

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Exclusiva



CONDUCCIMOS EL  
ITALDESIGN  
ZEROUNO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.712 del 24 de octubre al 6 de noviembre de 2017



## SUV PARA TODOS 6 alternativas a buen precio

### KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 CV

Práctico y  
divertido

Prueba



Al volante



▲ HYUNDAI KONA

Al volante



▲ SEAT ARONA

Al volante



▲ VOLKSWAGEN T-ROC

Prueba al límite

### Suzuki Ignis 4x4

1.000 kilómetros  
en 24 horas

- ▶ Ciudad
- ▶ Autopista
- ▶ Carretera
- ▶ Campo



Bajo la lupa

### Todo sobre el Citroën C3 Aircross



# FABIA

desde **8.800€**



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Condúcelo. Conviértelo en el lugar favorito de tus amigos y tu familia. En el rincón perfecto para una cita. En tu otra casa. En tu otra cama. Porque un FABIA es para vivirlo. Y más, cuando puedes tenerlo desde solo 8.800€ equipado con todo lo que necesitas.

skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo FABIA Active 1.0 MPI 44 kW (60 CV). PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida hasta el 30/11/2017 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC un crédito mínimo de 8.800€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras.

Consumo combinado de la gama Fabia: [3,6-4,8] l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de la gama Fabia: [93-110] g/km.

## Al detalle



### SAINZ CAMBIA Y ALONSO SIGUE

El anunciado futuro bajo la órbita de Renault para Carlos Sainz y Fernando Alonso, ya es presente. El primero ha debutado y deslumbrado con la escudería francesa –necesitada de buenos resultados y de desarrollar su futuro monoplaza– en el GP de Estados Unidos. Y Alonso, doble campeón con la marca del rombo ya ha anunciado su renovación con McLaren y su confianza en que con el motor de Renault la escudería británica vuelva a lo más alto. Los dos pilotos españoles han empezado a escribir su futuro junto a Renault. Suerte para todos.



### EL PLAN DE CARRETERAS SE PONE EN MARCHA

Anunciado a bombo y platillo el pasado mes de julio, el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, comienza a ponerse en marcha. El ministro de Fomento anunció la adjudicación por 'vía express' de las obras en los próximos dos años. El estado de nuestras carreteras hace muy urgente que esos 5.000 millones anunciados se pongan a funcionar cuanto antes.

## 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: M30.247983

© 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

## Volvo presenta el Polestar

La expansión de la marca sueca permite que afronte el futuro con la apuesta de la electrificación de su gama como gran objetivo. Y Polestar es un gran paso en esa estrategia.

Con la presentación en Shanghai del primer modelo híbrido de la nueva enseña Polestar, Volvo Cars da otra vuelta de tuerca en su estrategia de futuro. De hecho, según los recientes planes de la automovilística sueca, propiedad de la china Geely, todos los vehículos que salgan al mercado a partir de 2019 serán eléctricos puros o híbridos. Todo ello demuestra que el constante crecimiento de ventas de Volvo en el mundo les permite hacer apuestas del calado del Polestar 1. Un híbrido enchufable, equipado con un propulsor de gasolina delantero y dos motores eléctricos traseros, que suman una potencia total de 600 caballos y pasa de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de cuatro segundos. Este coupé de 2+2 que analizamos en profundidades en la página 8, será construido en unas instalaciones tecnológicamente especiales, situadas en Chengdu, que es la misma localidad china que produce el S90 en exclusiva mundial.

La inversión ha

sido de 650 millones de euros, entre todo el desarrollo y la presentación en sociedad y está claro que, con su extraordinaria autonomía de 150 kilómetros en modo eléctrico, tiene en el punto de mira al Tesla. El objetivo es fabricar sólo 500 unidades anuales, lo cual y salvo alguna excepción, lo hace casi exclusivo de un mercado chino que es el mayor comprador de coches seductores y de lujo del mundo. El precio estará en el entorno de los 150.000 euros y se pagará por cuotas, en las que estarán incluidos tanto los gastos de mantenimiento como las máximas atenciones a los clientes. Los siguientes modelos de la marca Polestar serán eléctricos cien por cien y llegará uno a finales de 2019, con un nivel de producción mayor y un tercero que según todas las previsiones será un todocamino. Una cuestión si queda absolutamente clara, el gigante asiático está empeñado en encabezar la revolución de los vehículos eléctricos y esta apuesta de Volvo es la mejor de las demostraciones.

La apuesta de Volvo y de su empresa matriz, la china Geely, por la movilidad eléctrica tiene su máxima expresión en este Polestar 1, un modelo superexclusivo –se fabricarán 500 unidades anuales– que parece indicado expresamente para China, un mercado empeñado en liderar la revolución eléctrica.

<b>ÁLAVA</b> CIARSA Tel. 945 150 500	<b>LA RIOJA</b> RIOJA MOTOR Tel. 941 271 780
<b>ALBACETE</b> WAGEN MOTORS Tel. 967 508 339	<b>LEÓN</b> TELENAUTO Tel. 987 840 162
<b>ALICANTE</b> SALA HERMANOS Tel. 965 939 040 SERRAMOVIL Tel. 966 613 203	<b>LLEIDA</b> GARAJE DALMAU Tel. 973 288 090 SERVISIMÓ Tel. 973 313 406
<b>ALMERÍA</b> VERA IMPORT Tel. 950 393 074	<b>LUGO</b> AUDI CENTER LUGO Tel. 982 219 511
<b>ASTURIAS</b> TARTIERE AUTO Tel. 985 732 000	<b>MADRID</b> AUDI CENTER MADRID LAS ROZAS Tel. 916 036 600 F. TOMÉ Tel. 917 478 200 JARMAUTO Tel. 914 316 196 M. CONDE PREMIUM Tel. 915 086 293 MOTOR GOMEZ PREMIUM Tel. 918 561 790 MOTORSAN Tel. 918 770 835 SEALCO MOTOR Tel. 916 211 830
<b>BADAJOS</b> CENTROWAGEN Tel. 924 207 475	<b>MÁLAGA</b> SAFA MARBELLA Tel. 952 760 700
<b>BALEARES</b> AUDI CENTER PALMA Tel. 971 012 000 EIVIMOTOR Tel. 971 396 513 MOGAL MOTOR Tel. 971 843 106	<b>MURCIA</b> HUERTAS MOTOR CARTAGENA Tel. 968 536 221 HUERTAS MOTOR MURCIA Tel. 968 899 999
<b>BARCELONA</b> AUDI CENTER BCN SUD Tel. 934 848 021 MOGAUTO Tel. 932 781 333 MOTORSOL IMPORT Tel. 933 250 800 RIO IMPORT Tel. 936 801 777 SARSA Tel. 938 795 921 SARSA VALLES Tel. 937 891 166 SERVISIMÓ Tel. 938 052 117 SUPERWAGEN Tel. 935 635 400 VILAMOBIL Tel. 938 168 070	<b>NAVARRA</b> IRUÑAMOVIL Tel. 948 136 106 TUDAUTO Tel. 948 411 155
<b>BURGOS</b> AUDI CENTER BURGOS Tel. 947 261 250	<b>OURENSE</b> APERSA Tel. 988 363 030
<b>CÁCERES</b> SANTANO AUTOMOCIÓN Tel. 927 279 355	<b>PALENCIA</b> COBARSA Tel. 979 165 434
<b>CÁDIZ</b> AUDI CENTER CAMPO DE GIBRALTAR Tel. 956 631 050 SOLERA MOTOR Tel. 956 306 300	<b>PONTEVEDRA</b> PERCAR Tel. 986 267 830 VEPERSA Tel. 986 866 416
<b>CANTABRIA</b> HERCOS PARAYAS Tel. 942 352 335	<b>SALAMANCA</b> HELMÁNTICA Tel. 923 282 344
<b>CASTELLÓN</b> MARZA Tel. 964 342 300	<b>SEGOVIA</b> NUÑEZ AUTOMOCION Tel. 921 412 500
<b>CIUDAD REAL</b> TALLERES MANCHEGOS Tel. 926 588 870 TRESA AUTOMOCIÓN Tel. 926 272 160	<b>SEVILLA</b> AVISA Tel. 955 034 604 SEVILLA WAGEN Tel. 954 933 330
<b>CÓRDOBA</b> SAFA CÓRDOBA Tel. 957 325 298	<b>SORIA</b> SORIA MOTOR Tel. 975 225 250
<b>CUENCA</b> TURISMOS VILLAR Tel. 969 235 115	<b>TARRAGONA</b> MERKAMOTOR Tel. 977 446 116 TARRACO MOBIL Tel. 977 211 329
<b>GIRONA</b> AUTOPODIUM Tel. 972 241 211	<b>TERUEL</b> BRONCHAL IMPORT Tel. 978 602 306
<b>GRANADA</b> AUTOMOTOR CASA Tel. 958 602 368 NUCESA Tel. 958 011 200	<b>TOLEDO</b> ALDAUTO CAR Tel. 925 353 425
<b>GUADALAJARA</b> MOTORSAN Tel. 949 208 080	<b>VALENCIA</b> ALZIRA IMPORT Tel. 962 403 575 GANDIA MOTORS Tel. 962 876 550 LEVANTE WAGEN Tel. 961 526 310 TALLERS XÀTIVA Tel. 962 287 041
<b>GUIPÚZCOA</b> AUTOWAG TOLOSA Tel. 943 675 190 MENAI Tel. 943 327 066	<b>VALLADOLID</b> VALLADOLID WAGEN Tel. 983 360 990
<b>HUELVA</b> HUELVA WAGEN Tel. 959 495 500	<b>VIZCAYA</b> ALZAGA Tel. 944 597 616 LEIOA WAGEN Tel. 944 819 000 MENAI (Alluitz) Tel. 946 202 004
<b>HUESCA</b> HUESCA IMPORT Tel. 974 211 809	<b>ZAMORA</b> HELMÁNTICA (Duero) Tel. 980 557 164
<b>JAÉN</b> ESPAWAGEN Tel. 953 281 689	<b>ZARAGOZA</b> AUDI CENTER ZARAGOZA Tel. 876 254 400
<b>LA CORUÑA</b> ARROJO Tel. 981 635 400 AUTOGÁNDARA Tel. 981 372 969 BREA MÓVIL Tel. 981 569 700	



## Cada generación tiene su forma de vivir. Y hay una que quiere vivirlo todo.

### Bienvenido a la Generación Q.

La generación que quiere explorar tantos lugares como los baby boomers, disfrutar tanto como la generación X y ser tan innovadora como los millennials. Y no solo eso. También quiere descubrir hasta dónde puede llegar con un Audi Q3 Black line edition con faros de xenón, paquete MMI Navegación incorporado, el estilo inconfundible de las llantas de aleación Audi Sport de 19" de óptica titanio y el carácter único del Audi Singleframe y otros elementos exteriores en color negro brillante. Esta generación quiere vivirlo todo. La cuestión es ¿por dónde empezar?

**Audi Q3 Black line edition por 180 €/mes\*.**  
Renting para particulares con todos los servicios incluidos.



Gama Audi Q3 de 88 kW a 162 kW (120 CV a 220 CV). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 124 a 168. Consumo medio (l/100 km): de 4,7 a 7,2.

\*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Black line edition 2.0 TDI 88 kW (120 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.168 € a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Oferta válida hasta el 31/10/2017. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.

**Audi** A la vanguardia de la técnica



# SUVWOW



## NUEVO SUV COMPACTO CITROËN C3 AIRCROSS

Más Espacio, Más Modularidad  
#MasPosibilidades

520 l. de maletero  
Modularidad récord  
Citroën Advanced Comfort®  
Asientos traseros deslizantes  
12 ayudas a la conducción  
85 posibilidades de personalización  
Grip Control con Control de Descenso

POR  
**130€ / MES**<sup>1)</sup>  
En 47 cuotas. Entrada 3.516,93€  
TAE: 7,96%. Última cuota: 8.079,67€  
Oferta válida hasta el 30/11/2017  
**4 AÑOS**  
DE MANTENIMIENTO  
INCLUIDO

INSPIRED  
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un Nuevo C3 Aircross PureTech 82 Feel 14.725€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con gastos de apertura: 11.650,79€. Gastos de apertura: 442,72€. TIN: 6,4%. Importe total adeudado: 14.189,67€. Precio total a plazos: 17.706,6€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. El precio incluye un contrato de Servicio IdealDrive con un pago al contado de 1.025€ (revisiones preconizadas por la Marca en condiciones normales de utilización, piezas -salvo desgaste-, y mano de obra incluidas), a 48 meses ó 50.000 kms (lo que antes ocurra). Consulte coberturas/exclusiones en www.citroen.es o en su concesionario. PVP para el cliente que no financie: 16.225€. Oferta válida hasta el: 30/11/2017. Modelo visualizado: Nuevo C3 Aircross Shine desde 17.600€. Equipamientos disponibles en opción según versiones. Automóviles Citroën España, S. A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): CITROËN C3 AIRCROSS: 4,0-5,6 / 104-126

### SUMARIO

Nº 1.712 · 24 octubre a 6 noviembre de 2017 · Sobretasa Canarias: 0,15 euros

#### 8.- QUÉ PASA POLESTAR

La nueva marca de Volvo debuta con este coupé eléctrico de altas prestaciones.

#### 10.- AUDI A7 SPORTBACK

Elegancia, tecnología y deportividad para el renovado coupé alemán.

#### 14.- EN PORTADA KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 CV

Llega con fuerza el SUV urbano de Kia, divertido y práctico a partes iguales.

#### 22.- CUATRO RUEDAS HYUNDAI KONA

Calidad, tecnología y comportamiento dinámico en el nuevo todocamino coreano.

#### 24.- SEAT ARONA

El Ibiza en su versión todocamino mantiene sus virtudes dinámicas.

#### 26.- VOLKSWAGEN T-ROC

Una alternativa crossover al Volkswagen Golf.

#### 28.- BAJO LA LUPA CITROËN C3 AIRCROSS

Original y divertido, el Citroën C3 Aircross viene a dar su propia interpretación de la nueva movilidad urbana. Analizamos todos sus detalles

#### 40.- SUZUKI IGNIS

Mil kilómetros en carretera, ciudad, pistas y autovía en 24 horas con el crossover japonés.

#### 46.- ITALDESIGN ZERO UNO

Hemos conducido el ZeroUno, la primera creación de Italdesign Automobili Speciali, un superdeportivo de fibra de carbono que no tiene nada que envidiar a un avión de combate.

#### 52.- LA SEMANA

#### 54.- A LA ÚLTIMA

#### 56.- DE CARRERAS CARLOS SAINZ Y RENAULT

El piloto español debuta en Estados Unidos con la escudería Renault y deslumbra a los mandos del monoplaça amarillo.

#### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

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

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

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

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

### Busca tu marca

AUDI	10
CITROËN	28
HYUNDAI	22
ITALDESIGN	46
JAGUAR	12
KIA	14
POLESTAR	8
RENAULT	56
SEAT	24
SUZUKI	40
VOLKSWAGEN	26



26



28



46



40



56

El Polestar 1 rinde 600 CV y llegará en 2019

## La nueva marca de **Volvo** Car Group nace con brío

Volvo Car Group ha presentado Polestar, nueva marca de alto rendimiento centrada en vehículos eléctricos que arranca con el Polestar 1, un coupé GT de cuatro plazas y 4,5 metros con el que debutará en 2019. Basado en la arquitectura de plataforma escalable SPA de Volvo, común al S90, el modelo de Polestar aprovecha de la berlina sueca aproximadamente un 50 por ciento de los elementos. Pero las partes principales de la carrocería del Polestar 1 son de fibra de carbono, material ligero que permite reducir el peso 230 kilos, aumentar la rigidez un 45 por ciento y bajar el centro de gravedad para mejorar el rendimiento y la maniobrabilidad, a lo que contribuye un chasis con suspensión electróni-

ca Öhlins controlada continuamente –cada dos milisegundos se ajusta a las condiciones de conducción, y también podrá ser regulada a voluntad por el usuario–, así como unos frenos Akebono con pinzas de seis pistones y discos de 400 milímetros. Además, el Polestar 1 presume de un idóneo reparto de masas: 48 por ciento delante y 52 detrás. Aunque para sorprendente, su conjunto propulsor híbrido, que llega a rendir 600 CV y 1.000 Nm –102 mkg– por la combinación de un motor de gasolina Volvo Drive-E de cuatro cilindros con dos motores eléctricos, uno para cada rueda trasera. Son precisamente estos, apoyados por el motor de arranque y un generador integrado, los que actúan en modo

Pure, sumando 218 CV totalmente eléctricos que permiten al Polestar 1 –en ese momento, de tracción trasera– cubrir hasta 150 kilómetros sin emisiones, lo que servirá a muchos clientes para usarlo como eléctrico puro. Pero si requerimos más autonomía o deseamos más prestaciones, el modo Power combina el doble motor eléctrico posterior con el Drive-E –encargado de la tracción delantera– para acceder a los 600 CV. Los siguientes Polestar ya equiparán mecánicas cien por cien eléctricas, como es el caso del Polestar 2, un modelo de tamaño medio que llegará a finales de 2019 para competir con el Tesla Model 3, o el Polestar 3, aún en fase de diseño y que tendrá carrocería SUV.



▲▼ Jonathan Goodman, director de operaciones de la nueva marca, explicó que la futura fábrica de Polestar de Chengdu será la más respetuosa de China con el entorno. Una sencilla app autorizará el uso del coche.



▼▲ El Polestar 1, de 4,5 metros de largo, acoge un motor de gasolina Drive-E de 2 litros bajo el capó –acciona las ruedas delanteras– y dos eléctricos detrás para la tracción trasera, única activa en el modo Pure.



Consumo medio 6,9-7,3 (l/100 km) y emisiones de CO<sub>2</sub> 162-171 (g/km).

## Nacidos para el asfalto.

Dicen que cada uno nace con un objetivo en la vida. El de los nuevos Mercedes-AMG CLA 45 4MATIC Coupé y Shooting Brake es vivir en el asfalto. Su diseño icónico los realza dentro de los deportivos de alto rendimiento. Siente el asfalto gracias a su motor AMG de 4 cilindros y 2,0 litros con turbocompresor de 280 kW (381 CV\*). Descubre la interacción perfecta de sus tecnologías, como la tracción integral 4MATIC optimizada y el cambio deportivo de 7 velocidades SPEEDSHIFT DCT AMG, extraordinarias prestaciones que conseguirán fascinarte a primera vista.

\*Se añade la potencia expresada en CV, por ser un dato de carácter comercial y general, si bien no es una unidad permitida del Sistema Legal de Unidades de Medida basado en el Sistema internacional de Medidas (SI). Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.





**EL RANGE ROVER, TAMBIÉN PLUG-IN**

El Range Rover estrena la versión híbrida enchufable i4 P400e, que rinde un máximo de 404 CV y 65,3 mkg. Homologa un gasto medio de 2,8 l/100 km y emisiones de CO<sub>2</sub> de 64 g/km, y cubre 51 kilómetros en modo eléctrico. Más información en página 61.

**ASTON MARTIN DB11 VOLANTE**

Si en 2016 veía la luz el DB11 Coupé, a comienzos de 2018 llegará el DB11 Volante, cuya carrocería podemos capotar en 16 segundos o descapotar en 14, y a velocidades de hasta 50 km/h. Equipa un V8 4.0 Twin Turbo de 510 CV, ofrece tres programas para personalizar mecánica y chasis, y su precio –en Alemania– será de 199.000 euros.



**Nuevo Audi A7 Sportback**

Más estilizado y todavía **más premium**

La segunda generación del A7 Sportback llega a finales de febrero a España con una nueva imagen y toda la tecnología que acaba de estrenar el nuevo A8, al que se acerca más que nunca. Respecto a la imagen, el A7 Sportback adopta una trasera que se ha modificado en el nuevo centro de diseño de la marca, suavizando la caída del portón, haciendo menos pesada visualmente esa parte del coche y acentuando su carácter deportivo de gran coupé. Diseño renovado que se ve culminado por los nuevos faros, cuya máxima expresión es la tecnología HD Matrix LED con Audi láser light. El nuevo A7, con sus 4.969 milímetros de longitud, es algo más corto que el actual, lige-

ramente menos ancho e igual de alto, además de ganar un centímetro en la distancia entre ejes. Pero Audi asegura que el espacio para las piernas en las plazas traseras aumenta 21 milímetros. El volumen del maletero se mantiene. El interior rezuma calidad, diseño minimalista y tecnología digital en una apariencia calcada de su hermano mayor el A8. Y el primer motor de gasolina que se ponga a la venta, el 3.0 TFSI, pasa de 333 a 340 CV, con más par y un gasto que se reduce de 7,7 a 6,8 l/100 km. Como el A8, el A7 Sportback lleva tracción total y puede equipar dirección a las cuatro ruedas, entre otros avances. En Alemania, el 55 TFSI quattro S tronic costará 67.800 euros.

▶▶ El nuevo diseño interior minimalista del A7 comprende la reducción de mandos y la presencia de dos pantallas táctiles.



▶◀ Los faros pueden ser Matrix LED con láser. Los pilotos traseros llevan 13 segmentos verticales.



**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 CO<sub>2</sub> (g/km): 109-118. \*Consultar manual de garantía Kia.



**PORSCHE 718 GTS: RACIÓN DOBLE**

Porsche lanza dos nuevas versiones de su serie 718, con motor central y carrocería biplaza. Se trata del 718 Boxster GTS y el 718 Cayman GTS, en los que el motor bóxer 2.5 de cuatro cilindros recibe un nuevo colector de admisión y un turbo optimizado para lograr 365 CV, 15 más que el actual 718 S y 35 más que el GTS anterior, de motor atmosférico. Con cambio PDK y Paquete Sport Chrono alcanzan 290 km/h y aceleran de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos.

▶▶ 88.506 euros cuesta el Cayman GTS –arriba–, y 90.813 el Boxster GTS –derecha–.

**LA FOTO**



12 segundos menos en el 'Infierno' que el OPC

Inaugurado en junio de 1927 en las faldas de los montes Nürburg, el viejo Nürburgring se ha convertido en uno de los circuitos más duros del mundo para probar coches al límite. Un 'Infierno Verde', rodeado de bosques, donde el nuevo Opel Insignia GSi con motor 2.0 Turbo de 260 CV acaba de pulverizar en 12 segundos el registro del anterior Insignia OPC, dotado de un 2.8 V6 Turbo con 325 CV. Entre las claves, un peso 160 kilos más bajo, la nueva tracción total y el chasis electromecánico FlexRide.

**PARA PENSAR**

**30.244**

vehículos eléctricos o híbridos ha vendido Kia en Europa entre enero y septiembre.

La cifra es casi cuatro veces mayor que las matriculaciones de ese tipo de modelos en el mismo periodo de 2016, cuando vendió 7.868 unidades. El Niro, con 24.677 unidades, protagoniza ese aumento, y ya es el quinto Kia más demandado, tras Picanto, Rio, Sportage y Cee'd.

**EL PUNTAZO**

Volkswagen regresará tres décadas después al Pike's Peak, en Estados Unidos, con el objetivo de batir el récord de la mítica subida. Será en 2018 y usará un prototipo eléctrico con tecnología de futuro.



**Precios desde 37.550 euros**

**E-Pace: el SUV compacto de Jaguar llega a España**

Tras el éxito del F-Pace, Jaguar repite en el mercado SUV, pero ahora en el segmento de Audi Q3, BMW X1 y compañía. Entre sus rivales figura también el Range Rover Evoque, con el que comparte la plataforma D8 –usada también el Land Rover Discovery Sport–, aunque los ajustes del chasis son específicos y priorizan la deportividad. La gama incluye cinco motores, de los que tres son diésel 2.0 Ingenium: con 150 CV –disponible con tracción delantera y caja manual, y también con tracción total en versiones

manual y automática–, con 180 CV –cambio manual y automático, siempre con tracción total– y con 240

CV, ésta dotada de doble turbo y siempre con tracción total y cambio automático. En cuanto a las opciones de gasolina, también 2.0 Ingenium –siempre con tracción total y caja automática–, el cliente podrá elegir entre 250 y 300 CV. La gama, además, se arti-

cula en torno a dos modelos diferenciados, el E-Pace y el E-Pace R-Dynamic, y ambos pueden asociarse a los acabados Standard,

S, SE y HSE. Sus precios arrancan en los 37.550 euros del E-Pace D4 150 CV Standard con tracción delantera y caja manual.



▶▶ El Jaguar E-Pace mide 4,40 metros de longitud y anuncia un enorme maletero de 577 litros.



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



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



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



fiat.es

**Emisiones de CO<sub>2</sub> gama Fiat 500X: de 107 a 157 g/km. Consumo mixto: de 3,8 a 8,9 l/100 km.**

PVP Recomendado Fiat 500X Pop 1.6 E-torq 81kW (110CV) 4x2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado de más de 7 años de antigüedad y bajo la titularidad del cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 11.990€ con plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2017. La versión visionada corresponde con el modelo: Fiat 500X Lounge 1.6 eTorq (PVP Recomendado con opcionales 23.300€).





◀ El Stonic, fabricado en Corea pero diseñado en y para Europa, pasa a ser uno de los SUV más atractivos de su clase.

PRECIO **21.600 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **120 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Con promociones, 17.419 euros. Tres niveles de acabado. Comportamiento y agrado de uso. Motor y cambio. Equipamiento. Altura libre al suelo. Garantía.

DEBE MEJORAR

**-** Maletero justo: 7 litros más que el Rio. No disponible con cambio automático. Consumo sensible al tipo de uso. Luces algo pobres. Tracción 'off road'.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

**LA CLAVE**



[pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

*Hace pocas semanas probaba el nuevo Rio dotado del motor 1.0 T-GDi de 100 CV, y mis impresiones fueron muy buenas. Pero no tanto como las que me causa su 'hermano' crossover equipado con ese mismo 1.0 T-GDi en su versión de 120 CV. Porque, para empezar, el cambio tiene seis marchas. Además, el Stonic adopta una suspensión más firme que le sienta bien y tiene una altura libre al suelo que nos permite salir del asfalto.*

# Irrumpe con fuerza

La aparición del Stonic, creado específicamente para Europa, permite a Kia luchar en el segmento de mercado que más crece en nuestro continente. La apuesta es firme, pues hablamos de un conjunto muy equilibrado. Posiblemente no merezca un '10' en ningún apartado, pero destaca en casi todos y con el motor de gasolina de 120 CV convence por su agrado y racionalidad.

Pedro Martín | [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)  
Fotos: Bryan Jiménez

SUV, SUV y más SUV. Esas siglas, correspondientes a las iniciales de Sport Utility Vehicle, se han instalado en el cerebro del público de tal manera que este tipo de carrocería aparece hoy en las 'quinielas' previas a casi cualquier compra. Y Kia, que ya contaba con Sorento, Sportage o Niro,

sabe que la expansión del segmento se acentuará por abajo, pues los B-SUV, o 'todocaminos utilitarios', registran ahora 1,1 millones de matriculaciones anuales en Europa y se espera que la cifra aumente a 2 millones en 2020, cuando supongan ya uno de cada diez vehículos vendidos.

Su apuesta en esa parcela es el Stonic, fabricado en Corea pero desarrollado bajo la batuta del estudio de diseño en Alemania, pues estamos ante un vehículo creado ex profeso para Europa. A partir del nuevo Rio, el equipo de Peter Schreyer firma un crossover de altura contenida, pues se conforma con 152 centímetros –sólo 7

más que el Rio–, frente a los 155 del Aro-na, los 156 del Captur o los 157 del 2008. Tiene imagen SUV gracias a la generosa altura libre al suelo –18,3 centímetros– y a rasgos 'off road' típicos como los pasos de rueda en contraste, las barras de techo o las protecciones inferiores de frontal y zaga. La postura al volante no difiere apenas de la que tenemos en un utilitario normal, pero la banqueta se sitúa cuatro centímetros más arriba que en el Rio y eso ayuda a entrar y salir cómodamente. Aunque el Stonic mide 414 centímetros de longitud –7,5 más que el Rio–, ambos comparten plataforma y distancia entre ejes, y eso de-

termina una amplitud similar: a lo ancho –126 centímetros en la segunda fila–, a lo largo e, incluso, a lo alto. Y aunque eso puede decepcionar, el espacio es más que razonable y cuatro adultos viajan bien; o dos adultos y tres chavales, pues apenas sobresale el túnel central. Más chocante resulta, si acaso, que el maletero anuncie sólo 332 litros –el Rio tiene 325– o que no cuente con la segunda fila corredera que sí ofrecen C3 Aircross, Crossland X o Captur. No obstante, la forma del espacio de carga es regular y podemos ampliarlo gracias al respaldo abatible 60:40. Además, debajo hay rueda de repuesto.





▲▲ Maletero de 332 litros –sólo 7 más que el nuevo Rio– y con rueda de emergencia debajo. Puede ampliarse hasta 1.135 litros.



◀ A mediados de 2018 llegarán nuevas variantes 1.0 T-GDi del Stonic: con 100 CV y con el cambio automático DCT7. La actual gama ofrece también un diésel 1.6 de 110 CV y un 1.2 de gasolina con 84 CV 'Justitos'.



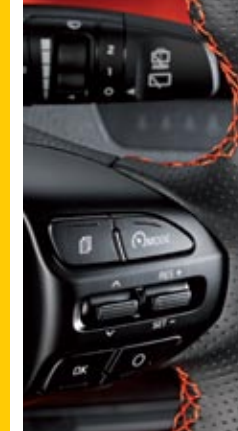
▶▶ No bate records de amplitud, pero el interior goza de cotas equilibradas, con anchura y hueco para piernas detrás correctos, y generosa altura al techo. Los asientos son cómodos, y el nivel Tech está muy bien equipado.



▲ Por ahora, el Stonic sólo se ofrece con cambio manual. En este caso, de seis marchas y con desarrollos acertados.



**BUEN RENDIMIENTO NI SUS PRESTACIONES SON APABULLANTES NI SU GASTO ES BAJÍSIMO, PERO EL STONIC 1.0 T-GDI 120 PARECE LA VERSIÓN MÁS RECOMENDABLE. DE HECHO, VA DE CINE TODO EN SU SITIO INTERIOR BIEN ACABADO Y CON DISEÑO RACIONAL. LA VERSIÓN TECH TIENE UNA INSTRUMENTACIÓN MÁS SOFISTICADA**



◀▶ La pantalla central táctil de 7 pulgadas es de serie en los tres acabados: Concept, Drive y Tech. Y en los dos últimos se acompaña de cámara trasera y navegador con servicios TomTom.



Y es que el equipo de serie es completo, y más en el acabado Tech probado. La versión básica Concept ya destaca en ese capítulo –ocho airbag, llantas de aleación, luces diurnas LED, faros antiniebla, pantalla de 7 pulgadas, control de velocidad, aire acondicionado y sensor de luces–, que el nivel intermedio Drive refuerza con climatizador, sensor de lluvia, cámara posterior, reposabrazos central delantero o sensores de parking traseros. Pero el refinado Tech añade pedales de aluminio, red de sujeción de carga, espejo interior fotosensible, tapicería específica, arranque por botón, instrumentación especial Supervision LCD –incluye display central de 3,5 pulgadas– y el Advanced Driving Assistance Pack –opcional en el resto por 650 euros–, que consta de ayuda de manteni-

miento de carril, detector de fatiga, luces de carretera automáticas y asistencia a la frenada de emergencia.

A tono con esa generosa dotación, el interior presume de un diseño limpio, ordenado y funcional, y de una personalización –centrada en consola y salpicadero– vistosa pero no estridente. Aunque apenas hay superficies mullidas –sólo en los apoyacodos de las puertas y la tapa del cofre central–, los materiales son de calidad y todo transmite sensación de robustez, incluso al circular por caminos pedregosos. Instrumentación completa y en su sitio, mandos y pantalla central táctil a mano, visibilidad correcta en todas direcciones, suficientes huecos para colocar cosas... Entre eso y que los asientos son cómodos y sujetan, lograr la postura idónea es sencillo, aunque

echamos de menos un reglaje de apoyo lumbar o unos faros algo más potentes.

La impresión de agrado tiene continuidad al ponernos en marcha, pues el Stonic convence nada más empezar a rodar, algo en lo que han coincidido todos los que usaron el coche durante la semana de pruebas. Pulsas el botón de arranque y el motor se oye muy poco. Y no vibra, pues sólo percibiremos que es tricilíndrico al acelerar fuerte desde baja velocidad. Además, este 1.0 T-GDi de 120 CV, a diferencia del 1.0 T-GDi 100 usado en el Rio –que se conforma con cinco marchas–, se asocia a un cambio de seis relaciones y con un desarrollo final más corto, lo que sirve para sacar mejor provecho al pequeño propulsor. Además, el Stonic es ligero –sólo arroja en báscula 30 kilos más que el Rio–, de



◀ Los 18,3 centímetros de altura al suelo, que permiten circular sin miedo por caminos, no restan eficacia sobre asfalto. Además, la suspensión es más firme que la del Rio para reducir el balanceo, con un resultado óptimo.

modo que se logra en esta versión una relación peso/potencia favorable: 9,88 kilos por caballo. Aún así, nuestra unidad, insuficientemente rodada, se ha quedado lejos de las cifras oficiales, pues le he-

mos medido una aceleración de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos, y 8,4 para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta; valores correctos, sin más. De hecho, al devolverlo, ya con 1.200 kilómetros en su haber, se

mostraba más 'suelto' y brioso. En cuanto al consumo, los 7,3 litros registrados en el recorrido mixto –anuncia 5,0 l/100 km– le sitúan en un término medio frente a sus rivales: gasta poco, pero no muy poco.

Nota más alta merece su comportamiento, con un estupendo compromiso dinamismo/comfort. La suspensión, firme y eficaz, reduce al máximo el balanceo, y con la colaboración de unos apropiados 205/55 R17 el resultado es un paso por curva ágil y aplomado, y un tacto casi deportivo. Le ayuda una dirección rápida y precisa, y los frenos cumplen su labor, aunque las distancias –en eso influyó también el escaso rodaje del coche– tiran a largas. Puestos a pedir, se agradecería algún sistema que, a falta de tracción total, asegure la motricidad con arena o barro.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>1.0 T-GDI 120</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,6 / 1.500-4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	39,6
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Continental
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.185
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,88
Número de plazas	5

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactables		▼	
Botón arranque y llave inteligente	▲		
Sensores de parking traseros	▲		
Faros LED		▼	
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Climatizador automático	▲		
Selector de modos de conducción		▼	
<b>SEGURIDAD</b>			
Áviso de ángulo muerto		▼	
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Detector de fatiga	▲		
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 cruzado trasero		▼	
Cámara de visión trasera	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Rueda de repuesto emergencia	▲		
Control presión neumáticos	▲		
Control de tracción y estabilidad	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Espejo interior antideslumbrante	▲		

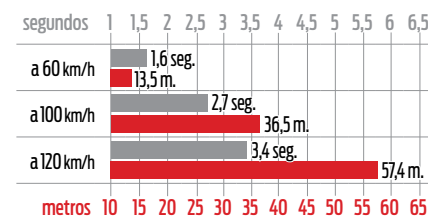
### PRINCIPALES OPCIONES

Pintura Clear White: 150. Pintura metalizada: 350. Pintura bicolor (a partir de enero de 2018): 800.

### BANCO DE PRUEBAS

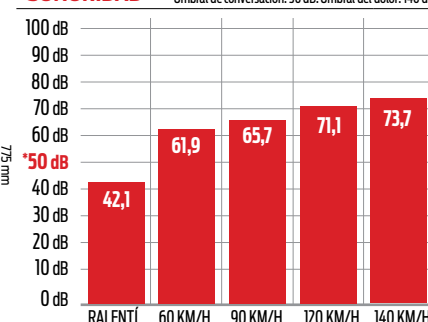
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	184 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,9 (10,3)
Recorriendo (metros)	186
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,1
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 21,8 km/h de promedio	7,6
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,3
Conducción dinámica	9,2
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	616
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,0
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,0

### FRENOS

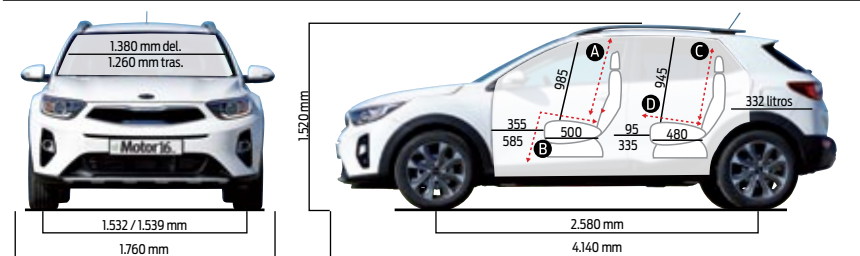


### SONORIDAD

\* Umbral de conversión: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-min)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-min)
985 mm	1.085 / 855 mm	910 mm	815 / 575mm

Cuando conduces un Mazda,  
nunca conduces solo.  
Coche y conductor  
como uno solo.  
Un sentimiento de unión  
que llamamos Jinba Ittai.  
Así es Mazda y  
está en el corazón  
de todo lo que hacemos.

DRIVE TOGETHER



## NUEVO Mazda CX-5

desde 199€/mes

36 MESES / ENTRADA: 6.069,60 €

ÚLTIMA CUOTA: 14.491,68 € / TAE: 7,39%

## Mazda CX-3

desde 149€/mes

36 MESES / ENTRADA: 4.758,25 €

ÚLTIMA CUOTA: 11.700,33 € / TAE: 7,39%

FLEXIOPCIÓN / MANTENIMIENTO INCLUIDO / HASTA 5 AÑOS DE COBERTURA CON SEGURIDAD MAZDA 730

Promociones Flexiopción para Mazda CX-5 2.0 2WD 121 kW (165cv) Origin y Mazda CX-3 1.5D 2WD 79 kW (105cv) Style+ válidas hasta el 31/12/2017 en Península y Baleares. Flexiopción te permite cambiar tu Mazda, devolverlo (si se cumplen condiciones del contrato), o quedártelo pagando la última cuota. Incluye Seguridad Mazda 730 (Garantía original de 3 años más 2 años adicionales o hasta 150.000km, lo que antes ocurra, de cobertura) y 3 años o 60.000km de mantenimiento programado. PVP 24.600€ y 19.345€ respectivamente incluyendo dto. marca y concesionario, transp. e impuestos. 1 cuota de 195,52€ / 146,35€, 34 cuotas de 199€ / 149€ y 1 cuota de 14.491,68€ / 11.700,33€ respectivamente. TIN 5,90%. Comisión de apertura 3% 555,91€ / 437,60€ respectivamente. Importe Total del Crédito 18.530,40€ / 14.586,75€. Importe Total Adeudado: 22.009,11€ / 17.350,28€ respectivamente. (E): día contratación 09/10/2017 y primer pago el 05/11/2017). Financiando con Santander Consumer, E.F.C., SA. Modelo visionado no corresponde con la oferta.

**EN COMPARACIÓN CON...**

to **ultimate** ACTIVE "BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje."



	<b>KA STONIC 1.0 T-GDI 120 CONCEPT</b>	<b>PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 130 ALLURE</b>	<b>RENAULT CAPTUR 1.2 TCE 120 ZEN</b>	<b>SUZUKI VITARA 1.6 VVT 120 GL 4X2</b>
<b>Precio</b>	18.850 euros	21.600 euros	19.400 euros	17.560 euros
<b>Cilindrada</b>	998 cc	1.199 cc	1.197	1.586
<b>Potencia</b>	120 CV / 6.000 rpm	131 CV / 5.500 rpm	118 CV / 5.000 rpm	120 CV / 6.000 rpm
<b>Par máximo</b>	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,9 mkg / 2.000 rpm	15,9 mkg / 4.400 rpm
<b>Cambio</b>	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	6,0 / 4,5 / 5,0 l/100 km	6,0 / 4,1 / 4,8 l/100 km	6,8 / 4,9 / 5,6 l/100 km	6,3 / 4,8 / 5,3 l/100 km
<b>Emisiones</b>	115 g/km CO <sub>2</sub>	110 g/km CO <sub>2</sub>	127 g/km CO <sub>2</sub>	123 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	900 kilómetros	1.041 kilómetros	803 kilómetros	886 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	184 km/h	200 km/h	182 km/h	180 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	10,3 segundos	9,3 segundos	9,9 segundos	11,5 segundos
<b>Maletero</b>	332 / 1.135 litros	350 / 1.194 litros	377-455 / 1.235 litros	375 / 1.120 litros
<b>Dimensiones</b>	4.140 / 1.760 / 1.520 mm	4.159 / 1.739 / 1.570 mm	4.122 / 1.778 / 1.556 mm	4.175 / 1.775 / 1.610 mm
<b>Batalla</b>	2.580 mm	2.537 mm	2.606 mm	2.500 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,6 metros	10,4 metros	10,4 metros	10,4 metros
<b>Depósito comb.</b>	45 litros	50 litros	45 litros	47 litros
<b>Peso</b>	1.185 kilos	1.310 kilos	1.270 kilos	1.150 kilos
<b>A favor</b>	Con el acabado básico Concept, 2.750 euros más barato, el precio se puede quedar, promociones incluidas, en 14.669 euros. Lo mejor del Stonic, su tacto de conducción, el comportamiento, su equipo de serie, la eficacia del conjunto motor/cambio o una garantía oficial extensa: 7 años.	Maletero algo mayor -328 litros, más 22 bajo el plano de carga- y motor tricilíndrico de mayor cilindrada, con 130 CV y un par máximo muy superior que se traduce en mejores prestaciones. Y la versión PureTech 110 contempla el cambio automático EAT6. El 2008 sí ofrece sistema Grip Control de tracción optimizada.	Está disponible también con la caja automática EDC y su motor, además de ser más grande, tiene mayor par y cuatro cilindros, por lo que es más suave. Gran maletero y banqueta trasera corredera. Con el descuento actual, de 1.146 euros, el Zen se queda en 18.254 euros. Y ofrece el sistema Extended Grip.	Si el precio oficial ya es bajo, con el descuento de 1.300 euros se queda en 16.260 euros. El Vitara tiene más imagen de SUV, al ser más alto, y goza de un gran maletero: 375 litros. Amplitud, robustez y buen tacto de conducción. Único de los cuatro que se ofrece también con tracción total.
<b>En contra</b>	Maletero algo justo y sin banqueta trasera corredera, lo que merma la versatilidad. No ofrece cambio automático, ni un sistema de optimización de la tracción. Los faros son un poco pobres. Gasto sensible al uso.	Es más caro, incluso aplicando el descuento de 1.700 euros, que le deja en 19.900 euros, porque el motor de 130 CV sólo se une a los acabados superiores: GT Line y Allure. Es más pesado y no ofrece tantos asistentes de conducción como el Stonic.	La calidad general de acabado es un poco peor, y el peso es mayor que en el Stonic. También el consumo es más alto, lo que afecta a la autonomía, más baja. En el equipamiento encontramos menos asistentes de conducción.	El motor es más veterano, pues se trata de un 1.6 de cuatro cilindros sin turbo ni inyección directa, de modo que el par máximo es más pobre. Y las prestaciones, algo peores. El aspecto de los plásticos interiores es mejorable.

**EL DETALLE**

**PERSONALIZACIÓN Y en breve, bicolor**

Como ya parece norma en este segmento, el Stonic también permitirá optar por carrocerías bicolor, alternativa disponible en España desde enero del próximo año con un precio de 800 euros. En concreto, a las 9 pinturas monotono ya disponibles se sumarán 13 combinaciones bitono -para algunos mercados se anuncian 20-, gracias a la

existencia en la gama de cinco colores de techo en contraste: Negro, Verde -en la imagen-, Rojo, Blanco y Naranja.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILÓMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,44 euros/km. Coste km total: 0,57 euros/km.

**SEGURO**

Seguro a terceros: 339,85 euros/año. Seguro a todo riesgo: 476,05 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**

**KIA**

Kia Motors Iberia S.L. C/ Anabel Segura, 16, 28108. Alcobendas (Madrid)  
Tlf: 902 283 285 / 91 304 31 90

**RED DE POSVENTA**

122 puntos de asistencia en España.

**GARANTÍA**

7 años o 150.000 kilómetros (los 3 primeros años, sin límite de kilometraje)

[www.kia.es](http://www.kia.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:**  
**21.750 EUROS**

# Nuevo Renault CAPTUR

Crossover by Renault



- Pantalla Táctil con Smartphone Connection
- Techo Panorámico
- Faros Full Led Pure Vision
- 100% Personalizable
- Easy Park Assist

Nueva Gama Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,6. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 127.

Ya está aquí el Kona, un SUV compacto con argumentos para ser uno de los líderes del segmento líder. Calidad, estilo, mecánicas eficientes y con carácter son algunas de sus bazas. Pero tiene más.



ACABADO DE NIVEL, Y MATERIALES DE CALIDAD CON UNA IMAGEN JOVEN. OFRECE PANTALLA TÁCTIL DE 7 U 8 PULGADAS Y LO ÚLTIMO EN CONECTIVIDAD

◀ La combinación de colores llega al interior, que puede tener cinturones, los marcos del cambio o de la aireación en tonos llamativos.



▲ Una imagen con mucho carácter, que se demuestra en marcha y un interior con muchas posibilidades. El maletero se amplía hasta 1.143 litros.



# Futuro superventas

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Seguro que habrá algún día que se acabe este éxito sin precedentes de los SUV; pero mientras esto ocurre, la sana rivalidad entre marcas por poner cada una su visión de un todocamino es algo de agradecer. Porque de esta pelea se benefician los conductores, que tienen más y mejores modelos donde elegir. Ahora, en una semana de locura, hemos podido probar el Kia Stonic, el Citroën C3 Aircross o el Seat Arona. Y por supuesto este Kona que luchará de tú a tú con los recién llegados y con los líderes: Peugeot 2008, Renault Captur y Nissan Juke.

En Hyundai alguien ha descubierto el secreto para hacer grandes coches. Y no para de hacerlos: Santa Fe, Tucson, i30, i40... la lista empieza a ser abrumadora. Y a esa lista sumemos el Kona. Con él reproducen algunas de las claves que llevaron a sus otros modelos a triunfar. Para empezar, un

diseño con carácter, porque pese a que es un SUV urbano, su apariencia es mucho más TT que en cualquiera de sus rivales: protecciones en pasos de rueda y bajos de la carrocería, barras de techo... También ayudará la tracción total, aunque esta versión solo supondrá un 10 por ciento de las ventas... Pero Hyundai la ofrece.

La calidad de acabado, sin nada que envidiar a los modelos alemanes, siempre puestos como referencia, es otra de esas características. Y por su-

puesto el equipamiento, porque, además de bueno hay que dar mucho. Y ahí, sobre todo en aspectos como la tecnología de comunicación o de ayudas a la conducción, el Kona no se deja nada en el tintero. Hablamos del sistema de aviso de colisión frontal con detección de peatones, del sistema activo de cambio involuntario de carril, de la detección de ángulo muerto con aviso de cambio de carril, del aviso de colisión trasera o del sistema de detección de fatiga del conductor.

Y en infoentretenimiento, pantalla táctil flotante de 7 u 8 pulgadas en las versiones más demandadas (la versión de acceso se conforma con 5 pulgadas), conexión de smartphone a través de Mirror Link, Apple CarPlay o Android Auto son equipamiento de serie desde la versión Klass –segundo nivel de equipamiento– y el Head Up Display aparece de serie en los dos niveles superiores. Y también cuenta con sistema de carga inalámbrica del móvil.

En habitabilidad, está en un punto intermedio en el segmento. Con buen espacio interior, pero sin alardes, es ideal para 4 ocupantes porque el quinto, el de la plaza central trasera no lo tendrá fácil por anchura. Y cuida a los ocupantes con asientos delanteros ventilados y calefactados en opción, salidas de aire posteriores o una capacidad de maletero notable, con 361 litros.

Parece con todo esto que nos hayamos olvidado de la

parte mecánica. Pero no es así. Con dos motores de gasolina (en primavera habrá dos diésel de 95 y 110 caballos y a mediados de 2018 dos variantes eléctricas, con 350 y 500 kilómetros de autonomía); el primero, el tricilíndrico 1.0 T-GDI de 120 caballos con cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera y por encima el 1.6 T-GDI de 177 caballos; en este caso con tracción total y cambio automático de doble embrague y 7 velocidades.

No hay más alternativas ni posibilidades de combinar elementos; y eso va en su deber. Pero en la 'puesta en carretera' no han escatimado para lograr un agrado al volante y un comportamiento de primer nivel.

Y lo demuestra, pues la conducción es el elemento definitivo para su éxito. Nuestro primer recorrido tiene como protagonista al 1.0 T-GDI, un tricilíndrico sorprendente; llama la atención lo suave y agradable que se muestra, así como

su cambio manual, perfecto por suavidad de uso, recorrido y rapidez. Dinámicamente apuesta más por el confort que por las prestaciones y pese a que las suspensiones trasera es una simple barra de torsión el comportamiento es de nota. El motor estira bien y empuja desde muy abajo y permite ir muy ligero. Nos bajamos pensando que es una alternativa ideal.

Y no nos equivocamos, porque nuestro siguiente protagonista es el 1.6 de 177 caballos,

cuenta ni en precio ni en consumo –es 170 kilos más pesado–. Pero para los que gusten de ello Hyundai da la oportunidad de una conducción más deportiva. Nos ha gustado mucho la rapidez del cambio y también los tres modos de conducción que se pueden seleccionar con solo pulsar una tecla (el Sport es el que saca más carácter) y la suspensión multibrazo trasera.

¿Qué le falta para ser un superventas? Pues nada; porque

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI 120	1.6 T-GDI 177
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.591
Potencia máxima/rpm	120/6.000	177/5.500
Par máximo/rpm	17,5/1.500-4.000	27/1.500-4.500
Tracción	Delantera	4x4
Caja de cambios	Manual 6 marchas	Automática 7 marchas
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/60 R16	215/55 R17-235/45 R18
Peso (kg)	1.233	1.402
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.165/1.800/1.565	4.165/1.800/1.565
Volumen maletero (l)	361/1.143	361/1.143
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	12	7,9
Velocidad máx. (km/h)	181	205
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	6,7
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	117	153
Precios desde... (euros)	18.990	28.290



de gran rendimiento, con tracción total y cambio automático de 7 velocidades. Va muy bien; no vamos a negarlo, pero el 1.0 es tan agradable y tan suficiente, que invertir en estos 57 caballos de más, no nos trae

incluso el precio acompaña. Con todas las promociones (descuento, rebaja por entregar un coche y por financiar con la marca) parte de 13.990 euros. Y eso, con cinco años de mantenimiento gratuito.

**PRECIO** DESDE **18.990 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 117 A 153 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Comportamiento. Suavidad de marcha. Motor 1.0. Acabado. Precio con descuento.</p>	<p>Gama muy corta y opciones cerradas. Cambio automático sin levas. Visibilidad trasera.</p>



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115	1.5 TSI EVO 150	1.6 TDI 95	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	95 CV / 5.000-5.500	115 CV / 5.000-5.500	150 CV / 5.000-6.000	95 CV / 2.750-4.600	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	17,9 mkg / 2.000-3.500	20,4 mkg / 2.000-3.500	25,5 mkg / 1.500-3.500	25,5 mkg / 1.500-2.600	25,5 mkg / 1.500-3.200
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 velocidades	Man. 5 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16	205/60 R16
Peso en orden de marcha (kg)	1.165	1.187 (Aut: 1.210)	1.222	1.297 (Aut: 1.320)	1.303
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552
Volumen maletero (l)	400	400	400	400	400
Capacidad depósito (l)	40	40	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,4	9,8 (Aut: 10,0)	8,0	11,9 (Aut: 11,7)	10,1
Velocidad máx. (km/h)	173	182	205	172 (Aut: 11,7)	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	4,9 (Aut: 5,0)	5,1	4,0 (Aut: 4,1)	4,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	111	113	118	105 (Aut: 106)	108
Precios desde... (euros)	<b>17.300</b>	<b>19.480</b>	<b>N.D.</b>	<b>19.320</b>	<b>N.D.</b>



▲ Seat ha optado por una suspensión que conserva un tacto de conducción ágil, parecido al del Ibiza. Y en las versiones FR, el tarado es un 25 por ciento más firme aún.

# El Ibiza se crece

Con precios que arrancan en 13.900 euros una vez incluidos todos los posibles descuentos, Seat pone en el mercado el Arona, su segundo modelo SUV. Comparte plataforma y mecánicas con el Ibiza, y su mayor altura no le resta dinamismo, lo que será una de las ventajas frente a sus rivales.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Nuestra primera toma de contacto con el Arona, el 'hermano' pequeño del Ateca, ha sido triple, pues tres han sido las versiones conducidas por carreteras catalanas: en diésel, el 1.6 TDI de 115 CV –también hay una variante de 95 CV, primera en ser lanzada y con precios desde 19.320 euros–, y en gasolina, el 1.0 TSI de 115 CV –hay otra variante, de 95 CV, que arranca en 17.300 euros– y el 1.5 TSI Evo de 150 CV dotado de desactivación activa de cilindros, que se demorará unos meses pero que ya hemos podido degustar.

Precisamente fue ese el primer Arona probado, sobre

una ruta por autopista y vías de montaña que nos sirvió para constatar que, en términos de dinamismo y agilidad, el nuevo SUV pequeño de la firma española se sitúa en el grupo de cabeza. Porque el Arona es ligero –según versión, solo pesa entre 43 y 58 kilos más que el Ibiza– y adopta una suspensión firme que reduce el balanceo pero garantiza un notable equilibrio entre confort y estabilidad. La altura libre al suelo es generosa –19 centímetros, que sirven para abandonar el asfalto con garantías, incluso por pistas con roderas– pero el coche pisa con aplomo, sin esa sensación de 'ir de puntillas' que afecta a algunos SUV o familiares to-

docamino. Enlazamos curvas con el poder que nos dan sus 150 caballos –a 5.000 rpm ya están ahí–, y aunque la transmisión es manual –va bien por tacto y recorrido de palanca, y por desarrollarlos– no hay que ir cambiando constantemente, pues el motor se recupera con ganas: el par máximo, de 25,5 mkg, es constante de 1.500 a 3.500 vueltas. Frena, se tiene, entra en las curvas con precisión... Sólo cuando buscamos los límites –y eso es ir ya muy deprisa– apreciaremos una eficacia levemente menor que en el nuevo Ibiza, con el que comparte la plataforma MQB A0, sobre todo al dar gas en pleno apoyo al salir de curvas cerradas. Sin duda, el tarado es-

pecial del acabado FR –estas versiones tienen también una terminación interior algo más refinada– influye en la consecución de un comportamiento tan agradable.

Pero es que ese buen tacto general se extiende a las otras dos versiones probadas, cuyo rendimiento mecánico, en proporción, nos convenció aún más si cabe. Hablamos de los Arona de 115 CV –un 1.6 TDI manual y un 1.0 TSI 115 con caja DSG7–, que se nos antojan, a falta de probar las variantes de 95 CV, como alternativas muy lógicas. Y es que ambas andan más que de sobra y resultan también muy agradables. El diésel, por ejemplo, es silencioso y gasta

siempre muy poco, y el de gasolina –este motor ya va de cine en el Ateca– no traduce en vibraciones o sonido raro su condición tricilíndrica.

El Arona también convence por amplitud –enorme altura y gran hueco para piernas detrás– y maletero, por postura

al volante –5 centímetros más alta que en el Ibiza– o por la variedad de acabados y opciones, que multiplican las posibilidades de personalización. Aunque unos plásticos de mejor tacto vendrían bien en un interior que mejoraría con una banqueta trasera corredera.

▲ Salpicadero idéntico al del Ibiza, y con mucho plástico duro, aunque el nivel FR incluye zonas mullidas.



▲ Maletero de 400 litros, y con respaldo abatible 40:60. Pero la banqueta de la segunda fila no es corredera.



◀ Hay 68 combinaciones de colores para elegir, y a la paleta de tonos para la carrocería se añade el Eclipse Orange. El techo puede ser gris, negro, naranja o del mismo color.

PRECIO		DESDE <b>17.300 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DE <b>105 A 118 G/KM</b>			
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
<p>+</p> <p>Comportamiento. Motores. Calidad y agrado. Amplitud y maletero. Altura al suelo. Opciones.</p>		<p>-</p> <p>Túnel central trasero. Calidad de plásticos justa. Versatilidad limitada. Depósito de 40 litros.</p>	





**EL MOTOR 2.0 TSI GENERA 190 CABALLOS Y EQUIPA SISTEMA DE DESCONEJÓN AUTOMÁTICA DE CILINDROS. SU RENDIMIENTO, EXCELENTE**

# Empieza por arriba

El T-Roc es el primer SUV pequeño de Volkswagen y nace como alternativa crossover al Golf, con el que comparte plataforma y tecnología. De paso, planta cara a modelos como el Audi Q2, el Mazda CX-3 o el Toyota C-HR por su enfoque exclusivo, resaltado en esta briosa versión probada.



► Buena calidad general, pero sorprende el predominio en el interior de los plásticos duros. El maletero del T-Roc anuncia 445 litros, que bajan a 392 con la tracción total.



► Aunque el primer T-Roc a la venta lleva mecánica 2.0 TSI 190, la gama 'normal' de lanzamiento se basará en motores TDI y TSI de 115 y 150 CV.

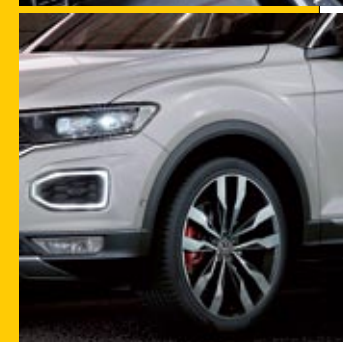
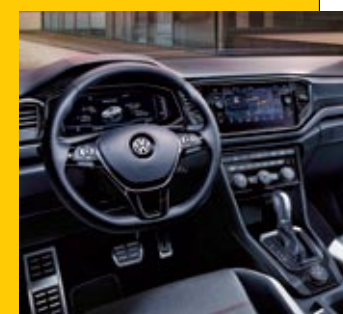
y todo cuadra más cuando un ingeniero de Volkswagen nos confirma después que pesan casi lo mismo. El T-Roc, eso sí, es más corto que el Ateca –12,9 centímetros menos– y bajo –3,8 centímetros de diferencia–, además de tener una distancia entre ejes 4 centíme-

tros menor, de modo que al límite disfrutamos, incluso, de un tacto más ágil y vivo que en el SUV español. El T-Roc vira plano, frena con garra y entra en las curvas con obediencia total, y la tracción 4Motion se traduce en motricidad muy eficaz incluso al dar gas sin es-

## LIMITED EDITION No es para todo el mundo

El lanzamiento del T-Roc en nuestro país tiene como protagonista a la serie especial Limited Edition, disponible sólo durante 50 días, o hasta que se agoten las 150 unidades previstas. Su precio, de 39.900 euros, puede asustar un poco, pero hablamos de una versión 'premium' con motor 2.0 TSI de 190 CV, cambio DSG7 y tracción total 4Motion; y con un rico equipamiento de serie dirigido al público más caprichoso: llantas Suzuka de 19 pulgadas, pinzas de freno rojas, carrocería de color plata claro con techo negro, faros delanteros LED, barras de techo en plata anodizada, instrumentación configurable VV Digital Cockpit, selector de perfiles de conducción, navegador Discover Media, equipo de sonido Beats, sistema de ayuda al estacionamiento Park Assist y techo panorámico. Las reservas se tramitan exclusivamente online, a través de [www.volkswagen.es](http://www.volkswagen.es)

► Pintura especial y llantas de 19 pulgadas con pinzas rojas distinguen por fuera al T-Roc Limited Edition, que presume de un tecnológico habitáculo.



Pedro Martín | [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

La firma de Wolfsburg, que ya va por la segunda generación de modelos todocamino como el Touareg y el Tiguan, se ha sumado llamativamente tarde al segmento de los SUV más compactos; pero quiere recuperar el terreno cedido y tendrá pronto dos vehículos en esa parcela de mercado. Uno será el T-Cross, derivado del Polo y que se fabricará en Navarra –directo rival de Renault Captur o Seat Arona–, y otro es el T-Roc, que se produce en Portugal –en la planta de Setúbal a la que acaba de decir adiós el Scirocco– y llega ahora a nuestro país, encabezado por una versión especial Limited Edition con motor 2.0 TSI de gasolina y 190 CV –ver cuadro– a la que seguirá la gama 'normal', estructurada en tres niveles de equipamiento: el Advance –en otros países también se ofrece el básico Edition, que permite arrancar en unos 20.000 euros–, el Advance Style y el Sport, siendo estos dos últimos los únicos que podrán tener carrocería



► La carrocería bicolor –puede elegirse entre techo blanco, gris o negro– de serie en los T-Roc Advance Style, y opcional en el acabado Sport.

bitono, en la que techo, pilares delanteros y retrovisores reciben un color de contraste.

En cuanto a motores, ya es-

tá disponible el 1.0 TSI tricilíndrico de gasolina con 115 CV –a partir de 23.870 euros, o 23.510 euros incluyendo des-

cuento–, en noviembre se sumará el 1.5 TSI Evo de 150 CV y para enero la gama recibirá los propulsores diésel 1.6 TDI de 115 CV y 2.0 TDI de 150.

De hecho, en nuestro próximo número ya podremos contar cómo van los T-Roc dotados de dichas mecánicas, pero como aperitivo habrá que 'conformarse' con la variante más energética, dotada del 2.0 TSI de 190 CV –lleva desactivación automática de cilindros, como el 1.5– y que hemos podido conducir asociado al acabado Sport, aunque en España sólo esté a la venta como serie limitada.

Menos campo, hicimos de todo: ciudad, autopista, retorcidas carreteras locales de mal asfalto... El T-Roc nos gustó en todos los escenarios, aunque tampoco resultó una sorpresa, pues comparte la plataforma MQB con el Tiguan o el Seat Ateca –el T-Cross llevará la MQB A0 del Polo y los Seat Ibiza y Arona– y hace bien poco tuvimos ocasión de conducir el Ateca FR con este mismo 2.0 TSI 190. Las sensaciones son muy parecidas,

**PRECIO 39.900 € (Limited Edition)**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 155 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

Comportamiento y agrado. Tracción. Motor excelente. Cambio DSG. Dotación y tecnología.

**DEBE MEJORAR**

Tacto y aspecto de plásticos. Espacio para piernas en la 2ª fila. Precio alto (Limited Edition)



◀ Diseñado según las tendencias actuales, el C3 Aircross dispone de ingeniosos espacios portaobjetos y ofrece una gama completa de ayudas a la conducción, como el Head Up Display. Y no renuncia al carácter SUV, con ejemplos como el Grip Control, cuyo mando giratorio permite elegir el modo de tracción más apropiado.



# Para sentirse bien, y diferente

Dotación completa, tecnología de seguridad avanzada, muchas posibilidades de personalización, una versatilidad por encima de lo habitual, motores eficientes... El C3 Aircross llega al segmento más de moda con argumentos de peso; y sin olvidar, incluso, unas aptitudes 'off road' notables.

La ofensiva SUV internacional de Citroën, que se verá reforzada el próximo año con la llegada del C5 Aircross, recibe un fuerte impulso con este C3 Aircross que acaba de llegar a los concesionarios españoles de la marca. Un modelo multiusos de compactas dimensiones –4,15 metros de longitud– que lidera una nueva generación de productos caracterizados por una fuerte personalidad, y que en este caso se potencia mediante amplias posibilidades de personalización, pues el C3 Aircross, producido en Zaragoza, ofrece hasta 85 combinaciones en su imagen externa –resultado de combinar colores de carrocería con tonos de techo y los llamados Packs Color– y diversos ambientes interiores.

Interior, por cierto, que se convierte en toda una referencia dentro de su segmento en materia de espacio y versatilidad, pues disfrutamos de un maletero de 410 litros

que, manteniendo en uso las cinco plazas, podremos ampliar hasta 520 litros gracias a la banqueta posterior corredera –por secciones asimétricas– hasta 15 centímetros. Y el respaldo del copiloto, abatible, permite habilitar un espacio de carga de 2,40 metros de largo. Además, proliferan por el habitáculo todo tipo de espacios para colocar objetos, empezando por una guantera de volumen muy superior al habitual.

Destaca también el C3 Aircross por su completo equipamiento de serie, incluso en las económicas versiones Live, que 'democratizan' tecnologías de seguridad tan punteras como el reconocimiento de señales de límite de velocidad, la alerta por cambio involuntario de carril, la ayuda a la salida en pendiente o el indicador de descanso recomendado, elementos reservados hasta ahora a modelos más caros. Los acabados Feel y Shine



◀ Interior luminoso, y más aún si el C3 Aircross equipa el enorme techo acristalado panorámico y practicable.

van más allá en ese terreno, y una nutrida lista de opciones permite configurar el coche según gustos y necesidades.

En el plano mecánico, mucho que contar también, pues

el cliente puede elegir entre seis combinaciones de motor y cambio, con valores de potencia de 100 y 120 CV en el caso de los diésel BlueHDi, y de 82, 110 y 131 si preferimos un

PureTech de gasolina. Y de su eficiencia hablan dos datos: el gasto medio en diésel arranca en 4,0 l/100 km, y en sólo 4,9 si se trata de los PureTech.

Por último, el C3 Aircross

refuerza su vertiente aventurera con aptitudes 'off road' superiores a las normales, pues ofrece el Grip Control, que optimiza la tracción en las condiciones de uso más extremas.





El interior resulta práctico y muy agradable. Presenta cinco cómodas plazas, con unas banquetas anchas y generosas.

Resulta sorprendente comprobar cómo un vehículo que mide 4,15 metros de longitud es capaz de multiplicar y aprovechar al máximo el espacio interior. En este sentido, el nuevo Citroën C3 Aircross es uno de los modelos del segmento B-SUV más amplios y modulares que podemos encontrar en el mercado.

Su generosa altura, que determina una posición de los asientos a mayor distancia de la calzada, permite un acceso más cómodo a un habitáculo que nos recibe con cinco confortables plazas. La sensación de amplitud es notable gracias a su generosa cota de altura al techo, una de las notas más destacadas de este modelo. Y su amplia superficie acristalada, sobre todo si monta el generoso techo panorámico practicable, inunda de luz un habitáculo que parece todavía más holgado.

Muy cómodo para el día a día, todas sus plazas destacan por unos asientos de mullido excepcional que contribuye al confort de los ocupantes. Delante es amplio y detrás ofrece un magnífico espacio para las piernas, beneficiado por su considerable distancia entre ejes -2,60 metros- y por el hecho de que las plazas posteriores se puedan desplazar longitudinalmente hasta 15 centímetros por secciones, pues la banqueta presenta una división 60/40.

Efectivamente, la modularidad también es una de sus grandes bazas, ya que el respaldo trasero se puede abatir en tres partes: 40/20/40. El asiento del copiloto también puede situarse en horizontal; y, de hacerlo, contaremos con un enorme espacio longitudinal de 2,60 metros, suficiente hasta para transportar una tabla de surf, por ejemplo.

La capacidad del maletero es otro de los aspectos más destacables del C3 Aircross. De hecho, el nuevo SUV de Citroën anuncia un volumen mínimo de 410 litros, ampliable hasta los 520 si adelantamos la posición de todo el asiento trasero. Y en caso de máxima necesidad, la capacidad se puede incrementar hasta los 1.289 litros.

Además, cuenta con detalles muy prácticos como un piso en la zona de carga con doble altura, con el fin de que el compartimento de carga quede totalmente plano, aspecto que beneficia la introducción de objetos amplios y pesados. También cuenta con un emplazamiento específico para la bandeja cubremaletero cuando se desmonta, ya que se puede guardar fácilmente en posición vertical detrás del respaldo posterior.

Pero tan importantes como los grandes espacios son esos pequeños o medianos huecos repartidos por todo el habitáculo, y que nos hacen la vida



▲▼ El habitáculo es amplio y la sensación de espacio se multiplica si monta el generoso techo panorámico practicable. El maletero, con un volumen de 410 litros, aumenta hasta 520 si avanzamos la segunda fila.



más fácil en el uso diario y los largos viajes, sobre todo cuando entran los 'peques' en escena. La guantera principal está iluminada, presume de refri-

geración y en su interior cabe hasta una botella de 1,5 litros. También podremos dejar cosas en los espacios habilitados de las puertas o vaciar los



A LA CARTA EL INTERIOR OFRECE MÚLTIPLES COMBINACIONES GRACIAS A SU GENEROSA MODULARIDAD. LA BANQUETA TRASERA SE PUEDE DESPLAZAR 15 CENTÍMETROS EN DOS SECCIONES



◀▶ En el habitáculo no tendremos demasiados problemas para colocar todo tipo de objetos. Destaca el espacio reservado en la consola central para realizar la carga por inducción del smartphone.

bolsillos, para ir más cómodamente sentados, dejando el 'material' en la consola central. En esa zona también podremos dejar el smartphone, que de paso cargará su batería por inducción, sin necesidad de cables.

Los ocupantes de las plazas traseras cuentan con prácticos revisteros en los respaldos de los asientos delanteros, huecos en las puertas y, si se abate la sección central del respaldo,

posavasos, aunque ese conjunto también oficia como práctico apoyabrazos.

En definitiva, el interior del Citroën C3 Aircross es amplio, modular y versátil, muy en la línea de lo que debemos exigir a un vehículo joven y de enfoque aventurero.







◀ El C3 Aircross dispone de un amplio abanico de motorizaciones que cubren las necesidades más variadas. En gasolina ofrece el bloque trecilíndrico 1.2 PureTech, con 82, 110 y 131 CV –los dos últimos, sobrealimentados–, mientras que en diésel se beneficia de dos eficientes 1.6 BlueHDi: con 100 y 120 CV.

La gama de motorizaciones del nuevo Citroën C3 Aircross cubre un amplio abanico de utilización del vehículo, tanto para los que se mueven asiduamente por la ciudad como para los que gustan de afrontar retos de mayor envergadura por carretera, o incluso fuera de ella. Y de las seis combinaciones mecánicas que presenta, cinco quedan excluidas de tributar en el impuesto de matriculación al posicionarse sus emisiones por debajo de los 120 g/km de CO<sub>2</sub>.

La oferta de gasolina cobra cada día mayor protagonismo, y ese combustible tiene aún más relevancia en un segmento como el de nuestro protagonista. Por eso la gama del nuevo SUV compacto de Citroën contempla hasta cuatro variantes diferentes, fruto de combinar dos tipos de transmisión con tres motores. Trío de propulsores que toman como base el galardonado bloque PureTech de tres cilindros con 1,2 litros de capacidad, turboalimentado y con inyec-

ción directa cuando se trata de las variante de 110 y 131 CV, mientras que la versión de 82 CV es atmosférica.

A pesar de su naturaleza trecilíndrica, habrá que tener el oído muy fino para detectar en marcha ese tipo de arquitectura, ideado para maximizar el rendimiento. Las versiones de 82 y 110 caballos se asocian a una caja manual de cinco relaciones y, curiosamente, la más potente y solvente homologa un menor consumo medio: 5,2 l/100 km, fren-

te a 5,0. El motivo es la función Stop&Start que equipa el 110 CV, y que apaga el motor de manera automática cuando detenemos el vehículo, un asistente eficaz al circular por ciudad o en mitad del atasco.

Para los que busquen mayor solvencia aún en cuanto a prestaciones se refiere, la versión PureTech de 131 caballos será la más adecuada, ya que anuncia 200 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en 9,3 segundos, con el atractivo extra de



un consumo medio de sólo 5,3 litros. En este caso, el cambio es manual de seis relaciones. Y también de seis marchas es la

transmisión automática EAT6 con convertidor de par que se ofrece exclusivamente con el PureTech de 110 caballos.

Por su parte, dos son las versiones diésel BlueHDi que incorpora el nuevo C3 Aircross. En este caso se recurre

ya un bloque de cuatro cilindros en línea y 1,6 litros de cubricaje. El propulsor de acceso rinde 100 caballos de potencia y se asocia a un cambio manual de cinco relaciones para convertirse en la versión más eficiente de la gama, al homologar un consumo de 4 litros exactos cada 100 kilómetros. Y eso se traduce en emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 104 g/km.

Un escalón por encima se sitúa el BlueHDi de 120 CV, variante bastante más enérgica y que sólo eleva el consumo medio 0,1 l/100 km frente al de 100 CV. Equilibrio entre dinamismo y ahorro basado en su caja manual de seis marchas y en la función Stop/Start.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 82	PURETECH 110	PURETECH 130	BLUEHDI 100	BLUEHDI 120
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. 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.	Disc. vent. / Tambor.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	195/60 R16	205/60 R16 - 215/50 R17	205/60 R16 - 215/50 R17	205/60 R16 - 215/50 R17	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	5,0 (Aut: 5,6)	5,3	4,0	4,1
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	116	115 (Aut: 126)	119	104	107
Precios desde... (euros)	14.000	16.900	17.600	16.350	18.900



# AVENTURERO SU ROBUSTO FÍSICO Y UNA ELECTRÓNICA ENFOCA DA A OPTIMIZAR LA MOTRICIDAD DAN MUCHO JUEGO FUERA DEL ASFALTO



▲▶ El control de descensos Hill Assist Descent se activa con un botón y permite mantener una velocidad baja y constante para bajar pendientes con total seguridad.



## GRIP CONTROL El mundo en tus manos

El Grip Control es un dispositivo de motricidad inteligente que se adapta a las diferentes superficies que afrontemos con el vehículo. Consta de un mando giratorio, ubicado en la consola central, que permite al conductor elegir rápidamente el modo de conducción más adecuado. Cinco son los programas que contempla. El modo Estándar se activa por defecto, y permite una gestión automática del control de tracción. Si lo giramos hacia la derecha pasaremos al modo Nieve, que optimiza la tracción de las ruedas delanteras sobre ese elemento, o sobre el hielo, hasta los 50 km/h. Si giramos el mando un paso más, el modo Todocamino nos permitirá afrontar superficies con barro o hierba mojada, mientras que el programa Arena hará que las ruedas deslicen simultáneamente para progresar sobre suelo blando y suelto. Por último, también es posible desconectar el control de tracción y estabilidad hasta los 50 km/h. El Grip Control se asocia siempre a los neumáticos específicos 215/50 R17 Mud & Snow (M+S), que maximizan el agarre.



▲▶ El eficaz sistema Grip Control permite afrontar cualquier tipo de superficie. Los neumáticos M+S van asociados a este asistente.



El nuevo C3 Aircross es un vehículo musculoso, de físico llamativo y con el corte todocamino que tanto gusta últimamente al público. Muchos de estos modelos se adquieren por su aspecto poderoso y su elevada posición al volante, un detalle que optimiza la visibilidad en todas direcciones –sobre todo en medio de la gran ciudad–, mejora el acceso al interior y simplifica tareas habituales, como puede ser la fijación de una silla infantil.

Sin embargo, en plena cultura del ocio algunos conductores necesitan que el abanico de acción de su vehículo vaya más allá del ‘simple’ asfalto, pero sin recurrir a costosos modelos dotados de tracción total o a productos todoterrenos puros y duros.

El Citroën C3 Aircross ofrece

una solvente capacidad multiuso. Se desenvuelve con agilidad por la jungla urbana, pero también afronta con garantías pistas de tierra y superficies complicadas con poca adherencia.

Para ello eleva la altura libre al suelo hasta los 17,3 centímetros, una distancia que le permite circular también fuera del asfalto con notables garantías. Y por si surge algún imprevisto en forma de piedras sueltas o ramas, nuestro protagonista se rodea de unas protecciones específicas en la parte delantera y en la trasera del vehículo que le ‘blindan’ frente a esos contratiempos, además de otorgar un aspecto más robusto y personal al conjunto.

Por supuesto, los fabricantes saben de antemano que la inmensa mayoría de los con-

ductores apenas se aventuran a salir del asfalto, incluso siendo propietarios de modelos con contrastadas personalidades ‘off road’. Pero estamos completamente seguros de que muchos se sorprenderían ante la capacidad ‘campera’ del nuevo C3 Aircross, y especialmente cuando incorpora el sistema Grip Control, que le concede una personalidad realmente decidida cuando las cosas se complican de verdad; y sin necesidad de recurrir a un sistema de tracción total o a una caja reductora.

La electrónica es la que obra ese pequeño milagro, gestionando de una manera inteligente el control de tracción que actúa sobre las dos ruedas motrices delanteras. El Grip Control es una opción que se ofrece junto a unas llantas de aleación de 17 pulga-

das y al control de descensos Hill Assist Descent, todo bajo el denominado Pack Shine, que cuesta 1.000 euros en la carta de opciones.

Con esta dotación integrada en el vehículo, asociada a unos neumáticos específicos Mud & Snow (M+S), el C3 Aircross nos permite ser más aventureros de lo que imaginamos. De momento, podremos afrontar en invierno tramos de montaña nevados o con hielo sin necesidad de recurrir a las cadenas. Basta con girar el mando que gestiona el Grip Control en la consola central hasta el modo Nieve y la tracción optimizará, hasta los 50 km/h, el patinado de cada rueda delantera a la escasa adherencia del firme.

Lejos del asfalto, también podremos salir airosos de tramos complicados que contem-



◀ Las aventuras más allá del asfalto están garantizadas por su altura libre al suelo y las protecciones.

plen barro o la resbaladiza hierba mojada. En ese caso debemos apostar por el programa Todocamino, operativo hasta 80 km/h y que actúa

de forma similar a como lo haría un diferencial electrónico de deslizamiento limitado, enviando más par a la rueda delantera que más traccione.

Lo mismo ocurre si apostamos por el programa Arena, que ofrece un patinado alternativo de las ruedas delanteras para poder avanzar lentamente,

sin que nos quedemos atrapados o ‘empanzados’, en esa trampa que suelen ser los suelos de terreno suelto.

El sistema también permite desconectar el control de tracción y estabilidad, siempre y cuando no superemos los 50 km/h. Porque a partir de esa velocidad, el Grip Control pasa al programa estándar automáticamente.

Otro elemento práctico que porta el C3 Aircross, y no muy extendido entre sus rivales, es el mencionado control de descensos, un avanzado asistente que nos permitirá bajar fuertes pendientes a una velocidad muy baja –desde apenas 3 km/h– actuando sobre los frenos. El conductor se libera así de tener que accionar el pedal del freno, pudiendo centrarse únicamente en mantener la trayectoria del vehículo.

## 12 ASISTENTES HACEN MÁS SEGURA LA UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO,



## COMO LA AYUDA PARA LA SALIDA EN PENDIENTE 'HILL ASSIST'

►► **PARK ASSIST.**- Ideal para los que no se sienten cómodos a la hora de realizar las maniobras de aparcamiento, este asistente es capaz de detectar un hueco y aparcar 'a la primera' de una manera precisa, tanto en línea como en batería. Una vez detectado el espacio, el C3 Aircross actúa automáticamente sobre la dirección, y el conductor sólo tiene que acelerar o frenar.



El Citroën C3 Aircross se rodea de una alta tecnología que, bajo el paraguas Citroën Advanced Comfort, contempla un total de 12 asistentes a la conducción que garantizan la seguridad y el confort del conductor y los ocupantes en el día a día.

Ya a la hora de acercarnos al vehículo gozaremos de un sistema de acceso y arranque

manos libres que detecta el mando en nuestro bolsillo. Al iniciar la marcha, el Head-Up Display en color proyectará la información sobre una lámina escamoteable frente al conductor para que no tenga que apartar la vista del campo de visión. Y si nos 'despistamos' y superamos las líneas blancas

de la calzada, una alerta de cambio involuntario de carril nos avisará de manera sonora y visual para que recuperemos la trayectoria.

Además, una cámara frontal detectará tanto a vehículos como a personas, y nos avisará sobre un riesgo inminente de colisión o atropello. Funciona entre 5 y 85 km/h, y si es necesario, el sistema realizará una

frenada de emergencia automática gracias al Active Safety Brake.

Las maniobras de aparcamiento serán cosa de niños si activamos el Park Assist, ya que el vehículo será capaz de detectar el hueco idóneo y tomará las riendas de la dirección. El conductor sólo tendrá que acelerar, frenar y engranar la marcha solicitada. Asimismo, la cámara de visión trasera 180° Top Rear Vision nos permite observar una panorámica de la zaga sobre la pantalla táctil de 7 pulgadas



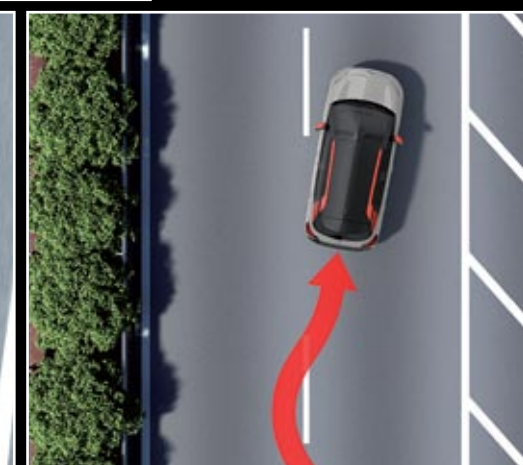
◀◀ **ACTIVE SAFETY BRAKE.**- Este sistema reduce los riesgos de una colisión frontal gracias a una cámara que detecta tanto a vehículos como a personas. Funciona entre 5 y 85 km/h, y realiza una frenada de emergencia automática si determina que se va a producir una colisión o un atropello. Previamente, realiza un aviso tanto sonoro como visual.

tente leerá los límites de velocidad de las señales de tráfico, pudiendo grabar el dato como valor establecido para el regulador-limitador de velocidad.

### ►► **ALERTA DE CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL.**

Este asistente, que se activa al superar los 60 km/h, detecta mediante una cámara frontal las líneas pintadas en la calzada. Si las sobrepasamos sin accionar el intermitente, un sonido y una señal luminosa nos alertarán para que recuperemos la trayectoria.

ubicada en el salpicadero. Por su parte, las luces de carretera inteligentes Smartbeam realizarán el cambio de luces 'largas' a las de cruce de manera



### ◀◀ **ÁNGULO MUERTO Y LECTOR DE SEÑALES DE TRÁFICO.**

La vigilancia de ángulos muertos alerta mediante señales lumínicas sobre la presencia de vehículos en ese punto ciego de los retrovisores. Además, el C3 Aircross 'lee' los límites de velocidad de las señales, y se pueden grabar como referencia para el control de velocidad.

Por último, el vehículo analizará también nuestra forma de circular y detectará si el conductor está fatigado, recomendándole tomar un descanso si es necesario.



### ►► **CÁMARA TRASERA 180° Y ACCESO MANOS LIBRES.**

Al insertar la marcha atrás la cámara trasera nos ofrece una panorámica de la zaga en la pantalla táctil de 7 pulgadas, además de referencias en color de la proximidad de obstáculos. Y con sólo llevar el mando en el bolsillo podremos, sin usar llave, acceder al interior y arrancar el vehículo.

automática y sin deslumbrar al resto de usuarios de la vía, un sistema de vigilancia del ángulo muerto nos alertará de la presencia de vehículos en ese punto ciego y un asis-





 **DE SERIE** TODOS LOS C3 AIRCROSS TIENEN ALERTA POR CAMBIO INVOLUNTARIO DE CARRIL Y LECTOR DE SEÑALES DE LÍMITE DE VELOCIDAD



PRECIOS	
PureTech 82 Live	14.000
PureTech 82 Feel	15.500
PureTech 110 S&S Feel	16.900
PureTech 110 S&S Shine	19.400
PureTech 110 S&S EAT6 Shine	20.700
PureTech 130 S&S Feel	17.600
PureTech 130 S&S Shine	20.100
BlueHDi 100 Live	16.350
BlueHDi 100 Feel	17.850
BlueHDi 100 Shine	20.350
BlueHDi 120 S&S Feel	18.900
BlueHDi 120 S&S Shine	21.400



Que la completa dotación de serie iba a ser una de las virtudes del nuevo C3 Aircross quedó claro cuando Citroën anunciaba en verano la serie especial de lanzamiento 'My Edition', numerada, limitada, superequipada y con un precio de 16.990 euros. Si bajo el capó encontramos el motor PureTech 110 S&S –elegido 'Engine of the Year' durante tres años consecutivos–, en la parte 'visible' su equipo no es menos destacable, empezando por una personalización específica: carrocería de color Gris Bruma con toques de color naranja en barras de te-

cho, carcasas de retrovisores, decoración de faros, centro de rueda y lunas de custodia traseras, mientras que el interior se distingue por un ambiente Urban Red que pone un toque de contraste entre los colores oscuros y los elementos Naranja, como los respaldos de

los asientos o los círculos que enmarcan los aireadores. En el terreno tecnológico, el C3 Aircross 'My Edition' incluye también consola central con recarga del smartphone por inducción, sistema de navegación 3D Citroën ConnectNAV con función Mirror Screen so-

bre la pantalla táctil de 7 pulgadas y llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS Citroën Connect Box, además de avanzados asistentes de conducción como la alerta de cambio involuntario de carril, la ayuda a la salida en pendiente Hill Assist o el re-

**EQUIPAMIENTO OPCIONAL**

Opcional	LIVE	FEEL	SHINE	P.V.P.
Pintura Blanco Natural	0	0	0	200 €
Pintura Metalizada / Opaca (Pintura Rojo Pasión, gratuita)	0	0	0	450 €
Rueda de repuesto tipo galleta	0	0	0	80 €
PACK LIVE: aire acondicionado y faros antiniebla	0	0	0	1.100 €
Techo Bitono color Negro Tinta	0	0	0	400 €
Techo Bitono color Blanco Natural	0	0	0	400 €
Techo Bitono color Naranja Spicy	0	0	0	400 €
PACK Color Blanco: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Blanco	0	0	0	250 €
PACK Color Plata: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Plata	0	0	0	250 €
PACK Color Naranja: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Naranja	0	0	0	250 €
PACK Color Blanco: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Blanco	0	0	0	0 €
PACK Color Plata: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Plata	0	0	0	0 €
PACK Color Naranja: barras de techo, coquillas de retrovisores exteriores y decoración de luna custodia, faros delanteros y centro rueda (sólo si llantas de aleación) en color Naranja	0	0	0	0 €
Armonía interior Gris Metropolitan y tejido Gris Square	0	0	0	300 €
Armonía interior Rojo Urban y tejido 3D Quartz Gris Oscuro	0	0	0	300 €
Armonía interior Hype Mistral y tejido Mixto/Tep Mistral	0	0	0	600 €
Armonía interior Hype Colorado y tejido Mixto/Tep Colorado	0	0	0	600 €
Rueda de repuesto tipo galleta	0	0	0	80 €
Recarga inalámbrica de smartphone	0	0	0	100 €
PACK FEEL: climatizador automático, Citroën Connect Nav, Citroën Connect Box y llantas de aleación 16"	0	0	0	1.800 €
PACK FAMILY SAFETY: Active Safety Brake ASB, faros inteligentes Smartbeam, alerta atención conductor, asiento pasajero delantero abatible y cortinillas parasol en lunas de segunda fila	0	0	0	350 €
Techo panorámico practicable	0	0	0	950 €
Park Assist (implica cámara visión trasera 180°, ayuda al estacionamiento delantero y sistema de vigilancia de ángulo muerto)	0	0	0	450 €
Head-Up Display Color	0	0	0	400 €
PACK TECHNO: recarga inalámbrica de móvil e HiFi System	0	0	0	300 €
PACK SHINE: Grip Control y llantas de aleación 17"	0	0	0	1.000 €



▲▼ Los Packs Color –Negro, Blanco, Plata y Naranja– definen elementos del exterior –retrovisores, barras de techo, lunas laterales traseras, faros y centro de rueda–, pero también del interior, con hasta cuatro ambientes.



zas traseras de los extremos, volante ajustable en altura y profundidad, asientos del conductor ajustable en altura y un largo etcétera, al que se suman

**EQUIPAMIENTO DE SERIE**

**LIVE**  
ESP (control dinámico de estabilidad), ABS con repartidor electrónico de frenada y ayuda a la frenada de urgencia, 6 airbags (frontales, laterales delanteros y de cortina delante y detrás), ayuda a la salida en pendiente (Hill Assist), detector de neumáticos poco inflados, alerta de cambio involuntario de carril, indicador de descanso recomendado (Coffee Break Alert), reconocimiento de señales del límite de velocidad, asientos traseros abatibles 2/3-1/3, anclajes Isofix en plazas laterales traseras, volante regulable en altura y profundidad, regulador y limitador de velocidad, asiento de conductor regulable en altura, sistema de audio con kit manos libres Bluetooth y toma USB, encendido automático de luces, elevelunas eléctricos delanteros, toma 12V, ordenador de a bordo, embe-

llededores de rueda de 16", kit antipinchazo, luces diurnas delanteras y firma luminosa trasera efecto 3D. Además, PACK LIVE (aire acondicionado y faros antiniebla) disponible en opción.  
**FEEL (Equipamiento adicional a LIVE)**  
Faros antiniebla, asientos traseros deslizantes 2/3-1/3, retrovisores exteriores eléctricos y calefactables, luces diurnas LED delanteras, PACK LOOK SUV (protectores delantero y trasero Gris Anthra), PACK COLOR NEGRO (barras de techo, coquillas de retrovisores y decoración faros delanteros Negro Onyx), volante de cuero, pantalla táctil 7", aire acondicionado, embellecedores de rueda 16" 3D y CITROËN CONNECT RADIO con Bluetooth, USB y kit manos libres. Además, PACK FEEL (climatizador automático, Citroën Connect Nav, Mirror

Screen, Citroën Connect Box y llantas de aleación de 16") disponible en opción.  
**SHINE (Equipamiento adicional a FEEL)**  
Llantas de aleación de 16", elevelunas eléctricos delanteros y traseros, secuenciales y antipinzamiento, CITROËN CONNECT NAV (sistema de navegación 3D sobre pantalla táctil 7" con función Mirror Screen), CITROËN CONNECT BOX (llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS), retrovisor interior electrocromo, ayuda al estacionamiento trasero, sensor de lluvia, lunas traseras sobretintadas, cámara de visión trasera 180° Top Rear Vision y climatización automática. Además, PACK SHINE (Grip Control, control de descenso Hill Assist Descent y llantas de 17") disponible en opción.



▲► Hay 85 combinaciones de colores de carrocería –Blanco Natural, Negro Tinta, Gris Bruma, Cosmic Silver, Rojo Pasión, Breathing Blue, Beige Sable y Naranja Spicy– y techo –Naranja, Blanco y Negro–, más cuatro Packs Color.

conocimiento del límite de velocidad. Pero al margen de esa serie especial limitada, aún disponible, el C3 Aircross propone siempre un equipo de serie por encima de lo habitual, y ya el nivel básico Live cuenta con los citados asistentes de conducción –Hill Assist, alerta de

cambio involuntario de carril y lector de señales de límite de velocidad–, así como Coffee Break Alert –es un indicador que recomienda descansar–, detector de neumáticos poco inflados, regulador y limitador de velocidad, encendido automático de luces, control dinámico de estabilidad ESP, los

airbag frontales, laterales delanteros y de cortina en ambas filas, el respaldo trasero abatible por secciones asimétricas, los anclajes Isofix en las pla-

más elementos en el nivel Feel y, no digamos, en el Shine; al margen de las atractivas opciones, a precios ajustados, para los tres acabados.





250 KILÓMETROS EN CIUDAD

Madrid de noche, sin nadie, es tan bonito, o más, que por el día.



250 KILÓMETROS EN AUTOVÍA

El Ignis circula como si nada a ritmo de viaje y con consumos ridículos.



250 KILÓMETROS EN CARRETERA DE MONTAÑA

Las curvas, una detrás de otra, figuran entre sus especialidades.



250 KILÓMETROS EN CAMINOS

Por último, el Ignis de esta dura prueba recorrió 250 kilómetros 'off road'.

# 1.000 kilómetros y 24 horas de aventura

El reto era de envergadura: recorrer 1.000 kilómetros en 24 horas con el nuevo Suzuki Ignis de tracción total. Pero no un millar de tranquilos kilómetros de autopista a velocidad constante. Se trataba de cubrir 250 kilómetros en ciudad, 250 kilómetros en autovía, 250 kilómetros en carretera de montaña y otros 250 kilómetros por caminos. Y el Ignis ha superado la prueba con honores.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com / Fotos: Álvaro Gª Martins

250 KILÓMETROS EN CIUDAD



Un día de diario, las calles de Madrid van quedándose vacías a medida que avanza la noche. Y entre las 4 y las 5 de la mañana parece una ciudad fantasmagórica. Resulta curioso ver la M-30 o la Estación de Atocha completamente vacías.

La evolución del consumo a medida que avanzan las horas es mínima. La velocidad media, tras siete horas de conducción ininterrumpida, es de 35,7 km/h. Y el gasto, ridículo si tenemos en cuenta que hablamos de un motor de gasolina de 90 caballos.

1:59	22°C	4:00	20°C	6:09	18°C	6:55	18°C
Consumo prom comb.		Consumo prom comb.		Consumo prom comb.		Consumo prom comb.	
4.4		4.6		4.5		4.5	
L/100km		L/100km		L/100km		L/100km	
69.7 km		126.8 km		204.7 km		250.0 km	
2125 km		2182 km		2259 km		2305 km	

La primera vez que probamos el nuevo Suzuki Ignis ya nos pusimos a pensar en alguna prueba especial para un coche que se desmarcaba del típico utilitario urbano al uso.

Con 3,7 metros de longitud, un inimaginable espacio para cuatro adultos, un motor más que suficiente para mover menos de una tonelada de peso, una tracción total muy eficaz y

una imponente batería de sistemas de ayuda, similar a la que llevaría un todocamino de una clase superior, el Ignis 1.2 AllGrip Auto se perfila como un modelo básicamente urbano pero que admite, sin problemas y como demostramos en este test al límite, diferentes tipos de utilización en escenarios tan diversos como la autovía, la carretera de montaña o los caminos y pistas fuera del asfalto. Y la prueba a la que sometemos al Ignis es especialmente dura, para el coche y también para nosotros. Porque nos planteamos pasar 24 horas al volante recorriendo 1.000 kilómetros en cuatro diferentes escenarios, a cada cual más exigente.

Los primeros metros comienzan en Madrid a las 12 de la noche de un martes, con muchas horas por delante y el objetivo de comprobar su agilidad y su consumo en un entorno que le es propicio por tamaño y prestaciones. Recordemos que el Ignis se mueve gracias a un motor atmosférico 1.2 de cuatro cilindros y 90 caballos, asociado a un cambio manual de cinco marchas. Y los primeros compases nos de-

jan claro que el pequeño Suzuki se encuentra muy cómodo en este entorno. Los acertados desarrollos del cambio permiten utilizar muy a menudo las marchas más largas, y desde el minuto uno nos sorprenden gratamente los datos de consumo de un ordenador que se ajusta milimétricamente a los datos reales que más tarde comprobamos repostando. Al final, los 4,5 l/100 km se pueden considerar una magnífica cifra para una velocidad media de 35,7 km/h.

Es cierto que a medida que avanza la noche Madrid se queda desierta, pero también que a medida que la actividad en la ciudad se ralentiza hasta desaparecer, dirigimos nuestro rodar a zonas céntricas en las que la velocidad media se reduce mucho. Allí también comprobamos lo fácil que es aparcar gracias a su tamaño y a su mínimo radio de giro.

Entre las 4 y las 5 de la mañana de un miércoles, Madrid es una bella durmiente digna de ser recorrida lentamente. Pero siete horas callejeando se hacen cuesta arriba, aunque seamos dos. Y eso que la aventura acaba de comenzar.





PARA RECORRER LOS 250 KILÓMETROS PREVISTOS POR AUTOVÍA EMPLEAMOS DOS HORAS Y CUARTO, CON UN CONSUMO MEDIO DE 5,2 L/100 KM

YA SEAN GRANDES CURVONES O RATONERAS 'PAELLAS', EL IGNIS SE ENCUENTRA COMO PEZ EN EL AGUA EN EL TERRITORIO DE LOS RALLYES



## Mucho más que un modelo urbano

Circulando a 120 km/h por autovía, el Suzuki Ignis nos ha demostrado que es mucho más que un modelo centrado en la ciudad. Es ligero y rápido.

Tras una mínima parada para descansar y desayunar algo, retomamos nuestro particular maratón y enfilamos la Autovía de Burgos con el objetivo de recorrer otros 250 kilómetros, en esta ocasión por vía rápida y a 120 km/h. Y el Ignis sigue sorprendiéndonos por su facilidad para

adaptarse al medio y su funcionamiento en otros entornos alejados de la gran ciudad. En autovía, el Ignis mantiene la velocidad de crucero con orgullo, e incluso realizando algún adelantamiento el pequeño Suzuki acelera con decisión sin necesidad de re-

ducir. Desde luego, no echamos de menos una sexta—que podría rebajar ligeramente el consumo—, pero tampoco nos parece que los 5,2 l/100 km sean un disparate. De hecho, no sólo no lo es, sino que es un gasto real muy contenido que permitiría recorrer casi 600 kilómetros de un tirón sin tener que parar a repostar. El Ignis se mueve bien incluso al plantear un viaje largo, y entonces llegan más sorpresas a la hora de acomodar al pasaje o cargar el equipaje. Cuatro adultos caben bien, sin espacio para regalar pero tampoco obligados a practicar contorsionismo.

¿Y las maletas? Pues no tan mal como hace creer su tamaño exterior. Y el respiro llega de la mano de una banqueta trasera regulable en sentido longitudinal que permite ajustar el maletero o el espacio en las plazas traseras en función de las necesidades. La cifra de partida con el asiento trasero en posición normal es, en esta versión 4x4, de 204 litros. Cifra que podría llegar a los 317 priorizando el espacio para equipaje. A las 10 de la mañana hemos recorrido los 250 kilómetros de autovía, y al parar a repostar, una conductora se acerca para interesarse por el Ignis: «me enamoré cuando lo vi en una revista, pero no me lo imaginaba fuera de la ciudad». Entonces, le explicamos lo que aún le esperaba.

## El rey de las curvas

Los Ignis 4x4 cuentan con un eje trasero multibrazo, en vez del eje rígido de los tracción delantera. Es divertido y eficaz porque sus reglajes son más bien firmes.

El Ignis de tracción total es siempre noble y divertido, pero donde hemos disfrutado con él de lo lindo ha sido en un escenario ideal para los 'GT' o cualquier artefacto con muchos caballos; un territorio aparentemente no tan idóneo para un urbanita marchoso como este: las carreteras de montaña salpicadas de curvas. En este entorno, la estupenda relación peso-potencia del Ignis, su elaborado eje trasero multibrazo con reglajes firmes de muelles y amortiguadores

—diferente al eje rígido de las versiones con tracción delantera— y la elasticidad del motor de 90 caballos convierten al Ignis en un juguete eficaz y divertido que no se cansa de enlazar curvas, y que parece ir sobrado de chasis porque admitiría sin pegas bastantes caballos más. La corta distancia entre ejes y la rapidez de la dirección hacen del pequeño Suzuki un modelo preciso y ágil que traza las curvas como si tuviese dirección a las cuatro ruedas. Un coche que, gracias

a la tracción total, no se separa ni un milímetro de la trazada aunque encontremos manchas de humedad, gravilla o restos de vegetación. Y que cuenta con una tercera inmensa que ofrece un generoso margen de uso del motor en curvas de radio medio y se puede aguantar sin pegas en la recta que enlaza con la siguiente curva sin tener que tocar la palanca. Forzando la marcha un poco más, yendo casi a ritmo de rallye, el ESP sí entra a ve-

ces de forma brusca y ruidosa, aunque aporta la seguridad propia de estos sistemas.

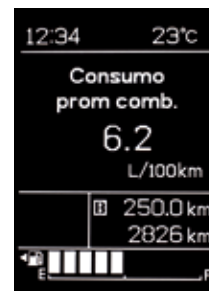
Avanza el día y la temperatura ha subido hasta los 23 grados. En este punto alejado de la gran ciudad el consumo ronda los 6 l/100 km, cifra que nos vuelve a llamar la atención por baja, sobre todo teniendo en cuenta que hemos abusado de 2ª y 3ª, que parte del recorrido contaba con inclinados repechos y que en ningún momento hemos desconectado el sistema de climatización, de modo que el aire acondicionado trabaja sin tregua aunque estemos en otoño.



▲▲ Si la autovía no cuenta con demasiadas pendientes y el coche llanea a 120 km/h, el consumo puede mantenerse en 5,2 l/100 km.



◀ La sierra al noreste de Madrid, en los alrededores de Majaerayo, se convirtió en el escenario donde el Ignis dio lo mejor de sí. El consumo en este escenario ascendió a 6,2 l/100 km.



**250 KILÓMETROS EN CAMINOS**



**GRIP CONTROL. EL IGNIS DOTADO DE ESTE SISTEMA APLICA EL FRENO EN LA RUEDA QUE PIERDE AGARRE MIENTRAS REDISTRIBUYE EL PAR MOTOR A LA RUEDA OPUESTA**



Con la sequía de las últimas semanas, todos los caminos estaban secos y polvorientos.



▶▶ Al margen de los numerosos sistemas de seguridad que equipa, el Ignis cuenta con control de descenso y con control de agarre hasta 30 km/h.



## Correcaminos total

Si el Suzuki Ignis nos ha sorprendido gratamente en los tres escenarios anteriormente descritos, circulando por caminos nos ha enamorado.

El Ignis ya nos había dejado de piedra cuando, no hace mucho, lo comparamos en nuestro circuito de pruebas del INTA con todos los vehículos todocamino de bajo precio del mercado. Allí nos maravilló su agilidad en zonas viradas y nos sorprendió su versatilidad interior, pero sobre todo nos enamoró su facilidad para subir y bajar complicadas trialeras, o su capacidad para circular por caminos a un ritmo elevado sin que el conductor esté obligado a tener la experiencia de un Dakar o ser experto en todoterreno. La receta no es ningún misterio, pero no resulta fácil mezclar los ingredientes, ni llevarla a la práctica con la maestría con que lo ha hecho Suzuki en su atrevido nuevo Ignis.

Comenzamos la última etapa de nuestro desafío en un



▲ La localidad de Majaelrayo, en la provincia de Guadalajara, forma parte de la denominada arquitectura negra. Es el mundo de la pizarra.

entorno mágico, con kilómetros y kilómetros de caminos entre bosques. El 80 por ciento de la ruta entraña una dificultad media-baja, pero no por ello es aburrida. Y no lo es porque el Ignis 4x4 pide marcha y la eficacia de su sistema de tracción total le permite circular con soltura, pues el coche se agarra en cada curva



◀ En caminos, y abusando de 2ª y 3ª, el consumo del Ignis casi roza los 7 l/100 km, un promedio lógico porque, además, la orografía no ayuda.

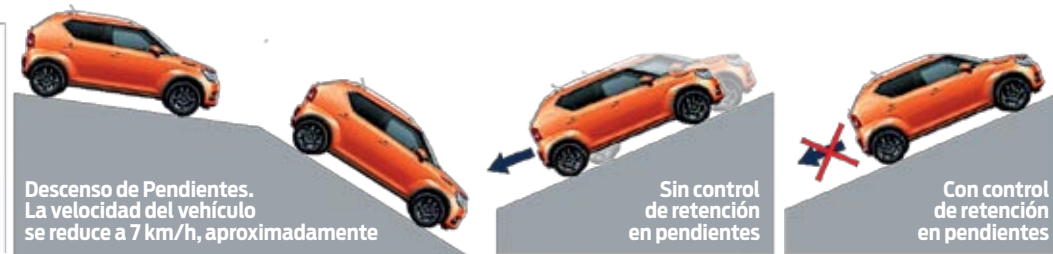
manteniendo la trayectoria. La tracción total AllGrip Auto del Ignis es de acoplamiento viscoso, y distribuye por motor automáticamente a las ruedas traseras si detecta pérdidas de agarre en el tren delantero. Además, la eficaz suspensión absorbe las desigualdades del terreno y los surcos dejados por la lluvia con una facilidad pasmosa. Y las ruedas, de una medida más bien pequeña y una respuesta más bien grande, son un complemento ideal; al menos en seco, que es como lo pudimos probar. El 20 por ciento restante del recorrido, con una dificultad



▲ Por la ruta es fácil encontrar vestigios de pueblos abandonados. En este caso se trata de Matallana, expropiado por el Icona en 1972.

media-alta, obliga al Ignis en muchas ocasiones a recurrir al sistema Grip Control, que hasta 30 km/h pasa el par motor a las ruedas con más tracción frenando las que la pierden, y que se acciona desde un interruptor en la consola. Pero los 180 milímetros de altura libre al suelo y unos ángulos de ataque y salida muy oportunos ayudan al Ignis a llegar al final de la prueba sin novedad. Una grata sorpresa a todos los niveles, disponible con tracción total desde 14.150 euros.

**El Ignis 4x4 tiene una generosa altura libre al suelo de 180 mm y sus ángulos de entrada y salida también son bastante buenos. Otra de sus grandes ventajas es la facilidad que tiene para girar, ya que hacen falta sólo 4,7 metros para que el Ignis cambie de sentido.**





# Avión de combate

Italdesign Automobili Speciali es la nueva marca de automóviles construidos para coleccionistas y amantes de los coches únicos. Y el ZeroUno es su primera creación. Un superdeportivo de fibra de carbono que no tiene nada que envidiar a un avión de combate.

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

Han pasado ya diez años desde la última vez que probé un coche diseñado y fabricado por Italdesign. Era una reinterpretación moderna del Ford Mustang obra de Fabrizio Giugiaro, un 'concept' funcional a todos los niveles con el que disfruté mucho por una divertidísima carretera del Piamonte italiano. Recuerdo que la carrocería estaba rea-

lizada íntegramente en fibra de carbono, como adelanto de este visionario diseñador a lo que supondría, en muy poco tiempo, la utilización a gran escala de este material ligero y robusto. Y diez años después vuelvo a montarme en un coche diseñado y producido en Italdesign, y con carrocería de fibra de carbono; pero no es un Mustang, no lo ha diseñado Fabrizio, la empresa no se llama Giugiaro y no es un

'concept car'... aunque he disfrutado muchísimo más.

Y es que en diez años han pasado muchas cosas. Como por ejemplo que en 2010 el Grupo Volkswagen, y en concreto su filial Lamborghini Holding, compró el 90,1 por ciento de Italdesign Giugiaro; que la firma italiana ha creado la marca Italdesign Automobili Speciali, que se ofrece como constructor de coche completo a cualquier fabricante

mundial para crear series ultra limitadas de modelos excepcionales como el ZeroUno; o que el diseñador jefe de Italdesign desde 2016 es Filippo Perini, un ingeniero que antes fue director de diseño en Alfa Romeo y en Lamborghini.

No es la primera vez que Italdesign dedica parte de sus esfuerzos a construir pequeñas series de coches excepcionales. Lo hizo en los 70 del pasado siglo con el BMW M1,

en los 80 con el Aztec y ya en los 90 con el BMW Nazca y el Volkswagen W12. Además, tras realizar importantes inversiones en tecnología y capacitación de cara al desarrollo de vehículos de preserie para los principales fabricantes del mundo construyeron 70 preseries del Q2 en la planta de Italdesign en Moncalieri (Turín) antes de que Audi comenzara la producción.

Sin embargo, muchos indicadores me hacen intuir que al nuevo proyecto se le ha puesto mucho más cariño y ganas que a otros, y el primer modelo fruto de la nueva marca hereda toda la tecnología y saber hacer de un estudio de diseño con 49 años de historia y del que han salido modelos tan importantes como el primer Volkswagen Golf, el pri-

mer Seat Ibiza, el Fiat Panda o el Lamborghini Gallardo.

El ZeroUno debe su nombre al hecho de ser el primer vehículo fabricado por la nueva marca; el 01 de lo que, se espera, sea un modelo diferente cada dos años. Y la unidad probada era la número 006, reservada exclusivamente para pruebas. Porque, recordémoslo, dentro de la política de exclusividad de Italdesign Automobili Speciali se encuentra el compromiso de no fabricar más de cinco unidades para la venta de cada modelo que desarrollen, una razón de peso para poder venderlo a partir de 1,5 millones de euros la unidad, y sin duda una fórmula infalible para que



▲ Probar un deportivo único te deja una cara de satisfacción que no se puede comparar con nada. Aunque también es mucha responsabilidad.

el valor de ese modelo se dispare con el paso de los años. Cinco unidades que en el caso del ZeroUno ya están 'colocadas' en lugares del planeta tan dispares como Bélgica, Hong

Kong —allí van dos unidades—, Rusia o Dubai. Y el comprador puede personalizar absolutamente todo, desde el color exterior hasta la fibra de carbono a la vista en una opción denominada 'Full Carbon'. El sumum llega, en cualquier caso, de la mano de la fórmula 'Cor-



► Es la primera vez que Audi firma un motor como 'Audi Sport'. Se trata del V10 de 5,2 litros y 610 CV empleado en el R8 y en el Lamborghini Huracán.







◀ El interior del Zerouno está realizado al completo en fibra de carbono y materiales ligeros. El cambio automático de doble embrague se maneja por levas.

**LIGEREZA** EL INTERIOR DEL ZEROUNO, DEL QUE SOLO SE FABRICARÁN CINCO UNIDADES, ESTÁ PENSADO PARA ALIGERAR AL MÁXIMO SIN PERDER CALIDAD. EL CHASIS Y LA CARROCERÍA DEL ZEROUNO ESTÁN REALIZADOS EN FIBRA DE CARBONO, DE MANERA QUE EL PESO TOTAL RESPECTO AL AUDI R8 SE REDUCE 200 KILOS



sa', que ofrece el nivel de personalización más extremo. Se trata de un kit para aumentar la potencia del motor hasta los 800 caballos, aderezado con un kit aerodinámico de configuración más acentuada, asientos monocasco en fibra

de carbono, un spoiler trasero de competición dotado de alerón central longitudinal y un escape de titanio. Pero esta configuración solo está homologada para circuito, por lo que el Zerouno que probamos es una versión 'normalita' con

un V10 de 610 CV, cambio automático de doble embrague con siete marchas y tracción total. Esencialmente, la 'bestia parda' de Italdesign es la base de un Audi R8 pero con algunas diferencias importantes

que marcan distancias en aspectos como aerodinámica, peso, comportamiento o centro de gravedad. Para empezar, el Zerouno es cinco centímetros más bajo que un R8, el trabajo aerodinámico realizado por Italde-

sign ha sido tan exhaustivo y eficaz que hasta han decidido registrar el trabajo con el nombre de 'Y Duct', y tanto su chasis como su carrocería están realizados en fibra de carbono, con algunas piezas de aluminio en la suspensión. Es-

to supone el ahorro de 230 kilogramos de peso –que son muchos kilos– y que el centro de gravedad baja, mejorando el comportamiento y la sensación de eficacia y de virar plano, pero sin acusar la sequedad de una suspensión

que en ningún caso nos llega a parecer radical. Los ajustes de muelles y amortiguadores en el Zerouno han sido responsabilidad de los ingenieros de Italdesign, que han querido hacer uso de su experiencia y también ajustarla al menor

peso. Un tacto de conducción que, contando con la siempre eficaz tracción total quattro, ya es excelente en el Audi más deportivo pero que, aunque parezca prácticamente imposible, va un paso más allá en el Zerouno.

## ITALDESIGN ESPAÑA 25 AÑOS DE HISTORIA EN BARCELONA

Italdesign constituyó su filial española en 1992, coincidiendo con el lanzamiento del Seat Ibiza que se comenzó a producir entonces en la fábrica de Martorell (Barcelona). Y en estos 25 años de vida la empresa radicada en la ciudad condal ha crecido y ha multiplicado su importancia en el sector de forma casi paralela a como lo ha hecho la casa madre en Turín. Antes de ponernos al volante del Zerouno, nos recibe Daniel Agullo, director general de Italdesign Barcelona desde hace ya casi ocho años, un entusiasta de los coches

y el diseño que dirige una empresa que, entre otros muchos cometidos, da servicio, apoyo y soporte a marcas como Seat. «Aquí trabajamos mucho la construcción de modelo de estilo. Primero en papel, luego en modelo virtual en 3D y luego en maqueta a escala real. Y Seat, por ejemplo, subcontrata a empresas como la nuestra para hacer las maquetas en tamaño real con todos los elementos que lleva el coche. Italdesign Barcelona se ha convertido en la mejor empresa de este tipo que hay en esta zona geográfica. Y también

en el principal proveedor de este tipo de maquetas para Seat». La filial española de Italdesign Giugiaro cuenta con una plantilla fija de 80 personas que se apoyan en un grupo de personal externo de unas 30 ó 40, dependiendo de la punta de trabajo. El porcentaje entre diseñadores –con José Navarro al frente– e ingenieros, es del 50 por ciento. Y un 50 por ciento de la actividad de la empresa se dedica a la ingeniería de desarrollo. Para ello cuentan con un departamento especializado en estructuras y partes móviles que trabaja casi

exclusivamente para Seat desde hace 25 años en todo lo referido a la carrocería. De hecho, de todos los modelos que ha creado Seat en los últimos 25 años siempre ha habido una participación importante de Italdesign Barcelona. «Muchos de los ingenieros que empezaron hace 25 años siguen trabajando aquí, por lo que el grado de conocimiento y de 'feeling' con la marca española es total y facilita muchísimo la comunicación», nos dice Daniel. Y continúa: «Al margen del mundo del motor tenemos una actividad

muy importante con el mundo de los trenes. Somos un proveedor muy frecuente para CAF, un constructor del País Vasco. Tenemos un grupo de trabajo de ingeniería, diseño y construcción de la maqueta a escala real del tren. CAF es una empresa muy dinámica que ha crecido mucho durante los últimos años, y una de las ventajas para nosotros es que no tiene un departamento de diseño propio, sino que se apoya en varios estudios de diseño internacionales. Y una de esas empresas somos nosotros. Les damos servicio en

diseño y nos hemos especializado en lo que es toda la ingeniería del morro del tren, tanto la cabina como lo que es el testero y la forma exterior del tren. Esto nos viene a suponer alrededor del 10 ó 12 por ciento de la cifra de negocio de la empresa. Además, en 2008 empezamos un proyecto con ATR, que es la división de aviones regionales de Airbus, (los ATR 600 hacen mucho tráfico en Canarias). Y ganamos el concurso de diseño para perfilar el interior de la nueva cabina. El ATR 600 lleva una cabina diseñada por Italdesign Bar-

celona que en el año 2011, cuando se empezaron a suministrar los nuevos aviones, ganó un premio con ese diseño. La automoción es el principal negocio, pero tenemos esas importantes líneas adicionales de negocio». Las instalaciones de Italdesign Barcelona tienen 4.000 metros cuadrados y gracias a su revolucionaria impresora 3D, la más grande del mundo, les está dando mucho prestigio su trabajo en maquetas de faros. De hecho, ahora mismo trabajan sobre los faros del futuro Seat León. También trabajan mu-

cho en soluciones de hábitculo para fabricantes chinos obsesionados con el diseño europeo y con el tamaño de las pantallas. Daniel asegura que la empresa que dirige es la gran desconocida del Grupo y que muchos jefes de Diseño, como Walter de Silva, han quedado gratamente sorprendidos cuando la han visitado. Una filial de Italdesign con una plantilla en la que el peso de la mujer es de un 20 por ciento... y solo en ingeniería. Y Daniel hace una petición: «necesitamos diseñadoras para dar el toque femenino».



▲ El laboratorio de Impresión 3D de Italdesign Barcelona ha construido un Zerouno a escala 1:4 pero con las mismas piezas que el de verdad.



▲ Italdesign compró hace dos años la impresora 3D más grande que hay en el mundo. Costó 600.000 euros y es el 'Rolls Royce' de las impresoras.



▲ Presentado en el último Salón de Ginebra, el Pop up de Italdesign y Airbus se construyó en las instalaciones de Barcelona en cinco semanas.



▲ En Italdesign Barcelona están restaurando el Lotus Esprit original que diseñó Giugiaro en 1976. Quieren dejarlo como estaba en su origen.

# EL TECHO DEL ZEROUNO ES 5 CENTÍMETROS MÁS BAJO QUE EL DE UN AUDI R8. POR TANTO, LA LUNA DELANTERA ES MÁS ESTRECHA



## DEPORTIVOS HECHOS A MANO Italdesign Automobili Speciali

En Italdesign han recurrido a sus mejores habilidades para producir el ZeroUno, utilizando algunos de los mejores métodos de producción y contratando a sus trabajadores mejor cualificados, que fabrican a mano cada unidad del ZeroUno vendida. Un total de 30 operarios tardan entre dos y tres meses en construir cada coche. Aunque, en realidad, el ZeroUno es una demostración de los 49 años de experiencia de la empresa italiana de diseño, también con el objetivo de seguir desarrollando este negocio en el futuro, utilizando los mejores y más rápidos procesos de construcción. Por tanto, a partir de ahora Italdesign Automobili Speciali se convierte, por derecho propio, en un fabricante de sueños hechos realidad.

Y es que las curvas más cerradas y delicadas negociadas al límite con el ZeroUno se convierten en los más inofensivos virajes, y en un juego de niños para un superdeportivo que pide más y más ritmo a medida que entra en faena, dejando enseguida en evidencia a un piloto que no sepa darle la marcha que solicita de forma constante. Pero si eres de los que te atreves y el escenario es propicio, como era el caso, el disfrute no puede ser mayor. Más aún si los compañeros de viaje son el siempre rapidísimo y genial cambio automático de doble embrague con levas en el volante o los discos de freno carbocerámicos, que nunca palidecen



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	V10 5.2
Disposición	Central tras. long.
Nº de cilindros	10, en V
Cilindrada (c.c.)	5.204
Potencia máx. (CV/rpm)	610 / 8.250
Par máximo (mkg/rpm)	57,1 / 6.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 7 vel.
Frenos del./tras.	Carbocerámicos
Neumáticos delanteros	245/30 ZR20
Neumáticos traseros	305/30 ZR20
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.847/1.204/1.970
Distancia entre ejes (mm)	2.650
Depósito (l) / Peso (kg)	73 / 1.400
De 0 a 100 km/h (s)	3,2
Velocidad máx. (km/h)	330
Consumo mixto (l/100 km)	12,3
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	287
Precio desde... (euros)	1.500.000

aunque a uno se le duerma el pie pisando a muerte el pedal izquierdo. Y esa acción lleva implícita otra contraria y anterior, que es la de acelerar.

Y madre mía cómo avan-

za el ZeroUno y qué sonido le envuelve cuando la aguja se mueve entre las 4.500 y las 8.500 revoluciones por minuto ya a velocidades de vértigo. El V10, que lleva pegado al bloque el logo de Audi Sport por primera vez, cuenta con los mismos ajustes y proporciona los mismos datos de potencia y par que en el R8, por lo que su trasera, digna del deportivo de un cómic, esconde uno de los propulsores atmosféricos más poderosos del mundo. Pero, curiosamente, Italdesign anuncia idénticos datos de aceleración y velocidad para su ZeroUno que un R8 V10, imaginamos que tras un acuerdo con su socio para no dejar demasiado en eviden-

cia al deportivo alemán. Porque también aquí apreciamos enseguida más chispa y una respuesta más contundente, sin un lastre de peso equivalente a tres adultos.

El consumo que muestra el ordenador en carretera de montaña abusando de 2ª y 3ª no baja de 20 l/100 km, pero es lo último en lo que se fijará su propietario, emocionado por su endiablado paso por curva y un sonido, con su correspondiente petardeo en reducción, que dispara los latidos del corazón. El ZeroUno también sabe pasear a velocidades legales con una sorprendente suavidad y refinamiento de la mecánica y un andar fino para una utilización diaria.

El interior ayuda mucho a la hora de lograr ese agrado. También ofrece un diseño específico, pero recurriendo a toda la tecnología vista en Audi, tanto de conectividad como de seguridad o ayudas a la conducción. Y también a la calidad, fruto de una fabricación artesanal—ver cuadro—que garantiza ese aspecto.

El ZeroUno no es un Audi R8 de 1,5 millones de euros. Es un deportivo exclusivo que prácticamente nunca en la vida se cruzará con otro parecido. Un valor siempre en alza para un tipo de comprador muy especial, y muy rico, que no se conforma con lo que pueden comprar el resto de los mortales.

la frase

Alberto Núñez Feijóo, Presidente de la Xunta de Galicia



«Todo son buenas noticias para la automoción en Galicia. Vamos a tener más empleo en la factoría de PSA y en las empresas de componentes, que subirán su facturación. Además, vamos a marcar el récord de producción de vehículos en Vigo a partir de 2020».

en breve

► **PSA REFUERZA GALICIA.** - Con la llegada del proyecto V20 en 2020 a Vigo habrá 1.500 empleos más Galicia. Además, con el nuevo modelo la factoría de PSA superará las 500.000 unidades anuales, batiendo su récord histórico y aportando a la industria auxiliar gallega hasta 1.000 millones de euros anuales.

► **LÍDER EN MOVILIDAD.** - La gama eléctrica de Renault coloca la marca al frente del segmento en los mercados europeo y español. 5.000 españoles han comprado un Z.E de la marca gala desde que en 2012 inició su comercialización.

► **DOS SOCIEDADES DAIMLER.** - El grupo alemán separa en dos sociedades camiones y coches. La creación de Mercedes-Benz Cars y Mercedes-Benz Truck & Buses se completa con Daimler Financial Services, que ya era independiente.

► **LAS MARCAS CHINAS Y EL ESP.** - A partir de 2018, doce grandes marcas chinas, que agrupan el 85 % de los coches que se fabrica en el país, equiparán todos sus nuevos modelos con control de estabilidad, sistema obligatorio en la UE y EE.UU desde 2017, que ha salvado miles de vidas.

el puntazo

Peliga la bonificación de los vehículos históricos, por una Comisión de Expertos que parece ignorar que forman parte de nuestro patrimonio histórico.

La comisión de expertos nombrada por el Gobierno para revisar el sistema de financiación local quiere suprimir la bonificación de los vehículos históricos y los que superan los 25 años alegando razones medioambientales. Parecen desconocer que su uso es residual y que se trata de unidades que forman parte de nuestro patrimonio histórico, representado por la producción automovilística de una determinada época, como recuerda Automovilistas Europeos Asociados (AEA) al pedir que se anule esa decisión.

la cifra

70

millones de euros, de los 266 millones que Bridgestone invertirá en Europa en los próximos cinco años, irán a la planta de Burgos. Los fondos se aplicarán para ampliar la capacidad de fabricación de las instalaciones, adquirir equipos de vanguardia y optimizar las líneas de producción que existen.



AEA LOCALIZA LOS TRAMOS MÁS PELIGROSOS DE LA RED ESTATAL

No mejora la seguridad de las carreteras

La falta de inversión en la conservación de carreteras se nota en la seguridad, como pone de manifiesto el nuevo informe sobre los tramos de carretera más peligrosos de España realizado por Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que destaca que el índice de peligrosidad en la red del Estado se mantiene en

los niveles del quinquenio anterior. AEA califica como puntos peligrosos los que superan en 10 veces la media nacional (9,6 en 2015). Así, aparecen 190 kilómetros de carreteras convencionales y autovías que superan ese listón, frente a los 140 detectados en la anterior edición con el mismo criterio. Se

añade el agravante de que 26 de ellos repiten, con un aumento del índice de peligrosidad en más de la mitad de ellos, a pesar de que la DGT ha aumentado la vigilancia sobre el control de velocidad con nuevos radares móviles.

Son casi 200 kilómetros de carreteras convencionales y autovías

españolas divididos en 60 vías repartidas por 40 provincias, que han sido escenario de 1.306 accidentes con 2.044 víctimas entre 2011 y 2015. Entre ellos el kilómetro 358 de la desdoblada N-122 en la entrada de Valladolid se coloca como el más peligroso, al estar 423 veces por encima de la media nacional. También destaca el kilómetro 12 de la A-55 a la altura de Mos (Pontevedra) por seguir ostentando el récord de víctimas y acci-

dentos, con 110 siniestros y 189 víctimas.

Frente al deterioro de la seguridad detectado en los trazados convencionales y autovías, las autopistas de peaje reducen un 11 por ciento el índice medio de peligrosidad, pasando del 6,3 del anterior informe al 5,6 en este. El punto negativo son los 40 tramos que cuadruplican la media nacional, acumulando 626 siniestros y 1.034 víctimas. En el kilómetro 33 de la AP-41, a la altura de la Sagra

(Toledo), se encuentra el tramo más peligroso y en el kilómetro 161 de la AP-7 en Barcelona el que más accidentes y víctimas tiene, con 81 siniestros y 108 víctimas en el quinquenio analizado.

Para elaborar su informe AEA ha seguido el criterio técnico del Ministerio de Fomento, que define como Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) aquel con un riesgo de accidente superior a la media, determinando ese riesgo por la siniestralidad y la intensidad media diaria del tráfico en un kilómetro y a lo largo de cinco años. Por su parte para la DGT, un punto negro es donde durante un año natural se han producido 3 o más accidentes con víctimas, con una separación de 100 metros como máximo entre esos siniestros.

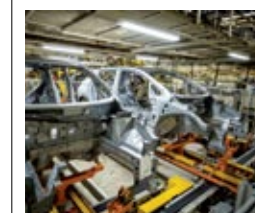


▲ Según el estudio de AEA, hay 190 kilómetros como puntos peligrosos frente a los 140 del estudio anterior.

quedó en 985 fallecidos y en ese mes murieron 91 personas.

Nissan Parón a la producción local en Japón

El fabricante japonés dejará de fabricar en sus seis plantas de Japón vehículos para el mercado local durante al menos dos semanas mientras solucionan el problema plantado porque las inspecciones finales de seguridad en los vehículos se realizaban por personal no cualificado, aunque las firmaban trabajadores que podían hacerlo.



Accidentes de tráfico Los heridos también cuentan

Casi el 3 % de la población española ha sufrido una lesión de tráfico de 2006 a 2015, lo que supone 2,3 millones de personas. Además, cada año hay más de 13.000 heridos de consideración, con una media de 14 días de hospitalización, más de 200 de rehabilitación y el 70 % arrastrando secuelas toda la vida, lo que supone un gasto anual de 10.000 millones de euros, casi el 1% del PIB. Lo dicen el casi millón de accidentes con lesionados registrado por la DGT y el más de medio millón de siniestros gestionados por Línea Directa en esa década analizados por la Fundación de la aseguradora y la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial), que recoge «El impacto de los lesionados por accidente de tráfico en la Seguridad Vial» en la década 2006-2015.

Un periodo que refleja los efectos positivos de la implantación del carné por puntos y la ralentización de esos efectos a los cinco años, con un aumento del 18 % en los accidentes con daños corporales de 2011 a 2015 (casi 100.000 siniestros, cifra similar a la de 2006) y +16 % de heridos de en ese quinquenio. Las subidas contrastan con una reducción de muertos cercana al 60 % acumulada desde 2006, década en la que la reducción de lesionados se queda en el -6%. Destaca también que el 44 % de los niños fallecidos en ese periodo y el 30 % de los heridos de gravedad carecían de un sistema de retención adecuado, que tampoco llevaban cinturón uno de cada tres adultos muertos y el 19 % de los lesionados graves y que el 17 % de los motoristas que perdieron la vida en la carretera iba sin casco. Además, los datos vinculan las lesiones graves a los golpes en el frontal y lateral derecho del vehículo.

de la filial española de VW, ahora ubicada en Martorell. Cambio que ha anunciado TAB Spain, la filial española de TAB Batteries, que ha optado por trasladar su sede a Madrid.

**Nombramientos Llegan los relevos**  
La designación de **Olivier Quilichini** como Director Corporate de Sales y VO

en el Grupo PSA para España y Portugal coloca a **Borja Sekulits** al frente del desarrollo de la marca DS Automobiles, la dirección que Quilichini ocupaba hasta su reciente nombramiento. Para sustituir a Borja Sekulits en la Dirección de Peugeot Scooter España el grupo ha elegido a **Francisco Domínguez**, que regresa a PSA desde la Dirección de vehículos eléctricos de BMW, que ocupaba desde 2015. Por otra parte, **Lorenzo Vidal de la Peña** será el presidente de Ganvam durante los próximos cuatro años, al encabezar la lista más votada en las elecciones a la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios. Eran las primeras elecciones en los 60 años de historia de Ganvam y la candidatura liderada por el empresario cántabro consiguió el 58,74 % de los votos.



▲ Olivier Quilichini



▲ Borja Sekulits



▲ Francisco Domínguez



▲ Lorenzo Vidal de la Peña

Seguridad

Señalización dinámica de ciclistas

Cuatro carreteras autonómicas de La Rioja en tramos con visibilidad reducida servirán para probar los 16 equipos de señalización dinámica de ciclistas instalados por la DGT. Se trata de un sistema pionero, que activa una señal luminosa al detectar una persona o grupo circulando en bicicleta para alertar a los conductores de la presencia de estos usuarios. 55.000 euros es la inversión realizada por la DGT en esta iniciativa destinada a aumentar la seguridad de un colectivo tan vulnerable como el ciclista.



ONU Centro Internacional en España

Seremos referencia mundial en la formación de formadores de Seguridad Vial, al delegar el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e

Investigaciones UNITAR en el Real Automóvil Club de España (RACE) la creación del primer centro internacional sobre esa materia. En él se preparará a los técnicos y profesionales que deberán extender los conocimientos adquiridos en los países en desarrollo.

Siniestralidad Malas cifras para el optimismo

El balance positivo que se mantenía al finalizar sep-

tiembre, con 12 fallecidos menos que en los nueve primeros meses de 2016, se convierte en un negativo pasado el puente del 12 de octubre, con 21 muertos más que hasta el 18 de octubre de 2016 (+2 %). Son 961 las vidas que se ha cobrado la carretera en algo más de nueve meses y medio de 2017. El repunte comenzaba en septiembre, que cerraba con 12 víctimas más, que en el año anterior, en siniestros en carretera y en las 24 horas siguientes al accidente. Subida que se

mantiene en octubre, con 31 fallecidos más hasta el día 18 que en esos mismos días de 2016. No parece haber explicación para los vaivenes que presenta la siniestralidad de la carretera, con un dramático aumento en junio (23 muertos más), un julio más esperanzador (tres menos) y el mejor agosto desde que existen estadísticas, con 103 muertos, frente a las 131 víctimas mortales de agosto de 2016, un año que superó a 2015. El acumulado a 31 de octubre de 2016

Cataluña Incertidumbre en la empresas del sector

El sector del automóvil no es ajeno a la incertidumbre que se vive en Cataluña, incertidumbre que constata la decisión de Seat de retrasar el lanzamiento comercial de su nuevo SUV, que también sigue sin tener nombre. La situación socio-política y la inseguridad jurídica que genera también deja en suspenso un posible cambio de sede social

TOYOTA



+ en [www.toyota.es](http://www.toyota.es)

TODO SOBRE LOS HÍBRIDOS

Toyota es líder en tecnología híbrida. Y, para que todo el mundo conozca sus ventajas, la marca ha organizado un 'Road Show' en el que participarán concesionarios de toda España. Los clientes que se acerquen a alguno de los establecimientos de la marca podrán probar su gama híbrida que, con siete modelos -Yaris hybrid, Auris hybrid, Auris hybrid Touring Sports, C-HR, Prius, Prius+ y RAV4 hybrid-, es la más extensa del mercado. A la vez, podrán resolver todas las dudas en torno a la tecnología híbrida, que llegó a España en 1997 de la mano del Toyota Prius.

+ en [angelnieto@motorpoint.com](mailto:angelnieto@motorpoint.com)

PARA LEER

ÁNGEL NIETO 'LAS CURVAS DE LA VIDA'

El 12+1 campeón del mundo de Motociclismo, Ángel Nieto, ya tiene su biografía. La ha escrito su mentor y descubridor, pero sobre todo su amigo, Tomás Díaz-Valdés, y saldrá a la venta este mismo



+ en [www.dsautomobiles.es](http://www.dsautomobiles.es)

ATENTOS A...

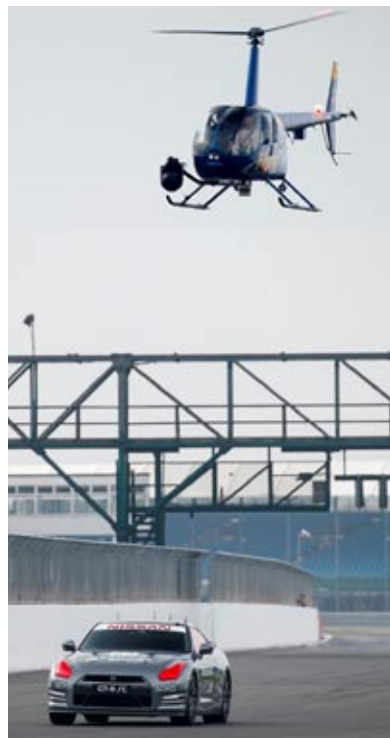
DESDE EL 10/10

La marca DS te propone descubrir los rincones más emblemáticos de Madrid a bordo de un DS 23, el mítico Tiburón, con chófer y champán incluido.



mes (19,90 euros). Son 270 páginas con todos los detalles de la historia y fotografías inéditas de un gran deportista y una gran persona.

NISSAN Y PLAYSTATION



▲ El piloto Jann Mardenborough fue el encargado de probar el prototipo de Nissan.



▲ El GT-R/C fue diseñado tomando como base un R35 V6 de 542 CV de serie.



UN GT-R A CONTROL REMOTO

Nissan acaba de crear el coche a control remoto definitivo: un GT-R conducido con un mando de PlayStation 4. Este prototipo único ha servido para celebrar la presentación del videojuego 'Gran Turismo Sport' y el 20 aniversario de la colaboración de Nissan con Sony en la franquicia de videojuegos.

Para comprobar todo el potencial de este GT-

R/C, Nissan eligió al piloto Jann Mardenborough, que controló el coche desde un helicóptero con el mando de la Play.

El GT-R/C fue diseñado tomando como base un R35 V6 de 542 CV de serie. Y, durante la vuelta más rápida de Mardenborough (1:17:47) alcanzó una velocidad máxima de 210 km/h. Incorpora cuatro robots que controlan

dirección, transmisión, frenos y acelerador. Seis ordenadores actualizan los controles 100 veces por segundo.

El mando se conecta a un microordenador que interpreta las señales del joystick y las transmite al GT-R/C. También cuenta con sistemas de seguridad, que activan los frenos o apagan el motor si el piloto pierde el control.

+ en [www.alfaromeo.es](http://www.alfaromeo.es)

ALFA ROMEO

VEHÍCULO OFICIAL DE BETIS Y VALENCIA

Los aficionados del Real Betis Balompié y del Valencia Club de Fútbol van a ver mucho el logotipo de Alfa Romeo este año. La marca se ha convertido en vehículo oficial de ambos clubs para la actual temporada 2017-2018. Además de la presencia

de la marca en el campo, las plantillas y el cuerpo técnico de estos clubs disfrutarán de vehículos de la marca para sus desplazamientos personales.

De hecho, a los jugadores del Valencia ya se les hizo recientemente entrega de los suyos. El SUV Stelvio fue el modelo líder en las preferencias.



EL HYUNDAI IONIQ AYUDA A LOS PEREGRINOS A TU LADO EN EL CAMINO

Hyundai acaba de lanzar la campaña #ATuLadoEnElCamino, con la que pone a disposición de todos los peregrinos del Camino de Santiago cinco unidades del Ioniq con conductor. Hasta el 10 de noviembre, darán asistencia a todos los peregrinos que lo requieran en el tramo final del Camino, entre Sarria (Lugo) y Santiago

(La Coruña). Para solicitar su presencia, solo hay que marcar el teléfono 696 801 063.

Y, ¿en qué puede ayudar el Hyundai Ioniq? Los peregrinos podrán solicitar que les lleve agua gratis. También cuentan con un kit de primeros auxilios, ofrecerán wifi gratuito y un servicio de recogida de equipaje olvidado.



a tu lado en el Camino



▲ Cinco Hyundai Ioniq dan asistencia a los peregrinos en el Camino de Santiago.

+ en [www.volvoceanrace.com](http://www.volvoceanrace.com)

VOLVO OCEAN RACE SALIDA DESDE ALICANTE

COMIENZA LA GRAN AVENTURA DEL MAR

De Alicante ha partido la Volvo Ocean Race, la vuelta al mundo a vela que recorrerá los 5 continentes en 9 meses de navegación.

7 barcos y 62 tripulantes salieron el domingo 22 de octubre desde Alicante en una nueva edición de la Volvo Ocean Race, la vuelta al mundo a vela que de aquí al próximo mes de junio recorrerá más de 45.000 millas náuticas y visitará 12 ciudades de los cinco continentes. La prueba, uno de los tres grandes acontecimientos junto a los Juegos Olímpicos y la Copa América, se decidirá

en 12 regatas en mar abierto y con los océanos del sur como grandes protagonistas en esta edición. Durante unos días Alicante se convirtió en la capital mundial de la vela y por el village el puerto pasaron miles de personas, que, además de ver los barcos, pudieron conocer el Volvo XC40, el nuevo SUV compacto. Las 7 embarcaciones ya surcan los mares camino de la segunda etapa: Lisboa.



▼ Los 7 barcos tuvieron sus primeras escaramuzas en la bahía de Alicante.

▲ El village en el puerto de Alicante ha sido el centro mundial de la vela durante unos días.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

\*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en [bptollevarmaslejos.com](http://bptollevarmaslejos.com)



EN AUSTIN CARLOS SAINZ DEMOSTRÓ SU VALÍA EN UN COCHE QUE SOLO HABÍA PROBADO EN EL SIMULADOR



# Quién dijo que el amarillo es color de mala suerte

El debut de Carlos Sainz con Renault fue todo un éxito. Hizo gala de una capacidad de adaptación y seguridad en sí mismo que confirma su brillante futuro en la Fórmula 1. Alain Prost le recomendó en su día para el rojo de Ferrari, pero al final se lo llevó al amarillo de Renault. Parece que Sainz puede dar la razón al campeón francés.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

Carlos empezó a cogerle los puntos a Checo Pérez. Debía buscar la zona del circuito donde pudiera rodar lo más cerca posible del mexicano. Logró emparejarse y durante varias curvas rodó en paralelo y buscando huecos. Finalmente, logró uno de los adelantamientos más espectaculares del Gran Premio de Estados Unidos. Se fue a por el segundo Force India de Esteban Ocon. Solo le frenó el consumo de combustible. De haberle adelantado, Sainz hubiera igualado en su primera carrera el mejor resultado de Renault esta temporada. Al acabar la carrera, Alain Prost

no podía sentirse más orgulloso de su nuevo piloto tras la gran apuesta para 2018, y por sacarle de Toro Rosso antes de que terminara la temporada

El día anterior ya había protagonizado otro paseillo del triunfo. Acababa de terminar la sesión clasificatoria, y Sainz no solo había logrado entrar en el Q3 en su primer contac-

to con el RS17. Había batido a su compañero de equipo, Nico Hulkenberg, en la Q1, la única sesión en la que ambos se enfrentaron. El alemán no pudo ocultar la mueca de disgusto y sorpresa cuando vio el tiempo de Sainz. Nada hay peor que un debutante te derrote a la primera en un equipo donde no tenías rival hasta el momento.

Que Sainz ya había triunfado el sábado fue confirmado en su paseo por el paddock. Ross Brawn, de charla con Martin Brundle, le paró para felicitarle. En una mesa, después, estaban Helmut Marko, Christian Horner y Cyril Abiteboul. El lenguaje corporal de todos ellos con el piloto español era más que evidente.

Sainz, mantenía la seriedad, pero la procesión iba por dentro. Sabía que había superado una prueba de fuego. Días antes, en el simulador, había comprobado lo diferente que era el monoplace francés respecto al Toro Rosso. Y nadie esperaba que batiera a Nico Hulkenberg en su primer enfrentamiento.

Renault forzó la máquina para incorporar a Sainz lo antes posible, y por varias razones. Cyril Abiteboul, el máximo responsable del equipo francés ha reconocido en varias ocasiones su objetivo inmediato: estar plenamente preparado en términos de fiabilidad para la pretemporada de 2018. Renault cuenta con un nuevo chasis, fruto de la reestructuración llevada a cabo durante estos dos últimos años. El fabricante galo también introduce un nuevo motor la próxima temporada para acercarse o igualar a

Mercedes, incluyendo los cruciales mapas de motor para las clasificatorias del sábado.

Abiteboul quiere a su equipo en los puntos desde las primeras carreras, por lo que la fiabilidad de pretemporada será fundamental. En este contexto, anticipar la llegada de Sainz supone acelerar su integración en el equipo para estar listo en febrero de 2018. «Los coches de 2018 serán una evolución de lo que tenemos este año, así que todo lo que pueda aprender de este coche me servirá para el próximo. Es bueno conocer a los ingenieros, a todo el equipo... trabajar con todos ellos nos da una pequeña ventaja para 2018 en lugar de entrar en la pretemporada», explicaba el español ante su debut en Austin.

Y Carlos Sainz rompió los esquemas en el Gran Premio de Estados Unidos. Para empezar, tenía que hacerse al comportamiento y puesta a



▲ Carlos Sainz casi iguala, en su primera carrera, el mejor resultado de Renault en lo que va de temporada.

**SAINZ** «EL RESULTADO REFLEJA QUE ME HE DIVERTIDO»



punto del RS17 en las sesiones del viernes. Porque como todo bagaje llevaba encima dos largas jornadas de simulador en Enstone, la sede del equipo en Gran Bretaña. Sesiones que sirvieron para conocer el volante y todos sus procedimientos, un factor clave para acostumbrarse al nuevo monoplace. Pero también descubrió en el simulador que el RS17 era muy diferente al STR12 en cuanto a comportamiento dinámico y puesta a punto. Sainz anticipaba que sería necesario algo de tiempo poder conocer el 'set up' ideal que permitiera arañar esos dos o tres décimas finales que marcan diferencias.

«Quizás notáis mi corte de pelo porque es la primera vez en tres años que no llevo gorra... pero ya llegará y no lo notaréis». Sainz aparecía en Austin con una imagen más atildada, lejos de esa más desenfadada que Red Bull busca para su público. El jueves hizo gala de la natural prudencia ante su debut con el primer monoplace distinto a un To-

ro Rosso—salvo el Red Bull de su test privado en Silverstone—en su trayectoria en la Fórmula 1. «Mi objetivo es ir sesión a sesión. Me gustaría estar en el ritmo pronto pero no quiero emocionarme demasiado. Tengo que adaptarme al coche y espero llegar lo antes posible». Sin embargo, el viernes, comenzaron las sorpresas.

Tanto el alemán como el español tenían programas diferentes, y Hulkenberg contaba con una nueva evolución del motor Renault que le dio algunos problemas. Sainz terminó por delante en su primera jornada. Fue décimo y undécimo respectivamente. «Si me hubieran dicho un día antes que encontraría el ritmo tan rápido, lo habría firmado en un papel», a pesar que también confesaba no estar «todavía al cien por cien, sigo necesitando dejar algo de espacio en mi mente para sentir todo lo de mi coche nuevo, pero espero que a medida que dé más vueltas se vuelva más natural, más automático». Parece que no tuvo demasiados proble-

mas para ello por lo que vendría a continuación.

Hulkenberg le sacó 42 milésimas en la tercera sesión de libres. Pero su mueca delató al alemán cuando vio en el monitor el tiempo que marcaba el español al término del Q1, que le colocaba en la quinta posición por delante de Hulkenberg. El alemán penalizaba por incorporar una nueva evolución del motor Renault, y solo tomó parte en el Q1. Al final, Sainz entró holgadamente en el Q3, en octava posición.

Para Sainz, fue uno de sus mejores éxitos en la Fórmula 1 por lo que significaba para su percepción. Hulkenberg había terminado en la misma posición en siete ocasiones durante esta temporada, y solo una vez había mejorado esta plaza en Silverstone. Allí acabó también sexto, un puesto que se antojaba una referencia posible para Sainz a la hora de arrancar en el gran premio.

«Ser octavos es una muy buena posición para mañana. Cuando voy cómodo con un

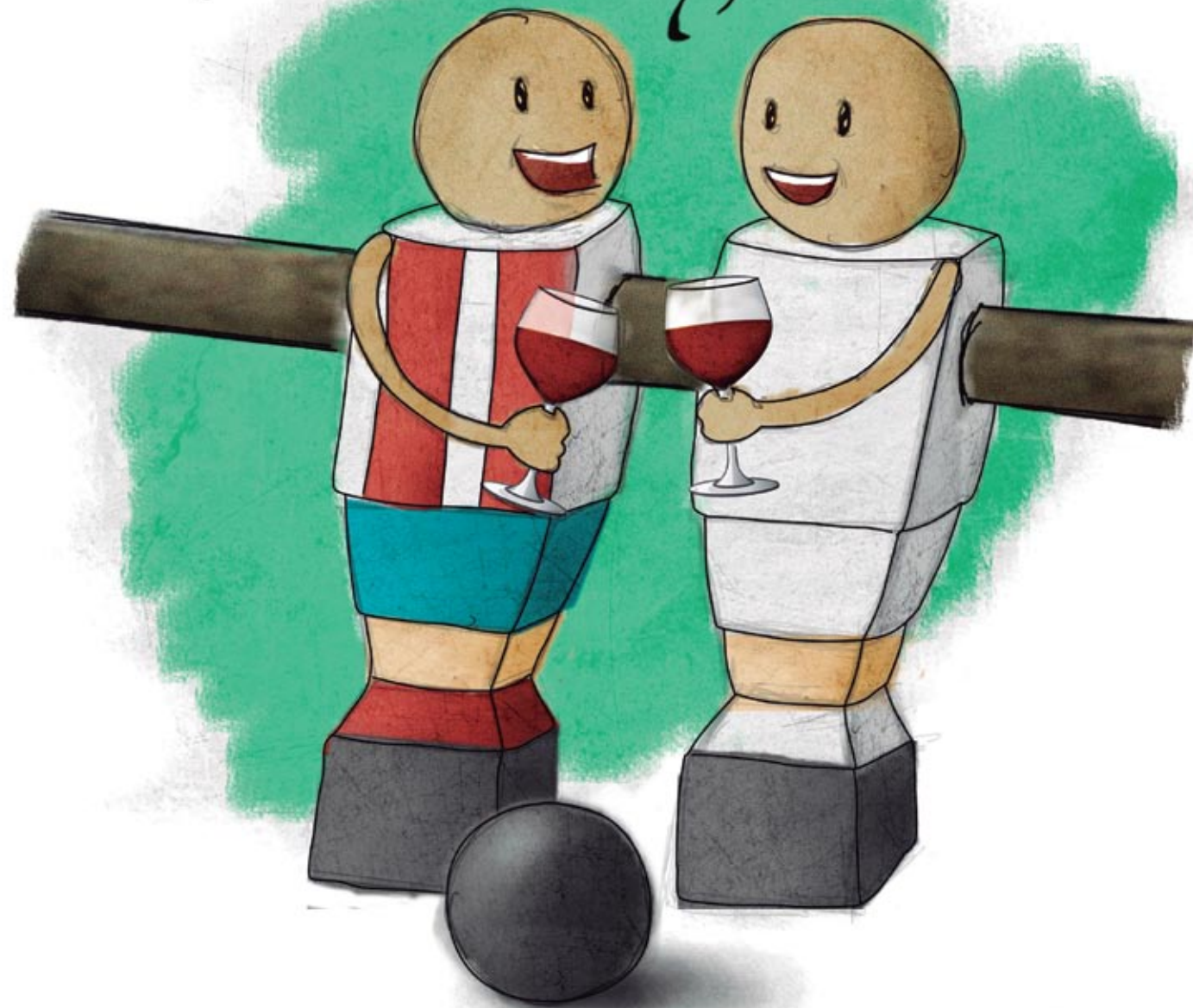
coche, puedo sacar el máximo rendimiento. Este es un coche difícil de conducir, pero me gusta mucho. Me divertí y eso se nota, el resultado lo refleja. Hemos aprendido mucho durante el fin de semana», explicaba Sainz. Lo mejor estaba por llegar.

Sainz arrancó con prudencia. El objetivo era sumar kilómetros y no quedarse atrapado en la primera curva. Tras unos primeros compases de carrera a la expectativa pasó al ataque. Cayó Checo Pérez, y a punto estuvo de hacerlo Ocon. «Estamos muy contentos con esta carrera. No solo por el resultado, sino también por cómo ha gestionado el fin de semana. Creo que tomamos la decisión adecuada con Carlos y hoy se ha demostrado. Ha sido impresionante, le hemos visto luchar para sumar puntos, lo cual ha sido importante para nosotros», declaraba un satisfecho Alain Prost tras el gran premio. «El de Pérez fue uno de los mejores adelantamientos del día. Obviamente nos ha gustado, aunque estábamos preocupados por si se tocaban. Carlos ha demostrado que ha podido gestionarlo y que tenía la situación bajo control».

La capacidad de adaptación del piloto español a su nuevo monoplace fue sorprendente. Prost había recomendado en su día a Sainz para Ferrari. Se lo ha quedado para Renault. Con su actuación en Austin, el español confirmaba estar preparado para pasar a otra nueva dimensión en la Fórmula 1, un escalón superior. Las carreras de 2017 son solo el calentamiento.

«Bienvenido al equipo Carlos, demos caña este fin de semana», le tuiteaba Nico Hulkenberg a su nuevo compañero de equipo antes de su debut en Estados Unidos. «¡Gracias Niko, tengo muchas ganas de empezar para hacer juntos avanzar el equipo!», le contestaba también a través de Twitter. Puede que al piloto alemán no le haga ahora ninguna gracia.

el vino que hace  
**Amigos**



**TORRE de BARREDA** Amigos Multivarietal Tinto 2014  
Amigos Airén Pie Franco 2016  
Amigos Rose 2016

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### SEPTIEMBRE CIERRA A LA BAJA

Las matriculaciones de turismos en la Unión Europea (UE) han caído en septiembre un 2% en comparación con 2016, que, según los fabricantes europeos (ACEA), marcó un récord con 1.455.770 unidades vendidas.

La ralentización de algunos mercados clave, como Reino Unido y Alemania, con descensos del 9,3 y el 3,3%, respectivamente, provocan una caída que compensan Italia y España, con aumentos del 8,1 y el 4,6%, respectivamente. Y aunque no se trata de ninguno de los cinco mercados clave, ACEA destaca el buen comportamiento en septiembre de los nuevos estados miembros de la UE, con una subida conjunta del 9,3% en el mes y del 13,8% en el acumulado. Un acumulado en el que todos crecen, con excepción de

Reino Unido, donde de enero a septiembre se ha vendido un 3,9% menos que en ese periodo del pasado año.

Como se puede apreciar en el cuadro adjunto, todas las marcas del 'Top Ten' sufren el descenso de las matriculaciones en el Viejo Continente, con la excepción de Skoda, que cierra el mes un 3,6% por encima de los resultados del año anterior. Fuera de los puestos de cabeza también escasean los porcentajes positivos, destacando especialmente los dos dígitos de subida conseguidos por Suzuki (+18,8%) y Seat (10,2%). Los negativos se tornan positivos en el acumulado, con la excepción de Volkswagen (-1,0%), que se mantiene con holgura como la marca preferida por los compradores europeos. La ralentización de los mercados en septiembre

también afecta a los grupos, ranking donde sigue mandando Volkswagen (340.866 unidades y -1,1%), con PSA afianzado en la segunda plaza (219.361 operaciones y +70,1% sobre 2016), al sumar ya las unidades vendidas por Opel y Vauxhall; incorporación que también se refleja en la cuota de mercado, que sube hasta los 15 puntos porcentuales, aunque sigue lejos del 23,2% de penetración de Volkswagen. La tercera plaza es para Renault (131.828 coches y +0,4%). BMW (111.729 y -2,1%) y Daimler (100.021 y -1,2%) completan el quinteto de cabeza, con Ford por debajo de 100.000 (93.288 y -13,0%), sexto en el mes pero quinto en el acumulado, ranking en el que, con algunas excepciones, los negativos se tornan positivos en lo que va de año.

#### LOS MAYORES MERCADOS

	Septiem.	%17/16	Enero/Sept.	%17/16
REINO UNIDO	426.170	-9,3	2.066.411	-3,9
ALEMANIA	288.035	-3,3	2.611.821	2,2
FRANCIA	170.645	1,1	1.560.879	3,9
ITALIA	166.956	8,1	1.533.710	9,0
ESPAÑA	83.291	4,6	933.142	6,7
BÉLGICA	40.895	-2,0	435.341	2,6
POLONIA	37.111	13,7	355.461	17,3
HOLANDA	35.964	7,9	324.704	13,9
SUECIA	31.672	-1,9	279.839	3,1
AUSTRIA	29.528	-1,0	269.878	7,0
EU	1.427.105	-2,0	11.660.121	3,7
EFTA	39.231	-4,4	366.073	0,6
EU+ EFTA	1.466.336	-2,0	12.026.194	3,6

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Septiem.	%17/16	Enero/Sept.	%17/16
VW	157.468	-3,2	1.315.599	-1,0
RENAULT	95.744	-1,4	859.017	5,2
FORD	93.288	-13,0	802.106	-0,6
OPEL	92.448	-	146.764	-
MERCEDES	91.470	-0,1	688.611	8,2
BMW	86.766	-1,1	627.875	1,3
AUDI	78.903	-3,8	638.942	0
PEUGEOT	76.610	-1,1	695.626	4,4
FIAT	65.822	-2,0	629.392	8,3
SKODA	65.348	3,6	536.532	6,2

## DS Se inicia la venta del DS 7 Crossback

Ya se puede pedir el primer DS desarrollado íntegramente por la marca, que ofrecerá un modelo nuevo cada año en los próximos seis: tres SUV y tres berlinas. El nuevo DS7 Crossback llega con una oferta de 16 versiones, incluida la edición limitada La Première, que seguirá disponible hasta fin de año. Las entregas del resto se iniciarán en enero de 2018. Con la exclusividad como meta y un equipamiento de alta gama que incluye 15 innovaciones tecnológicas, los PureTech de 180 y 225 caballos y los BlueHDi de 130 y 180 caballos, asociados al cambio automático de 8 marchas EAT8 –excepto el diésel menos

potente, que lleva transmisión manual– integran la oferta mecánica. Se conjuga con cuatro acabados, que priorizan las ayu-

das a la conducción, la elegancia y, en el Performance Line, la deportividad. Se añaden cinco 'inspiraciones' interiores, que rompen



PRECIOS	
PureTech 180 Auto. BE CHIC	35.850 €
PureTech 180 Auto. SO CHIC	38.550 €
PureTech 180 Auto. PERFORMANCE LINE	38.550 €
PureTech 180. GRAND CHIC	43.200 €
PureTech 225 Auto. SO CHIC	41.250 €
PureTech 225 Auto. PERFORMANCE LINE	41.250 €
PureTech 225 Auto. GRAND CHIC	45.900 €
PureTech 225 Auto. LA PREMIÈRE	52.750 €
BlueHDi 130 BE CHIC	32.950 €
BlueHDi 130 SO CHIC	34.550 €
BlueHDi 130 PERFORMANCE LINE	35.650 €
BlueHDi 180 Auto. BE CHIC	38.900 €
BlueHDi 180 Auto. SO CHIC	40.500 €
BlueHDi 180 Auto. PERFORMANCE LINE	41.600 €
BlueHDi 180 Auto. GRAND CHIC	45.150 €
BlueHDi 180 Auto. LA PREMIÈRE	52.000 €

convencionalismos con su toque sofisticado. El coche se puede configurar gracias a la DS Virtual Visión, una experiencia en 3D a escala completa.



**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

## KIA El Niro PHEV y el Stinger llegan al mercado

Los dos nuevos modelos de Kia que inician su comercialización estos días demuestran la capacidad de la marca coreana para hacer coches muy diferentes. Si se trata de eficiencia, tenemos el nuevo Niro PHEV, versión híbrida enchufable del singular y funcional modelo, que es capaz de recorrer hasta 58 kilómetros con una sola recarga y está disponible con los niveles de equipamiento Concept, Drive y Emotion. En el otro extremo se enmarca el Stinger, la berlina coupé de cinco puertas con cualidades de vehículo premium. Y aunque la intención de Kia no es competir directamente en ese segmento, ha hecho un modelo que rivaliza

con los deportivos de las marcas alemanas con carrocería sedán por diseño, mecánicas, tecnología y comportamiento, y a un precio más ajustado. Tres motores con potencias entre 200 y 370 caballos, frenos ventilados Brembo en el más potente, cambio automático con mando secuencial y levas en el volante, tracción trasera o total y tres acabados integran la oferta del buque insignia de Kia, que combina el estilo dinámico con una habitabilidad en la que destacan la anchura y altura de las plazas traseras, en un interior con asientos ventilados y calefactados tapizados en cuero, pedales en aluminio, Head-Up Display y pantalla de 7 pulgadas. Dispone de los cinco programas de funcionamiento del Drive Mode Select, Dynamic Torque Vectoring Control, Advanced Driver Assistance Systems ADAS y sis-

temas inteligentes y tecnologías de seguridad activa diseñadas para evitar colisiones o mitigar sus efectos. Y todo ello, además, con los 7 años o 150.000 kilómetros de garantía –sin límite de kilometraje en los tres primeros años– que ofrece Kia.

PRECIOS	
<b>STINGER PHEV</b>	
2.2 CRDi STYLE 200 CV	37.900 €
2.2 CRDi XTREME 200 CV	41.650 €
2.2 CRDi XTREME 4x4 200 CV	43.650 €
2.2 CRDi GT LINE 200 CV	47.150 €
2.2 CRDi GT LINE 4x4 200 CV	49.150 €
2.0 T-GDi STYLE 255 CV	38.900 €
2.0 T-GDi XTREME 255 CV	42.650 €
2.0 T-GDi GT LINE 255 CV	48.150 €
3.3 T-GDi GT 4x4 370 CV	54.150 €
<b>NIRO PHEV</b>	
Concept	PVP 34.060 € Con Descuento 28.645 €
Drive	PVP 35.460 € Con Descuento 30.771 €
Emotion	PVP 37.560 € Con Descuento 32.871 €

## RANGE ROVER SPORT Y RANGE ROVER La familia crece con los híbridos enchufables

Land Rover estrenaba en el Range Rover Sport las mecánicas híbridas enchufables en su gama, tecnología '0 Emisiones' a la que pronto se ha sumado el Range Rover. Con 404 caballos, una autonomía eléctrica de 51 kilómetros y 2 horas y 45 minutos para cargar la batería, los nuevos P400e se sitúan entre los más avanzados del mercado. Ambos combinan el Ingenium 2.0 de cuatro cilindros y 300 caballos con el eléctrico de 116 caballos, lo que les permite alcanzar los 220 kilómetros por hora, y acelerar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos en el caso del Sport y en 6,8 segundos si se trata de su hermano mayor. En cuanto a las características todoterreno clásicas de la marca, se mantienen en las versiones híbridas de los dos

modelos gracias a la calibración del Terrain Response. Una calibración única que distribuye de forma inteligente el par del motor eléctrico a las cuatro ruedas, lo que proporciona un control más amplio en las maniobras todoterreno a baja velocidad. Novedad también en el Range Rover Sport es el buque insignia de la

gama, el potente SVR de 575 caballos, que pasa de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y gana en rapidez y agilidad con el aumento de la fibra de carbono en sus estructura. Su precio es de 151.400 euros.

PRECIOS	
<b>RANGE ROVER SPORT</b>	
P400e SE	89.200 €
P400e HSE	94.100 €
P400e HSE Dynamic	97.000 €
P400e Autobiography Dynamic	110.300 €
<b>RANGE ROVER</b>	
P400e Vogue	126.900 €
P400e Dynamic	143.800 €



#### ALD AUTOMOTIVE

##### RENTING INNOVADOR

La división de renting de Societé Générale y la start up española Amovens ofrecen un revolucionario sistema de renting para particulares. Se trata de disfrutar de un coche por una cuota fija mensual, con la posibilidad de alquilarlo cuando no se use. De momento, Ford Fiesta, Kia Sportage, Mercedes Clase C y Fiat Dobló son los modelos con los que se inicia ese innovador sistema, que ayuda al titular del contrato a financiar la cuota.



#### INFINITI

##### EL Q30 Q DESIGN, POR 25.300 EUROS

Ideada para conmemorar los nueve años que la firma nipona lleva en España y el año y medio que el modelo lleva en el mercado, llega este Q30 cargado de equipamiento. Asociado al motor 1.5d de 109 CV y el cambio manual de seis marchas, el Q30 Q Design cuenta de serie con un conjunto de elementos valorado en 4.000 euros, entre los que destacan sensores de aparcamiento traseros, control de cambio de carril, control y limitador de velocidad, llantas de 18 pulgadas con neumáticos 235/50, faros antiniebla LED, retrovisores calefactados y plegables eléctricamente, climatizador bizona, volante multifunción, asientos delanteros calefactados...





## Cuando **comprábamos**

Años ha, y ya hacen bastantes, cuando la cantidad de kilómetros que recorríamos para encontrar un nuevo proveedor de vehículos era muy considerable. La búsqueda de un lugar donde poder verlos, tocarlos y sentirlos y, por supuesto, que se pudieran comprar a buen precio. Así llegamos a conocer España algunos de nosotros; y los más viajeros y aventureros, gran parte de Europa. Y, por supuesto, sin navegador. ¡Una auténtica odisea la que hemos llegado a vivir! Luego llegó Internet, que nos facilitó mucho las cosas, conocimos muchos proveedores, comenzaron las subastas, las grandes plataformas de anuncios de coches, todo iba genial. Inicialmente pensábamos que todo iban a ser ventajas a la hora de comprar, consultar y ver y barajar muchas opciones de compra. En un primer momento así fue, y de ahí la ilusión con la que vivíamos esos segundos

finales de las subastas donde todo se decidía, donde lo que más importaba era comprar el vehículo a toda costa para el cliente que nos lo había pedido y para el cuál el acceso a la información era limitada en cuanto ofertas. Eran los comienzos de Internet y del gran cambio que ha supuesto. Eran todo ventajas. Ahora, nos damos cuenta de que esa información está compartida por y para todos, y analizada hasta el más mínimo detalle. Incluso gran parte de ella está disponible para nuestros clientes, con lo cual ya «no hay trampa ni cartón» como dirían los antiguos, ahora todo es posible y gracias a ello «avanzamos» a gran ritmo. No sin pagar nuestro peaje, que es el estudio de nuestros hábitos y costumbres delante de estas magníficas máquinas que son los ordenadores y el Internet de las cosas.

Dado que ahora la información fluye desde un punto a otro sin apenas disparidad de tiempo y que es cambiante según los entornos en los que nos encontremos, debemos aprovecharlo, máxime en el sector de la automoción. Para ello, **dealerBest trabaja en diferentes mercados analizando precios y posibilidades de negocio** para nuestros asociados, **aglutinando compras para diferentes clientes y gestionando un volumen elevado de operaciones** para el canal profesional dentro y fuera de la UE. Analizando lo anterior y viendo cómo evoluciona el mundo, la Globalización, el Internet de las cosas y los recursos de los que disponemos, ¿por qué no pensar en alianzas para poder crecer y estar en un entorno cada vez más competitivo de una forma más sostenible, eficiente y que permita ganar tiempo al tiempo? Con estas premisas, desde dealerBest hemos pensado que **la mejor forma de comprar ahora**

es la colaborativa, porque ahorramos costes, **compramos más barato al comprar en común** y dedicamos más tiempo a lo que nos da beneficios reales, que es vender. Así que para intentar comprar a precios ventajosos. Los que nos permitan esos márgenes tan preciados que, a día de hoy, en muchos casos no existen y que únicamente obtenemos por la financiación. Aunque sepamos vender financiación, realmente somos vendedores de coches.

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

### NISSAN

#### UN LEAF SUPEREQUIPADO

La venta del nuevo Leaf se inicia con una edición limitada, que cuesta 34.360 euros y destaca por su equipamiento. Se denomina 2.ZERO y ya se puede reservar para recibirlo en 2018. El sistema ProPilot, que convierte esta versión del Leaf en el primer modelo en Europa totalmente equipado con esa tecnología, forma parte de un completísimo equipamiento de serie en el que no faltan cargador integrado de 6,6 kW, faros delanteros halógenos con luces LED y antinieblas o asistente de luces largas. Se unen pantalla TFT de 7 pulgadas, volante de piel con controles, e-Pedal, llave inteligente, climatizador automático, NissanConnect EV o cámara inteligente de visión 360° con detección de movimiento. Además, 8 airbags, control inteligente de trazada sistema anticollisión con detección de peatones y aviso de tráfico trasero forman parte de la amplia apuesta por la seguridad.

Por 34.360 euros



## VOLKSWAGEN El Tiguan crece con el Allspace

Siete plazas de serie, mayor habitabilidad y un considerable incremento de la capacidad del maletero son las cartas diferenciadoras del Tiguan Allspace, con el que la marca alemana da respuesta a las familias aventureras que necesitan más espacio. Las entregas comenzarán a finales de año, pero ya se puede pedir este SUV, que desembarca con una gama integrada por los gasolina 1.4 TSI de 150 CV y 2.0 TSI de 180 y 220 CV, con cambio manual o

DSG de seis relaciones y el sofisticado sistema de gestión activa de cilindros (ACT) en el de menor cilindrada, o caja DSG7 y tracción total 4Motion en el dos litros. Se une el 2.0TDI, en versión de 150, 190 y 240 caballos de potencia, con tracción delantera o total y cambio manual o DSG7 en la versión de acceso, y asociados a caja de doble embrague DSG7 y tracción 4Motion los dos más potentes. Seis opciones mecánicas combinables con los acabados superiores Advance y Sport, que añaden al completo equipamiento que conllevan un paquete de lanzamiento: valorado en 1.600 euros el del Advance y en 3.200 euros el del Sport. El primero incluye asistente de aparcamiento, navegador con pantalla táctil

PRECIOS	
<b>GASOLINA</b>	
1.4 TSI 150 CV Advance	35.630 €
1.4 TSI 150 CV DSG6 Advance	37.740 €
1.4 TSI 150 CV DSG6 Sport	40.340 €
2.0 TSI 180 CV DSG7 Sport 4Motion	46.250 €
<b>DIÉSEL</b>	
2.0 TDI 150 CV Advance	37.490 €
2.0 TDI 150 CV DSG7 Advance	39.670 €
2.0 TDI 150 CV 4Motion Advance	40.850 €
2.0 TDI 150 CV DSG7 4Motion Advance	43.040 €
2.0 TDI 150 CV 4Motion Sport	43.450 €
2.0 TDI 150 CV DSG7 4Motion Sport	45.650 €
2.0 TDI 190 CV DSG7 4Motion Sport	46.580 €
2.0 TDI 240 CV DSG7 4Motion Sport	51.680 €

### HONDA

#### CR-V Lifestyle Plus: equipamiento sin coste

El CR-V estrena una edición especial que regala equipamiento sin modificar el precio. Se trata del CR-V Lifestyle Plus, que conlleva un paquete de opciones, sin coste, valorado en 1.500 euros. Entre las mejoras de esta serie especial destacan los nuevos paragolpes y el alerón posterior en el color de la carrocería, o las llantas de aleación de 18 pulgadas, también nuevas y bicolor. La diferenciación se completa en el interior con tapicería y acabados en piel. El CR-V Lifestyle Plus se puede pedir con el motor 1.6 i-DTEC de 120 y 160 caballos, tracción delantera o total, y cambio manual o automático, éste reservado al motor más potente. Otra novedad del CR-V es la llegada de la versión Elegance Plus Navi, asociada al 2.0 i-VTEC de 155 caballos de gasolina y con tracción 4x2, pues se elimina de la oferta la mecánica 2.0 i-VTEC con tracción 4x4.

PRECIOS*	
<b>LIFESTYLE PLUS</b>	
1.6 i-DTEC 120 CV 4x2	27.900 €
1.6 i-DTEC 160 CV 4x4 9AT	36.200 €
<b>ELEGANCE PLUS NAVI</b>	
2.0 i-VTEC 155 CV 4x2	24.250 €



## VOLKSWAGEN El nuevo Polo desembarca en España

Nueve son las posibilidades de elección en el arranque de la comercialización de la sexta generación del Polo, que se fabrica en la planta navarra de Landaben.

El remodelado utilitario alemán se empieza a vender en el mercado español sólo con mecánicas de gasolina, los 1.0 tricilíndricos MPI y TSI, con potencias que abarcan de los 65

a los 115 caballos. Cuentan con cambio manual de cinco (MPI) y seis marchas (TSI), a lo que se une en los sobrealimentados TSI la opción de la transmisión DSG de siete velocidades. Hay tres niveles de acabado, Edition, Advance y Sport, con un equipamiento notable desde el nivel básico, pues no faltan de serie elementos como airbag laterales delanteros y de cortina delanteros y traseros, detector de peatones, sistema de seguridad Front Assist con freno de emergencia en ciudad, display multi-

función basic, pantalla a color de 6,5 pulgadas, llantas de acero de 14 pulgadas o aire acondicionado manual.

PRECIOS	
1.0 MPI 65 CV Edition	14.745 €
1.0 MPI 75 CV Edition	15.305 €
1.0 MPI 75 CV Advance	16.055 €
1.0 TSI 95 CV Advance	17.035 €
1.0 TSI 95 CV DSG7 Advance	18.705 €
1.0 TSI 95 CV Sport	17.795 €
1.0 TSI 95 CV DSG7 Sport	19.465 €
1.0 TSI 115 CV Sport	18.495 €
1.0 TSI 115 CV DSG7 Sport	20.165 €



### OPEL

#### CONEXIÓN ZAFIRA

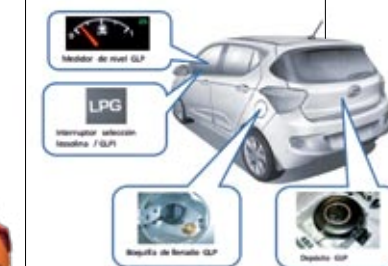
El monovolumen de la marca alemana integra el Intellink Navi 4.0., que ya ofrecen Corsa, Karl y Adam y es compatible con Apple CarPlay y Android Auto, con pantalla táctil de 7 pulgadas y conexión Bluetooth. Supone disponer de la tecnología de conectividad más avanzada y un sistema de navegación integrado, además de los beneficios que aporta el sistema de conectividad personal y servicio de asistencia Opel OnStar, con funciones como la respuesta automática en caso de accidente las 24 horas, la reserva de hotel o la búsqueda de aparcamiento.



### HYUNDAI

#### A LA VENTA EL I10 DE GLP

La apuesta de la marca coreana por el Gas Licuado de Petróleo (GLP) se inicia con el i10 1.0 Kappa MPI tricilíndrico preparado para funcionar tanto con gasolina como con el citado GLP. El coche cuesta 13.765 euros, de los que se pueden rebajar hasta 1.250 euros acogiéndose a las ayudas del Movea, a lo que se puede unir los descuentos programados por la marca. Ahorro al que se añade el precio más bajo del GLP, que supone un 40 por ciento frente a los combustibles tradicionales, o las bonificaciones en el impuesto sobre coches de tracción mecánica, la exención del impuesto de matriculación o descuentos en peajes y aparcamientos en algunas ciudades y comunidades autónomas.



## ¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a [seleccion@dealerbest.com](mailto: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







## VENTAJAS DEL GAS CON LAS RESTRICCIONES

José Antonio Muñoz

Llevo tiempo escuchando que los vehículos de gas vuelven a estar en primera línea en cuanto a actualidad, debido a que pueden acceder a la ciudad incluso cuando comienzan las restricciones de tráfico. Sin embargo, la semana pasada no era posible aparcar en el centro de Madrid salvo que tuvieras un coche eléctrico. Entonces ¿cuáles son las ventajas reales de este tipo de vehículos alimentados por gas? Muchas gracias.

### RESPUESTA

Pues prácticamente te estás contestando solo. Los vehículos alimentados por gas, tanto GNC (Gas Natural Comprimido) como GLP (Gas Licuado del Petróleo) están etiquetados con la categoría 'ECO', la segunda más eficiente después de la que indica '0 Emisiones'. Y sus ventajas son evidentes, pero no tienen 'barra libre' en este sentido, como es lógico. Aún así, si hay supuestos que llaman la atención, como el que comentas. La semana a la que te refieres, el Ayuntamiento de Madrid llegó a aplicar unos días la fase 2 de restricciones por contaminación. Y como comentas, la zona de aparcamiento regulado en toda la zona SER estaba prohibida, con los parquímetros desconectados. En ese escenario sólo es posible aparcar si portamos la etiqueta '0 Emisiones', o sea, si conducimos un vehículo híbrido enchufable con autonomía eléctrica superior a 40 kilómetros o uno cien por cien eléctrico, al margen de los vehículos de los residentes de cada barrio. Por lo tanto, tendremos que aparcar en



## CARTA DE LA SEMANA



## LA EFICACIA DE LAS PLATAFORMAS MODULARES, PERO ¿QUÉ PARTES SE PUEDEN MODIFICAR?

Luis Prados

Cuando se refieren a que varios modelos comparten la misma plataforma, ¿qué quieren decir exactamente? ¿Es literalmente la misma base la que se utiliza en un vehículo compacto que la de un gran monovolumen, cuya distancia entre ejes es muy diferente? Gracias.

### RESPUESTA

Mucho han cambiado las cosas en los últimos años a la hora de fabricar vehículos. Antes, cada modelo presentaba su propio chasis y se modificaba la parte trasera para rematar los diferentes tipos de carrocería, manteniendo inalterable la distancia entre ejes. Era un proceso costoso porque cada tipo de vehículo necesitaba su propio 'molde'. Con el fin de abaratar los costes los fabricantes han apostado por las denominadas plataformas modulares. Nombres como MQB, EMP, TNGA o MFA ya nos resultan familiares, al ser la base desde la que nacen muchos de los modelos que se venden actualmente.

El principal motivo es puramente económico, ya que una misma plataforma puede emplearse en un estacionamiento público si accedemos con un vehículo propulsado por gas, lo mismo que si vamos con un híbrido normal, un híbrido enchufable con menos de 40 kilómetros de alcance eléctrico... o un potente V8 de gasolina, mucho más contaminante. Porque en ese supuesto no hay ventajas pese a portar la etiqueta 'ECO'. Pero la cosa cambia cuando se aplican las fases 3

para diversos modelos dentro de un mismo grupo automovilístico. Y para resolver tus dudas, comentarte que, efectivamente, la distancia entre ejes no tiene que ser la misma ya. En las plataformas compartidas hay una parte que no se puede modificar, que es la distancia entre el eje delantero y la mampara de separación delantera. En ella van anclados todos los componentes mecánicos del subchasis delantero -motor, cambio...-, que serán idénticos en un Volkswagen Golf o en un Tiguan Allspace, por ejemplo, variando el resto de cotas para adecuarse a sus diferentes características. Y otra ventaja es que modelos tan diferentes pueden compartir la misma línea de montaje, una producción flexible que resulta muy útil.

y 4, que contemplan la circulación en días alternos de los vehículos con matrícula par e impar por la almendra central de Madrid, y por la M-30 en el supuesto 4. En esos escenarios sí se puede circular sin restricciones por la capital con un vehículo alimentado por GNC o GLP, lo mismo que en un híbrido normal, pero se mantendría la prohibición de aparcar en toda la zona SER.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ÍNDICE DE CARGA DE UN NEUMÁTICO

Lucas González

Los valores de carga y de velocidad de los neumáticos hay que tenerlos siempre en cuenta a la hora de cambiar las 'gomas' para no tener problemas con la ITV. Por tanto, siempre tienen que ser iguales o superiores a los de los neumáticos originales. Dicho esto, el código de carga indica la carga máxima que puede soportar un neumático. Para ello se recurre a unas tablas estándar.

En el caso de una medida 215/55 R16 94H, el índice de carga 94 permite un peso máximo de 670 kilos. Y si lo multiplicamos por dos, debe cubrir y soportar la carga total del eje del vehículo cuestión.

### LUCES OLED

Antón Fuentes

Audi es la marca que más ha apostado por la tecnología oled, que nada tiene que ver con los conocidos led. De momento se suele instalar en el habitáculo

y en los pilotos traseros, y su característica es que ofrece una emisión de luz plana. Gracias a la luz extremadamente plana y precisa que produce se abren nuevas posibilidades de diseño, ya que las ópticas no tienen que ser tan voluminosos. Además, no producen sombras y no requieren proyectores o guías de luz como otro tipo de fuentes de iluminación, por lo que resultan más eficientes de cara al consumo, más ligeras y no necesitan tanta refrigeración.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿QUIÉN PAGA LOS IMPUESTOS CUANDO SE VENDE UN COCHE A UN PARTICULAR?

Tal y como comentamos en alguna ocasión, si el vendedor del vehículo vende por debajo del valor de compra no ha de pagar ningún impuesto, pero si vende por encima del valor por el que adquirió el coche, tendrá que declarar la ganancia patrimonial en su declaración de IRPF. Independientemente de lo anterior, el comprador de un vehículo de segunda mano a un particular siempre ha de pagar el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, en la modalidad de Transmisiones Patrimoniales Onerosas, en función de la comunidad autónoma de residencia del adquirente. En principio vamos a pagar el impuesto en base al valor por el que compramos el vehículo, pero ojo con esto porque nos pueden iniciar un procedimiento de comprobación de valores, esto es, que la Administración Tributaria tiene unas tablas por las que establece el valor de los vehículos en cada momento, de tal manera que hemos de respetar dicho valor -se denomina valor fiscal- para que no tengamos problemas futuros. Por tanto, cuando vayamos a comprar un coche, antes de hacerlo recomendamos que comprobemos el valor fiscal que tiene para Hacienda, ya que si dicho valor está por debajo o es igual que el valor de compra no habría problema, pero si el valor fiscal está por encima del valor de compra es cuando nos enfrentamos a una posible comprobación de valores. La comprobación de valores supone que la Administración nos emite una propuesta de liquidación provisional, en la que nos hace pagar la diferencia entre lo liquidado por nosotros y lo liquidado por ellos, utilizando como base para el cálculo el valor fiscal que ellos asignan, más los intereses de demora. Para poder obtener el valor fiscal hay que dirigirse a la Consejería de Economía y Hacienda de la comunidad autónoma; también se puede acceder vía internet a través de las páginas oficiales de la Consejería de Economía y Hacienda de la comunidad, aunque recomendamos acudir personalmente, ya que a veces los valores que aparecen en internet no están actualizados.

## BUENA PREGUNTA

### HABRÁ QUE DECLARAR SI EL PRECIO DE LA VENTA SUPERA AL DE LA COMPRA

Acabo de vender mi coche con ocho años de antigüedad a un compraventa. ¿Debo declarar la venta en la próxima declaración de la renta?

### RESPUESTA

Normalmente, cuando se produce la venta de un vehículo, el precio que se fija de venta en la operación suele ser inferior al precio que en su día nos costó, por lo que en realidad se produce una pérdida patrimonial, ya que la diferencia entre el valor de venta del valor de compra es negativo. En estos casos en los que se produce una pérdida, como se trata de un decremento como consecuencia del uso, no puede integrarse en la autoliquidación del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, ya que según lo establecido en el artículo 33.5 de la Ley IRPF no se computan fiscalmente como tales las pérdidas debidas al consumo. Por

ejemplo, si se adquiere un vehículo por 20.000 euros y, transcurridos cinco años, se vende por 5.600 euros, coincidiendo con su valor de mercado, no se ha producido en realidad ninguna pérdida patrimonial a efectos fiscales, ya que la diferencia de valor se debe a la depreciación por el uso de dicho vehículo. Sin embargo, en los casos en los que se produce la venta de un vehículo por un precio superior al valor de compra, como por ejemplo en los casos de vehículos de coleccionistas o históricos, se genera un incremento patrimonial, que sí ha de ser incluido en la autoliquidación del IRPF, es decir, que si el valor de venta es superior al valor de compra, habremos tenido una ganancia patrimonial que sí deberemos incluir en nuestra declaración, por lo que habrá que tener cuidado con los precios de adquisición y transmisión de los vehículos.



## UNA DE FRANQUICIAS

¿Qué diferencia hay entre una franquicia absoluta y una relativa?

### RESPUESTA

En las compañías de seguros, la franquicia absoluta es aquella que condiciona el pago de la aseguradora sólo en caso de

que el coste de la indemnización exceda la cuantía prevista como tal franquicia y por el importe que exceda de esa cantidad. La franquicia relativa establece un requisito previo: si se supera el coste, la aseguradora asume toda la indemnización; y si no se supera, no abona nada.

## 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.



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

## Citroën ZX-Renault 19: dos líderes frente a frente

Dos franceses pugnaban en la zona alta de los ranking de ventas. Citroën ZX y Renault 19 enfrentaban en nuestras páginas dos variantes de corte dinámico.

Con el Salón de París a la vuelta de la esquina, era momento de ponernos al volante de novedades que iban a ser protagonistas allí. El primero era el To-

yota Carina E, la berlina media de la marca japonesa pensada expresamente para el mercado europeo. También conducíamos por primera vez la



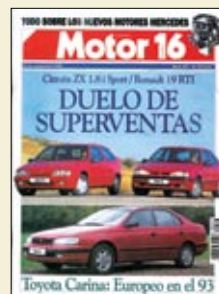
variante más deportiva del Citroën ZX. El 16V, con sus 155 caballos, era pura diversión.

La Serie W124 de Mercedes, antecesor del Clase E, era otro de los estrenos, en versión sedán y coupé, que conducíamos por primera vez.

En las pruebas de la semana, dos protagonistas franceses, líderes del mercado. El Citroën ZX Sport y el Renault 19 RTI se enfrentaban con dos ver-

siones de gasolina de corte dinámico. Otra prueba era protagonizada por Alfa Romeo y su 75 2.0 Twin Spark de 143 caballos; un sedán equilibrado y siempre con el carácter que impregna a los modelos italianos.

Y nuestra prueba de larga duración con el Honda Concerto llegaba a su ecuador. A los 15.000 kilómetros el compacto japonés nos seguía deparando muchas satisfacciones.



LA PORTADA  
Nº 467  
FECHA  
29-9-1992  
HABLAMOS DE

La comparativa entre los dos superventas franceses era la principal imagen de la portada de la semana. Citroën ZX y Renault 19 luchaban duramente por la supremacía. Además, un japonés que llegaba para conquistar Europa, el Toyota Carina E, y los nuevos motores de Mercedes-Benz también tenían hueco en nuestra primera.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Ferrari 456 GT: la elegancia hecha coupé

Con el inconfundible sello de Pininfarina, se presentaba el Ferrari 456 GT, un coupé de cuatro plazas, elegante y distinguido en el que la deportividad venía de su motor V12 de 442 caballos de potencia.

El Salón de París estaba a punto de abrir sus puertas y en la revista de esta semana avanzábamos lo que nos iba a deparar la muestra francesa. En ella, des-

tacarían modelos como el Concepto T de Seat, el Peugeot 106 de cinco puertas o el pequeño Renault Twingo.

Además, estaría también en París, la última



creación de Ferrari, el 456 GT, posiblemente uno de los coches más elegantes que ha llevado el Cavallino.

Más novedades parisinas serían el Range Rover Vogue SE que ya habíamos conducido o el Hyundai Scoupe, que avanzaba la avalancha de modelos de la marca coreana.

También había avalancha por parte de Ford, que mostraba novedades de origen americano, como el

coupé Probe o el pickup Ranger.

La prueba era la protagonizada por un sueco muy atractivo, el 850 GLE, la versión de acceso a la gama de la berlina que cambió la historia de Volvo.

En la comparativa, dos modelos para dos maneras de viajar. El familiar a todo lujo que era el Citroën XM Turbo D Break y la versatilidad del Renault Espace 2.1 TD. Con ellos, al fin del mundo.



LA PORTADA  
Nº 468  
FECHA  
6-10-1992  
HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de París eran los principales protagonistas de la portada, con el Seat Concepto T, el Ferrari 456 GT y el Peugeot 106 de cinco puertas como principales imágenes. Y también había espacio para la prueba a fondo de otro francés, el Peugeot 405 SRI.

# 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](mailto: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: .....

# NUEVA GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA LOS SUV HABÍAN LLEGADO TAN LEJOS



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008



1400 cc 1.6 Blue  
PSA Group  
1.2400 Blue-eHybrid turbo

GRIP CONTROL

PEUGEOT i-Cockpit®

MODULARIDAD



PEUGEOT

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

Con la gama SUV de Peugeot te invitamos a descubrir territorios inexplorados en tecnología, confort y diseño. Sumérgete en una experiencia de conducción completamente nueva, cautivadora y sensorial.

Nueva Gama SUV Peugeot: Consumo mixto (L/100 km): desde 3,7 hasta 6,1. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 96 hasta 140.