caballos en acabados Style y Xcellence. Un regalo que comprende algunos colores y combinaciones sin coste, llantas de alea-

ción de 17 pulgadas (Dynamic o Dynamic Machined), faros Full LED, radio digital DAB y los paquetes de equipamiento Summer, Spring, Easy, Visión Plus, Storage, Winter y Connectivity en el 95 CV Style, o Connectivity Plus, Beats Sound y Winter en el 115 CV Xcellence.

Además, el nuevo modelo, que se fabrica exclusivamente en Martorell (Barcelona) y utiliza



KIA

Stonic, a la venta desde 12.919 euros

Con un descuento de 4.181 euros sobre el precio de tarifa, 7 años de garantía o 150.000 kilómetros y 3 años de mantenimiento gratuito en los pedidos que se realicen en los cuatro días que quedan para terminar el mes, se inicia la comercialización del Stonic, el SUV

compacto de la marca coreana, que se sitúa en el segmento más activo del mercado al que llega luchando con un precio muy afinado. Dos motores de gasolina y un diésel, tres niveles de acabado y cambio manual de cinco o seis marchas integran la oferta del nuevo

PRECIOS*	
1.2 MPI 84 CV Concept	12.919 €
1.2 MPI 84 CV Drive	14.370 €
1.2 MPI 84 CV Tech	14.670 €
1.0 T-GDI 120 CV Concept	15.670 €
1.0 T-GDI 120 CV Drive	14.670 €
1.0 T-GDI 120 CV Tech	16.120 €
1.6 CRDI 110 CV Concept	17.419 €
1.6 CRDI 110 CV Drive	15.869 €
1.6 CRDI 110 CV Tech	17.320 €
1.5 EcoTSI 150 CV FR	18.619 €

* Aplicado el descuento actual

VOLKSWAGEN

The Original, nuevo acabado para la Multivan

Como sustituto del Trendline, llega al mercado español el acabado The Original, que ofrece un equipamiento de serie superior en la entrada a la gama del versátil modelo de Volkswagen. Asientos giratorios adicionales en la segunda fila (7 plazas), llantas Clayton de 16 pulgadas, ParkPilot trasero y delantero, Paquete Luz y Visibilidad y retrovisores con ajuste

eléctrico plegables y calefactables forman parte de esta versión, en la que también son de serie App-Connect, Detector de Fatiga, Control de Velocidad Tempomat y Sistema de Frenada Anticolisiones Múltiples. Está disponible con tracción delantera y el motor 2.0 TDI en versiones de 114 y 150 CV, el primero aso-

2.0 TDI 114 CV 5v	31.980 €
2.0 TDI 150 CV 6v	33.770 €
2.0 TDI 150 CV DSG 7v	35.130 €



ASEPA

ESPECIALIZACIÓN EN EMISIONES

La Asociación Española de Profesionales de Automoción (Asepa) y el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (Insia) han programado un curso de Especialización en Emisiones de Automóviles que se impartirá en el Centro de Formación del Insia, ubicada en el Campo Sur de la Universidad Politécnica de Madrid. Las clases tendrán lugar los viernes por la tarde y los sábados por la mañana entre el 20 de octubre y el 18 de noviembre, y las plazas son limitadas. En <http://www.asepa.es> se puede encontrar más información o formalizar inscripciones.



ALD

COCHE Y TELÉFONO DE ESTRENO

De nuevo la compañía de renting y gestión de flotas de Societè Générale se une al distribuidor de electrónica y electrodomésticos Worten en el acercamiento del renting a los clientes particulares. La oferta, que permite estrenar coche y móvil, tiene como protagonistas al Fiat 500 1.2 Lounge de GLP y al Samsung Galaxy S8, que se pueden disfrutar por menos de 7 euros diarios. La promoción estará disponible hasta el 31 de diciembre o hasta que se agoten los 400 vehículos disponibles, y transcurrido el primer año se puede renovar el contrato o entregar el vehículo manteniendo el móvil en propiedad.



¿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 de Servicio RT REF: ASRT-MAD-M16
- Asesor Ventas VO Madrid REF: JV-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Madrid REF: AVVN-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Girona REF: AVVN-GIR-M16
- Jefe de Ventas Girona REF: JV-GIR-M16
- Asesor de Ventas Girona REF: AVVN-GIR-M16



**CARTA
DE LA SEMANA**

SEAT IBIZA O FORD FIESTA CON MOTORES DE UN LITRO TRICILÍNDRICOS. ¿SERÁ SUFICIENTE?

Pedro Suárez

Tenemos pensado en casa cambiar de coche, y los que más nos gustan son los nuevos Seat Ibiza y Ford Fiesta. No hacemos más de 1.000 kilómetros al mes, por eso creemos que los motores de gasolina de tres cilindros podrían ser la mejor opción por su sencillez y consumo. ¿Tienen capacidad suficiente a nivel de rendimiento? Amigos y familiares me recomiendan cambio automático, pero prefiero el manual. Tenemos un hijo de cuatro años. ¿Cuál nos recomendarían? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

No cabe duda de que tu elección pasa por dos de los vehículos más atractivos del segmento, dos modelos nuevos, lanzados este mismo año, pero con una gran experiencia detrás de varias décadas y generaciones. Tanta que ambos modelos son muy similares en muchos aspectos, personalidad incluida.

El primer punto de su igualdad corresponde a su tamaño exterior. El Ibiza mide 4,06 metros

de longitud, apenas un par de centímetros más que el Fiesta, que en esta última generación ha crecido considerablemente. Sin embargo, si analizas el espacio interior, es el vehículo español el que mejor saca provecho a la habitabilidad. Es más amplio delante pero las diferencias se incrementan detrás, donde firma un espacio más holgado tanto en cota de anchura como de altura y espacio para las piernas. Es un dato a

tener en cuenta a la hora de 'acomodar' a tu hijo en la sillita. El modelo de Ford también dispone de carrocería con tres puertas, más deportiva, pero menos funcional. Y si abres el portón trasero el maletero del Ibiza te convencerá más porque ofrece 355 litros de capacidad, 50 más que su rival, una diferencia considerable.

Ahora vamos con el apartado mecánico. Hay dos cosas que nos llaman la atención últimamente: el interés por los motores de gasolina, sobre todo en segmentos pequeños, y la preocupación sobre el rendimiento de los propulsores modestos en cilindrada, sobre todo cuando tienen tres cilindros. En este último aspecto ambos modelos apuestan por un bloque tricilíndrico de sólo un litro que eroga varios niveles de potencia. Como no nos concretas la caballería elegimos las más equilibradas en ambos casos, con 115 CV en el Ibiza y 125 CV en Fiesta, en ambos casos asociados a una caja manual de seis relaciones.

Primer punto: no temas por el rendimiento en ambos casos, ya que tienen fuerza para mover con gran soltura los dos vehículos. Los dos ofrecen unas prestaciones muy similares, si bien la mayor potencia y unos desarrollos algo más cortos del cambio hacen que el Fiesta sea algo más rápido. Tampoco encontrarás grandes diferencias en cuanto al consumo, ya que se mueven en torno a los 5,5 litros en conducción real.

En marcha el Ibiza ofrece un tacto más deportivos y preciso, con unos tarados más firmes de suspensión. Transmite algo más, pero el Fiesta también presenta una gran dinámica, resulta algo más confortable en marcha y está muy bien insonorizado.

Por último, los dos modelos cuentan con un generoso y avanzado equipamiento en materia de conectividad o seguridad. Eso sí, en este último apartado el Fiesta dispone de algunos asistentes que no están presentes en el español, pero para disfrutar de muchos de ellos hay que pagarlos aparte en la carta de opciones. Con estas motorizaciones el Fiesta está a la venta desde 18.895 euros, mientras que el Ibiza cuesta 17.550, aunque en los dos la campaña de descuentos es muy agresiva. Difícil elección, aunque este último apartado podría decantar la contienda...

CONSULTAS RÁPIDAS**MÁS DEPÓSITO EN LAS VARIANTES 4X4****Antonio Pérez**

Pues vamos a comenzar por el final porque no es tan raro encontrarte diferentes capacidades en los depósitos de combustible de un mismo modelo. Si tienes acceso a las fichas técnicas lo puedes comprobar, y verás que es una práctica más habitual de lo que parece. Con respecto al Mercedes GLA al que haces referencia, no es un error, ni mucho menos. Este modelo presenta un depósito con 50 litros en

todas las versiones, salvo en las que montan tracción total 4Matic, que aumenta hasta los 56. La razón que nos ha dado la marca es que estas últimas consumen prácticamente 0,5 l/100 km más de media al ser más pesadas.

NEUMÁTICOS RUN FLAT O RUEDAS PAX**Miguel Pertierra**

Tienen la misma función, pero se trata de conceptos diferentes. En ambos casos nos permiten rodar con la rueda pinchada alrededor de

200 kilómetros y podemos alcanzar los 80 km/h. Los neumáticos Run Flat apuestan por unos flancos más robustos que soportan el peso del vehículo aun sin aire. Por su parte, las ruedas PAX, desarrolladas en su día por Michelin, consisten en incorporar en el interior del neumático, asentado en la llanta, un aro circular como si fuera una segunda rueda de menor diámetro. Unos muelles internos incrementan su presión cuando se circula sin aire para evitar que se desllante. Se utiliza mucho en vehículos blindados.

CONSULTAS RÁPIDAS**¿SON CIERTOS ESOS COMENTARIOS EN REDES SOCIALES QUE DICEN QUE TE PUEDEN MULTAR POR BEBER AGUA MIENTRAS SE VA AL VOLANTE?**

Son ciertos. Es verdad que no existe una infracción que incluya este hecho concreto, es decir, en ninguno de los artículos de la normativa vigente se recoge que esté prohibido beber agua mientras se conduce; pero, en cambio, como hemos señalado en otras ocasiones, las normas de tráfico sí establecen, de forma genérica, las condiciones de la conducción, y ahí es donde se podría entender, incluida, la acción de beber cualquier tipo de líquido mientras se conduce.

Como norma general, el conductor de un vehículo debe estar, en todo momento, en condiciones de controlar el mismo, así como obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. Igualmente deberá cuidar, especialmente, de mantener la posición adecuada.

Por ello, soltar una mano del volante, coger un objeto como puede ser la botella y dar un trago de agua, evidentemente puede entenderse que implica el no mantener la posición necesaria y permanente a la conducción o, incluso, no poder garantizar, en un momento determinado, el campo de visión necesario; y, en consecuencia, todas estas circunstancias podrían suponer que fuésemos denunciados por la realización de una conducción negligente, lo que sería considerada una infracción grave que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA**SE BASAN EN LA DISTANCIA RECORRIDA Y EL TIEMPO UTILIZADO PARA SABER LA VELOCIDAD****¿Cómo funcionan los radares de tramo y cómo se establecen las sanciones?****RESPUESTA**

Los radares de tramo son los que controlan la velocidad a la que han circulado los vehículos durante el tramo vigilado, basándose en la distancia recorrida en dicho tramo y el tiempo destinado a cubrir esa distancia. El tramo estará delimitado, exactamente, por la ubicación de un cinemómetro en el inicio del citado tramo y por la ubicación de otro cinemómetro en el punto final de dicho tramo.

Los cinemómetros estarán preparados para detectar las matrículas de todos los vehículos que circulan por dicho lugar, tanto en el inicio del tramo como en el final, y mediante una operación matemática, teniendo en cuenta la distancia del tramo y el tiempo que tarda el vehículo en recorrer dicho espacio, calcularán automáticamente la velocidad media a la que ha tenido que circularse para poder recorrer esa distancia en el tiempo controlado.

Es decir, el cinemómetro tomará la matrícula del vehículo y la hora —con minutos y segundos— a la que pasa por el punto inicial; y, del mismo modo, el cinemómetro del punto final recogerá esa misma matrícula, con la hora, minutos y segundos a los que pasa por ese último punto; automáticamente el sistema efectuará el cálculo matemático

determinando la velocidad media a la que se ha tenido que circular para recorrer esa distancia en el tiempo recogido.

La sanción recaerá sobre todos aquellos vehículos cuya velocidad media hubiese superado el límite fijado para dicho tramo, por lo que el importe de la sanción y la pérdida de puntos dependerá, como en el resto de infracciones de velocidad, del límite fijado en el tramo y del resultado de la velocidad media; debiéndose sancionar, de conformidad al cuadro de infracciones y sanciones, establecido en el Anexo IV del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

No obstante, hay que recordar que para sancionar por este tipo de infracciones debe existir, por un lado, la fotografía del paso por el inicio del tramo en la que conste la hora de tránsito y, por otro lado, la fotografía del paso por el final, constando, igualmente, la hora de paso y la distancia, en metros, del mencionado tramo. También será necesario, como en todas las infracciones de velocidad, el certificado de inspección que acredite que, en este caso, ambos cinemómetros, que forman un conjunto, se encuentran perfectamente homologados y cumplen con los parámetros exigidos por la legislación metrológica.

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

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

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

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

LEGALITAS.COM

Nissan Micra, llega un utilitario desde Japón

La marca japonesa, la más vendida en Europa, lanzaba en nuestro mercado el Nissan Micra, utilitario pensado para el mercado europeo y con soluciones inteligentes para luchar con los clásicos urbanos europeos.

Dos anuncios de futuro en una misma semana: por un lado la alianza entre PSA y el Grupo Fiat que daría lugar a los Citroën Evasion, Fiat Ulysee, Lan-

cia Z y Peugeot 806. Y por otro, el nombre de un utilitario que preparaba Renault para revolucionar el segmento... Se llamaría Twingo. Otro utilitario tam-



LA PORTADA
Nº 463
FECHA
1-9-1992
HABLAMOS DE

La comparativa de las tres berlinas medias –Ford Orion, Opel Astra y Renault 19– cargadas hasta los topes era la principal imagen la portada. Junto a ellas, aparecía el nuevo Nissan Micra y un original y futurista vehículo eléctrico de Renault, conocido como Zoom y que de frente, aunque con 4 plazas, recuerda al Twizy.

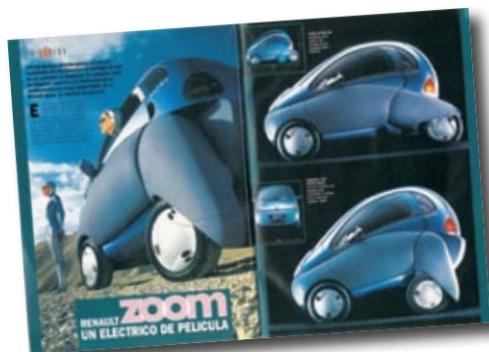
bién era protagonista de nuestras páginas, pues llegaba a Europa el Nissan Micra, dispuesto a luchar con armas diferentes con los clásicos europeos del segmento.

Más japoneses llegaban a Europa, el Toyota Carina E se empezaría a fabricar en Reino Unido para evitar los cupos de importación. Era el antecesor del actual Avensis.

La prueba de la semana tenía al Opel

Monterey como protagonista, un todoterreno de aires lujosos y mucha capacidad en campo.

Y la comparativa trataba de valorar cómo se comportaban tres modelos de corte familiar –Ford Orion, Opel Astra y Renault 19– a plena carga (300 kilos repartidos entre la banqueta y el maletero). Así podíamos comprobar rendimiento y comportamiento en circunstancias muy reales.



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

Conducimos el Jaguar XJ220, un deportivo de ensueño

Un superdeportivo de esos que se recuerdan siempre; nos poníamos por primera vez al volante del Jaguar XJ 220: 550 caballos, 340 km/h y una línea que enamoraba.

Un personaje que iba a protagonizar los siguientes años en la industria del automóvil se asomaba a nuestras páginas. José Ignacio López de Arriortua y su

nuevo sistema de negociación con proveedores quería hacer más eficientes las cuentas de General Motors.

Visitábamos China, donde Peugeot ha-



LA PORTADA
Nº 464
FECHA
8-9-1992
HABLAMOS DE

Lo más bonito del mundo era como definíamos al Jaguar XJ 220, un superdeportivo que 25 años después sigue levantando admiración. En nuestra portada, además, aparecía la nueva generación del Fiat Uno, que descubríamos y la prueba del VW Corrado VR6.

bía abierto una fábrica, en una avanzadilla que mostraba la futura apuesta de todas las marcas por el gigante asiático como gran mercado mundial.

Además, descubríamos el futuro utilitario de Fiat, sucesor del Uno con variedad de carrocerías. Y aunque lo seguíamos identificando como Uno, finalmente se denominaría Punto.

También nos poníamos al volante de un superdeportivo de en-

sueño antes de su llegada al mercado. El Jaguar XJ 220 era de una belleza suprema y un poderío infinito, con sus 340 km/h de velocidad máxima.

Y la comparativa preludiaba una contienda que cada vez iba a ir a más. Enfrentábamos al recién llegado Hyundai Sonata con uno los modelos consagrados, el VW Passat. Y el coreano no solo no desentonaba sino que jugaba bien sus cartas.



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 PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



8SPEED
AUTO

NUEVA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES

NUEVOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN

NUEVOS MOTORES GENERACIÓN 2020



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

El nuevo Peugeot 308 sale a la luz. Con sus líneas afiladas, resulta imponente desde el primer vistazo. Su alto nivel tecnológico está pensado para perfeccionar tu experiencia de conducción: navegación conectada 3D, Peugeot i-Cockpit® con volante compacto y nuevos motores que cumplen con la normativa de emisiones NOx a horizonte 2020. Las nuevas ayudas a la conducción, como la alerta activa de cambio involuntario de carril, el Active Safety Brake o el control de crucero adaptativo, se convierten en una especie de sexto sentido que te permitirán disfrutar de una experiencia de conducción más intuitiva.

Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,6 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 95 hasta 139.