

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.713 del 7 al 20 de noviembre de 2017



Al volante

SKODA KAROQ



Al volante

VW TIGUAN ALLSPACE

## Todo sobre el Sal6n de Tokio

# 5 JOYAS PARA EL FUTURO

Mitsubishi e-Evolution Concept ▼



Honda Sports EV ▼



▼ Toyota TJ Cruiser



Nissan IMx ▲



▲ Mazda Vision Coupé



Probamos el

# Velar D300

## El Range Rover ideal



Bajo la lupa

Un mes con el Seat Le6n GNC



El gas natural nos ha conquistado

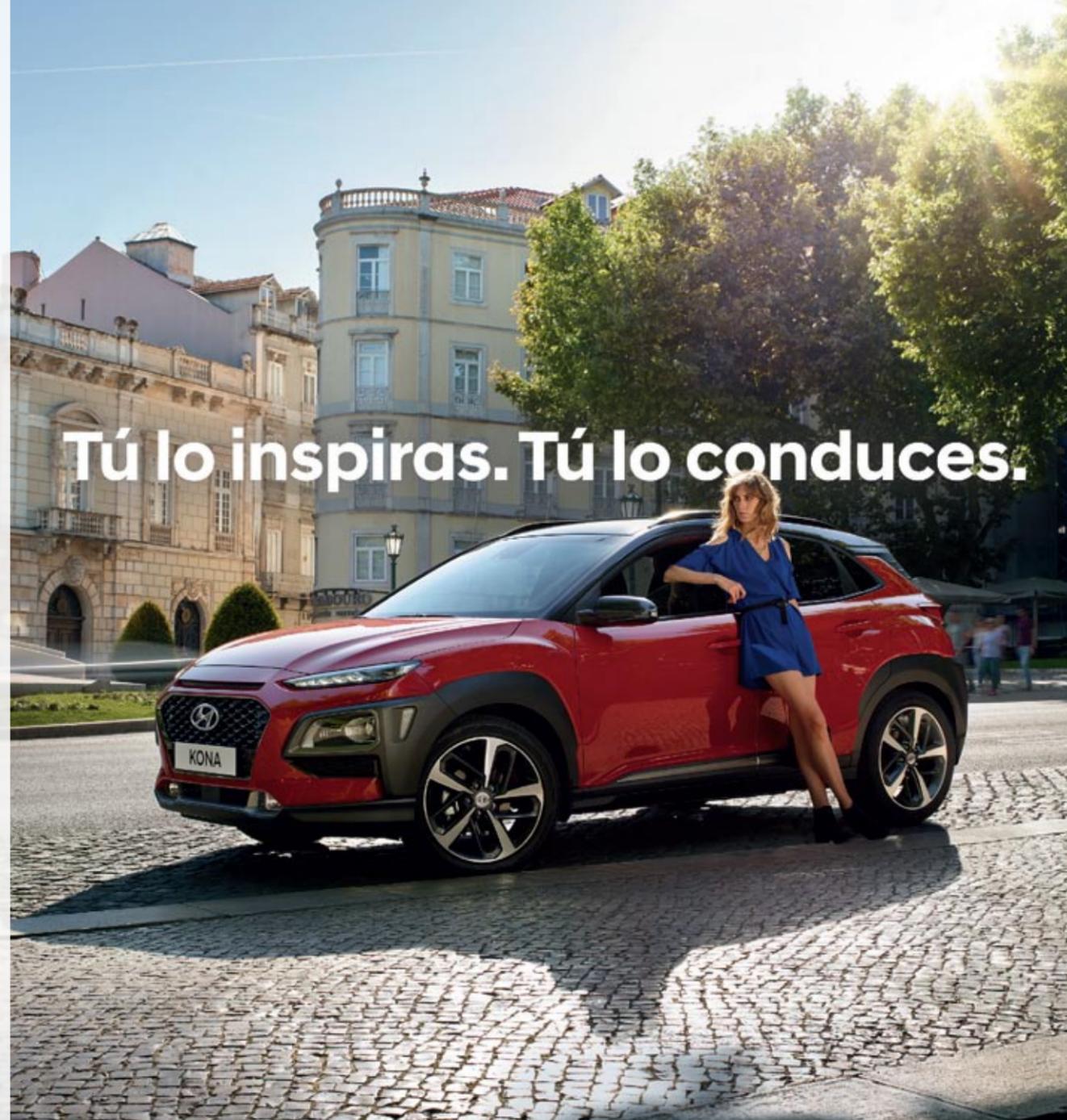
Lo 6ltimo

## Nuevo Citro6n

# C4 Cactus

## Potencia el confort





Tú lo inspiras. Tú lo conduces.

**K O N A**  
BY HYUNDAI

Marcar la diferencia es atreverte a ser tú mismo y decidir tu propio camino. Porque tú defines tu estilo y eso te hace único. Como el Nuevo Hyundai KONA. Su elegante diseño y su asombroso dinamismo combinan a la perfección con tu día a día. Vívelo, y disfruta del sistema Apple CarPlay™ y Android Auto™. Controlalo, gracias a su Head Up Display. Y conéctate sin cables, con su Cargador Inalámbrico. Porque el Nuevo Hyundai KONA ha sido inspirado en ti. Ahora solo te falta conducirlo.

**Nuevo Hyundai KONA desde 13.990€.**



**5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM**

Gama Hyundai KONA: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 117-153. Consumo mixto (l/100km): 5,2-6,7.

PVP recomendado en Península y Baleares para KONA 1.0 TGD 120CV (88,3kW) 4X2 ESSENCE (13.990€). Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Cinking Solución Flexible a través de Santander Consumer EFC S.A un importe mínimo de 12.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 30/11/2017. Modelo visualizado: KONA Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es). Apple CarPlay™ es una marca registrada de Apple Inc., Android Auto™ es una marca registrada de Google Inc.

## Al detalle



### PREOCUPANTE CIFRA DE VÍCTIMAS

La tendencia de la accidentalidad empieza a tomar tintes preocupantes. Ya se han rebasado los 1.000 fallecidos a finales de octubre y ese mes ha batido un triste récord, al ser el octubre con más fallecidos por accidentes de tráfico desde 2010; y respecto a los datos de 2016, este año se han producido 29 muertos más en octubre. Está claro que no se puede bajar la guardia en ningún momento.



### UN PLAN MÁS SENSATO

A pesar de que llevamos en Madrid unas semanas con diversas medidas anticontaminación cada vez menos contestadas, pese a lo absurdo de algunas de ellas, se agradece que la Comunidad de Madrid estudie nuevas medidas para episodios de contaminación. Y entre ellas, por fin escuchamos algo de sensatez. Si hay que prohibir entrar a los coches, mejor será que se le impida a los más contaminantes que 'jugar a la lotería' de las matrículas pares o impares. Y, por cierto, también se agradece que la Comunidad se fije en otros actores como industrias o calefacciones.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

Director general: Alfonso J. Nieto - [ajnieto@motor16.com](mailto:ajnieto@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Subdirectores: Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

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

Redactora jefe: María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:acarchenilla@motor16.com)

## El Gobierno bloquea el negocio de las ITV

La nueva regulación sobre las ITV deja fuera a miles de talleres que podrían haber ofrecido mayor eficacia y precios más competitivos.

Después de años de marear la perdiz, el Gobierno se decanta a favor de las actuales operadoras de ITV. Lo hace por medio de un Real Decreto en el que revisa la regulación e introduce mejoras en el control de los sistemas electrónicos y emisiones. Son modificaciones que, según el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, buscan adaptarse a una legislación europea que ya fue publicada hace tres años. La norma entrará en vigor el 20 de mayo de 2018 y tendrá como novedad la posibilidad de cambiar de centro cuando el primero emita el primer rechazo. Eso sí, se prohíbe a las operadoras tener participaciones directas o indirectas en actividades como el

zo Vidal de la Peña, nuevo presidente de esta asociación, incluirles hubiera supuesto poder ofrecer a los automovilistas «una mejor eficacia con unos precios más competitivos», tal y como en su tiempo apoyaba la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC). Cuestión con la que esta revista estaba de acuerdo desde hace años, especialmente cuando marcas como Ford y Volvo ofrecían un servicio completo del que, además, se hacían responsables.

En definitiva, la nueva normativa supone un espaldarazo a las Comunidades Autónomas para que cada una decida la fórmula de liberalización de las ITV que más les convenga.

Cada comunidad autónoma decidirá la fórmula de liberalización de las ITV que más les convenga a ellas. Un negocio que mueve al año 650 millones de euros y que tramita 19 millones de inspecciones. Ahora habrá estaciones con más medios para controlar ese 20 por ciento de coches que circulan sin pasar la ITV.

Visto así, sólo se puede esperar que la diferencia de precios entre estaciones no sea, como indicó un estudio de Facua, de hasta un cien por cien. En fin, tendremos unas ITV dotadas con más medios para controlar posibles fraudes y un mayor control para acabar con ese 20 por ciento de vehículos que circulan por las vías públicas y eluden la inspección. Lástima que no entiendan que, además de contribuir con la mejora del medio ambiente, la seguridad va en beneficio de los ocupantes de los vehículos y de los que le rodean.



# SUWVOW



## 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>11</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€ (revisión preconizada 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 1.713 · 7 al 20 noviembre de 2017  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

#### 8.- QUÉ PASA SALÓN DE TOKIO

La innovación de los fabricantes japoneses brilla por todo lo alto.

#### 8.- TOYOTA FINE-COMFORT RIDE, TJ CRUISER Y GR HV SPORTS CONCEPT

#### 10.- TOYOTA CONCEPT-I, LEXUS LS+ CONCEPT

#### 12.- DAIHATSU COMPAGNO, MITSUBISHI E-EVOLUTION

#### 14.- HONDA SPORTS EV

#### 16.- MAZDA KAI CONCEPT, MAZDA VISION COUPE

#### 18.- NISSAN IMX

#### 20.- SUBARU VIZIV, SUZUKI E-SURVIVOR

#### 22.- EN PORTADA NUEVO CITROËN C4 CACTUS

La renovación del C4 Cactus apuesta por el máximo confort gracias al programa Citroën Advanced Comfort.

#### 24.- CUATRO RUEDAS POLESTAR

La nueva marca de eléctricos de altas prestaciones estrena un nuevo modo de 'compra'.

#### 26.- SKODA KAROK

El sucesor del Skoda Yeti, un SUV con soluciones muy inteligentes.

#### 28.- GAMA MASERATI

Desde deportivos hasta SUV, el fabricante italiano multiplica la pasión al volante.

#### 30.- VOLKSWAGEN TIGUAN ALL SPACE

Máxima versatilidad gracias a su interior de 7 plazas.

#### 32.- RANGE ROVER VELAR

La nueva creación de la marca de TT de lujo apuesta por el estilo y la deportividad.

#### 38.- UN MES CON UN SEAT LEÓN ST DE GNC

Nuestra prueba de un mes con el Seat León de gas llega a su fin con un veredicto: una gran solución.



8



28



48



#### 42.- DS 7 CROSSBACK

Con el DS 7 Crossback llegan al segmento SUV valores como la innovación, distinción y 'savoir faire'.

#### 46.- LA SEMANA

#### 48.- +INTERESANTE GAMA HÍBRIDA DE TOYOTA

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

LAS MEJORES  
OFERTAS DE  
COCHES NUEVOS  
DESDE  
LA PÁG. 48

Busca tu marca	
CITROËN	22
DAIHATSU	12
DS	42
HONDA	14
LAND ROVER	32
LEXUS	10
MASERATI	28
MAZDA	16
MITSUBISHI	12
NISSAN	18
POLESTAR	24
SEAT	38
SKODA	26
SUBARU	20
SUZUKI	20
TOYOTA	8, 48
VOLKSWAGEN	30

44



24



22

Los híbridos de la marca japonesa siguen siendo referencia en el sector de los vehículos ecológicos.

#### 52.- A LA ÚLTIMA

#### 54.- DE CARRERAS LEWIS HAMILTON

El cuarto título del británico lo convierte en uno de los mejores de la historia y es el reflejo de su madurez dentro y fuera de la pista.

#### 58.- 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

# NUEVO PEUGEOT 308 AUGMENTED TECHNOLOGY



NUEVA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES

NUEVOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN

NUEVOS MOTORES GENERACIÓN 2000



PEUGEOT

Peugeot Financial Services | 0033 20 22 00 00 00 | [www.peugeot.com](http://www.peugeot.com)

El nuevo Peugeot 308 está a la altura. Con sus líneas afiladas, destaca inmediatamente al primer vistazo. Su alto nivel tecnológico está pensado para perfeccionar la experiencia de conducción: navegación conectada 4G, Peugeot Connect Personalizado compatible y personalizable que cumple con la normativa de emisiones de CO<sub>2</sub> (hasta 100g/km), los nuevos modos de conducción, como la nueva opción de cambio automático de serie, el Active Safety Brake o el control de crucero adaptativo, en combinación con el nuevo volante que le permitirá disfrutar de una experiencia de conducción más intuitiva.

Peugeot 308 | Consumo mixto (l/100km) (ciclo urbano/ciclo extraurbano/ciclo mixto) de 7,2/5,1/5,8 (1.6) | de 6,1/4,5/5,1 (1.8) | de 5,9/4,5/5,1 (1.6) | de 5,9/4,5/5,1 (1.8)



El Saló de Tokio es el escenario donde los fabricantes locales dan rienda suelta a su imaginación con menos reparos, y esta edición ha sido otro buen ejemplo. En el futuro que 'pintan' hay carrocerías que no pasan descapercibidas y mecánicas limpias, con protagonismo para híbridos, eléctricos y modelos de hidrógeno.

# Atrevidos

## Toyota Fine-Comfort Ride Concept

Futurista berlina de lujo alimentada por hidrógeno

La marca japonesa lo revoluciona todo a la hora de imaginar una vanguardista berlina de lujo. En cuanto a la forma, por ejemplo, opta por una carrocería de gran habitáculo y con las ruedas en los extremos para maximizar el espacio. El Fine-Comfort Ride, que mide 4,83 metros de largo por 1,95 de ancho y 1,65 de alto, tiene una distancia entre ejes de 3,45 metros y puede albergar a seis ocupantes. Y una función 'agente' nos asesora para configurar el interior según las necesidades de cada pasajero, pues las butacas adoptan múltiples posiciones. Pero Toyota también va muy lejos en la parte mecánica, pues el Fine-Comfort Ride equipa un motor eléctrico que funciona gracias a una pila de combustible alimentada por hidrógeno, y que permitiría recorrer unos 1.000 kilómetros entre cada recarga.



▶▶ Toyota cree que las berlinas 'premium' podrían adoptar este estilo, que favorece el confort y la amplitud. El Fine-Comfort Ride, de seis plazas, mide 4,83 metros.



**KURUTTOCHÉRIR.-** La firma japonesa Aile-bebe mostraba una silla infantil motorizada que, bien desde un mando remoto u obedeciendo órdenes vocales, se fija automáticamente al suelo del vehículo y a los anclajes del asiento. También gira sobre su eje para facilitar la colocación del bebé, y podemos quitar o poner su capota mientras conducimos.

**BRIDGESTONE AIRFREE.-** El fabricante de neumáticos, en colaboración con su división Bridgestone Cycle especializada en bicicletas, ha desarrollado el AirFree, un neumático sin aire y antipinchazo que podría llegar al mercado en 2019 y que combina sus radios flexibles de resina con la banda de rodadura de caucho.



**HINO PONCHO EV.-** Hino Motors, perteneciente al grupo Toyota, presentaba este autobús urbano de 36 plazas –ya opera en varias ciudades japonesas– equipado con un motor eléctrico de 200 kW y una batería de iones de litio de 30 kWh que se recarga por inducción en puntos situados cada 10 kilómetros en su ruta.



## Toyota TJ Cruiser

Buena pista: un concept al que no llaman 'concept'

Toyota asocia las ventajas del concepto monovolumen en cuanto a aprovechamiento del espacio y versatilidad al diseño robusto de los vehículos SUV, y el resultado es el TJ Cruiser –con 't' de 'toolbox', o funda de instrumento, y 'j' de 'joy', o alegría–, un modelo que podría llegar a producirse en serie. Con sus 4,30 metros de largo, 1,78 de ancho y 1,62 de alto –un tamaño parecido al del Toyota C-HR–, el TJ Cruiser destaca por su extensa batalla –2,75 metros–, que se traduce en tres metros de longitud hábil si abatimos la segunda fila y el respaldo del copiloto para crear un suelo plano. Sus formas cuadrangulares maximizan la amplitud –el modelo presente en Tokio tenía cuatro plazas, pero hay sitio de sobra para cinco–, y en el plano mecánico se apuesta por una mecánica híbrida, que toma como base un motor 2.0 de gasolina, y por dos tipos de tracción a elegir: delantera o total. La plataforma es la TNGA de Prius y C-HR, pero evolucionada.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

▼ El TJ es compacto –mide 4,30 metros–, pero permite habilitar un interior diáfano de tres metros de largo para tablas de surf, bicis... Usa la siguiente generación de la plataforma TNGA.

## Toyota GR HV Sports Concept

Híbrido, targa y con tecnología de las carreras

Toyota quiere demostrar con su GR HV Sports Concept que puede combinarse la deportividad con el respeto medioambiental. Porque lo que se percibe a simple vista le define como un deportivo puro: carrocería coupé tipo targa –el techo sobre las cabezas de los dos ocupantes puede desmontarse– de 4,40 metros de largo, 1,81 de ancho y 1,28 de alto, agresiva pintura negra mate, llantas de aluminio con pinzas de freno rojas, difusor trasero similar al del TS050 Hybrid que participa en el Mundial de Resistencia (WEC), llamativos faros LED... Y hablamos de un vehículo con motor delantero pero que transmite su fuerza al suelo a través del eje posterior. Dentro, un botón permite elegir entre el programa automático

del cambio o el modo manual, que conserva los típicos recorridos en 'H' para engranar sus seis marchas, y levantando el pomo de la palanca aparece el botón con el que encendemos la mecánica, que es de tipo hí-

brido y sitúa su batería principal muy cerca del centro del vehículo para equilibrar las masas y bajar el centro de gravedad. Mecánica que, por cierto, también usa las soluciones de competición del TS050 Hybrid.



▶▶ No se habla de potencia, pero el GR HV Sport toma soluciones del TS050 Hybrid de Le Mans. Hay quien ve en él al sucesor del GT86.

**WONDER-CAPSULE CONCEPT.-** Otra de las divisiones industriales del principal fabricante japonés, Toyota Auto Body, mostraba el Wonder-Capsule Concept, sorprendente utilitario urbano de carrocería acristalada y parabrisas vertical que mide 2,50 metros de largo por 1,30 de ancho. Tiene dos maleteros, de acceso lateral.



**YAMAHA CROSS HUB CONCEPT.-** Se trata de un pick-up todoterreno con cuatro plazas –el conductor va en el centro, con un pasajero a cada lado y otro más por detrás–, y en su aerodinámica 'bañera' de carga puede acoger dos motocicletas. Es sólo una idea, pero levantó tanta expectación que...

## qué pasa **LO ÚLTIMO SALÓN DE TOKIO**

### **Toyota Concept-i**

## Una propuesta de futuro con **triple formato**

En enero, en la feria de la electrónica CES de Las Vegas, Toyota exhibió el Concept-i, un modelo de 4,51 metros y cuatro plazas dotado de una mecánica eléctrica con 300 kilómetros de autonomía que explota las posibilidades de la inteligencia artificial. Y en Tokio ha recibido a sus dos 'hermanitos', que completan esta futurista serie de prototipos. Uno es el Concept-i Walk, ideado para áreas peatonales –la idea es que pueda ser usado de forma compartida– y que se mueve eléctricamente, con un alcance de hasta 20 kilómetros. Si avanza a 'alta' velocidad, la distancia entre ejes se alarga 20 centímetros –su longitud pasa de 50 a 70 centímetros– para optimizar el aplomo, y varios sensores impiden chocar con obstáculos o personas. La segunda idea es el Concept-i Ride, biplaza urbano de 2,50 metros de largo, 1,30 de ancho y 1,50 de alto cuya mecánica eléctrica da para circular entre 100 y 150 kilómetros sin emisiones. Las butacas se desplazan hacia fuera para que usuarios en silla de ruedas se sienten fácilmente.



▶ El Concept-i Walk, de tres ruedas y eléctrico, tiene un alcance de entre 10 y 20 kilómetros.



◀ El biplaza Concept-i Ride mide 2,5 metros. Más abajo, los dos nuevos prototipos Concept-i junto al ya conocido.



**TOYOTA JPNTAXI.** - Pensando en los siguientes Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio se ha creado un taxi que mejora en todo a las actuales berlinas. Mecánica híbrida que funciona con gas GLP, suelo bajo y plano, airbag laterales y de cortina...



**TOYOTA FC BUS CONCEPT SORA.** - De cara a los JJ.OO. de 2020 la firma japonesa fabricará 100 unidades de este autobús urbano y eléctrico alimentado por hidrógeno. Tiene 79 plazas, dos motores de 154 CV y una autonomía de 200 kilómetros.



**TOYOTA CENTURY.** - Tercera generación del llamado 'Rolls japonés' en su medio siglo de vida. Frente al anterior, lanzado hace 20 años, el nuevo Century releva el V12 atmosférico por un V8 Hybrid. Mide 5,34 metros y adopta lo último en seguridad.



**TOYOTA CROWN CONCEPT.** - Avanza la siguiente entrega de esta berlina que triunfa en Japón desde su lanzamiento en 1955. El nuevo modelo mide 4,91 metros, adopta la plataforma TNGA y está recibiendo su puesta a punto en el circuito de Nürburgring.

### **Lexus LS+ Concept**

## Con **tecnologías autónomas** para el 2020

El grupo Toyota fija el 2020 como año clave para la conducción autónoma, pues será entonces cuando aparezcan sistemas en modelos de serie que les permitirán alcanzar el nivel 4 sobre un máximo de 5 en ese capítulo. Es decir, vehículos que podrán prescindir de la acción del conductor en ciertos trayectos. Es el caso del 'Highway Teammate', con el que se podrá rodar automáticamente por autopista, manteniendo la velocidad programada y las distancias de seguridad, circulando por el carril correcto o cambiándose a otros de forma segura, respetando las señales de tráfico, reaccionando ante peligros... Y en contacto permanente con los gestores de la vía o los vehículos del entorno. Además, el LS+ Concept propone un diseño futurista que se aplicará a próximos productos de la marca.

▶ El LS+ anuncia el 'Highway Teammate', que permite circular por autopista sin conducir.



# NUEVO BMW X3

## NUNCA LO DE SIEMPRE

Consumo promedio: desde 6 hasta 8,2 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: desde 132 hasta 188 g/km.



**Daihatsu Compagno**

Un **mini-sedán coupé** de cuatro plazas

Es una lástima que Daihatsu no comercialice sus productos en España, pues la firma japonesa, especializada en pequeños vehículos y perteneciente al grupo Toyota, se muestra particularmente activa. La sorpresa en esta edición del Motor Show de Tokio era el Compagno, un sedán coupé de cuatro puertas todavía en fase experimental que podría convertirse en modelo de serie si la acogida es buena. Rinde homenaje a un coche de similar nombre lanzado en 1963 –de 3,80 metros de

largo y cinco plazas–, pero el nuevo Compagno crece en tamaño –mide 4,20 metros de longitud por 1,70 de anchura y 1,43 de altura– y apuesta por una imagen más dinámica. En el interior, de cuatro plazas, se da prioridad al confort de la parte delantera, mientras que la segunda fila se concibe para usos más ocasionales. Equipa neumáticos 215/40 R18 y podría tener dos tipos de mecánica, ambas de gasolina: un 1.0 turboalimentado y un 1.2 de arquitectura híbrida.



**DAIHATSU DN PRO CARGO.** Nuevo vehículo comercial biplaza de mecánica eléctrica que mide 340 centímetros de largo, 148 de ancho y 200 de alto. Presenta una altura interior de 1,60 metros y su suelo bajo facilita el acceso con silla de ruedas.



**DAIHATSU DN U-SPACE.** Un 'concept' próximo a la serie con cuatro plazas, un interior de suelo plano por el que se anda cómodamente y un motor de gasolina de 660 centímetros cúbicos. Mide 3,40 metros de largo por 1,48 de ancho y 1,75 de alto.



**DAIHATSU DN TREC.** Es la mínima expresión en el segmento SUV, pues mide 3,98 metros de largo por 1,70 de ancho y 1,60 de alto. Pero tiene cinco plazas y equipa llantas de 18 pulgadas. Puede elegirse entre un 1.2 híbrido y un 1.0 de gasolina con turbo.

**Mitsubishi e-Evolution Concept**  
SUV eléctrico de **altas prestaciones**

La firma de los tres diamantes quiere un futuro basado en tres pilares: SUV, electricidad y conectividad. Y el e-Evolution Concept materializa esa nueva etapa. Para empezar, apuesta por un diseño vanguardista donde destacan las tomas de aire para refrigerar los frenos eléctricos, un parabrisas muy inclinado, los cortos voladizos y la gran distancia al suelo, las 'alas' sobre los pilares C que conducen el aire por ambos laterales o la forma hexagonal que remata la zaga, inspirada en la cubierta de la rueda de repuesto del Montero. Dentro, la ausencia de un motor de combustión bajo el capó da libertad al dise-

ño, de modo que el puesto de conducción es nuevo, con un panel de instrumentos flotante, al estilo de un avión de combate: información arriba, mandos abajo. Y en la mecánica, tres motores eléctricos –alimentados por una batería situada bajo el suelo–, de los que uno va en el frontal para accionar las ruedas delanteras y los otros dos van detrás, conformando así un control dinámico Super-All-Wheel Control (S-AWC) que mejora la tracción y la respuesta en las curvas.



► Un sistema de inteligencia artificial (AI) aumenta las capacidades de quien va al volante, pues valora las condiciones de la carretera y el tráfico, y 'lee' las intenciones del conductor.

*Esta vida hay que disfrutarla*



Piensa en esos buenos momentos que te hacen sentir bien, en buena compañía. ¿No son los que realmente valen la pena? Así que no pierdas la ilusión. Saborea cada momento. Y concédete un deseo.

Ahora tienes un HR-V con un completo equipamiento y unas condiciones excepcionales. Porque esta vida hay que disfrutarla.

**HR-V 1.5 i-VTEC Comfort por 165 € al mes.**

Entrada 7.714,40 € / 36 cuotas de 165 € / Cuota final de 10.641 € / TAE 8,30%.

Consumo mixto: 5,6 l/100 km. Emisiones CO<sub>2</sub>: 130 g/km.  
PNP recomendado en Península y Baleares para HR-V 1.5 i-VTEC Comfort: 23.388 € incluyendo IVA, transporte, impuesto de matriculación, apertura del Concesionario y marca. Entrada: 7.714,40 €. Costes de apertura financiera: 407,57 €. Importe total del crédito: 13.993,37 €. 36 cuotas de 165 € y 1 cuota final de 10.641 €. Importe total adeudado: 16.581 €. Precio total a plazos: 24.295,40 €. TIN 6,88%, TAE 8,38%. Oferta financiera de Honda Bank GmbH S.E. válida hasta el 30/11/2017. Sujeta a aprobación de la entidad financiera. \*5 años de garantía (3 años de original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales a consultar a través de la Red de Concesionarios Oficiales Honda. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación.





▲▲ Diversión al volante, dinamismo y buen tacto de conducción son virtudes que Honda quiere mantener en sus futuros vehículos, incluso en los de motor eléctrico como el Sports EV Concept.

### **Honda Sports EV Concept**

## Inteligencia artificial y **potencia eléctrica** dentro de un pequeño coupé deportivo

Si en el último Salón de Francfort, hace unos meses, Honda nos sorprendía con su Urban EV Concept, que será una realidad comercial en 2019, para la cita de Tokio el fabricante nipón se reservaba otra primicia, y también de mecánica eléctrica: el Sports EV Concept, que pone en juego una compacta carrocería deportiva de dos plazas y da prioridad a cualidades que Honda no quiere olvidar en sus futuros productos, como el dinamismo, la diversión al volante y un tacto de conducción que transmita «unión con el automóvil». El Sports EV Concept ahora desvelado, así como los dos últimos 'concept cars' de la casa —el Urban EV Concept antes citado y el diminuto biplaza NeuV concebido para uso compartido y conducción autónoma—, presidían un stand que apostaba por una sociedad libre de carbono en la que los combustibles fósiles tengan cada

vez menor peso. Honda, que ofrece motores de gasolina muy eficientes, está ampliando su gama de vehículos híbridos —en 2018, su nuevo CR-V contará por vez primera con una versión i-MMD Sport Hybrid, disponible tanto con tracción delantera como con tracción a las cuatro ruedas—; y la seguirá reforzando con más modelos híbridos, híbridos enchufables y vehículos cien por cien eléctricos. De hecho, en el Salón de Tokio se mostraba también el Clarity PHEV, una berlina híbrida enchufable que se pondrá a la venta en el país asiático en el verano de 2018 y que comparte imagen con el conocido Clarity FCEV, animado por pila de hidrógeno. El nuevo Clarity PHEV recurre, como el CR-V, al sistema i-MMD Sport Hybrid, que aumenta la potencia y la capacidad de la batería, y garantiza más de 100 kilómetros de autonomía en modo eléctrico.

**HONDA AI-MIIMO CONCEPT.** Creado a partir del Honda Miimo, un cortacésped eléctrico autopropulsado, recibe inteligencia artificial (AI) para que se comunique con su usuario y le asista en su vida diaria. Es 'casi' una mascota.



**HONDA ROBO-CAS CONCEPT.** Pequeño vehículo eléctrico creado para hacer realidad ideas, pues mediante su techo protector escamoteable se pueden crear diferentes espacios para el transporte. Y su base permite circular.



**HONDA FURE-MOBI CONCEPT.** Del tamaño de una silla de ruedas, cuenta con un par de asientos para que dos personas puedan disfrutar juntas de los paseos. Es eléctrico y sirve para circular por la acera o dentro de viviendas.



**HONDA IE-MOBI CONCEPT.** 'Ie' significa 'hogar' en japonés, y es que este prototipo eléctrico conecta a la perfección hogar y vivienda, pues posibilita el suministro de electricidad del vehículo al hogar, y viceversa. Puede usarse también como una habitación de 4,95 metros cuadrados.



**HONDA PCX ELECTRIC.** Se pondrá a la venta en Japón y resto de Asia en 2018, y es un scooter eléctrico dotado de la Honda Mobile Power Pack, una batería fácilmente desmontable y transportable.



**HONDA PCX HYBRID.** Emplea un sistema híbrido de nuevo desarrollo ideado específicamente para motocicletas: una potente batería y un alternador que, además de proporcionar corriente y operar como sistema de arranque, asiste al motor de combustión. Llega en 2018.



**HONDA RIDING ASSIST-E.** Motocicleta experimental que incorpora distintos avances técnicos en el área de la robótica y de la gestión del equilibrio. El objetivo, más diversión con mayor nivel de seguridad, pues se reduce el riesgo de sufrir un accidente.



# Nuevo Renault CAPTUR

## Crossover by Renault



**Pantalla táctil con Smartphone Connection**  
**100% Personalizable**  
**Techo panorámico**

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.



### Mazda Kai Concept

## Da información sobre el sucesor del Mazda3

En el stand de Mazda en Tokio había novedades de interés para el mercado local, como el CX-8, que es un SUV deportivo de siete plazas, o la gama 2018 del MX-5. Pero el protagonismo era para los dos ejercicios de estilo exhibi-

dos: el Vision Coupe y el Kai Concept, este último anticipo fiel de lo que en 2018 nacerá como nuevo Mazda3. Más corto, bajo y ancho, el Kai parece mejor 'plantado' y más deportivo. En concreto, su carrocería de cinco puertas, de for-

▲ En comparación con el Mazda3 actual, el Kai recorta algo la longitud y reduce la altura, pero aumenta notablemente la anchura. Dentro, se simplifican los mandos.

mas limpias pero sólidas y musculosas, mide 4.420 milímetros de largo por 1.855 de ancho y 1.375 de alto, y tiene una distancia entre ejes de 2.750 mil-

metros. Su habitáculo, que también da pistas sobre el futuro Mazda3, apuesta por la sensación de espacio y por un diseño más sencillo y ergonómico del

salpicadero, mientras que bajo el capó hallamos una sorpresa mecánica: el motor de gasolina SkyActiv-X, revolucionario por su tecnología y su eficiencia.

### Mazda Vision Coupe

## Espectacular ejercicio de estilo para inspirar a futuros modelos

La tradición de Mazda en el terreno de los modelos coupé tiene más capítulos de los que recuerda la mayoría, y se hunde en vehículos que, pese a ser desconocidos en España, son auténticos mitos en países como Japón. Es el caso del Mazda R360, primer turismo de la firma de Hiroshima, o del Mazda Luce Rotary, conocido como R130. Y a ellos rinde homenaje el Vision Coupe, un 'concept' que causó sensación en Tokio. Muchos creen ver en él los rasgos del siguiente Mazda6, y hay quien fantasea sobre una posible berlina coupé para competir con Audi A5 Sportback, BMW Serie 4 Gran Coupé, Kia Stinger o Volkswagen Arteon. Mazda, sin embargo, define su Vi-

sion Coupe como ejercicio de diseño, o como una demostración de fuerza en el apartado estilístico. Lo más llamativo es su diseño exterior 'Kodo', con una silueta que parece de una pieza y transmite sensación de velocidad.

► El diseño 'Kodo' del Vision Coupé se traduce en una silueta fluida que parece esculpida de una pieza y transmite sensación de velocidad.



genera sensación de velocidad. Frontal típicamente Mazda pero muy estilizado, un capó interminable, zaga que a muchos les trasladaba a Ferrari... Y dentro aplica el concepto 'ma' de la arquitectura japonesa, y que puede traducirse sencillamente como 'espacio', pues se ha buscado un efecto tridimensional y un ambiente relajado pero a partir de un poderoso eje longitudinal que siga transmitiendo una clara impresión de movimiento.

# EL DESTINO LO ELIGES TÚ



NUEVO  
**S-CROSS**

Desde **15.435€\***

**SUPERA TODOS TUS DESAFÍOS.** Pon a prueba ese explorador que llevas dentro. Con el Suzuki S-CROSS sentirás en tu piel los genes SUV de Suzuki, gracias a los nuevos motores BOOSTERJET, el Control Predictivo de Frenada (RBS), la tecnología 4WD ALLGRIP y su nuevo diseño. Descubre el espacio interior más grande de su categoría y llénalo de emociones.

Solicita tu prueba ahora: [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)



Más de 200 Instalaciones Suzuki  
[www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

Suzuki, Campeón de España de  
Marcas de Rallyes de Asfalto

Suzuki recomienda  


Consumo combinado: desde 4,1 hasta 5,6 l. / 100 Km. Emisiones CO<sub>2</sub>: desde 106 hasta 127 g. / Km.

\*PVP recomendado Suzuki S-Cross 1.0 BOOSTERJET GL 2WD por 15.435€ (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas SPK/SP1 y permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/12/2017 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía.

Way of Life!

Los diseñadores del IMx dicen haberse inspirado en la casa tradicional japonesa para definir el interior, sobre todo por la sensación de espacio y apertura al exterior. La instrumentación se distribuye en un panel panorámico OLED.



**Nissan IMx**  
Conducción inteligente,  
**totalmente autónoma**  
y libre de emisiones

La sorpresa reservada por Nissan para el Motor Show de Tokio era el IMx, un crossover de perfil coupé dotado de una mecánica cien por cien eléctrica y una tecnología de asistencia al conductor que le convierte en totalmente autónomo. En lo que concierne a la parte mecánica, el IMx adopta la nueva plataforma para

vehículos eléctricos, que permite un suelo plano para optimizar la amplitud y rebaja al máximo el centro de gravedad. Cada uno de sus dos motores eléctricos, uno delante y otro detrás, se encarga de la tracción de un eje, totalizando 320 kW de potencia—equivalente a 435 CV—y 71,4 mkg de par máximo. Motores eléctricos

alimentados por una nueva batería de alta capacidad, con mayor densidad energética, que permite un alcance de 600 kilómetros con una sola recarga. Al equipar la futura versión del sistema de conducción ProPilot, el IMx puede circular autónomamente, pro-

grama en el que se pliega el volante dentro del salpicadero y se reclinan los asientos para mejorar el confort. Si el conductor desea recuperar el control sólo tiene que elegir el modo manual para que reaparezca el volante y los asientos vuelvan

a la posición normal. Y si el usuario, por ejemplo, llega al aeropuerto, el 'concept' de Nissan se aparcó solo y en una plaza donde pueda conectarse a la red eléctrica, bien para recargar su batería, bien para 'devolver' energía a la red. A nuestro regreso, el coche nos estará esperando en la terminal.



**NISSAN LEAF NISMO.** Presentada en septiembre, la segunda generación del Leaf centraba la atención de los asistentes al Motor Show. Sobre todo su variante deportiva Nismo, todavía un 'concept', con exterior e interior personalizados, menor altura al suelo y un chasis más deportivo: neumáticos, suspensión...

**NISSAN NOTE E-POWER NISMO.** El Note ofrece en Japón una versión e-Power sorprendente, pues su mecánica eléctrica de autonomía extendida—un motor de 40 kW unido a una batería de 1,5 kWh es apoyado por un 1.2 trícilindrico de gasolina—se traduce en 250 kilómetros de alcance y en un gasto medio de 2,7 l/100 km. Ahora recibe una versión Nismo más dinámica.



**NISSAN E-NV200 FRIDGE CONCEPT.** Sobre la furgoneta eléctrica e-NV200 se ha creado este prototipo, destinado al transporte refrigerado de mercancías por la ciudad. Porque a las baterías ion-litio normales, de 24 kWh de capacidad, suma otras—12 kWh—para alimentar el sistema refrigerante.



THE **S&X** APPEAL



NUEVO 500X **S-DESIGN**.  
DONDE S&X SE UNEN.

EL FIAT 500X S-DESIGN LA COMBINACIÓN PERFECTA ENTRE LA SENSUALIDAD DEL S-DESIGN Y LO EXUBERANTE DEL 500X.

GAMA 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 6,9 (l/100km). PVP recomendado Fiat 500X Pop 1.6 E-torq 51kW (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 a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EPC S.A.U., según condiciones contractuales por importe mínimo de 12.500€ 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 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta solo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/11/2017. El modelo visualizado se corresponde con el modelo ofertado.



**Subaru VIZIV Performance Concept**  
El 'sport-sedán' que **dibuja el camino** de los futuros WRX y WRX STI

Recuerda Subaru que VIZIV deriva de «vision for innovation», y ése es el nombre que la firma nipona aplica a sus prototipos desde hace años. En Tokio, como primicia mundial, veía la luz el VIZIV Performance Concept, un sedán compacto de cinco plazas y rasgos deportivos –parrilla

hexagonal, grandes tomas de aire en frontal y capó, cuatro escapes, difusor posterior– que anticipa la siguiente generación del WRX y de su variante radical: el WRX STI (Subaru Technica International). Mide 4,63 metros de largo, 1,95 de ancho y 1,43 de alto, tiene una distancia entre

ejes de 2,73 metros y calza gomas 245/40 R20, pero nada se dice sobre su mecánica: tracción, cambio, suspensión, motor... Se insiste, eso sí, en que ofrecerá el conjunto de sistemas de seguridad Eye-Sight y nuevos asistentes que acercarán al futuro modelo a la conducción autónoma.



▲ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facilit

**Suzuki e-Survivor**  
Con **cuatro motores eléctricos**, uno por rueda, para combinar tracción y ecología

Suzuki quiere seguir siendo fuerte en el segmento de los vehículos todoterreno más compactos, y el e-Survivor aporta ideas sobre futuros modelos que llegarán en esta nueva era de la electrificación.

Porque el 'concept' mostrado es cien por cien eléctrico, y sus cuatro motores, dos delante y dos detrás, se encargan de hacer girar independientemente cada rueda, lo que garantiza una tracción total eficaz y

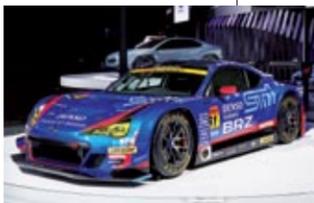
limpia. Además, la potencia transmitida por cada uno de esos propulsores dependerá de las condiciones de adherencia, del estilo de conducción... Completa el conjunto una carrocería biplaza tipo buggy fabricada en materiales ligeros –el techo se desmonta y las puertas son transparentes–, una generosa altura libre al suelo y unas suspensiones de enorme recorrido.



▲▶ Muchos esperaban ver la nueva generación del Jimny, pero la estrella de Suzuki en Tokio era el e-Survivor, un 'concept' lúdico y sin emisiones.

**SUBARU SUPER GT BRZ GT300.-**

Impresionante el BRZ que participa en el campeonato japonés SuperGT, que permite una radical aerodinámica y muchos cambios mecánicos. Además, se presentaba la serie especial STI Sport del BRZ, limitada a 100 coches.



**SUBARU XV FUN ADVENTURE.-**

Interesante 'concept', ideado para amantes de las aventuras fuera de carretera. Porque el XV Fun Adventure equipa neumáticos 'off road' especiales, protectores de carrocería reforzados y una tienda de campaña que podemos fijar al techo del vehículo.



**SUBARU S208.-** El WRX STI más 'cañero': 329 CV, embrague reforzado, techo de carbono para reducir el peso y bajar el centro de gravedad, asientos Recaro de competición... Las 450 unidades que se fabricarán se adjudicarán por sorteo.



**SUZUKI BURGMAN FUEL CELL.-**

En 2009 se presentó el primer prototipo de un scooter Burgman eléctrico alimentado por pila de combustible. Su evolución prosigue, y ya se anuncian 120 kilómetros de alcance, a 60 km/h, entre cada carga de hidrógeno.



**SUZUKI SPACIA CONCEPT.-**

El segmento de los 'kei car', minicoches que gozan de grandes beneficios fiscales en Japón, genera muchas novedades, como este Spacia, aún en fase de prototipo. Tiene carrocería bicolor, barras en el techo y puertas laterales traseras correderas.



**SUZUKI XBEE OUTDOOR ADVENTURE.-**

Otra novedad entre los 'kei car', pero que nace ya como coche de serie, es el Xbee, dotado de un 0,6 de gasolina con 64 CV. En Tokio se mostraban dos variantes: Outdoor Adventure –en la imagen– y Street Adventure.



**MICHELIN PILOT SPORT: LA GAMA VENCEDORA**

**MICHELIN PILOT SPORT 4**

**MICHELIN PILOT SPORT 4 S**

**MICHELIN Pilot Sport Cup 2**



Nº1 en frenada en suelo seco y en suelo mojado<sup>(1)</sup>  
Nº1 en tiempo por vuelta en suelo seco<sup>(1)</sup>  
Nº1 en duración<sup>(2)</sup>  
Nº1 en la categoría Super Sport según **TIRE RACK**<sup>(3)</sup>



100% CARRETERA

80% CARRETERA 20% CIRCUITO

20% CARRETERA 80% CIRCUITO

Más información en [www.michelin.es](http://www.michelin.es)

(1) Resultado de los tests realizados por TÜV SÜD en junio y julio de 2016 con un vehículo Audi A5/S5, en la dimensión 255/35 R 19 96Y XL con Bridgestone Potenza S001, Continental SportContact 6, Dunlop Sport Maxx RT 2, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3, y en junio de 2017 con un Audi A3 en la dimensión 235/35-19 91Y XL con Pirelli PZero  
(2) Resultado de los tests realizados por DEKRA Test Center en junio y julio de 2016 con un Audi A4, dimensión 255/35 R 19 96Y XL con Bridgestone Potenza S001, Continental SportContact 6, Dunlop Sport Maxx RT 2, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3, y en junio y julio de 2017 con un Audi A3 en la dimensión 235/35-19 91Y XL con Pirelli PZero.  
(3) Tire Rack es un retailer online estadounidense que cuenta con expertos cualificados en el mundo de los neumáticos y de las llantas. Tire Rack realiza rigurosos tests internos y utiliza opiniones de los consumidores para facilitar a los consumidores recomendaciones avaladas. Resultados publicados en julio de 2017.



◀ **'BERLINIZADO'** EL C4 CACTUS CUBRIRÁ EL HUECO DEL C4, QUE POR AHORA NO TENDRÁ SUSTITUTO

# Líder en confort



Con el Citroën C4 Cactus empezó 'la nueva Citroën'. Y ahora, la marca francesa quiere ir un paso más allá con su renovación. El compacto fabricado en Villaverde quiere ser referencia en comodidad de marcha, gracias al programa Citroën Advanced Comfort.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Citroën C4 Cactus fue el modelo que inauguró la nueva imagen de Citroën, con ese aire desenfadado e innovador, con su estilo crossover y sus soluciones técnicas sencillas pero inteligentes. Una frescura que el modelo fabricado en exclusiva en Villaverde transmitió después a los siguientes lanzamientos, como el Citroën C3, el C3 Aircross o el futuro C5

▼ El frontal, con mucho más carácter, adopta la imagen de los últimos Citroën.



Aircross; todos ellos con rasgos heredados de ese primer C4 Cactus al que le llega ahora el momento de la renovación. Para la que han decidido 'berlinizarlo'; por ello hablan de una berlina ultraconfortable aunque el estilo tenga un acentuado aire de crossover.

Porque en el estilo exterior gana presencia gracias a un nuevo frontal que frente a la ligereza y sencillez del actual C4 Cactus, el nuevo ofrece robustez y mucha personalidad gracias a su logotipo cromado que recorre el frontal de un lado a otro y las nuevas luces con efecto LED 3D. Y en el lateral, lo primero que nos sorprende es que los Airbump se transforman y se integran en la parte baja de las puertas como en el Citroën C3.

La personalización también sigue siendo seña de identidad, con 31 combinaciones posibles gracias al uso de 9 colores para la carrocería y 4 packs de colores Y en el interior hay cinco ambientes disponibles.

Pero donde echa el resto es en el confort para ofrecer la mejor experiencia de conducción. Por ello, aprovechando el programa Citroën Advanced Comfort el nuevo mode-

lo incorpora, por primera vez en Europa, una suspensión con amortiguadores progresivos hidráulicos, un sistema que ha estrenado el C5 Aircross en China. Este sistema varía respecto a una normal en que mientras las suspensiones clásicas están formadas por un amortiguador, un muelle y un tope mecánico, esta añade dos topes hidráulicos, uno de extensión y uno de compresión; cuando las compresiones y extensiones son ligeras, el muelle y el amortiguador controlan los movimientos verticales sin que funcionen los topes hidráulicos. Pero la presencia de estos topes ha permitido mayor libertad de desplazamiento. Y en compresiones o extensiones fuertes los topes hidráulicos ralentizan el movimiento de una manera progresiva, evitando así las paradas bruscas. El resultado es que gracias a esta técnica el C4 Cactus ofrece un efecto de 'alfombra voladora'.

El confort de los ocupantes también está presente en el desarrollo de los asientos delanteros, ahora con una nueva espuma de alta densidad para ofrecer la dureza justa y evitar el efecto de hundimiento, sin renunciar a esa sensación de estar en el salón de casa con los asientos 'estilo sofá'.

El C4 Cactus sigue profundizando en



◀ No hay grandes cambios en el estilo interior del C4 Cactus. Mantiene las dos pantallas, desde la central se controlan todas las funciones.



▶ Los asientos ofrecen un confort mejorado gracias a espumas de mayor densidad. La conectividad es de primera.



◀ Las cotas de habitabilidad se mantienen, pues la distancia entre ejes es igual.



ofrecer una sensación acogedora nada más abrir las puertas, como ya ocurría en el actual modelo. Materiales suaves y colores relajantes suponen una invitación a viajar. El diseño no varía de manera apreciable; mantiene un salpicadero bajo sobre el que parecen flotar la pantalla táctil central y el cuadro de instrumentos digital. La amplitud del interior se mantiene, pues la distancia entre ejes de 2.60 metros no cambia respecto al actual C4 Cactus y a la sensación de amplitud contribuye el techo acristalado panorámico con alta protección térmica, opcional.

La tecnología también va a dar el tono con una batería

de 12 sistemas de ayuda a la conducción: frenado automático de emergencia, reconocimiento de las señales y recomendación de velocidad, alerta de cambio involuntario de carril, vigilancia de ángulo muerto, park assist, cámara de visión trasera...

En cuanto a los motores, en gasolina el protagonismo es para los motores tricilíndricos PureTech que estarán disponibles en versiones de 82, 110 y 130 caballos. El cambio podrá ser manual de 6 marchas o el automático EAT6 en la

riante de 110 caballos. Y contarán con la función Start & Stop.

Y en diésel estará disponible desde su lanzamiento con el motor BlueHDi 100 y el BlueHDi 100 S&S. En otoño de 2018, estará disponible con una nueva motorización diésel y una caja automática, el BlueHDi 120 S&S EAT6.

▼ Cambian las ópticas traseras y en el lateral la ubicación de los airbump le da un aire diferente.



LINDA JACKSON

«El C4 Cactus va a ser un modelo global»

La directora general de Citroën nos dio algunas claves sobre la importancia del nuevo C4 Cactus en la estrategia de la marca en un encuentro con periodistas durante la presentación del modelo en París. Para Jackson, el nuevo Cactus va a multiplicar sus ventas, pues, a diferencia del actual que era solo para el mercado europeo, el nuevo «será un modelo global que exportaremos a países como Japón o Australia desde su lanzamiento en primavera de 2018». Eso supone, entre otras cosas, que la factoría de Villaverde, donde se seguirá fabricando en exclusiva tiene una oportunidad de crecimiento pues las ventas previstas se sitúan en un año completo en unas 90.000 unidades. El C4 Cactus tiene también la misión de cubrir el hueco que dejará el C4, del que Jackson dejó entrever que no tendrá sucesor antes de 2020 o 2021. Por eso hablaba de 'berlinización' del Cactus aunque «cuando hacemos una berlina o un compacto, lo hacemos con nuestro propio estilo».

En cuanto a las previsiones de la marca, Linda Jackson comentó que «el objetivo es vender 1,6 millones de coches en 2020; y para ello vamos a lanzar un modelo nuevo cada año y nos vamos a abrir a nuevos mercados como Irán».

Polestar es la nueva marca de alto rendimiento de Volvo Car Group, y el Polestar 1, su primera creación. Se trata de un híbrido enchufable que solo se podrá poseer mediante una suscripción por dos o tres años. Ya se puede encargar.



◀ Con 600 caballos y una carrocería construida casi en su totalidad de fibra de carbono, el Polestar 1 anuncia hasta 150 kilómetros de autonomía en modo eléctrico.



▲ La firma Akebono fabrica los frenos del Polestar 1, y también los del McLaren Honda de F1.



▲ Las baterías del Polestar 1 van situadas en el maletero. Y estas son sus conexiones.

# Nunca será tuyo

A.Mas/J.Montoya | motor16@motor16.com

De aquí a tres años Volvo quiere revolucionar el mundo del automóvil... y el de las ventas. El ensayo piloto a la hora de cambiar la estrategia comercial se hará con el nuevo XC40. Pero la revolución de verdad llegará de la mano de Polestar, la nueva marca de

alto rendimiento de Volvo, que acaba de presentar su primer vehículo, el Polestar 1. El coupé de 4,5 metros de largo y 600 caballos, logrados a partir de un motor de gasolina y dos motores eléctricos, es un híbrido enchufable que ofrecerá, según la marca sueca, una autonomía en modo eléctrico de hasta 150 kilómetros.

Y las prestaciones de un conjunto que, además de los 600 caballos, anuncia un par máximo de nada menos que 1.000 Nm: 102 mkg.

Cuando vea la luz a finales de 2019, el Polestar 1 demostrará el liderazgo tecnológico de la nueva marca gracias a sistemas como la suspensión Ohlins, los frenos de F-1 Ake-

bono, la carrocería de fibra de carbono o el control de tracción que, en vez de frenar la rueda trasera interna, cambia la dirección del par máximo separando también la potencia de cada uno de los motores eléctricos traseros para lograr un efecto más eficaz.

Pero el Polestar 1 también llevará a su máxima expresión

la nueva forma de vender que Volvo quiere ir introduciendo poco a poco. Porque Polestar va a recurrir a un innovador sistema de comercialización de vehículos basado en una suscripción mensual –cuyo importe se desconoce– con un tope de tres años en base a una tarifa plana con todo incluido y sin depósito inicial. De esta forma el cliente no tiene que preocuparse por el coste de amortización, el seguro o el mantenimiento; ni siquiera de los pequeños detalles, ya que la suscripción incluye, entre otras ventajas, servicio de recogida y entrega para revisiones programadas, servicio de uso prolongado de un vehículo Volvo más grande para las vacaciones, aparcacoches en la hora y lugar que elija el cliente... e incluso si este necesita usar unos días un cofre de techo para irse a esquiar, Polestar se lo suministra, instala y posteriormente retira, añadiendo estos cargos a la factura mensual. La tecnología Phone-as-Key (teléfono-llave) propia de Polestar en forma de sencilla app es la forma que se propone para activar estos servicios de conserjería.

Y al finalizar el periodo de suscripción el cliente tendrá que devolver el vehículo o bien

HAKAN SAMUELSSON PRESIDENTE & CEO DE VOLVO CAR GROUP

## «El mercado de servicios será un 30 por ciento del negocio del automóvil»

Volvo está en su mejor momento gracias a una gama totalmente renovada y a unas estrategias de futuro que la llevarán, en 2020, a vender 800.000 coches. Y gran parte de ese éxito se debe, sin duda, a la línea trazada por Hakan Samuelsson, el presidente y CEO de Volvo Cars, que puede conseguir en solo 8 años –llegó al cargo en 2012– duplicar las ventas de la marca. Samuelsson nos dio algunas de las claves de futuro durante un encuentro con motivo de la salida de la Volvo Ocean Race desde Alicante.

### NUEVAS FORMAS DE ACCESO AL COCHE.

El programa Care by Volvo, que permite acceder a un XC40 mediante un sistema de suscripción «es un reflejo del cambio del sentido de propiedad que se está produciendo en la sociedad». Además de la compra o la venta del vehículo, lo fundamental para el desarrollo futuro de las marcas tendrá que ver con los servicios que puedan ofrecer a los clientes. «Los servicios para la movilidad serán el futuro de los concesionarios». Y esos servicios se convertirán en clave para la industria: «el mercado de los servicios asociados al automóvil supondrá un 30 por ciento de las cifras de negocio del sector». De hecho, comentó Samuelsson, «seguiremos construyendo

coches, pero en realidad nos convertiremos en proveedores de movilidad».

### ELECTRIFICACIÓN

La estrategia eléctrica de Volvo se empezará a sustanciar desde 2019 cuando todos los modelos de la marca estarán electrificados o serán totalmente eléctricos. Una estrategia «para la que necesitábamos socios, sobre todo en el desarrollo de baterías. Esa es una de las razones por las que fuimos transparentes al hablar de nuestra estrategia eléctrica; lanzamos el mensaje para que los fabricantes pudieran invertir en el desarrollo de baterías con más capacidad». Y en esta estrategia Polestar va a ser el banco de pruebas. «Será el líder de la electrificación del Grupo Volvo y sus soluciones se utilizarán posteriormente en otros modelos de la marca».

### GLOBALIZACIÓN

El crecimiento de Volvo en mercados clave como Estados Unidos o China, y la apuesta por convertirse en una marca global, han llevado a Volvo a tomar decisiones estratégicas en la producción de sus modelos con una premisa: fabrica donde vendas. Por ello «para bajar costes de logística y transporte decidimos construir una factoría en Charleston, Carolina del Sur. Sopesamos la posibi-

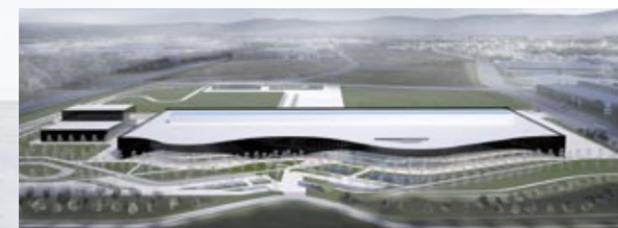


dad de construirla en México, pero realmente los costes no eran mucho menores». Aquí se fabricará la futura generación del XC90, y antes el nuevo S60, cuya producción se iniciará en otoño de 2018. Y en China ya se produce, para todo el mundo, el S90, para cuyo transporte al mercado europeo se utiliza el tren que cubre la 'nueva ruta de la seda', en cuyo trayecto se han ahorrado nada menos que 20 días. El resto de modelos seguirán, al menos por el momento, fabricándose en Europa. El último apunte del presidente de Volvo es, cómo no, sobre la seguridad; no habló de los nuevos sistemas en desarrollo, pero sí de la filosofía de la marca con una frase que resume su compromiso: «en Volvo, la seguridad nunca es opcional».

aviso para que Polestar lo recoja y le entregue el siguiente modelo. Un renting, digamos que premium, que podría convertirse en una forma de mo-

vilidad muy habitual a medio plazo para segmentos como el del Polestar 1.

Los pedidos para el nuevo híbrido enchufable se abrie-



▲ El Polestar 1 se fabricará en un nuevo centro de producción, exclusivo para la nueva marca, situado en la localidad china de Chengdu.

ron el pasado 17 de octubre y la idea inicial es fabricar, como máximo, 500 unidades al año a partir de mediados de 2019. El Polestar 1 se producirá en el nuevo centro de producción exclusivo para la marca de Chengdu, en China, cuyas obras está previsto que concluyan a mediados del próximo año. Una vez terminada, esta instalación de Polestar será la fábrica de vehículos más respetuosa con el medio ambiente de China y una de las más eficaces del mundo.



EL POLESTAR 1 ES UN GT DE 4,5 METROS DE LONGITUD Y 2+2 PLAZAS QUE DISFRUTA DE UNA MECÁNICA HÍBRIDA DE 600 CABALLOS



◀▶ Una opción es el panel de instrumentos digital, de 12,3 pulgadas y con cuatro vistas diferentes. Hay pantallas de hasta 9,2 pulgadas con control gestual.



OFF-ROAD HAY VERSIONES CON TRACCIÓN TOTAL Y TIENE UNA DISTANCIA LIBRE AL SUELO DE 183 MILÍMETROS, LO QUE PERMITE EXCURSIONES CON GARANTÍAS

# EL SUV inteligente

Skoda incrementa su ofensiva crossover con este Karoq, el hermano pequeño del Kodiaq y el digno sucesor del Yeti. Llega con cuatro motorizaciones de entre 115 y 150 CV, ofrece tracción total, cambios DSG, lo último en ayudas a la conducción... Y nos ha sorprendido gratamente.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el año 2009 Skoda se estrena en el segmento crossover con el Yeti, un aventurero y funcional vehículo que ahora da el relevo a este nuevo Karoq, cuyos rasgos exteriores son más contemporáneos y en la línea de los nuevos productos de la firma checa. Mide 4,38 metros de largo, 32 centímetros menos que su hermano mayor, el Kodiaq.

Este Karoq presenta un inteligente y bien resuelto habitáculo, con una funcionalidad que no tiene que envidiar a la de un monovolumen y que supera a la de sus rivales. Más aún si pagamos 320 euros y lo equipa-

mos con el sistema VarioFlex, que reemplaza la clásica banqueta trasera con respaldo 60:40 por otra que se puede desplazar longitudinalmente 150 milímetros y que tiene tres partes: 40:20:40. La 'gracia' reside en que estos asientos también se pue-

den extraer para alcanzar los 1.810 litros de maletero, y que usando las cinco plazas puede variar entre 479 y 588 litros. El maletero de los 'normales' oscila entre los 521 y los 1.630 litros de capacidad.

No faltan las infinitas solu-

ciones Simply Clever, un acabado de calidad con buenos ajustes y plásticos mullidos o un puesto de conducción donde predomina la lógica y en el que desde comienzos de 2018 se ofrecerá el panel de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, que costará unos 500 euros y es novedad en la firma checa.

El Skoda Karoq no llegará hasta diciembre, pero ya se admiten pedidos con sus cuatro motores. Dos de ellos son TSI y otros dos TDI, destacando que cualquiera puede tener cambio DSG de siete velocidades por 1.500 euros -1.900 en el 1.0 TSI-. Los más potentes ofrecerán la tracción total con embrague Haldex, que aporta un extra

de seguridad, y más adelante llega el 2.0 TDI de 190 CV.

Las sinuosas carreteras secundarias de Sicilia fueron un escenario sensacional para poner a prueba su plataforma, que es la conocida MQB. Decir que los dos motores más 'sen-cillos' cumplen con nota por sus prestaciones y agrado -el 1.0 TSI es sensacional-, y mucho mejor si nos decantamos por el mencionado DSG.



◀ Por 320 euros puede equipar asientos VarioFlex con respaldos 40:20:40. La banqueta se desplaza 150 milímetros para que el maletero oscile entre 479 y 1.810 litros. Además se pueden extraer.

más, consume lo justo, pues a un ritmo bastante alegre el ordenador indicaba un gasto medio de 6,3 l/100 km.

Pero la novedad en el Karoq es la introducción del 1.5 TSI Evo, un corazón de última generación que tuvimos ocasión de conducir con cambio manual y tracción delantera, una combinación a tener en cuenta. Suave y agradable, requiere llevarlo por encima de 4.000 rpm para sentir sus 150 CV, y también obliga a quitar una o dos marchas para adelantar con garantías. Si sacamos lo mejor de él, su consumo se resiente, y firmamos 6,9 l/100 km en un recorrido similar al del 2.0 TDI. Si vamos más tranquilos, la desconexión de cilindros ayuda a bajar el gasto, pues este 1.5 TSI Evo lo equipa.

Sólo se venderá con acabados Ambition y Style, con un precio de partida de 19.700 euros -22.100 en el caso del TDI- con descuentos incluidos y ahora con un equipamiento extra valorado en 3.700 euros.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI	1.5 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc.)	999	1.498	1.598	1.968
Potencia máxima (CV)/rpm	115/5.000-5.500	150/5.000-6.000	116/3.250-4.000	150/3.500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	25,5/1.500-3.200	34,7/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera o Total	Delantera	Delantera o Total
Caja de cambios	Man. 6 v. ó DSG7			
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.340	1.378	1.426	1.561
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.382/1.841/1.603	4.382/1.841/1.603	4.382/1.841/1.603	4.382/1.841/1.603
Volumen maletero (l)	521/1.630	521/1.630	521/1.630	521/1.630
Capacidad depósito (l)	50	50 (4x4: 55)	50	50 (4x4: 55)
De 0 a 100 km/h (s)	10,6 (DSG: 10,7)	8,4 (DSG: 8,6)	10,7 (DSG: 10,9)	8,9 (DSG: 8,7)
Velocidad máx. (km/h)	187 (DSG: 186)	204 (DSG: 203)	188 (DSG: 188)	207 (DSG: 196)
Consumo mixto (l/100 km)	5,2 (DSG: 5,1)	5,4 (DSG: 5,4)	4,5 (DSG: 4,2)	4,4 (DSG: 5,0)
Emissiones CO2 (g/km)	117 (DSG: 116)	122 (DSG: 123)	118 (DSG: 112)	115 (DSG: 131)
Precios desde... (euros)	19.700	21.600	22.050	26.500 (4x4)

PRECIO DESDE 19.700 €

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 112 A 137 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>Funcionalidad. Calidad. Precio. Amplitud. Gama mecánica completa. Comportamiento.</p>	<p>Parasoles pequeños. Rumorabilidad de los espejos retrovisores. Sin acabado Active.</p>
--	---

 LA CALIDAD DE LOS NUEVOS MODELOS DE MASERATI, COMO EL LE VANTE, ESTÁ FUERA DE TODA DUDA



# Pasión eterna

El Levante ha inyectado pasión por las venas de todos los amantes de Maserati, una marca que poco a poco ha recuperado su posición natural entre los deportivos de lujo en el mercado mundial. Ahora, el modelo más vendido de la marca italiana se renueva manteniendo la pasión.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La gama 2018 del Levante incluye mejoras muy interesantes que van desde una mayor oferta de acabados hasta un cambio automático ajustado para ganar rapidez, pasando por una dirección asistida eléctrica asociada a nuevos sistemas de ayuda o un sistema de infoentretenimiento mucho más completo.

Los acabados GranLusso y GranSport forman parte de la estrategia de casi toda la gama Maserati, salvo los GranTurismo y GranCabrio. Y ambos acabados están disponibles también como una actualización a todas las versiones de producción del Levante. Ambos tendrán el mismo precio y se reconocen

fácilmente gracias a su exclusivo diseño.

El nuevo Levante, así como el nuevo Ghibli y el Quattroporte 2018, reciben una nueva dirección de asistencia eléctrica EPS. Este tipo de asistencia mejora la conducción y la comodidad, y permite la utilización de nuevos Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción ADAS, que están disponibles opcionalmente en la gama Levante, como el Asistente en Autopista, el Asistente de Mantenimiento de Carril, el Asistente Activo de Punto Ciego y el Reconocimiento de Señales de Tráfico. Además, el EPS conserva bastante bien el tacto de conducción que se experimentaba con la asistencia hidráulica, y la información que llega

a las manos a través del volante ofrece control y seguridad. En comparación con el sistema de asistencia anterior, el EPS es más ligero, más simple y de menor mantenimiento, y todo sin afectar la potencia del motor. Además, la nueva asistencia filtra mejor las irregularidades de la carretera.

En el interior del Levante no hay cambios, salvo que recibe un sistema de infoentretenimiento más completo que se sigue manejando con el Touch Control Plus con una pantalla táctil capacitiva de 8,4 pulgadas. La pantalla de alta resolución funciona como una tableta, reconociendo los gestos de arrastrar, desplazar, deslizar y girar. El sistema incluye radio y bluetooth, puede soportar la navegación

por satélite y ha sido actualizado para incluir la función AHA, que amplía la radio digital AM, FM y DAB con opciones de conexión de red. La función de AHA 'habla' con el dispositivo móvil conectado a la red del usuario para proporcionar acceso a servicios en línea mientras se desplaza. El sistema también es compatible con las funciones de Apple CarPlay y Android Auto y con el Asistente Personal Siri. La función táctil de la pantalla es rápida y los iconos, suficientemente grandes para seleccionarlos fácilmente incluso en zonas bacheadas. Y el brillo elevado y la calidad de la pantalla impiden los reflejos habituales.

Poco a poco el Levante va ganando terreno en un seg-

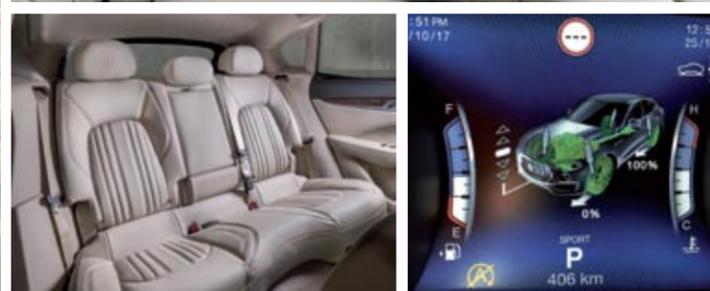
mento con muchos huesos duros de roer. Sin embargo, el SUV italiano está cargado de argumentos de peso; como usar unos motores Ferrari de gasolina que suenan a gloria, contar con un reparto de pesos nada frecuente de 50:50, equipar de serie una suspen-

sión neumática con seis alturas disponibles o disfrutar de una tracción total increíblemente eficaz, y con una relación equipamiento-precio muy competitiva que termina convenciendo a un cliente que, en muchos casos, viene de tener Porsche o BMW y que

no se podía imaginar que un Maserati fuese a ofrecer una polivalencia como la del Levante. El todocamino italiano ofrece un tacto de conducción muy deportivo similar al que vimos en el Alfa Romeo Stelvio, único SUV junto al Levante con un reparto de pesos tan

adecuado. Pero si tenemos en cuenta el tamaño y el peso del SUV de Maserati, el reconocimiento tiene que ser mayor. Y en campo, más allá de caminos, roderas y barro, el Levante pasa por donde nunca antes había pasado un Maserati... ni, incluso, muchos todoterrenos de alcurnia. Es la grandeza de un SUV que encierra tres coches en uno: deportivo, todoterreno y familiar.

El Levante de Maserati está disponible desde los 85.000 euros en versión diésel de 275 CV, y desde los 97.400 en versión de gasolina con 350 CV. Y las versiones especiales GranLusso y GranSport suponen un incremento de 11.000 euros, a cambio de un equipamiento valorado en una cantidad mucho mayor.



▲ El Maserati Levante 2018 incorpora nuevos acabados GranLusso y GranSport. En modo Sport, el sistema de tracción pasa normalmente el cien por cien del par al eje trasero.



## MASERATI QUATTROPORTE MÁS POTENCIA Y DOTACIÓN DESDE 109.600 EUROS

El buque insignia de Maserati ha recibido una ligera actualización exterior que ahora incluye faros con tecnología adaptativa Full LED. Como el Levante, incorpora los mismos asistentes a la conducción asociados a la nueva dirección asistida eléctrica. El Quattroporte adopta el sistema de control integrado de vehículos (IVC) de Bosch, una tecnología de origen aeroespacial que ofrece más seguridad activa y mejor dinámica de conducción porque previene –en lugar de corregir– la pérdida de control. Y los Quattroporte S y S Q4 con motor V6 ofrecen ahora 430 CV y 59,2 mkg de par máximo, 20 CV y 3,1 mkg más que en el anterior.



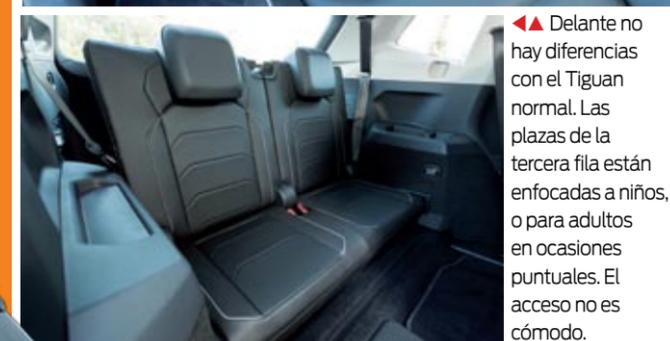
## GRANTURISMO Y GRANCABRIO Un deportivo a medida

La gama GranTurismo también recibe mejoras en su 'año modelo' 2018. La nueva gama optimizada consta de dos versiones Sport y MC, tanto en la carrocería coupé como en la GranCabrio. Y todas serán propulsadas por un único motor hecho a mano por Ferrari. Se trata del V8 atmosférico de 4,7 litros de cilindrada y 460 CV de potencia. El rediseño exterior incluye nuevos paragolpes, parrilla y conductos de aire delanteros, y el coeficiente aerodinámico ha mejorado a 0,32. En el interior, ambos modelos reciben un nuevo sistema de información y entretenimiento con una pantalla táctil capacitiva de alta resolución de 8,4 pulgadas. La consola central se ha rediseñado y cuenta con doble control giratorio. Mientras que se añade una nueva cámara de visión trasera con líneas de cuadrícula dinámicas o el sistema de sonido estándar Harman Kardon Premium. Cada GranTurismo y GranCabrio se construye bajo pedido, y un documento acompaña a cada coche y en cada estación durante el proceso, y se firma para asegurar que se construye según las necesidades personales exactas del cliente.

# Excursión para siete



MÁS PLAZAS, MÁS ESPACIO. EL AFORO DE SERIE ES DE 5+2 PLAZAS Y LA CAPACIDAD DEL MALETERO OSCILA ENTRE LOS 230 LITROS Y LOS 1.760 EN CASO DE MÁXIMA NECESIDAD. EL PORTÓN TRASERO TIENE FUNCIÓN MANOS LIBRES



Delante no hay diferencias con el Tiguan normal. Las plazas de la tercera fila están enfocadas a niños, o para adultos en ocasiones puntuales. El acceso no es cómodo.

La gama SUV de la marca alemana crece con la llegada del Tiguan 'alargado', modelo que monta siete plazas de serie e incrementa considerablemente la capacidad del maletero. Dispone de un amplio abanico de motores con hasta 240 CV de potencia y ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Con el T-Roc recién llegado al mercado y el T-Cross a la vuelta de la esquina, la incesante tendencia SUV busca huecos donde sea, como es el caso del Volkswagen Tiguan Allspace, que se sitúa entre el Tiguan y el Touareg. Respecto al primero crece 21,5 centímetros, distribuidos prácticamente a partes iguales entre la distancia entre ejes y el voladizo trasero. ¿El motivo? Incrementar hasta siete el número de plazas y aumentar la capacidad del maletero.



Este modelo crece 21,5 centímetros respecto al Tiguan para poder ofrecer siete plazas. Las puertas traseras son bastante más grandes.

Con su punto de mira puesto en rivales como el Skoda Kodiaq, el Peugeot 5008 o el Nissan X-Trail, entre otros, el nuevo modelo alemán —fabricado en México— conserva el aire de familia, pero eleva la línea de capó para mantener las proporciones y monta unas puertas traseras más grandes.

En el interior tampoco hay grandes diferencias, salvo los 5,4 centímetros extra de espac-

cio para las piernas que encontraremos detrás, variables gracias a una banqueta que se desliza longitudinalmente hasta 18 centímetros en dos partes.

Pero resulta optimista hablar de siete plazas. Es más sensato decir 5+2 porque las de la tercera fila son aptas para niños, o para adultos en desplazamientos ocasionales.

Por su parte, la capacidad del maletero presenta 230 litros con el aforo completo, 685 en configuración de cinco plazas —85 más que el Tiguan normal— y llega hasta los 1.760 en caso de máxima necesidad. El amplio portón trasero cuenta con una práctica función manos libres que se activa al mover el pie por debajo del paragolpes, y 20 segundos después se cierra automáticamente.

Bajo el capó comparte la gama alta de motores ya conocida en el Tiguan, con potencias que oscilan entre los



un asistente con cuatro programas de conducción —Snow, On Road, Off Road y Off Road Individual—, que se combina con otro en el que el conductor puede elegir los modos Eco, Comfort, Normal, Sport e Individual, modificándose el mapa de actuación de motor, cambio DSG, dirección y suspensión electrónica, entre otros.

Tuvimos ocasión de rodar

con la versión 2.0 TDI 150 CV DSG7 4Motion y nos convenció porque mueve con soltura un conjunto que parte desde los 1.775 kilos. Además, resulta refinado en marcha, ya que sólo al empezar a circular, con el motor aún frío, nos desvela su naturaleza diésel.

La dotación en materia de seguridad, confort y conectividad no varía con respecto al Tiguan, aunque nuestro protagonista sólo se comercializa con los acabados superiores Advance y Sport.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI ACT	2.0 TSI 180	2.0 TSI 220	2.0 TDI 150	2.0 TDI 150 4M	2.0 TDI 190	2.0 TDI 240
Disposición	Delant. transversal						
Nº de cilindros	4, en línea						
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.984	1.984	1.968	1.968	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	180 / 3.940-6.000	220 / 4.420-6.250	150 / 3.500-4.000	150 / 3.500-4.000	190 / 3.500-4.000	240 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.500	32,7 / 1.500-3.940	35,7 / 1.500-4.400	34,7 / 1.750-3.000	34,7 / 1.750-3.000	40,8 / 1.900-3.300	51,0 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Total	Total	Delantera	Total	Total	Total
Caja de cambios	Man. 6v. o DSG 6v.	Automática DSG7	Automática DSG7	Man. 6v. o DSG 7v.	Man. 6v. o DSG 7v.	Automática DSG7	Automática DSG7
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos						
Neumáticos	215/65 R17	235/55 R18	235/55 R18	215/65 R17	215/65 R17	235/55 R18	235/55 R18
Peso (kg)	1.570	1.735	1.755	1.660 (DSG: 1.695)	1.735 (DSG: 1.775)	1.805	1.880
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674	4.701/1.839/1.674
Volumen maletero (l)	230-685-1.760	230-685-1.760	230-685-1.760	230-685-1.760	230-685-1.760	230-685-1.760	230-685-1.760
Capacidad depósito (l)	58	60	60	58	58	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	8,2	6,8	9,8	9,9	8,6	6,7
Velocidad máxima (km/h)	200	208	223	202 (DSG: 200)	199 (DSG: 198)	210	228
Consumo mixto (l/100 km)	6,1 (DSG: 6,5)	7,7	8,1	5,0 (DSG: 5,1)	5,7 (DSG: 5,9)	5,9	6,5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	137 (DSG: 148)	175	185	131 (DSG: 132)	150 (DSG: 153)	153	171
Precios desde... (euros)	35.650	46.260	48.310	37.510	40.860	46.600	51.690

PRECIO DESDE **35.650 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **131** HASTA **171** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

**+** Amplitud interior y siete plazas. Confort de marcha. Comportamiento. Motores eficientes.

**-** Espacio y acceso a la tercera fila. Maletero pequeño con siete plazas. 1.4 TSI sin opción 4x4.

Sin renunciar al legado de la marca, faltaría más, Range Rover pone en juego el Velar, la versión más dinámica y deportiva de la gama. Lo hemos probado a fondo con el nuevo propulsor diésel de 300 CV y el resultado es espectacular. Va bien por tierra, mar y casi aire gracias a una tecnología que abruma en todos los sentidos y de la que hace gala el acabado First Edition de nuestra unidad.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Alvaro Gª Martins

Range Rover lleva casi 50 años fabricando vehículos SUV de lujo. Y la historia continúa, aunque en sus últimos lanzamientos la oferta se amplía con vehículos algo más 'pasionales'; sin abandonar la genética de la marca, por supuesto, pero más dinámicos y apetecibles al volante.

Es el caso del nuevo Velar, modelo que se sitúa entre el exitoso Evoque y el multitarea Range Rover Sport. Mide 4,80 metros de longitud, pesa prácticamente dos toneladas y pese a tanto 'músculo' nace para

convertirse en la mejor referencia dinámica de la marca. No le resulta demasiado complicado porque aprovecha la plataforma del Jaguar F-Pace, su 'primo hermano' dentro del grupo JLR; y, por ello, su más directo rival.

Que llama la atención por donde pasa, damos fe de ello. Su escultural figura, refinamiento, lujo y un equipamiento sencillamente demoledor impresionan, aunque se hace un tanto cuesta arriba justificar los 119.400 euros que cuesta nuestra unidad.

Nos referimos al acabado First Edition, disponible exclusivamente durante el pri-

mer año a la venta del Velar, y que incorpora todo. Y cuando decimos 'todo' queremos decir 'todo': suspensión neumática, Terrain Response 2, diferencial de bloqueo trasero activo, All Terrain Progress Control, faros Matrix-láser led, sistema de sonido Meridian, cámara 360° con sensores de vadeo, llantas de aleación de 22 pulgadas, navegador Pro, aparcamiento asistido Park Assist, control de cruce adaptativo, asistentes de fatiga del conductor, de cambio de carril, de frenada autónoma en ciudad, reconocimiento de señales de tráfico... casi necesitaríamos todo el texto para completar

su equipamiento de serie, y parece mejor idea repasar las fichas de la página 36.

El Velar nos recibe con las manillas desplegadas de las puertas al activar el mando a distancia. No es un guiño sin más; se ha trabajado la aerodinámica hasta ese extremo para convertirle en el Land Rover más eficiente de la historia a la hora de luchar contra el viento.

El interior es más propio de la cabina de un Airbus que de un vehículo. No quedan rastros analógicos en la información; todo es digital, en el cuadro de mandos configurable al gusto o en el denomina-



▲ No tiene la capacidad 'off road' del Discovery, pero el Velar se defiende muy bien en campo.

do Touch Pro Duo, que incluye en la consola central dos pantallas táctiles de 10 pulgadas, cada una con todo tipo de información. Incluso los mandos sensoriales del volante no revelan su función hasta que

por fin arrancamos, momento en el que muestran sus distintas funciones.

Y mientras nos entretene- mos con tanta tecnología casi no nos daremos cuenta del confort, amplitud o calidad con la que se envuelve el habitáculo, típicos de Range Rover, por cierto. Delante es sobresaliente y detrás, casi. No por espacio, que resulta hol-



### LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Evoque 'popularizó' en su día una gama que siempre ha combinado lujo y músculo. El Velar va un paso más allá y, sin renunciar a la genética de la marca, ofrece unas mayores sensaciones deportivas que el resto de sus hermanos. Lo borda en asfalto, va de cine fuera de él, su motor diésel de 300 CV devora kilómetros como si nada y su tecnología sencillamente abruma. Eso sí, presumir del acabado First Edition que nos ocupa está al alcance de pocos...

PRECIO **119.400 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **167 G/KM**

### NUESTRA VALORACIÓN

#### NOS GUSTA

Calidad de acabados. Equipamiento de serie. Dinámica y versatilidad de uso. Habitabilidad y maletero. Tecnología avanzada. Confort de marcha.

#### DEBE MEJORAR

Precio elevado del acabado First Edition. Distancias de frenado algo largas por neumáticos All Season. Rumorosa del motor. Climatizador solo de dos zonas.

#### NUESTRAS ESTRELLAS

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

gado, pero en el precio quizás echamos en falta una tercera zona climatizada independiente. Si contamos detrás, en cambio, con respaldos regulables eléctricamente y asientos calefactados en las plazas de los extremos.

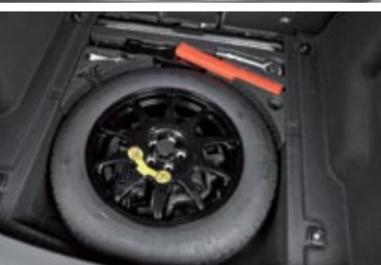
En la zaga, un portón eléc-



# Más bello, más ágil



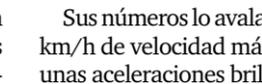
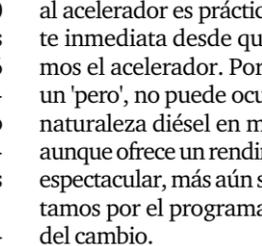
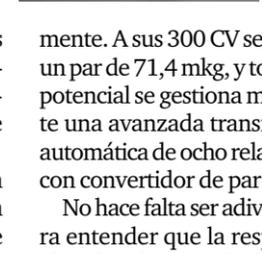
▲ El maletero cubica 673 litros de capacidad. La rueda de repuesto, de uso temporal, es... ¡de 19 pulgadas!



▼ Las manillas de las puertas son desplegadas para que el conjunto sea más aerodinámico. Se repliegan cuando superamos los 8 km/h.



▲ La suspensión neumática es de serie, y permite elevar la carrocería hasta separarla 25,1 centímetros del suelo.



**DINÁMICO**  
EL VELAR SE CONSOLIDA COMO EL MODELO MÁS ÁGIL Y CON MEJORES SENSACIONES DE LA GAMA RANGE ROVER

**IMPECABLE**  
LA PRESENTACIÓN Y LA CALIDAD DEL INTERIOR BRILLAN CON LUZ PROPIA. SIN DUDA, UN SUV DE LUJO POR MÉRITOS PROPIOS



▲ El Touch Pro Duo incluye dos pantallas táctiles de 10 pulgadas. El Terrain Response 2 ofrece varios programas diferentes de uso.



▲ Amplio y rematado con calidad, el interior de esta versión contempla asientos delanteros con 22 movimientos, función masaje, calefacción y ventilación.



▲ Los asientos laterales traseros están calefactados. No hay climatizador en esa zona.

trico con función manos libres da paso a un volumen del maletero con 673 litros y una rueda de repuesto temporal... ¡de 19 pulgadas!

Toca, y apetece, ponerse en marcha. Su oferta mecánica cubre un amplio abanico de posibilidades, hasta con 380 caballos de potencia. Elegimos la novedosa variante diésel V6 de 300 CV, un auténtico devorador de kilómetros que no castiga especialmente el bolsillo debido a sus buenas cifras de consumo.

Presenta tres litros de cilindrada, 2.000 bares de presión máxima en su inyección y dos turbos que actúan secuencial-

mente. A sus 300 CV se añade un par de 71,4 mkg, y todo ese potencial se gestiona mediante una avanzada transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par.

No hace falta ser adivino para entender que la respuesta al acelerador es prácticamente inmediata desde que pisamos el acelerador. Por poner un 'pero', no puede ocultar su naturaleza diésel en marcha, aunque ofrece un rendimiento espectacular, más aún si apostamos por el programa Sport del cambio.

Sus números lo avalan: 241 km/h de velocidad máxima y unas aceleraciones brillantes,

aunque no tanto como las facilitadas por el fabricante. En cualquier caso, realizar un adelantamiento en carretera y pasar de 70 a 110 km/h se traduce en sólo 4,7 segundos y 121 metros de 'pista libre', unos números prodigiosos. En ese escenario de máxima exigencia comprobamos que el motor sube hasta las 4.800 rpm, y si activamos el modo secuencial con las levas del cambio en el volante llegará al corte sin subir de marcha.

Tanto potencial y su considerable masa, pese a su alto contenido en aluminio en la fabricación, no repercuten en una 'sangría' al bolsillo en el

día a día. Hemos protagonizado consumos de 5,5 litros en carretera a velocidad de cruce de 90 km/h, y la media de la prueba ha sido de 7,6 l/100 km.

Si analizamos su comportamiento, señalar que las cosas suelen ser lo que parecen. Su diseño y filosofía desvelan que quiere ser el Range Rover más dinámico de la gama; y lo consigue. La tracción total, la dirección asistida eléctrica, el control de reparto de par en curva y el bloqueo del diferencial trasero activo son aliados perfectos en ese sentido. Si añadimos la suspensión neumática y el asistente



▲ La pintura Flux Silver de nuestra unidad de prueba cuesta 7.896 euros.

Configurable Dynamics, que permite al conductor personalizar el mapa del acelerador, el cambio, la dirección y

la suspensión, la cosa promete. De hecho, viajar en el Velar es una gozada por su confort, aunque sí resulta algo más fir-

me en general que otros modelos de la marca. En curva se muestra algo más ágil que el resto de sus hermanos –incluyendo al Evoque, que también cautiva–, aunque las inercias no se pueden disimular a fuerte ritmo y tiende a irse de morro. Si esto ocurre, basta con levantar el pie del acelerador y todo vuelve a su cauce. Los frenos aprueban, aunque las distancias registradas son algo largas; en este caso, los neumáticos 265/40 R22 All Season le penalizan un tanto.

Si en asfalto brilla, no se arruga fuera de él. Su capacidad 'off road' es inferior a la de sus hermanos mayores, co-

mo el Discovery, pero la eficacia del Terrain Response 2 –no hay reductora– permite superar diferentes superficies sin despeinarnos. Y el asistente All Terrain Progress Control actuará como un control de cruce de velocidad reducida –hasta los 30 km/h– para que nos centremos sólo en el volante mientras superamos todo tipo de obstáculos, incluidos vadeos de 65 centímetros de profundidad, mientras la suspensión neumática nos permite alejarnos del suelo hasta los 25,1 centímetros. Mucho más de lo que nos imaginamos y afrontará su propietario; eso seguro.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR	D300
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 cilindros en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.993
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Dos turbos secuenciales en paralelo. Intercooler
Potencia máxima/rpm	300 CV / 4.000
Par máximo/rpm	71,4 mkg / 1.500-1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	65,5
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de doble horquilla, con muelles neumáticos, amortiguadores electrónicos y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, integral Link, con muelles neumáticos, amortiguadores electrónicos y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	265/40 R22
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.959
Capacidad del depósito (l)	66 (17 de AdBlue)
Relación peso/potencia (kg/cv)	6,53
Número de plazas	5

**EQUIPAMIENTO**

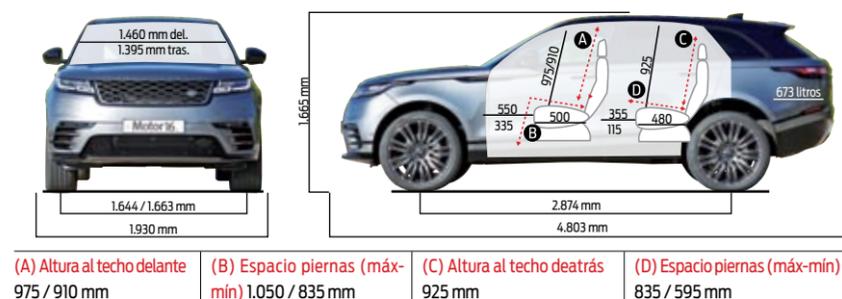
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Acceso y arranque sin llave	▲		
Llantas de aleación 22 pulgadas	▲		
Techo panorámico eléctrico	▲		
Pulsera manos libre Activity Key	▲		
Sistema de sonido Meridian	▲		
Asientos eléctricos y calefactados	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Control de descensos	▲		
Terrain Response 2	▲		
Suspensión neumática	▲		
Asistente programas de conducción	▲		
Park Assist	▲		
Climatizador bizona	▲		
Navegador y control por voz	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta fatiga del conductor	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Control de velocidad adaptativo	▲		
Airbag frontales y de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de rodilla conductor		▼	
Faros Matrix-láser led	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Sensores de vadeo	▲		
Cámara de visión periférica	▲		
Rueda de repuesto 19 pulgadas	▲		
All Terrain Progress Control	▲		
Control DSC con función antivuelco	▲		
Head Up-Display	▲		

**PRINCIPALES OPCIONES**

Pintura metalizada Silicon Silver: 1.025. Pintura Flux Silver: 7.896.



**MEDIDAS**

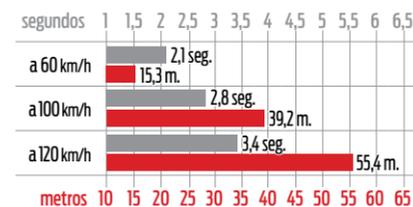


(A) Altura al techo delante 975 / 910 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.050 / 835 mm (C) Altura al techo detrás 925 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 835 / 595 mm

**BANCO DE PRUEBAS**

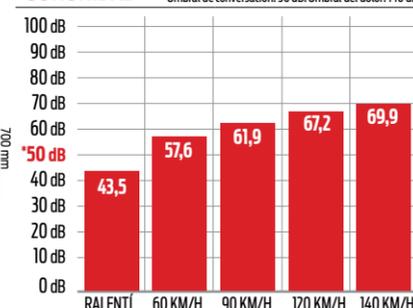
VELOCIDAD MÁXIMA	241 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,3
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,3 (6,5)
Recorriendo (metros)	118
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	27,0
De 80 a 120 km/h en D	5,4
Recorriendo (metros)	153
Error de velocímetro a 100 km/h	+4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	8,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,5
Conducción dinámica	11,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,8
A 140 km/h de crucero	9,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	868
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,4
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	6,4

**FRENOS**



**SONORIDAD**

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



**EN COMPARACIÓN CON...**



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

	RANGE ROVER VELAR D300 AUTO.	BMW X4 xDRIVE35d	JAGUAR F-PACE 30D AWD AUTO. PURE	MERCEDES GLC COUPÉ 350D 4MATIC
Precio	73.600 euros	67.300 euros	62.810 euros	65.250 euros
Cilindrada	2.993	2.993	2.993	2.987
Potencia	300 CV / 4.000 rpm	313 CV / 4.400 rpm	300 CV / 4.000 rpm	258 CV / 3.400 rpm
Par máximo	71,4 mkg / 1.500-1.750 rpm	64,3 mkg / 1.500-2.500 rpm	71,4 mkg / 1.500-1.750 rpm	63,3 mkg / 1.600-2.400 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	7,4 / 5,8 / 6,4 l/100 km	6,7 / 5,5 / 6,0 l/100 km	6,9 / 5,6 / 6,0 l/100 km	7,2 / 5,7 / 6,2 l/100 km
Emisiones	167 g/km CO <sub>2</sub>	157 g/km CO <sub>2</sub>	159 g/km CO <sub>2</sub>	169 g/km CO <sub>2</sub>
Autonomía	1.031 kilómetros	1.116 kilómetros	1.100 kilómetros	1.064 kilómetros
Vel. máxima	241 km/h	247 km/h	241 km/h	238 km/h
0 a 100 km/h	6,5 segundos	5,2 segundos	6,2 segundos	6,2 segundos
Maletero	673 litros	500 litros	650 litros	500 litros
Dimensiones	4.803 / 1.930 / 1.665 mm	4.671 / 1.881 / 1.624 mm	4.731 / 1.936 / 1.651 mm	4.732 / 1.890 / 1.602 mm
Batalla	2.874 mm	2.810 mm	2.874 mm	2.873 mm
Diámetro giro	11,6 metros	11,9 metros	11,6 metros	11,8 metros
Depósito comb.	66 litros	67 litros	66 litros	66 litros
Peso	1.959 kilos	1.940 kilos	1.884 kilos	1.915 kilos
<b>A favor</b>	Es uno de los modelos más completos que podemos encontrar en su segmento porque va bien en todos los escenarios. Se remata con mayor calidad que el resto. Y su tecnología, sencillamente abreva por lo avanzada que resulta.	Se trata de la alternativa más compacta y deportiva de los modelos aquí enfrentados, por comportamiento dinámico y por prestaciones. Su propulsor V6 es el más potente de todos y, curiosamente, es el que homologa un menor consumo.	Se trata de un pariente tan cercano del Velar que ambos comparten plataforma, motor, transmisión y buena parte de su tecnología. Es algo menos corpulento y pesado, y por eso ofrece mejores prestaciones y unos consumos más comedidos. Maletero capaz.	No es el más dinámico de los cuatro modelos comparados, ni el más confortable, pero se muestra muy equilibrado en todos los frentes. Como el resto monta tracción total, pero es el único que presenta una transmisión automática con nueve relaciones.
<b>En contra</b>	Su elegante y dinámico diseño no puede ocultar que se trata de un modelo algo más pesado de lo normal en su clase. Por eso consume algo más que el resto y sus prestaciones resultan algo más pobres. Es el más caro.	Si lo que buscamos es la máxima habitabilidad, el BMW no es la opción más aconsejable en este sentido, sobre todo porque las plazas traseras del X4 son menos espaciaosas y el maletero resulta bastante más pequeño.	A pesar de ser un Jaguar hay algunos pequeños detalles mejorables en cuanto al acabado se refiere, ya que hablamos de un modelo Premium. El motor es refinado, pero en parado delata que se trata de un diésel.	También monta un propulsor 3.0 V6, pero se queda un escalón por debajo en cuanto a potencia y rendimiento se refiere respecto a sus rivales. Su concepto coupé le pasa factura en la capacidad del maletero, correcta sin más.



**EL DETALLE**

**FIRST EDITION Delicatessen**

La versión First Edition que nos ocupa sólo estará disponible durante el primer año de ventas del Range Rover Velar. Además de las características del acabado de R-Dynamic, esta versión incluye una verdadera avalancha en su dotación de serie, donde no falta detalle. Ofrece tanto que el precio se dispara hasta los 119.400 euros en la versión diésel de 300 CV que nos ocupa. Destinada a bolsillos solventes, no hay que 'alarmarse', ya que este mismo propulsor está disponible desde 73.600 euros con el acabado de acceso. Y con lo que nos ahorramos podríamos comprar un Range Rover Evoque, y nos sobrarían todavía 9.550 euros...



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

<b>COSTE POR KILÓMETRO</b> Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,35 euros/km. Coste financiero: 2,29 euros/km. Coste km total: 2,64 euros/km.	<b>RED DE POSVENTA</b> 86 puntos de asistencia en toda España.
<b>SEGURO</b> Seguro a terceros: No se contempla. Seguro a todo riesgo: 981,80 euros/año con franquicia de 660 euros.	<b>GARANTÍA</b> Tres años sin límite de kilometraje. <a href="http://www.landrover.es">www.landrover.es</a>
<b>DATOS DEL COMPRADOR</b> <b>LAND ROVER</b> Jaguar-Land Rover España, S.I. Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1 Planta 42, 28020. Madrid. Tlf: 91 578 61 00.	<b>PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:</b> <b>127.296 EUROS</b>



# EL LEÓN DE GNC PUEDE ENTRAR EN EL CENTRO DE LAS CIUDADES EN EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN



Nuestra experiencia de un mes con un Seat León de gas natural comprimido no ha podido ser más interesante y sorprendente. El León ST 1.4 TGI con cambio DSG ha batido todos los records de consumo de nuestro historial de pruebas. Y sus cifras y características pueden convencer a muchos compradores dudosos. Si quieres pistas, a nosotros nos ha conquistado.



## Vía libre para el gas

Llegan a su fin los 30 días durante los que hemos comparado experiencias y kilómetros a bordo del Seat León ST 1.4 TGI de gas natural comprimido. Y tenemos que decir que hemos ido de grata sorpresa en grata sorpresa, y que al final el modelo de la marca española nos ha conquistado con su funcionamiento dual gas/gasolina. Y lo ha hecho por tres razones fundamentales: consumo y autonomía, ventajas de utilización gracias a su etiqueta ECO y normalidad de funcionamiento.

Respecto a la primera ventaja, el León TGI de GNC ha

hecho historia en nuestra tabla de mediciones al gastar en un exigente recorrido programado –que repetimos al milímetro desde hace años– una media de 4,2 kilos de GNC cada 100 kilómetros, que equivalen ahora a 3,80 euros, un coste más bajo que el que nunca antes habíamos logrado con ningún otro modelo de gasolina, diésel o, incluso, con un híbrido enchufable. Este asombroso dato se combina con una excelente autonomía, pues suma la utilización de los dos depósitos de gas GNC, con una capacidad total de 15 kilogramos –ligeramente más

de 16 en la práctica–, y los 50 litros del depósito de gasolina. En total, la autonomía calculada teniendo en cuenta el consumo medio ponderado que hemos medido tanto con gas como con gasolina es de 1.235 kilómetros sin pasar por la estación de servicio, un aspecto muy valorado por muchos compradores a los que les resulta especialmente incómodo parar a frecuencia a repostar.

Si nos centramos en la segunda razón por la que el León de gas ha entusiasmado a todo el que lo ha probado en esta casa, la respuesta

es más que obvia ya que la etiqueta ECO del León ST 1.4 TGI le permite equipararse a cualquier modelo híbrido en el logro de ventajas muy interesantes –ver recuadro–, que tienen mucho que ver con la cada día más agresiva acción de los ayuntamientos de las grandes ciudades frente al tráfico rodado.

Por último, tenemos que destacar también otra de las características estrella de esta versión del Seat León. Se trata de la normalidad de funcionamiento, es decir, todo lo que tiene que ver con una utilización exenta de sorpresas, que



▲ Las versiones TGI del León cuentan con relojes e información específica, muy útil a la hora de controlar el consumo de gas.



### CORREVIT Todo bajo supervisión

El Seat León de gas GNC no se ha librado de pasar por las pistas del INTA para someterse al examen de nuestro infalible Correvit. Y ha habido sorpresas, ya que nuestra unidad de pruebas, con la que llevamos ya un mes de recorridos y ensayos exhaustivos, ha mejorado ligeramente el dato oficial de aceleración, que pasa de los 11,0 segundos oficiales empleados en acelerar de 0 a 100 km/h a los 10,8 que hemos conseguido en nuestro test. Eso le sitúa casi a la altura de un León de gasolina 1.2 TSI de 110 caballos con cambio manual y 174 kilogramos menos de peso. También nos hemos llevado una grata sorpresa al comparar la sonoridad, pues hemos medido un menor número de decibelios en el León de GNC que en la versión de gasolina.

▶ El GPS de nuestro Correvit ofrece una precisión extraordinaria. Y el sonómetro, con el que medimos los decibelios, ha detectado menor sonoridad de la que genera un Seat León TSI movido exclusivamente por gasolina. Los neumáticos que monta el León TGI GNC son de medida 205/55 R16.



### LAS CIFRAS

MOTOR	1.4 TGI GNC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.395
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 4.800-6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.500-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	45,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremlera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de eje multibrazo, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.	

RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R16
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso (kg) - Capacidad maletero (l)	1.421 - 482
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.549 / 1.816 / 1.454
Capacidad depósito GNC (kg)	15
Capacidad depósito gasolina (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	194 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,0)
Recorriendo (metros)	177

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1
De 80 a 120 km/h en D	8,0
Recorriendo (metros)	226
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

### CONSUMOS

	kg/100km-1/100km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	5,1/7,3
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	3,3/4,6
En conducción dinámica	5,1/8,2
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	3,9/5,3
A 140 km/h de cruceo	4,9/5,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano: 50% autovía: 20% carretera)	4,2/5,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	375/860
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	4,4/6,9
Ciclo extraurbano	2,9/4,4
Ciclo mixto	3,5/5,3

no requiere más experiencia que la de conducir y que no pone límites en cuanto a autonomía como, por ejemplo, puede ocurrir en un eléctrico. Y es que el León 1.4 TGI siempre comienza a funcio-

nar tirando del depósito de gas hasta que éste se agota, pero cuando el gas se termina el coche no se detiene si no que sigue funcionando, pues de forma automática el motor comienza a operar con ga-



# LA AUTONOMÍA REAL DEL LEÓN DE GAS CIRCULANDO A 120 KM /H ES DE MÁS DE 1.200 KILÓMETROS SIN REPOSTAR. UN MAGNÍFICO VALOR

## ¿REQUIEREN REVISIONES ESPECIALES? No, pero las tienen antes



Una de las preguntas que más se plantea el futuro comprador de un coche de gas natural es si este tipo de vehículo requiere un nivel de mantenimiento especial en comparación con un León de gasolina sin GNC. Pero desde Seat nos comunican lo siguiente: todos los vehículos GNC tienen un intervalo de mantenimiento fijo de cambio de aceite y filtro de aceite a los 15.000 km o 1 año, lo que primero ocurra. Exceptuando el Seat Mii, el resto de nuestra gama tienen un intervalo flexible de hasta 30.000 km o 2 años. El resto de pautas de mantenimiento son iguales que las de un León de gasolina sin GNC. En el Seat Mii GNC no hay diferencia, ya que en todas sus versiones, sean de gas o no, tienen la pauta de mantenimiento fija a los 15.000 km o un año, lo que primero ocurra.



▲ En el Seat León de gas GNC el mantenimiento se realiza antes que en un León de gasolina sin sistema híbrido. Los depósitos de gas están muy bien protegidos.

## ¿ES COMPLICADO REPOSTAR? No, es rápido y seguro



Cuando pensamos en el gas vehicular pueden parecernos 'un mundo' operaciones que en otros modelos realizamos casi de forma instintiva. Una de ellas es el repostaje, porque cuando hablamos de gas parece que se activa en nuestra mente un instinto de supervivencia que, curiosamente, no despierta cuando paramos ante un surtidor normal de gasolina, siendo seguramente éste mucho más peligroso que uno de GNC. Repostar gas natural comprimido no requiere experiencia, ni ayuda, ni ser particularmente hábil con la manguera de inyectar el gas en los depósitos. La cosa es bien fácil: introduces la tarjeta de crédito, eliges los kilos de gas que quieres repostar, colocas la manguera, la bloqueas, oprimas el botón verde, esperas un par de minutos a que entre el gas... y ya está. Así de fácil es.



▲ Normalmente los depósitos de repostaje están algo apartados dentro de las gasolineras, y no suele haber aglomeraciones.



◀ El DSG de siete marchas supone 1.700 euros extra, y con este cambio el Seat León gasta lo mismo que el manual. El espacio, tanto detrás como en el maletero, es muy generoso.

solina sin que el conductor ni nadie a bordo aprecie un solo cambio en el rendimiento o el sonido del coche. Entonces, el León TGI –si el depósito de gasolina está lleno– aún tiene bastante más de 800 kilómetros de autonomía, lo que permite buscar tranquilamente



una 'gasinera' –el navegador tiene una función de navegación específica hasta la más cercana– o circular siempre en modo gasolina hasta que tengamos una estación de gas más a mano. En la actualidad existen en España 50 estaciones públicas de gas natural vehicular, pero en los próximos años se prevé un crecimiento importante de vehículos domésticos particulares que funcionen con gas natural, por lo que el número de estaciones crece mes a mes a lo largo de todo el país. De hecho, Seat y Gas Natural Fenosa han firmado un acuerdo para impulsar el gas natural como combustible de vehículos, lo que se traducirá en un importante aumento de la red, y se habla de más de 200 estaciones repartidas por el territorio en un futuro no tan lejano.



▲ En marcha, el León TGI de GNC tiene un rodar suave y alegre, y en ningún momento se aprecia que se mueve mediante gas natural.

Hemos hablado de las ven-

## EL LEÓN TGI CON LAS MISMAS VENTAJAS QUE ALGUNOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES

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



### ETIQUETA O EMISIONES:

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

### ETIQUETA ECO:

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

### ETIQUETA C:

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

### ETIQUETA B:

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

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

tajas más destacables del León de GNC, pero por supuesto no son las únicas. Un León de gas es más silencioso, tal y como hemos podido comprobar en nuestras pruebas; ofrece las mismas prestaciones tanto en modo gas como en modo de gasolina; es tan seguro como cualquier otro Seat León porque se somete a las mismas pruebas –incluido el crash test–; aunque su peso aumenta considerablemente respecto a un León de gasoli-

na equivalente ofrece un comportamiento más aplomado al ofrecer un mejor reparto de masas; cuenta con un equipamiento igual e incluso algo mejor que un León de gasolina de idéntico acabado; puede llevar cambio automático DSG de doble embrague; y, por último, como 'gancho' Seat vende su León de gas al mismo precio que su equivalente en gasolina, el 1.2 TSI de 110 caballos.

Por si todas estas ventajas

adicionales fuesen pocas, el León 1.4 TGI bifuel tiene una garantía de 24 meses que se puede ampliar opcionalmente hasta 4 años y/o 80.000 kilómetros.

El Seat León 1.4 TGI es un desconocido aún entre el gran público, pero a su vez una magnífica alternativa para ahorrar dinero, ser más ecológico y obtener numerosas ventajas de utilización cotidiana en episodios de alta contaminación.



**PRECIOS**

PureTech 180 Auto. BE CHIC	35.850 €
PureTech 180 Auto. SO CHIC	38.550 €
PureTech 180 Auto. PERFORMANCE LINE	38.550 €
PureTech 180 Auto. 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 PREMIERE	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 PREMIERE	52.000 €

El DS 7 Crossback, que abre la segunda generación de modelos DS, aplica los valores de innovación, distinción y 'savoir faire' francés al segmento SUV. Cuatro motores, cinco estilos diferentes de interior y los últimos sistemas de asistencia a la conducción configuran una atractiva gama que arranca ahora en 31.950 euros y que pronto ofrecerá la versión híbrida enchufable E-Tense 4x4 de 300 CV.

DOS PANTALLAS DE 12" CADA UNA: LA CENTRAL, PARA NAVEGADOR, MULTIMEDIA, DS CONNECT Y MIRROR SCREEN, Y LA OTRA, LA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL CONFIGURABLE



▲ Se ha cuidado hasta el último detalle, con ejemplos como el reloj B.R.M. o los módulos LED de los proyectores delanteros, auténticas piezas de joyería que, al abrir las puertas, se iluminan con luz púrpura y pivotan 180 grados.

# Lujo y tecnología

El DS 7 Crossback es un SUV de 4,57 metros de largo, 1,89 de ancho y 1,62 de alto que no pasa desapercibido. Destaca por sus cinco cómodas plazas o su enorme maletero de 555 litros, pero también por combinar, como ningún otro modelo en su clase, las últimas innovaciones tecnológicas con los materiales nobles y los elementos artesanales. El usuario dispone de cinco inspiraciones para obtener el interior que mejor refleje su personalidad –Bastille, Rivoli, Opera, Performance Line y Faubourg–, y el habitáculo está presidido por dos grandes pantallas de

12", algo único en el segmento. La primera, de alta definición y con mandos táctiles, va en el centro del salpicadero y facilita la navegación y gestiona la interfaz multimedia o el conjunto de las funciones DS Connect y Mirror Screen. La segunda, personalizable, se convierte en un cuadro de instrumentos digital.

La gama inicial del DS 7 Crossback cuenta con cuatro motores, pues en diésel se beneficia del BlueHDI 130 S&S con cambio manual de 6 marchas –más adelante también habrá versión EAT8– y del BlueHDI 180 S&S EAT8, mien-

tras que en gasolina, también con cuatro cilindros, ofrece los PureTech 180 S&S EAT8 y PureTech 225 S&S EAT8. La moderna caja EAT8 (Efficient Automatic Transmission) de 8 marchas contribuye a las funciones de conducción autónoma disponibles en el SUV de DS y permite una mejora en el consumo y en el agrado de conducción. Entre sus claves destaca una reducción del gasto del 4 por ciento frente a la caja precedente de 6 velocidades gracias a la nueva estrategia de gestión, a un Stop&Start que puede activarse hasta 3 km/h y a la reduc-

ción del peso en unos 2 kilos. Además, es compatible con el sistema Advanced Traction Control, que ofrece motricidad optimizada en terrenos de baja adherencia.

El DS 7 Crossback da un paso decisivo hacia la conducción autónoma gracias al DS Connected Pilot, que incluye el ACC Stop&Go (Adaptive Cruise Control), utilizable hasta 180 km/h y que gestiona la velocidad, pues regula la distancia con relación al vehículo que circula delante. Y en atascos, por ejemplo, arranca automáticamente tras una parada, siempre que no supere



los 3 segundos. También posiciona el coche con precisión en su carril actuando sobre la dirección, gracias al LPA (Lane Position Assist), cuya cámara frontal reconoce las líneas continuas y discontinuas. Si el conductor quiere conservar el control 'manual' sólo tiene que sujetar firmemente el volante para evitar la maniobra, y la actuación del LPA también se interrumpe al activar los indicadores de dirección.

Pero la relación de asistentes va más lejos, pues el DS 7 Crossback ofrece hasta 15 innovaciones tecnológicas. Es el caso del DS Park Pilot, que estaciona de forma totalmente automática; o del sorprendente DS Active Scan Suspension, que lee la calzada hasta 25 metros de distancia en busca de

# EL DS PARK PILOT SE ASOCIA A LA CAJA DE CAMBIOS EAT8, QUE REDUCE EL CONSUMO Y ES COMPATIBLE CON LOS NUEVOS ASISTENTES



## EN LA TOMA DE POSESIÓN DE MACRON Un DS 7 Crossback 'presidencial'

Para su primer desplazamiento como presidente de la República Francesa, Emmanuel Macron eligió el DS 7 Crossback, y lo hizo sólo dos meses después de que DS Automobiles desvelase su nuevo SUV en el Salón de Ginebra. El DS 7 Crossback 'presidencial', dotado de portabanderas y de un techo descubierto para que el mandatario galgo pudiera saludar al público en los Campos Elíseos de París, es de color azul tinta y monta llantas de 20" con acabados dorados exclusivos. Además, presenta un lujoso interior en cuero negro Art Leather con detalles como las siglas 'R.F.' sobre la consola.



imperfecciones para anticipar la respuesta, por separado, de cada amortiguador –más suave o más firme– tras valorar informaciones como velocidad, ángulo del volante, frenada... Protagonismo también para el DS Safety, que reúne seis funciones de seguridad relevantes: DS Night Vision –detecta peatones o animales en la oscuridad–, DS Driver Attention Monitoring –identifica cualquier merma en la atención del conductor–, DS Active

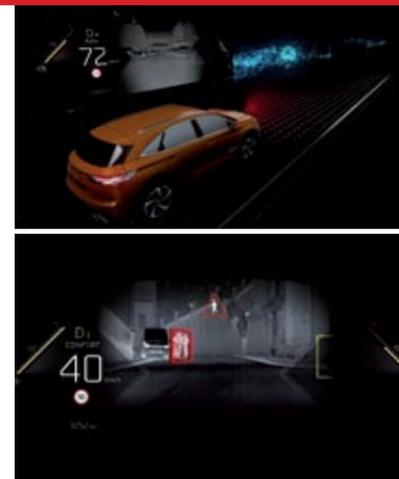
LED Vision –faros inteligentes y direccionales con cinco modos de iluminación–, sistema de vigilancia de ángulo muerto, frenada de emergencia automática y reconocimiento de señales de límite de velocidad.

Y para 2019 está prevista la llegada de la versión híbrida enchufable de alto rendimiento E-Tense 4x4, con 300 CV, tracción a las cuatro ruedas y una autonomía de 50 kilómetros en modo 'cero emi-



### DS ACTIVE SCAN SUSPENSION

Si el DS 'Tiburón' causaba sensación en 1955 con sus suspensiones hidroneumáticas, que le aseguraban un comportamiento y un confort inéditos entonces, ahora llega la suspensión activa por cámara DS Active Scan Suspension, que detecta las imperfecciones de la carretera 5 metros antes y anticipa de forma continua la reacción de los cuatro amortiguadores de modo independiente.



### DS NIGHT VISION

Garantiza una óptima visibilidad de la carretera por la noche. Su cámara infrarroja, situada en la calandra frontal, detecta peatones y animales sobre la calzada incluso a 100 metros. El conductor es alertado para que reaccione, pues visualiza la escena en infrarrojos en el cuadro de instrumentos digital: verá aparecer los peligros recuadrados en amarillo, o en rojo cuando el riesgo es crítico.



### DS PARK PILOT

No es un asistente semiautomático, sino un sistema totalmente automático de estacionamiento, pues el vehículo se aparcará solo, sin que tengamos que actuar sobre volante o pedales. Cuando el DS Park Pilot detecta un hueco idóneo –hasta 30 km/h–, el conductor sólo tiene que indicar sobre la pantalla táctil IHM que desea aparcar en batería o en línea, y mantener pulsado el botón Park.

siones'. Para lograrlo, el DS 7 Crossback más avanzado combina un motor de gasolina de 200 CV con dos motores eléc-

tricos de 80 kW –uno delante y otro detrás–, una caja de cambios automática de 8 marchas electrificada y una batería

de iones de litio –ubicada bajo el suelo– con una capacidad de 13 kW/h, que puede recargarse en una toma doméstica

de 32 A en sólo dos horas y media. Ofrece tres modos de conducción: eléctrico, híbrido HEV y combinado Sport.

## DS 7 CROSSBACK LA PREMIÈRE PARA LOS QUE QUIERAN SER LOS PRIMEROS

Desde el pasado mes de junio, DS Automobiles comercializa una edición limitada de lanzamiento que puede reservarse exclusivamente 'on line' –en la web [www.reservalapremiere.ds7crossback.es](http://www.reservalapremiere.ds7crossback.es)– y que se distingue por su diseño elegante y su exclusividad, empezando por los tres lujosos colores de carrocería disponibles: Gris Artense, Blanco Nacarado o Negro Perla. Y todos se combinan con un interior personalizado con una tapicería única en su clase, completamente rematada en cuero Nappa de color Art Rubis, que da calidez y refinamiento al habitáculo. La confección tipo Bracelet de los asientos se ve realizada por una costura 'punto perlé', y el cuero Nappa presenta un efecto vintage. Un reloj de B.R.M. Chronographes preside el salpicadero, que está firmado, al igual que las alfombrillas, con el nombre de la edición limitada La Première. La obsesión por el detalle de esta versión tiene otra muestra

en la presencia del color característico del habitáculo, el Art Rubis, también en el exterior, porque ese personal tono se extiende, a modo de pequeños toques puntuales, al emblema DS del frontal, a los anagramas de los flancos laterales o a las llantas de aleación París de 20 pulgadas. Bajo el capó cuenta con dos motores que son sinónimo de eficien-



cia y altas prestaciones. En diésel, el DS 7 Crossback La Première ofrece la mecánica BlueHdi 180 S&S, con un par máximo de 40,8 mkg a 2.000 rpm, mientras que la opción en gasolina, también turboalimentada, es la enérgica motorización PureTech 225 S&S, con un par máximo de 30,6 mkg

El tono Art Rubis que personaliza el interior del DS 7 Crossback La Première se extiende a detalles exteriores como el logo DS del frontal o los anagramas de los flancos laterales.

a sólo 1.900 rpm. Ambos propulsores vienen asociados a la nueva caja de cambios automática de 8 velocidades EAT8, que destaca por optimizar el agrado de conducción manteniendo un bajo nivel de consumo y emisiones. Así, el DS 7 Crossback La Première con motor BlueHdi 180 S&S, cuyas entregas comienzan en enero, homologa un consumo medio de 4,9 l/100 km y emisiones de CO<sub>2</sub> de 128 g/km, mientras que la versión PureTech 225 S&S, con entregas desde marzo, anuncia un gasto medio de 6,0 l/100 km y emisiones de 137 g/km.



## la frase

Miguel Arias Cañete. Comisario de Política y Energía de la Comisión Europea (CE).

«Los fabricantes tendrán que analizar si es más fácil cumplir con las restricciones que se establezcan aplicando mejoras de combustión tradicional o desarrollando vehículos eléctricos»

Nombramientos  
Cambios en Suzuki y Audi

La llegada de **Juan López Frade** a la presidencia de Suzuki Motor Ibérica lo convierte en el primer no japonés que ocupa ese cargo. Sobre el hasta ahora director general comercial y de marketing de la filial española recae la máxima responsabilidad en España, Portugal y Andorra de la división de vehículos de cuatro ruedas, asumiendo también el negocio de las dos ruedas



▲ Juan López Frade.



▲ Guillermo Fadda.

de la marca en España y Andorra. Frade sustituye a Jun Mitsubori, que pasa a dirigir Magyar Suzuki, la filial en Hungría para coches, motos y motores marinos de la corporación japonesa. Otra promoción tiene como protagonista a **Guillermo Fadda**, nombrado vicepresidente de ventas y marketing de Volkswagen Group Argentina, tras cinco años al frente de Audi España, tiempo en el que la marca de los cuatro aros se ha consolidado al frente del segmento premium en el mercado español.



▲ De izquierda a derecha: Alfonso Polanco, alcalde de Palencia; Oscar Puente, alcalde de Valladolid; Juan Vicente Herrera, presidente de la Junta de Castilla y León; José Vicente de los Mozos, presidente del Consejo de Administración de Renault España; Cristina Cifuentes, presidenta de la Comunidad de Madrid; Ignacio García de Vinuesa, alcalde de Alcobendas; Ivan Segal, director general de Renault Iberia; Pilar del Olmo, consejera de Economía de Castilla y León; y Javier Ruíz Santiago, viceconsejero de Economía de la Comunidad de Madrid.

## RENAULT ESPAÑA

## Nueva sede corporativa

La importancia de Renault España, tanto para el consorcio automovilístico francés como para la industria española, quedó reflejada en la inauguración de la nueva sede corporativa, acontecimiento que contó con la presencia de los presidentes de dos comunidades autónomas, Cris-

tina Cifuentes, de Madrid, y Juan Vicente Herrera, de Castilla y León; los alcaldes de Valladolid, Palencia y Alcobendas (Madrid) y el embajador de Francia en España, Yves Saint-Geours, además de otras muchas personalidades y autoridades que acudieron al evento.

Ubicada en el Parque Empresarial Avenida de Europa, en la localidad de Alcobendas, las nuevas instalaciones «refuerzan la posición del grupo en España», según el presidente de Renault en España y director de Fabricaciones y Logística del Grupo Renault, José Vicente de los

Mozos. Un Grupo que da empleo a 15.000 personas en Madrid, Valladolid, Palencia y Sevilla, donde se fabrican el 40 por ciento de los motores, el 30 por ciento de las cajas de cambio y el 15 por ciento de los vehículos que hace Renault en el mundo. No en vano «somos la segunda implantación más importante después de Francia», recordaba de los Mozos.

Unión de fabricantes  
Red de recarga paneuropea

BMW, Daimler, Ford y Volkswagen, con Audi y Porsche, se han unido para hacer realidad una red europea de carga de alta

potencia (HPC) para vehículos eléctricos. A través de Ionity, joint venture con sede en Munich (Alemania), se contará con unas 400 estaciones de carga rápida en las principales carreteras europeas de aquí a 2020. El proyecto se inicia con la

construcción este año de 20 estaciones en Alemania, Austria y Noruega, para superar las 100 a lo largo de 2018. Estarán a intervalos de 120 kilómetros, contarán con una capacidad de 350 kW y permitirán la carga simultánea



## en breve

► **PREMIO PARA LA CARROCERÍA DEL POLO.** - Los premios internacionales EuroCarBody 2017 han considerado como la mejor de su segmento la carrocería del nuevo Volkswagen Polo, que se hace en Navarra. El nuevo proceso de construcción y el uso de acero de alta resistencia le otorgan una notable robustez.

► **CARA Y CRUZ DE LA VENTA DE OPEL.** - Mientras que la facturación de PSA subió un 31,4 % en el tercer trimestre del año, los ingresos netos de General Motors bajaron un 13,5 %. La llegada de Opel/Vauxhall al grupo francés y su salida del consorcio automovilístico estadounidense provocan esas diferencias.

► **UNA MARCA DE AUTOMÓVILES PARA TURQUÍA.** - Cinco empresas turcas integran el consorcio encargado de diseñar y fabricar una marca nacional de automóviles, que debe comercializar su primer modelo en 2021.

► **FALSAS INSPECCIONES EN SUBARU.** - Al igual que Nissan, Subaru ha reconocido la utilización de personal no cualificado en las inspecciones de seguridad de sus vehículos en la planta de Ota. Al menos, en las tres últimas décadas.

## el puntazo

En puntas de contaminación, la Comunidad de Madrid apuesta por las emisiones para limitar la circulación.

De acuerdo con lo que pide el sector se muestra la Comunidad de Madrid al abogar por las restricciones en función de emisiones, y no de matrícula cuando haya episodios de alta contaminación. Además, el protocolo regional de calidad del aire contempla limitar la velocidad por polución en M-40, M-50, radiales y vías bajo su responsabilidad. Por su parte, el Ayuntamiento de Madrid prepara cambios para hacer más efectivo su protocolo anticontaminación y estudia para 2018 la rebaja del 75 por ciento en el impuesto de vehículos cuando se sustituya uno sin distintivo ambiental por otro que cuente, al menos, con la pegatina C.

de vehículos de marcas diferentes. Cincuenta personas integrarán el equipo inicial de Ionity, que tendrá a Michael Hajesch como consejero delegado y a Marcus Groll como jefe de operaciones.

Renault  
El Gobierno recorta su participación

Con la venta del 4,7% de su participación en Renault (14 millones de acciones), el Estado Francés recorta su participación en la com-

pañía gala, obteniendo una plusvalía de más de 55 millones de euros. Pese al recorte, se mantiene como principal accionista, con el 15 % del capital social. Renault ha adquirido el 10 % de las acciones vendidas por el Estado para lanzar una oferta a empleados y exempleados del grupo.

Amazon Alexa  
El servicio de voz llega a Seat

León y Ateca serán los primeros modelos que integrarán en España el servicio de voz Amazon Alexa, que

permite hablar con el coche y disponer de más de 20.000 servicios, como apagar las luces de casa desde el vehículo, hacer la lista de la compra o conocer el estado del tiempo. A partir de 2018 también estará disponible en Ibiza y Arona, y en el nuevo SUV de la marca española.

Nueva entidad  
Opel ya tiene su financiera

Con la creación de una nueva entidad, que agrupa Opel Bank, Opel Financial Services y Vauxhall Finance, PSA (Peugeot, Citroën y DS) y BNP Paribas completan la compra de las actividades financieras de las marcas alemanas integradas desde agosto en el grupo automovilístico francés. Dar un mejor servicio a los concesionarios y clientes de Opel y de Vauxhall, con ofertas competitivas, es el objetivo de la nueva compañía, que dirigirá Alexandre Sorrel (Banque PSA Finance), asesorado por Pascal Brasseur (BNP Paribas Personal Finance) y Erhard Paulat (Opel Bank).



▲ José Manuel Machado, presidente del Grupo Next, y Javier Goikoetxea, el fundador y consejero delegado.

Ampliación de capital  
Hacia el millón de coches conectados

Grupo Next, la startup española que aspira a liderar el mercado del Coche Conectado, ha realizado una ampliación de capital de un millón de euros para conectar en 2018 más de un millón de vehículos en España, Latinoamérica, Europa y Asia. La compañía, que preside el expresidente de Ford España, José Manuel Machado, cuenta con una plataforma que, utilizando el Big Data, permitirá crear nuevos modelos predictivos y facilitar a financieras, distribuidores, talleres, aseguradoras, asistencia, petroleras o compañías de renting la maximización de sus ingresos. También permitirá al usuario disfrutar del acceso a datos de geolocalización y seguridad, el diagnóstico remoto del estado del coche o recibir descuentos y ofertas en repostaje, baterías o neumáticos.

## la cifra

50

millones de euros destinará el Gobierno al despliegue de las energías alternativas, dejando sin subvención a gasolina y diésel. 20 millones serán para potenciar la adquisición de eléctricos, híbridos, enchufables y de gas, y el resto, a parte iguales, para el desarrollo de infraestructuras de carga y proyectos de movilidad sostenible.



Más información en motor16.com/in/7703

Nuevo estudio  
Efectividad contrastada

Los clubs europeos de automovilistas, entre los que se encuentra el Race, examinan 17 nuevos modelos de sistemas de retención infantil, de las que dos (Jané Grand y Recaro Optia de base Smart Click) se quedan con un «Muy Insatisfactorio» al suspender la prueba de impacto frontal; suspensos que han llevado a los fabricantes a ofrecer solución al problema para los usuarios que hayan comprado una de esas sillas. La quincena restante muestra una eficacia por encima de los requisitos legales, en algunos casos de manera significativa, aunque ninguna consigue la nota máxima. Los resultados se concretan con doce calificaciones de «Satisfactorio», tres de «Aceptable» y dos «Muy Insatisfactorio» (ver m16.in/7703). Son modelos de diferentes grupos y normativas, lanzados al mercado o mejorados después del anterior informe y elegidos por su relevancia, que se evalúan por encima de los mínimos legales. En esta ocasión, el informe resalta la eficacia de los sistemas adaptados al i-Size en los cinco modelos que contaban con esa normativa de homologación, que permite llevar a los pequeños también en el sentido inverso a la marcha hasta que superan los 150 centímetros de altura; tendencia a hacer sillas reversibles cada vez más común entre los fabricantes.

Unificación de impuestos que debe girar en torno a las emisiones y al poder adquisitivo de los españoles, explicaba el representante de los fabricantes de vehículos instalados en España, alegando que no podemos seguir con una superposición de impuestos cuando se compra un coche. También aludió a los 1.100 millones de euros del plan británico para estimular el mercado de vehículos alter-

nativos y la red de recarga, y recordó que España debe seguir trabajando por «un futuro con vehículos de cero y bajas emisiones». Tampoco olvido destacar que la transición hacia una movilidad sostenible pasa por ser rentable en empleos y fábricas, recordando el 12 % de reducción del consumo en las factorías españolas en la última década, algo que «pocas industrias han logrado».

Fiscalidad  
En función de renta y emisiones

Una nueva fiscalidad para el automóvil pidió el vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero, ante la Comisión para el Estudio del Cambio Climático en el Congreso de los Diputados.

# 'ECOcoches'



## TOYOTA TODOS SUS MODELOS HÍBRIDOS

Hasta el pasado septiembre Toyota había matriculado en España nada menos que 26.000 híbridos de su gama de siete modelos, un 59 por ciento del total de su gama. ¿El más vendido?, el C-HR.

AvGO	Yaris	Auris	Auris Touring Sports
C-HR	Verso	Prius	Avenis
Prius+	GT86	RAV4	Land Cruiser
Hilux	PROACE Furgón	PROACE VERSO	

C-HR, que se ha situado al frente de la clasificación por ventas dentro de la gama Toyota. Hasta el pasado mes de agosto, la marca japonesa había vendido 7.059 unidades del C-HR, por delante del Auris hybrid (5.494 unidades) y del Yaris hybrid (5.102 unidades). Por detrás se situaban ya el RAV4 hybrid con sus 4.974 matriculaciones, el Auris hybrid Touring Sports con 2.144, el Prius+ con 1.022 y el Prius con 204.

La clave de que el C-HR haya desbordado todas las previsiones de ventas en nuestro país está clara: el nuevo todocamino japonés se ha convertido en uno de los modelos de referencia por su diseño, eficiencia, placer de conducción y amplias opciones de equipamiento. El C-HR mide 4,36 metros de longitud, goza de un maletero de 377 litros y su sistema de propulsión combina un motor de gasolina de 1,8 litros de cilindrada y 98 caballos de potencia con otro eléctrico de 72 caballos, lo que genera una potencia máxima conjunta disponible de 122 caballos. El C-HR acelera de 0 a 100 km/h en 11 segundos, pero lo mejor de todo es que anuncia un consumo homologado de 3,9 l/100 km; o que en ciudad, entorno ideal para este crossover híbrido, esa cifra baja hasta los 3,5 l/100 km. La gama 2018 del C-HR, recientemente lanzada, incorpora nuevos acabados, más opciones de personalización y un nuevo color de la carrocería.

Toyota es una de las diez compañías, y primera entre las del sector del automóvil, que más están cambiando el mundo. Así lo certifica el ranking 'Change the World', elaborado por la revista Fortune. Pero al margen de los muchos premios que recibe la marca por sus modelos de pila de combustible, Toyota lidera el mercado de energías alternativas con sus modelos híbridos.

Hace ya tiempo que Toyota apostó por la tecnología híbrida para su gama de modelos, y poco a poco la marca japonesa se está ganando el respaldo del comprador que busca cambiar la forma de pensar y de comportarse al volante. Así lo avalan los más de 10,5 millones de híbridos vendidos por Toyota en el mundo en los últimos 20 años, más de 125.000 de ellos en España.

La gama híbrida de Toyota es la más extensa del mercado en nuestro país, con sus siete modelos: Yaris hybrid, Auris

hybrid y Auris hybrid Touring Sports, C-HR, Prius, Prius+ y RAV4 hybrid. Y las variantes híbridas, en aquellos modelos que se comercializan también con motorización convencional, llegaron a representar en el pasado mes de agosto hasta un 92 por ciento, como es el caso del todocamino RAV4 hybrid. En todos los casos, el 'mix' de matriculaciones híbridas supera el 50 por ciento del total de sus gamas. Y es que el gran público parece haberse concienciado de que la tecnología híbrida de Toyota ha madurado lo suficiente y está en condiciones de ofrecer una brillante combinación de ecología y prestaciones, sin que el propietario tenga que preocuparse de nada; salvo de echar gasolina, como se ha venido haciendo siempre.

▶ La gama 2018 del crossover C-HR incorpora nuevos acabados y opciones de personalización. Sus precios, desde 24.750 euros.

Esos siete modelos que forman la gama híbrida de Toyota dan lugar a una extensa gama de 31 versiones, entre las que podemos encontrar desde utilitarios de carácter urbano como el Yaris hasta vehículos todocamino como el RAV4, pasando por modelos tan variopintos como el Auris en sus versiones compacta y familiar Touring Sports, el Prius y el Prius+, o el sorprendente crossover



▲ El Toyota Auris hybrid se ofrece en versión compacta y también con la carrocería familiar Touring Sports. El primero está disponible desde 19.050 euros y el segundo, desde 20.000 euros.

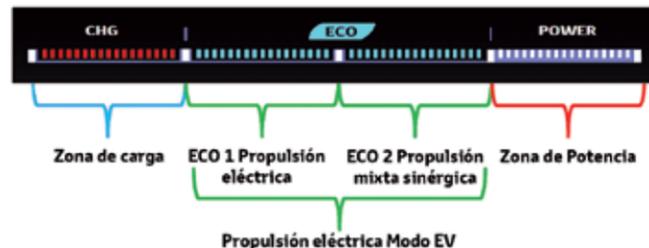
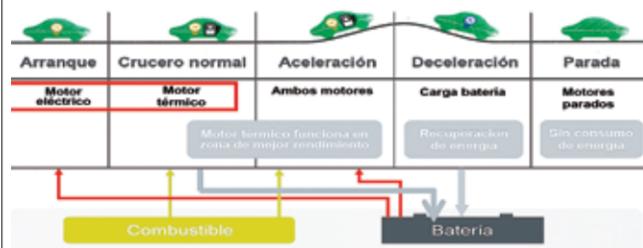
## POR QUÉ SON EFICIENTES Y REDUCEN LAS EMISIONES

En el proceso de conducción de un modelo híbrido, ambos motores funcionan a la vez, pero uno actúa más que otro buscando la eficiencia.



## ¿QUÉ ES UN COCHE HÍBRIDO? TODO LO QUE HAY QUE SABER SOBRE ELLOS

Desde que los ayuntamientos de las grandes ciudades están sometiendo a una importante presión a los conductores los días de alto nivel de contaminación, el gran público está empezando a interesarse por diferentes sistemas de propulsión 'verdes'. Es el caso de los vehículos híbridos, tecnología utilizada por la mitad de la gama Toyota. Y estas infografías ayudarán a comprender mejor su funcionamiento.



### MOTOR TÉRMICO

También denominado de combustión. Los híbridos de Toyota son de gasolina, tienen un sistema de ahorro de energía automático, lo que los convierte en los coches más eficientes del mundo. Permite un ahorro de combustible de hasta el 40% en comparación con un modelo de gasolina de similares características y de hasta el 12% respecto a un diésel.

### MOTOR ELÉCTRICO

Los dos motores-generadores son pequeños y ligeros y están conectados a la transmisión. Su sonoridad es casi nula. Posee una refrigeración forzada por convección de agua en lugar de por aire, que mejora la eficiencia del motor de transmisión eléctrica.

### Motor generador (eléctrico) + Transmisión e-CVT

Recupera energía en las frenadas, retenciones y aceleraciones en las que el motor térmico dé más potencia.

### MONITOR DE ENERGÍA

Podrás consultar si el sistema híbrido está recurriendo al motor de gasolina o está utilizando la batería eléctrica. Además, tienes la posibilidad de seleccionar el modo de conducción que deseas realizar:

**Eléctrico (EV)**  
La batería suministra la potencia eléctrica y sólo se utiliza el motor eléctrico para conducir el vehículo.

**ECO**  
El sistema gestiona la propulsión (gasolina o eléctrica) más eficiente.

**Potencia (POWER)**  
Para maniobrabilidad más ágil y mejor respuesta del acelerador.

### SISTEMA DE MARCHAS

Todos los híbridos Toyota tienen transmisión híbrida (E-CVT), su "cerebro" gestiona el funcionamiento para elegir en todo momento la combinación ideal entre motor de combustión y eléctrico. De este modo, se consiguen las mejores prestaciones con la más alta eficiencia.

### INDICADOR ECO DRIVING

Informa el modo en el que el coche está conduciendo y que va delante del volante, al lado del velocímetro.



### INVERSOR

Se encarga de transformar y administrar el flujo de energía eléctrica entre la batería y el motor. Convierte la corriente continua que entrega la batería en corriente alterna (y a la inversa) para el funcionamiento del motor y el generador eléctrico, el aire acondicionado o la batería auxiliar.



### LA BATERÍA

La batería híbrida de Toyota es compacta de modo que cabe bajo los asientos traseros del coche, sin restar espacio al maletero. No necesita mantenimiento y el sistema de refrigeración es automático.

### VERDADES Y MENTIRAS

**No,** es necesario enchufarla, se autorecarga. La potencia sobrante del motor de combustión la recarga.

**Si** se recarga, al enfilarse una carretera y circular a velocidad de crucero. Si el sistema detecta que las reservas de la batería están bajas, recurre a parte de la potencia del motor de combustión para recargarla.

Y cuando **desaceleras**, bien usando la retención del motor, bien los frenos. Muy habitual en conducción urbana al parar ante los semáforos y cruces.

**Si,** la batería dura toda la vida útil del vehículo. La tecnología híbrida de Toyota ha sido desarrollada, testada y mejorada desde 1997.

**Si,** se han vendido más de 10 millones de híbridos, reduciendo las emisiones de CO2 en 77 millones de toneladas y ahorrando 29.000 millones de litros de gasolina.

### BENEFICIOS

- **Más eficiente:** recorre mayores distancias sin repostar
- **Más autónomo:** sin necesidad de recargar la batería, el ahorro de tiempo y energía es máximo.
- **Más económico:** la combinación de sus motores reducen hasta en un 40% el consumo.
- **Es menos sensible a la temperatura ambiental.**
- **Menos piezas + menos desgaste =** mantenimiento más barato
- **Ventajas fiscales**
- **Suavidad de marcha + conducción más fluida =** menos estrés
- **Etiqueta ECO,** evita las restricciones de circulación por contaminación
- Dependiendo del híbrido, puedes circular desde 50 hasta 110km/h sólo en modo eléctrico
- **Reduce la contaminación:** menor emisión de CO2 y NOx.



El Toyota Yaris hybrid anuncia 100 caballos y un consumo medio de 3,3 l/100 km. La tecnología híbrida sólo se ofrece en la versión de cinco puertas.



El Toyota RAV4 hybrid, que se puede elegir con tracción delantera o total, estrena nuevo Pack Black y nueva opción de pintura.

También ofrece cambios en el interior y un exterior más personalizable en las versiones Advance –las más solicitadas en este modelo–, así como un nuevo acabado Style Plus y el Pack Urban de serie para el nivel de equipamiento Dynamic Plus. El nuevo C-HR está disponible desde 24.750 euros, o por 225 euros al mes con Pay per Drive, una financiación de pago por uso.

Otra de las grandes sorpresas por sus elevadas ventas dentro de la gama híbrida de Toyota es el RAV4 hybrid, un modelo que también reci-

be cambios interesantes en su gama 2018, que comprende 10 versiones –frente a las cinco que suman diésel y gasolina– con cuatro niveles de acabado y la posibilidad de elegir entre tracción delantera o total. Se trata de un todocamino de 4,6 metros de longitud con un maletero de 500 litros de capacidad y un conjunto propulsor que combina un motor de gasolina de 152 caballos con otro eléctrico de 143. La potencia total disponible es de 197 caballos, suficientes para que el RAV4 hybrid acelere de 0 a 100

En 1997 Toyota lanzó la primera generación de su Prius Hybrid; y la cuarta entrega, en la imagen, llegó en 2016. Es el híbrido más vendido del mundo.



km/h en 8,3 segundos, con consumos propios de modelos mucho más modestos en cuanto a potencia se refiere. Porque el todocamino japonés ha homologado un gasto medio de 4,9 l/100 km y unas emisiones de sólo 115 g/km de CO2. El RAV4 recibe un nuevo Pack Black para el acabado Feel!, con retrovisores exteriores, llantas de aleación y protectores inferiores en color negro, además de una nueva pintura opcional Rojo Tokio.

Si hubiera que destacar algo del resto de modelos de la

gama híbrida de Toyota, habría que poner el punto de mira en el bajísimo consumo medio general, en la posibilidad que tienen todos de acogerse a las numerosas ventajas de la etiqueta ECO de la DGT, en la fiabilidad de los sistemas híbridos de la marca japonesa, en el atractivo precio del Yaris –que parte de los 15.450 euros y se convierte por derecho propio en el híbrido con dos motores más barato del mercado– o en la polivalencia de las gamas Auris y Prius, con dos tipos de carrocería, precios que parten

de los 19.050 euros y una estética original y moderna que rompe con la rutina.

Por último, todos los componentes híbridos en Toyota están cubiertos por una garantía exclusiva de 5 años ó 100.000 kilómetros, lo que antes suceda. Una garantía que cubre elementos como la batería híbrida, el módulo de control de la batería híbrida, el inversor con convertidor y la transmisión híbrida. Además, se ofrecen 3 años de garantía por oxidación en superficie y defectos de pintura, y 12 años de garantía anticorrosión.

HYUNDAI



EMBAJADORA DEL NUEVO KONA

La nadadora Mireia Belmonte ha sido elegida por Hyundai como nueva embajadora de la marca. En concreto, será la imagen del nuevo SUV Kona, que acaba de llegar al mercado.

Mireia Belmonte ha sido campeona Olímpica en los JJ.OO. de Rio 2016, y del Mundo, en Budapest 2017, y cuenta en su palmarés con varios récords mundiales. «Al igual que Hyundai es una marca 'sin límites', Mireia representa eso mismo dentro de la alta competición», ha dicho Leopoldo Satrustegui, director general de Hyundai.

PRESENTACIÓN

LINDA MORSELLI UNA TOP PARA EL VW T-ROC

Más de 300 invitados se dieron cita en Madrid para el lanzamiento del Volkswagen T-Roc, con la modelo internacional Linda Morselli como madrina del nuevo SUV. La top model,



actual pareja de Fernando Alonso, afirmó ser "una enamorada del motor" y alabó el diseño, la personalización, la conectividad y la "divertida" conducción del T-Roc.

FORD GO FASTER

Al volante del Ford Focus RS y el Mustang V8 se viven sensaciones de película, siempre acompañados por un monitor. El precio, entre 25 y 99 euros.



ESPECIALISTA DE CINE POR UN DÍA

Para los que les guste el cine de acción y se hayan preguntado cómo sería rodar escenas a toda velocidad, Ford ha contestado a esas 'plegarias'. Hasta el 12 de noviembre, la marca realiza un curso de conducción que te hará sentir un especialista profesional de cine. Esta experiencia se desarrolla en Madrid, en el Kinépolis de Ciudad de la Imagen, y no defrauda a nadie.

Persecuciones, adelantamientos, driftings en zonas imposibles... son sólo algunas de las actividades que se pueden realizar en este atractivo curso por un precio entre 25 y 99 euros. Lo mejor de todo, es que, al terminar, cada 'especialista' se llevará a su casa un vídeo con las imágenes de su participación y un póster en el que él mismo será el protagonista de la película. Ni que decir tiene que

todas las maniobras que se realizan son de lo más seguras al ir siempre acompañado de un monitor que te ayuda en los momentos más complicados.

Go Faster, nombre con el que se conoce a esta actividad, es una experiencia inmersiva puesta en marcha por Ford que ya se ha desarrollado en Londres con gran éxito de participación. Y parece que Madrid va camino de ello, por lo que si estáis interesados apuntaros lo antes posible en GoFaster.es para no perderos una experiencia 'de película'.

KIA

NADAL PRESUME DE POTENCIA

Rafa Nadal ha estrenado ya su nuevo Kia Stinger que, con su motor de 370 CV, es el coche de producción más rápido en la historia de la marca. El número uno del tenis mundial, embajador global de Kia, recibió las llaves de su nuevo coche en las instalaciones de la Rafa Nadal Academy by Movistar, en Manacor (Mallorca) de manos de Yangseop Gihl y Emilio Herrera, presidente y director general de Kia Motors Iberia, respectivamente.



COMPETICIÓN

Ya se ha puesto en marcha la 3ª edición de la **Copa Audi de conducción autónoma para coches a escala** en la que participan estudiantes universitarios. La final tendrá lugar los días 15 y 16 de noviembre.

TIENE UN VALOR DE CINCO EUROS

EL FIAT 500 EN UNA MONEDA

El Fiat 500 ha celebrado este año su 60 aniversario convertido en un auténtico icono de la automoción. Y ahora, el pequeño utilitario de la marca italiana, añade un hito más a su brillante carrera: se ha convertido en protagonista de una nueva moneda que se acaba de lanzar en el país trasalpino.

Tiene un valor de cinco euros y solo se acuñarán 4.000 unidades, por lo que se convertirá en un artículo de colección. El anverso representa el Fiat 500 de 1957 junto al modelo actual en perspectiva. El reverso muestra el perfil del clásico 500 con las fechas 1957 y 2017, los años del primer 500 y del lanzamiento de la moneda.



La Casa de la Moneda italiana ha lanzado una moneda para conmemorar el 60 aniversario del icónico Fiat 500.

UN LAND ROVER DISCOVERY PARA EL CHEF

JAMIE OLIVER COCINA SOBRE RUEDAS

El departamento SVO de Jaguar Land Rover convierte al Discovery en la cocina perfecta para el mediático chef Jamie Oliver.

El departamento de Operaciones Especiales de Jaguar Land Rover ha convertido al Discovery en una cocina rodante, el sueño del famoso chef Jamie Oliver (el que desató una oleada de comentarios en las redes sociales al ponerle chorizo a la paella). Un modelo especial al que no le falta un solo accesorio: tiene barbacoa, tostadora, fre-

gadero y hasta televisor. Los especialistas de la marca trabajaron con el cocinero en la creación de este Discovery y él ya ha probado todas sus capacidades grabando una serie de televisión, en la que también se detalla el proceso de construcción de esta cocina rodante. El primer capítulo ya se puede ver en el canal del cocinero en Youtube.



El conocido chef Jamie Oliver ha trabajado con Land Rover en la creación de este Discovery especial.

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

+ en [8000vueltas.com/experiences](http://8000vueltas.com/experiences)

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

+ en [www.fiat.es/fiat-500](http://www.fiat.es/fiat-500)

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

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

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



# Lewis Hamilton, com o nunca en su vida

El piloto británico remató en México su cuarto título, con un rendimiento excepcional para su ya brillante carrera deportiva. Tanto en lo personal como en lo deportivo, el británico ha metido una marcha más en su vida, y la pista ha sido el mejor reflejo de esa madurez.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

“Definitivamente, creo que este ha sido el campeonato más difícil, aunque cada uno ha sido diferente a su manera”. Para Lewis Hamilton, su cuarto título ha sido el más reñido de su carrera. Poco después del Gran Premio de México, sin embargo, Fernando Alonso decía que “Hamilton lo había tenido demasiado fácil este año”.

¿Quién tenía razón de los dos? ¿Ha sido un paseo para el británico, cuando Ferrari ha ofrecido su mejor perfil desde que tuviera opciones al título de 2012 con el piloto español?

Puede que el español quisiera dejar un pequeño ‘mensaje’ a la Scuderia. Pero Hamilton ha tenido un gran rival en Sebastian Vettel hasta los compases finales del campeonato. Y mientras supo aguantar el tipo para Mercedes en momentos complicados durante 2017, también sería capaz de engranar una marcha más tras el

verano, un factor crucial de rendimiento mientras Vettel y el equipo italiano cedían en momentos cruciales del campeonato.

Si Alonso se refería a Valtteri Bottas hubiera acertado. Hamilton perdía en 2016 ante un Nico Rosberg que le llevó al límite dentro y fuera de la pista, pero el finlandés no ha sido rival en su primera temporada. El británico reconocía que la falta de juegos políticos en el seno del equipo ha potenciado su rendimiento. “Ha crecido mucho durante el año y se puede ver que la relación con Valtteri ha sido un factor importante” reconocía recientemente Toto Wolff, responsable del equipo alemán, “el espíritu dentro del equipo es magnífico, y ha sido una pieza fundamental del rompecabezas en momentos difíciles”.

También, porque Hamilton no encontró un rival en Bottas. En los entrenamientos, el británico le superaba en casi tres décimas de media, diferencia que incluso aumentaba des-

pués del verano cuando el finlandés aún no ha ganado a su rival los sábados, cuando le ha batido solo en dos ocasiones, tantas como victorias ha logrado el domingo. Con Vettel, sin embargo, la historia en 2017 ha sido otra. Hasta el Gran Premio de Singapur.

El nuevo reglamento de monoplazas propiciaba un cambio de ciclo. El arranque de 2017 confirmaba a un Ferrari desconocido en años. Vettel ganaba en Australia y Bahrein, mientras que el británico respondía en China. Fue la tónica de la primera parte de la temporada, alternando Mercedes y Ferrari –Bottas ganaba en Sochi– en triunfos según la pista favoreciera a las características del SF70H o al W08, un monoplaça al que Toto Wolff calificaría como “diva” por su comportamiento inconsistente y crítico. Al llegar a Europa, Vettel lideraba el campeonato por delante del británico.

Hamilton respondía en España, mientras que Vettel y Ferrari lograban el doblete

en Mónaco. En aquellos momentos Mercedes obligó a sus técnicos a sumergirse en las deficiencias del W08. El piloto alemán superaba a Hamilton por el equivalente a un gran premio completo, esto es, 25 puntos. Pero este devolvía el golpe en Canadá. “Es el mejor Hamilton que he visto en los cinco años que llevamos juntos, y en los momentos más complicados para Mercedes con su monoplaça”, explicaba entonces Wolff. Pero Vettel se disparó en el pie por primera vez con su calentón tras el coche de seguridad, que le costó una segura victoria. En todo caso, el alemán seguía por delante en la clasificación y el campeonato no era precisamente un paseo para Hamilton.

La balanza comenzó a desequilibrarse poco a poco a partir de Silverstone, donde Hamilton arrasó implacablemente desde el sábado mientras Ferrari acababa con sus dos pilotos sin neumáticos.

En Austria, Mercedes lograba el doblete, y la diferencia con

Vettel ya quedó reducida a un punto. De nuevo Vettel golpeaba con el doblete italiano en Hungría. Todo apuntaba a que el título llegaría abierto hasta las últimas carreras de la temporada.

Pero a la vuelta de agosto, Lewis Hamilton se convirtió en la mejor versión de sí mismo desde que llegó a la Fórmula 1 en 2007, el fruto de una madurez deportiva alimentada por la personal, y viceversa. “Hay muchas cosas positivas en mi vida, muchas cosas interesantes en estos últimos dieciocho meses, esto es algo emocionante. Llego a las carreras con mucha positividad” explicaría después para justificar el impresionante rendimiento que ofrecía desde agosto. Hamilton insinuaba unos proyectos personales al margen de la Fórmula 1 que no quería especificar, pero que le proporcionan estabilidad y satisfacción. A ello añadía un cambio en su dieta alimenticia, totalmente vegana desde el Gran Premio de Singapur.

Hamilton se mostraba más versátil para explotar las singularidades y problemas del W08, mientras Bottas sufría cada vez más para exprimirle. En Spa,



◀▶ En México, tras una de sus peores carreras de la temporada, Hamilton se hacía con su cuarto título. El colofón a un año en el que el británico ha cambiado a muchos niveles.

mantuvo a Vettel pegado a su caja de cambios toda la carrera, en un triunfo crucial. “Esa lucha constante por la perfección necesaria para batir a los Ferrari, excepcionales todo el año”, como el propio Hamilton explicaba. Pero cuando Vettel tenía

su gran oportunidad en Singapur llegó un error que Hamilton no desaprovechó. Y a partir de aquí, ni Ferrari ni Vettel fueron ya rivales.

En Malasia, una de las peores pistas de la temporada para Mercedes, el británico logra-

ba una pole magistral mientras Ferrari se autoeliminaba mecánicamente con sus dos monoplazas. Ya solo era cuestión de rematar. Novena victoria en Austin. Llegó en México, y en una de las peores carreras de Hamilton, también el cuarto tí-



HAMILTON EXPLICABA QUE ESTE HABÍA SIDO SU CAMPEONATO MÁS DIFÍCIL. Y, DESDE LUEGO, HA SIDO EL MÁS REÑIDO DE SU CARRERA

**DE MEDIA, BOTTAS HA ESTADO A TRES DÉCIMAS DE HAMILTON**



◀ Según Toto Wolff, "el espíritu dentro del equipo es magnífico, y ha sido una pieza fundamental del rompecabezas en momentos difíciles. Una forma de explicar que Bottas y Hamilton se llevan bien quizás porque el finés no ha sido rival del británico. Abajo, a la izquierda. Lewis Hamilton abraza a su madre.



tulo. "2008 fue duro, los años siguientes fueron diferentes", explicaba un Hamilton ya campeón, "Si echas la vista atrás a 2015, tuve una buena regularidad, y el campeonato llegó de otra forma. Me sentí desafiado a nivel personal, pero este año es un campeonato que estaba esperando. El de este ha sido un poco como el de 2008, cuando luchas contra otro equipo", en referencia a ese intenso duelo con Ferrari, diferente a una pugna con Rosberg que tenía lugar en el seno del mismo equipo y sin rivales externos desde 2014.

El cuarto título de Hamilton no ha sido precisamente un paseo. Mercedes también supo des-

mentir ese tópico de la Fórmula 1 con el que una nueva reglamentación implica un nuevo ciclo de dominio. El equipo alemán volvió a rendir

a un nivel excepcional en todas las áreas, especialmente en su capacidad para evolucionar el W08 en el arco de toda la temporada. "La gente pensaba que tenía el mejor coche, pero no lo creo. Creo que hemos sido el mejor equipo, hemos hecho el mejor trabajo, pero hubo veces que no teníamos el mejor monoplaza".

Pero el equipo alemán sí ha contado con la mejor versión de Lewis Hamilton de siempre. Porque aportó una impresionante capacidad para exprimir en 2017 sus ya increíbles virtudes como piloto.

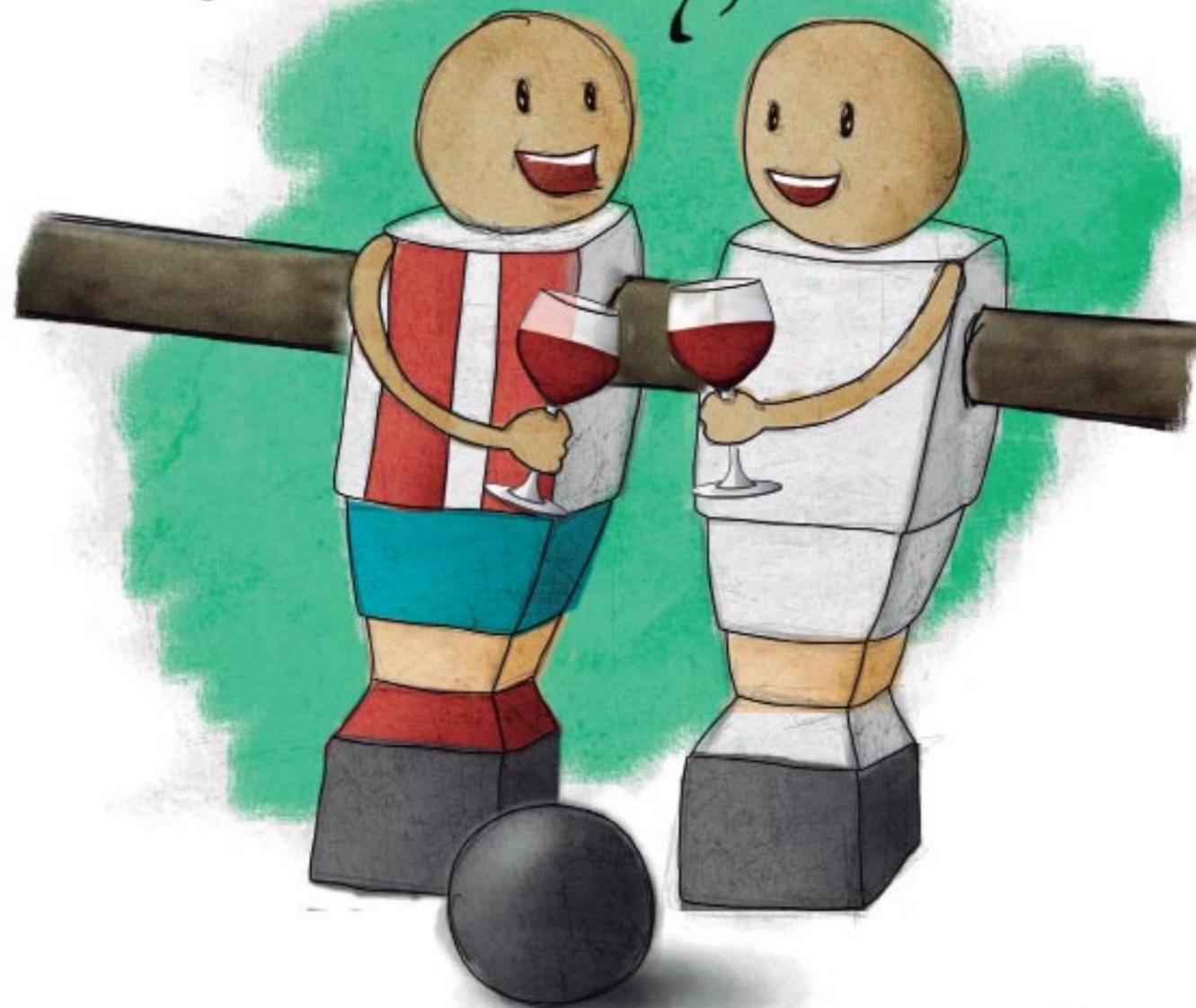
"Llevo con él cinco años ya, y nunca le he visto trabajar a este nivel", explicaba Toto Wolff, "su velocidad pura es espectacular, entiende los neumáticos y la capacidad del coche que, en ocasiones, no ha sido fácil de pilotar. No le había visto antes semejante nivel de rendimiento sostenido".

Con el título ya en el bolsillo, Wolff reconocía que hubo un momento crucial para la relación con su piloto y su nivel de rendimiento. "Tras los momentos difíciles de Abu Dhabi el pasado año pasamos una larga velada en mi cocina, en la cual aireamos nuestras frustraciones y las cosas que habían ido creciendo con los años, y las arreglamos. Ambos tuvimos una sensación de alivio, y fue cuando la relación pasó a otro nivel. Se fue para las vacaciones invernales, y volvió con una gran mentalidad".

"Mi experiencia es que resulta inspirador ver cómo los pilotos evolucionan y analizan sus debilidades, fuera y dentro del coche", explicaría luego Wolff tras la victoria del británico en Japón, "Lewis ha analizado durante el invierno lo que fue mal, volvió como una persona totalmente diferente y, desde entonces, no hemos tenido un solo momento en el que hubiéramos visto alguna debilidad".

"Espero que mi cuarto título, como campeón del mundo de alguien que nació en Stevenage, es una prueba para demostrar que puedes llegar a cualquier parte desde ninguna parte". ¿Está ya el siguiente en marcha para 2018? "Quiero el quinto título, pero voy a disfrutar ahora el cuarto para dar un paso cada vez", declaraba en México "se trata de abrazar a la gente que quieres, a la gente con la que trabajas, tu familia. Se trata de no escuchar a quien intenta decirte qué hacer. Se trata de encontrar tu centro vital. Porque todos somos diferentes, y todos somos estrellas brillantes". Lewis Hamilton, como nunca.

el vino que hace  
**Amigos**



**TORRE de BARREDA**

Amigos Multivarietal Tinto 2014  
Amigos Airén Pie Franco 2016  
Amigos Rose 2016

## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### RENAULT-SEAT: DURA LUCHA POR EL LIDERAZGO

En un mes en el que Renault vuelve a liderar el mercado con ventaja suficiente para desplazar a Seat de la primera plaza en el acumulado, aunque sólo por 313 unidades –ver cuadro–, las automatriculaciones mantienen el protagonismo. Lo hacen con uno de cada cuatro coches comercializados en los dos últimos días, el 26,3 % del total, como apunta Ancove, la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos. Los datos de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam) cierran octubre con 94.676 operaciones, que suponen un 13,7 % más que ese mes de 2016. De ellos, 54.459 fueron ventas a particulares (+11,1 %), 33.700 operaciones de empresas (+19 %) y 6.517 compras de 'rent a car' (+10 %). En lo que va de año se han comercializado 1.027.818 unidades, con un +7,3 % sobre enero/octubre del año pasado, superándose por primera vez desde 2008 el millón de

unidades, como apunta Aniacam (Importadores). De ellas, 516.569 de particulares (+3,1%), 305.334 de empresas (+14,3%) y 205.915 de alquileres (+8,9 %). Aunque el mes se ha cerrado con 15.505 matriculaciones en Cataluña (+4,6 %) y en los diez primeros meses del año se han vendido 157.250 coches (+6,9 %), preocupa a las asociaciones del sector la incertidumbre que se vive en una comunidad que concentra el 15 % de las matriculaciones del país. Preocupación fundamentada en la ralentización de la actividad y el descenso de pedidos por parte de los clientes particulares vividos por los concesionarios catalanes a causa de la inestabilidad provocada por el proceso independentista. Las asociaciones del sector también muestran su preocupación por la negativa del Gobierno a programar ayudas que estimulen el mercado y beneficien medio ambiente y seguridad vial.

OCTUBRE		ENERO-OCTUBRE	
	9.777		80.603
	8.593		80.290
	6.810		77.107
	6.558		74.789
	5.835		70.869
	5.424		56.116
	4.719		53.560
	4.524		52.765
	4.411		51.316
	4.241		48.933

OCTUBRE		ENERO-OCTUBRE	
	3.622		30.069
	3.248		30.018
	2.628		25.883
	2.599		24.773
	2.343		24.282
	1.992		23.801
	1.936		23.641
	1.922		23.465
	1.796		21.513
	1.698		20.935

	PVP	con descuento
TGDI 1.0 120CV 4X2 Essence	18.990 €	13.990 €
TGDI 1.0 120CV 4X2 Klass	20.540 €	16.040 €
TGDI 1.0 120CV 4X2 Tecno Lime	22.840 €	18.340 €
TGDI 1.0 120CV 4X2 Tecno Red	22.840 €	18.340 €
TGDI 1.6 176CV 4X4 DT Tecno Lime	28.290 €	23.790 €
TGDI 1.6 176CV 4X4 DT Tecno Red	28.290 €	23.790 €
TGDI 1.6 176CV 4X4 DT Style Grey	31.790 €	27.290 €
TGDI 1.6 176CV 4X4 DT Style Lime	31.790 €	27.290 €
TGDI 1.6 176CV 4X4 DT Style Red	31.790 €	27.290 €

techo solar, opción incompatible con la carrocería de dos colores. Es el primer Hyundai con head-up display (HUD), que proyecta información en la línea de visión del conductor, y Display Audio, además del nuevo y exclusivo sistema de sonido Krell.

Por ahora sólo motores de gasolina

### HYUNDAI Llega el Kona con succulento descuento

Nueve son las posibilidades de elección del nuevo modelo de la firma coreana, que desembarca en el mercado español con una gama inicial limitada a los propulsores sobrealimentados de gasolina 1.0 T-GDI y 1.6 T-GDI. El primero, de tres cilindros y 120 caballos, unido al cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera, y el segundo, de cuatro cilindros y 176 CV, asociado a la transmisión de doble embrague DCT y la tracción a las cuatro ruedas. Cuenta con una rebaja generalizada de 4.500 euros, que en

el Essence sube a 5.000, cifras que contemplan la entrega de un vehículo usado y los descuentos del concesionario y financiación. Safety Pack



El ahorro supera los 10.000€

PRECIOS	
CT200h ECO	24.900 €
CT200h Business	28.700 €
CT200h Executive	31.600 €
CT200h F-Sport	34.800 €
CT200h F-Sport Cuero	38.900 €
CT200h Luxury	38.500 €

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)

### LEXUS CT200h: seis versiones para elegir

El híbrido más accesible de la gama del fabricante japonés ha sido actualizado y ya está disponible en el mercado español. Manteniendo la mecánica (motor eléctrico combinado con el 1.8 VVT-i de gasolina y cambio automático CVT), el renovado CT200h, que cuenta con 136 caballos, presenta

nuevos paragolpes, faros y parrilla delantera. También la gama de colores es más amplia, hay nuevos diseños de llantas de aleación y una versión F-Sport más deportiva. En el interior, la renovación del modelo, que llegó hace siete años al mercado, se centra en el cambio

de formas de algunos mandos, una nueva pantalla central de 10,3 pulgadas para el Lexus Media Display –que sigue sin ser táctil– y otra de 4,2 pulgadas ubicada entre los relojes analógicos del cuadro de instrumentos (no son de serie en todos los equipamientos). De serie se incluye el Lexus Safety System, que añade elementos como la frenada de emergencia, el control de velocidad de cruceo activo, la alerta por salida del carril con mantenimiento o el avisador de las señales de tráfico.

### AUDI Nuevo A8: de momento, dos opciones mecánicas

A finales de mes comienzan las entregas del nuevo A8, que en el inicio sólo está disponible con los V6 de gasolina y diésel, tanto en carrocería normal como en batalla larga. La oferta de la cuarta generación del buque insignia de la marca se centra en el A8 55 TFSI, impulsado por el 3.0 V6 Biturbo de 340 caballos, y el A8 50 TDI, cuyo 3.0 V6 sobrealimentado proporciona 286 caballos, ambos con tracción integral quattro y cambio Tiptronic de 8 marchas. Con excepción de las llantas, también comparten equipamiento, destacando los más de 40 sistemas de asistencia

al conductor, que le convierten en referencia tecnológica de su segmento. Una completa lista de opciones complementa una no menos generosa dotación de serie, donde no faltan volante multifunción de cuero con las levas del cambio, iluminación interior LED, climatizador de dos zonas, Audi parking system plus delantero y trase-

ro con cámara de marcha atrás, asientos calefactados con regulación eléctrica, Audi connect Safety & Service, MMI navegación plus, virtual cockpit de 12,3 pulgadas, pre sense city con protección de peatones o suspensión neumática adaptativa regulable.

PRECIOS	
<b>Normal</b>	
A8 50 TDI 286 CV	97.460 €
A8 55 TFSI 340 CV	104.560 €
<b>Batalla Larga</b>	
A8 L 50 TDI 286 CV	100.360 €
A8 L 55 TFSI 340 CV	107.580 €



Base: 61.750 €  
Advanced: 64.560 €  
Design: 67.150 €  
S Line: 67.680 €



### Potencia diésel para el Q5

La gama del nuevo Audi Q5 crece por arriba en su oferta diésel con la llegada del 3.0 TDI de 286 caballos, acoplado a la tracción Quattro y al cambio Tiptronic de ocho marchas. Combinación que impulsa al nuevo Q5 hasta los 237 km/h de velocidad y le permite pasar de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos. El acabado de acceso a la gama es el Base, al que se unen Advan-

ced, Design y S line. Por encima del Base no faltan airbags laterales traseros, control de distancia de aparcamiento posterior, control de velocidad de cruceo, Audi smartphone interface o MMI na-

vegación. A lo que el tope de gama suma faros LED, llantas de 19 pulgadas, Audi parking system plus y el paquete S line exterior.

### AUTINGO MÁS FACIL LA VISITA AL TALLER

Conseguir un presupuesto cerrado, reservar cita y pagar online a través del móvil son las posibilidades que ofrece Autingo, la app destinada a facilitar la vida del automovilista cuando su vehículo debe pasar por el taller. Es una plataforma de aplicación gratuita, que contempla más de dos millones de posibles reparaciones, cuenta con más de 30.000 talleres y da solución al 95 por ciento de las marcas que se venden en España.



### CARGLASS COMPRESOR DE REGALO

Reparar o sustituir el parabrisas antes del 26 de noviembre en un centro Carglass tiene premio: un compresor de aire. Con esta promoción, la compañía especializada en lunas de vehículos busca concienciar sobre la importancia de los cristales en la seguridad vial, con un producto para controlar la presión de las neumáticos, verificación que se debe realizar una vez al mes con un manómetro calibrado, con las ruedas frías. No hay que olvidar que la presión inadecuadamente baja disminuye el agarre, aumenta la distancia de frenado y genera un desgaste irregular de la banda de rodadura del neumático, entre otros problemas.



ALFA ROMEO

SI NO LO QUIERES, DEVUELVE EL COCHE

Se llama Alfa Confidence y supone la posibilidad de anular la compra del vehículo recuperando cualquier gasto efectuado. La promoción, vigente hasta final de año, se pone en marcha con el Stelvio —con excepción del Quadrifoglio— y operaciones financiadas por FCA Capital. El coche se puede devolver por cualquier motivo antes de transcurridos 30 días de la matriculación o antes de completar 1.000 kilómetros. Eso sí, en las mismas condiciones en que fue entregado, es decir, sin daños o modificaciones.



TOYOTA

El renovado RAV4, ya disponible en España

Con mecánica híbrida, diésel o de gasolina, se pone a la venta la gama 2018 del RAV4, que mantiene los sistemas de tracción 4x2 y 4x4 y los acabados Business —enfocado a flotas—, Advance, Feel! y Executive. Los cambios se centran en novedades estéticas, el cambio del Rojo Burdeos por el Rojo Tokio en la oferta de colores y el paquete Black (500 €) pa-

ra el equipamiento Feel!. Integra retrovisores, llantas de aleación Style de 18 pulgadas, protectores negros y, si el cliente la quiere, la nueva pintura Rojo Tokio; también llega a ese acabado la opción de techo solar eléctrico (1.000 €). Para el Advance está el Pack Drive, con llantas de aleación de 18 pulgadas, cristales traseros oscurecidos y faros LED; supone un

**PRECIOS**

	PVP	Descuento
<b>Gasolina</b>		
150 AWD Advance	30.500€	950€
150 AWD Executive	38.650€	2.750€
<b>Diésel</b>		
150D 2WD Business	27.500€	1.600€
150D 2WD Advance	30.500€	1.600€
150D 2WD Executive	38.650€	3.400€
<b>Híbrido</b>		
hybrid 2WD Advance	31.950€	1.150€
hybrid 2WD Feel!	35.750€	2.250€
hybrid 2WD Executive	39.850€	2.750€
hybrid AWD Advance	35.150€	1.350€
hybrid AWD Feel!	38.950€	2.450€
hybrid AWD Executive	43.050€	2.950€



Con descuentos de 2.250 a 3.400 €

**PRECIOS**

Active	27.000€
Advance	28.500€
Advance Plus	30.500€
Advance Plus + P.Luxury	32.500€
Style Plus	31.250€
Dynamic Plus	33.000€

Novedades para el C-HR

La gama 2018 del crossover híbrido japonés incorpora nuevos acabados, más opciones y un nuevo color. Con esas modificaciones, el Advance, el más vendido de la gama, añade a un interior renovado, nuevas opciones de pintura para la carrocería y los paquetes Plus (luces LED, audio premium JBL, Detector de Ángulo Muerto y Alerta de Tráfico Trasero) y Luxury (tapicería de

cuero negro y pintura Bi-Tono) (ver lista de precios). Un escalón por arriba se incorpora a la gama el acabado Style Plus, que reemplaza al anterior Advance Plus e incluye tapicería mixta tela/cuero e interior en tono marrón. Además, el Dynamic Plus se complementa con el Pack Urban de serie, que acentúa el carácter exclusivo de la variante más completa y

equipada del C-HR con molduras decorativas. Todos incluyen de serie 7 airbag, Asistente de Arranque en Pendiente (HAC), climatizador bizona, Control de Crucero Adaptativo (ACC), faros bi-halógenos con función Follow Me Home y luz diurna LED y Toyota Easy Flat, así como el Toyota Touch 2. También todas las versiones que se venden en el mercado español cuentan con el Toyota Safety Sense y se pueden comprar a través del Pay per Drive, la financiación de pago por uso de la marca.

Aygo x-Cite: 5 puertas, gasolina y bitono

La exclusiva carrocería Bi-Tono, que combina el rojo con el negro de techo, pilares, X frontal, molduras laterales, llantas de aleación de 15 pulgadas de radios dobles y carcasas de retrovisores, es el elemento distintivo de la cuarta versión del Aygo x.cite, que también destaca por sus amplias opciones de personalización. Disponible únicamente en cinco puertas y con el VVT-i de 69 CV,

se ofrece con cambio manual de cinco marchas o la caja pilotada X-Shift. Cuenta de serie con pantalla táctil x-touch de 7 pulgadas, luces diurnas tipo LED, cámara de visión trasera, volante tapizado en cuero, climatizador manual y faros antiniebla. Con el Pay per Drive de Toyota este Aygo X-Cite está disponible por 108 € al mes.



70 x-cite: 12.220€  
70 x-shift x-cite: 12.770€

PORSCHE

CARRERA T, EXCLUSIVO 911

Llegará al mercado en enero, pero ya se puede reservar este 911 Carrera impulsado por el bóxer biturbo de 370 caballos, que se ofrece de serie con cambio manual de siete velocidades con desarrollos acortados y tiene como opción el PDK. Un modelo en el que se han buscado más sensaciones que prestaciones, reduciendo el peso para quedarse en 1.425 kilos y una relación peso/potencia de 3,85 kg/CV. Paquete Sport Chrono, suspensión PASM con 20 milímetros de altura menos y diferencial trasero mecánico son de serie, y como opción quedan el eje trasero direccional, los asientos traseros o el sistema de infoentretenimiento PCM.

Carrera T: 124.259 €  
Carrera T PDK: 124.010 €



HYUNDAI

El i30 N, con 250 y 275 CV

El coche más deportivo de la casa coreana llega al mercado español con el 2.0 T-GDI bajo su carrocería de cinco puertas. El potente propulsor, asociado a una transmisión manual de seis velocidades, se ofrece en versiones de 250 y 275 caballos, combinación con la que el i30 N alcanza los 250 km/h, invirtiendo 6,4 segundos en pasar de 0 a 100 km/h con la mecánica de potencia más baja y 6,1 con el motor más energético. La versión Performance cuenta con llantas



i30 N: 33.900 €  
i30 N Performance: 37.900 €

de aleación de 19 pulgadas con neumáticos Pirelli P-Zero 235/35 (225/40 R18 el 250 CV), frenos sobredimensionado con pinzas de color rojo, diferencial delantero E-LSD y válvula para su sistema de escape variable. Elementos

que completan el equipamiento de serie del N, en el que no faltan alerta de cambio involuntario de carril, faros LED SmartBeam, suspensión inteligente adaptativa, aviso precolisión, sensores de parking traseros o control de velocidad.

MERCEDES-BENZ

Si quieres un GLC 63 4Matic+ lo puedes pedir

A principios de año comenzarán las entregas de los AMG GLC 63 4MATIC+ en carrocería SUV y Coupé. Impulsados por el potente biturbo de 8 cilindros, con 476 caballos para la variante básica y 510 CV para la versión S, alcanzan los 250 km/h y aceleran de 0 a 100 km/h en 4,0 y 3,8 segundos, respectivamente. Llegan con un equipamiento de serie que amplía la dotación de fábrica con Parktronic, Head-up Display, navegador Comand Online, luces de carretera automáticas Plus, faros LED Intelligent Light System, arranque



PRECIOS

	Coupé	SUV
Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC+	113.575 €	109.625 €
Mercedes-AMG GLC 63 S 4MATIC+	122.825 €	119.125 €

sin llave, retrovisores antideslumbramiento automático y plegables e iluminación ambiente delante, bajo molduras y en puertas. Como

opción, pero sin sobreprecio, se unen cristales calorífugos oscuros y asientos delanteros eléctricos con memoria.

FACONAUTO

La renovación del parque pasa por los usados

Rebajar la edad de los vehículos que circulan por España es una prioridad para la seguridad vial y el medio ambiente, y conseguirlo pasa por potenciar el papel de los usados, especialmente de los 'jóvenes', que cuentan con los últimos adelantos en seguridad y son más respetuosos con el entorno. Es una de las conclusiones del I Observatorio del Vehículo Usado de la Distribución Oficial, organizado por

Faconauto (concesionarios) en el marco de Trafic. Los concesionarios creen que el usado joven, seguro y de confianza se debe vincular a las redes oficiales, que son las que

da vez más viejo. La causa, el progresivo envejecimiento de los vehículos que se venden en España, donde las unidades con más de 10 años acaparan el 60 por ciento de las operaciones.



FIAT PROFESIONAL

DESCUENTOS EXCLUSIVOS Y ENTREGA INMEDIATA

Un nuevo sitio web (Easy Fiat Professional) permite encontrar el vehículo perfecto entre unidades nuevas y en stock. Un configurador online permite filtrar por tipo de vehículo, acabado, mecánica, color... y, aplicados los parámetros, se abren dos opciones: 'Entrega Flexible' y 'Entrega Express'. En el primer caso se obtiene la unidad más económica de pedido a fábrica acorde a filtros establecidos, mientras que en el segundo se elige entre el stock de los concesionarios más cercanos y promociones, lográndose descuentos de hasta 13.000 €.



AUDI

TECNOLOGÍA VIRTUAL EN EL CONCESIONARIO

Junto a Alemania y Reino Unido, España es el tercer país elegido para el despliegue de la 'Audi VR experience', la aplicación de realidad virtual desarrollada por la marca alemana para facilitar la configuración del coche al detalle. Una innovadora herramienta de ventas que sumerge al cliente en la gama Audi acercándole todas las opciones de equipamiento y posibilidades que ofrece cada uno de los modelos firmados por la marca de los cuatro aros.





## dealerBest

# Legó Serious Play: diversión para soluciones eficaces

Dentro de las modernas corrientes de formación, cada vez más utilizadas por empresas y grupos de personas o equipos que buscan mejorar en una tarea, encontramos diferentes técnicas y herramientas para llevar a cabo dichos progresos o consecución de objetivos. En dealerBest también apostamos por metodologías innovadoras en nuestras formaciones basadas en el aprendizaje por acciones.

Una de estas innovadoras propuestas que integramos en nuestras formaciones es Lego Serious Play, una metodología que, como su propio nombre indica, se caracteriza en el aprendizaje y la capacitación en grupo

a partir del **trabajo con piezas de Lego**. **El 80% de las células cerebrales están conectadas con las manos**

Esta metodología se basa en investigaciones que han demostrado que **el 80% de nuestras células cerebrales están conectadas con las manos**. Esta conexión directa entre las manos y el área emocional de la mente hace que la cabeza piense mejor cuando las manos están ocupadas. Por ello, la integración de las manos en el desarrollo del pensamiento y de la imaginación convierte a Lego Serious Play en una herramienta muy eficiente y poderosa.

**¿Qué hace tan especial a Lego Serious Play?**

Lego Serious Play **explora la parte creativa de nuestra mente**. Es una **herramienta muy eficiente para el cambio, acelerando el proceso de identificación, análisis y solución de un problema favoreciendo la toma de decisiones, acciones concretas y el compromiso de las personas involucradas**. En sólo una jornada se consiguen los objetivos planteados de una manera muy divertida y con la participación de todos los asistentes.

Además Lego Serious Play tiene **una finalidad muy importante**, y es que se trata de **crecer y**

**aprender jugando**. Esto quiere decir que lo más importante es la característica del juego, y que cuando una persona no se siente observada abre su mente y cuenta más de sí mismo sin miedo al qué dirán o pensarán los demás compañeros. Está demostrado en numerosas situaciones que el juego funciona con la presencia de jefes, consejeros o compañeros con los que hay menor relación. Esto es debido a que el juego elimina las jerarquías y permite abrir al compañerismo a nuevas ideas. Este clima que se consigue permite **generar confianza y ganas de decir y escuchar más del resto de los compañeros**. Y es este el entusiasmo que permite un nutrido debate a la hora de establecer soluciones de todo tipo.

El área de aprendizaje y desarrollo de dealerBest pone al alcance de concesionarios y marcas de automoción **las mejores herramientas para impulsar el cambio**. Los clientes nos marcan sus objetivos estratégicos y nosotros desarrollamos un taller acorde a sus expectativas pudiendo desarrollar talleres de estrategia, RR.HH., marketing, producto/servicio.

### SEGUROS

#### CONTRATAR ON-LINE ES MÁS BARATO

Hasta un 13 por ciento puede llegar el ahorro si se recurre a una compañía de venta directa para contratar el seguro del coche. Lo apunta la plataforma Kelistop.es tras analizar las primas para distintos perfiles de conductor. La comparativa sitúa en 639 € la media de las compañías tradicionales, frente a los 532,05 € de las que operan por teléfono o internet, destacando grandes diferencias en primas a terceros (22,38 %) y terceros ampliados (36,17 %). La variación es más leve en los todo riesgo (9,25 %) y los jóvenes son los más perjudicados, con una diferencia media para un conductor de 20 años que ronda el 63,57 %.



## CARGLASS Preparados para el asalto internacional

Se llama Juan Manuel Alonso, trabaja en el centro Carglass de León y representará a España en la final internacional, que tendrá lugar en Alemania, y en la que el mejor técnico de cada uno de los 35 países en que opera el Grupo Belron luchará por convertirse en el 'Best of Belron', que acredita al mejor especialista en cristalería de vehículos. Para convertirse en el candidato de España, Alonso se enfrentó a

otros ocho finalistas, mostrando mayor destreza y conocimientos en la reparación de un impacto, la sustitución de un parabrisas, la calibración de sus sensores de seguridad ADAS y el cambio de una luneta térmica. La finalidad de esta competición es demostrar que se ofrece la misma calidad de servicio en cualquier lugar del mundo. «Unificando procesos y el uso de herramientas desarrolladas en



El director general de Carglass, Amaro López, junto al ganador, Juan Manuel Alonso, y los dos reservas, Manuel Vicente Rodríguez y Carlos Campos.

exclusiva por Belron Technical», comenta Amaro López, el director general de Carglass España. Al igual que en la cita mundial, la competición española se acompaña de actividades relacionadas con la seguridad vial y el parabrisas. En esa línea, el subdirector general de Seguridad Vial del Servei Català de Trànsit, Rafael Olmos, apuntaba la necesidad de concienciar de la importancia del parabrisas, «como se hizo hace años con los neumáticos», porque es un elemento fundamental de protección. Sobre el tema insistía el presidente de Fesvial, Luis Mon-

toro, recalando que en caso de vuelco soporta hasta un 30 % del peso del vehículo, que son un apoyo en la eficacia del airbag y que el 90 % de la información cuando vamos al volante nos llega a través de ese elemento. Por su parte, la subdirectora de vehículos de la DGT, Susana Gómez, adelantó un etiquetado de vehículos en función de la seguridad, y Luis Hojas, líder del proyecto 'Experiencia 1.000.000 km' en vehículos automatizados, señaló la necesidad de mantenimientos estrictos en los vehículos dotados de sistemas de conducción autónoma.

## ITV Cambios de reglamento

No tener que volver a la misma estación para repetir inspecciones desfavorables o negativas y poder realizar la revisión hasta un mes antes del vencimiento sin perder la fecha prevista para la siguiente son los cambios que afectan directamente al usuario en la nueva normativa de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), que transpone la legislación europea y entrará en vigor el 20 de mayo de 2018. Además, el nuevo reglamento unifica las dos normativas vigentes hasta el momento y asegura la independencia de los operadores marcando incompatibilidades con actividades que puedan interferir su imparcialidad. También obliga a que las ITV se acrediten como entidades de inspección según la norma internacional que regula ese campo, e introduce la obligatoriedad de herramientas de diagnóstico electrónico conectables a los ordenadores de a bordo de los vehículos y la titulación de Técnico Superior de Automoción como nivel mínimo para los inspectores. Se añade el reconocimiento de la certificación de otros estados miembros para facilitar la matriculación de los coches comprados en el extranjero.



## TRAFIC Soluciones urbanas

El director general de Tráfico, Gregorio Serrano, fue el encargado de inaugurar Trafic 2017, el Salón Internacional de la Movilidad Segura y Sostenible, que en esta 15 edición estrenaba el Área de Movilidad Eléctrica y Eficiente. Un nuevo espacio en esta feria profesional en la que Audi, BMW, Hyundai, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Smart, Volkswagen y NIU

han mostrado a los visitantes sus modelos más vanguardistas. Ochenta empresas de doce países diferentes han participado en este gran escaparate de la movilidad y la seguridad vial, que junto a la parte de exposición ha acogido el Foro Trafic, un completo programa de ponencias, seminarios y jornadas sobre la realidad del sector. Entre ellos el Observatorio del VO de la distribución oficial, en el que se analizó el papel del vehículo de ocasión en la renovación del parque automovilístico español.

## ¿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





## SUV HÍBRIDOS, ¿QUÉ PASA EN LOS VADEOS?

Javier Hernández

He leído que el Range Rover Sport tiene una variante híbrida enchufable que puede circular de modo exclusivamente eléctrico. Por lo visto no pierde capacidad 'off road' con respecto al resto de la gama. No sé como la harán, pero supongo que todo el sistema eléctrico no se llevará muy bien cuando haya agua por medio, como ocurre en un vadeo. ¿Qué piensan ustedes? Muchas gracias.

### RESPUESTA

Efectivamente, el agua y la electricidad no se llevan demasiado bien, pero tanto el motor eléctrico como las baterías en este tipo de vehículos están perfectamente protegidas. En el caso del Range Rover Sport al que te refieres, la variante híbrida enchufable P400e rinde 404 CV gracias al trabajo conjunto de un motor de gasolina 2.0 de 300 CV y a otro eléctrico de 116. Este último va alojado en el interior del cambio automático ZF de ocho relaciones. Por su parte, la batería de iones de litio se ubica bajo el piso del maletero y es estanca para evitar que el agua pueda entrar en ella.

Por eso esta versión no renuncia a compartir las extraordinarias cualidades 'off road' que presenta el resto de la gama, incluida una capacidad de vadeo que puede afrontar profundidades de hasta 85 centímetros. Si es cierto que el fabricante recomienda que en ese escenario, con agua, no se circule en modo eléctrico puro y se tenga siempre arrancado el propulsor de gasolina. El motivo es claro: evitar que al realizar vadeos profundos el agua pueda entrar por el sistema de escape y



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

## CARTA DE LA SEMANA



## KIA STONIC SÍ, PERO ¿QUÉ MOTOR ELEGIR?

Jesús Melgar

Voy a cambiar mi Kia Rio y me gusta el nuevo Kia Stonic. Siempre he tenido diésel. Hago 15.000 kilómetros al año, pero me da miedo porque cada vez es más frecuente oír que en breve no se podrá acceder a las ciudades con vehículos diésel. La alternativa al diésel de 110 CV sería el gasolina de 120 CV, pero sólo tiene tres cilindros. ¿Qué me pueden decir al respecto?

### RESPUESTA

Es cierto que el diésel goza ahora de peor 'cartel' que la gasolina en cuanto al riesgo que tiene para la salud de los habitantes de las grandes ciudades, y por eso muchas grandes urbes ya se plantean limitar su acceso a corto o medio plazo. El problema es que muchas ciudades también contemplan limitar la circulación de los vehículos de gasolina; por lo tanto, trataremos de asesorarte con argumentos puramente técnicos y económicos, porque el resto entra en el plano de la 'especulación' de los ayuntamientos.

El Kia Stonic comparte la plataforma del nuevo Rio que, suponemos, no es tu actual vehículo porque lleva relativamente poco en el mercado.

llegue hasta el motor, puesto que si eso ocurre sería un desastre y la avería, muy grave.

Salvo esa salvedad, la marca no hace diferencias de esta versión P400e con respecto al resto de la gama, presumiendo de la misma capacidad 'off road'. Eso sí, el sofisticado asistente

La variante de acceso en diésel es el conocido 1.6 CRDi de 110 CV, y en gasolina la versión equivalente es un 1.0 T-GDI de 120 CV. Primer punto: este último, efectivamente, tiene tres cilindros, pero su rendimiento es magnífico, superior incluso a la hora de acelerar. En este sentido no debes temer por sus prestaciones, aunque el diésel es más eficaz a la hora de recuperar y su consumo es menor: 4,2 litros de media frente a 5,0 de su rival. Con el precio actual de los carburantes, de los coches y tu kilometraje amortizarías el mayor coste del diésel en 5,7 años. Tú eres el que tienes que echar cuentas y elegir, pero te aseguramos que la versión de gasolina va de cine.

Terrain Response 2, que optimiza la electrónica para afrontar diferentes superficies, se ha recalibrado para distribuir de una forma inteligente el par del motor eléctrico, ya que está disponible desde el inicio y así se proporciona un control más amplio a baja velocidad.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### FAROS DE XENÓN QUE ILUMINAN MUY CERCA

Alfonso Pérez

No es nada habitual, aunque sí tenemos constancia de algún que otro hecho puntual como el tuyo. Los faros de xenón son un plus en seguridad con respecto a las bombillas halógenas, pero por ley deben contemplar un sistema de autonivelación automático en función de la carga del vehículo, aunque este aspecto también depende de la intensidad

lumínica del conjunto. Lo cierto es que si en tu Ford Focus has detectado que el haz de luz se queda muy corto o escaso, puede deberse a que en un bache, por ejemplo, el software se haya estropeado. En cualquier caso deberás acudir al taller, a no ser que seas un especialista...

### CARGA DE LAS BATERÍAS

Jesús Campos

Como sabrás, las baterías de los vehículos eléctricos no se

cargan al cien por cien por mucho tiempo que los tengamos enchufados. Una carga completa suele rondar el 80 por ciento de su capacidad. Los fabricantes señalan que es por motivos de seguridad, pero también se debe a la 'salud' de la propia batería, ya que de este modo pueden prolongar su vida útil. Recuerda que con el paso del tiempo y el número de cargas las baterías van perdiendo capacidad; y por eso se evita cargarlas a tope para no forzarlas.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿A QUÉ MULTA SE ENFRENTA UN PASAJERO POR NO LLEVAR ABROCHADO EL CINTURÓN DE SEGURIDAD?

Debemos recordar que tanto el conductor como los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar, debidamente abrochado, el cinturón de seguridad, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación no será exigible en aquellos vehículos que, por la antigüedad de su fecha de fabricación, no los tuviesen instalados.

El responsable de que un pasajero del coche no lleve correctamente puesto o abrochado el cinturón de seguridad es el propio ocupante del vehículo, nunca el conductor; excepto en el caso de que el citado pasajero sea un menor y no haga un uso correcto de los sistemas de retención infantil homologados, en cuyo caso sí sería responsabilidad del conductor.

Por último, señalar que las infracciones por no hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y demás elementos de protección, al ser consideradas graves, suponen una sanción económica de 200 euros y la pérdida de 3 puntos. No obstante, hay que tener en cuenta que la normativa aplicable establece que sólo se producirá la pérdida de puntos cuando el hecho del que se deriva la detección se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo; por eso, en este caso, al tratarse de un ocupante que no conducía, sería defendible que no debería ser sancionado con la pérdida de puntos al ser sancionado por un hecho que no depende de la conducción.

## BUENA PREGUNTA

### TODAS LAS SANCIONES SON RECURRIBLES, AUNQUE SE PIERDE LA BONIFICACIÓN

#### ¿Qué multas se pueden recurrir?

#### RESPUESTA

Tanto el Derecho de Defensa que establece la Constitución Española, como el procedimiento sancionador que así lo desarrolla, y la Ley de Seguridad Vial reguladora del procedimiento en materia de tráfico, otorgan la posibilidad de formular alegaciones y recurrir a todas las personas que sean denunciadas; por tanto, es evidente que todas las multas son recurribles, sin que haya ningún tipo de distinción. No obstante, que exista el Derecho de Defensa, por el mero hecho de recurrir o ejercer el citado Derecho, no supone que la Administración esté obligada a estimar las alegaciones y anular la multa.

En este sentido se debe saber que, actualmente, existe una bonificación del importe de la multa que, si se paga al recibir la notificación de denuncia y no se formulan alegaciones, la reducción es del 50%, mientras que si se formulan alegaciones se pierde la bonificación. Precisamente el pago bonificado implica el reconocimiento de los hechos, de



ahí que el citado pago implique la renuncia a formular las alegaciones, o a tenerse por no puestas las que se presentasen una vez realizado el citado pago bonificado.

Teniendo en cuenta estas premisas, la mejor opción para recurrir es aportar las pruebas de las que se disponga para acreditar que no se cometió la referida infracción, y exigir a la Administración que aporte sus pruebas. Al menos se debe exigir la ratificación del agente y, en función del tipo de infracción denunciada, se podrá exigir

también la oportuna fotografía, los certificados metrológicos que se precisen, etc, lo cual obligará a la Administración a realizar la oportuna apertura del período de pruebas y proponer una resolución sancionadora motivada.

En consecuencia, la mayor o menor dificultad en conseguir la anulación de una multa se encuentra en las pruebas que el organismo sancionador pueda conseguir, o de las que disponga en el expediente, así como las que podamos aportar particularmente.

### A CUALQUIER TALLER, PERO CON PIEZAS DE LA MARCA

Durante el período de garantía del coche ¿puedo llevar el vehículo a cualquier taller sólo a los de la marca?

#### RESPUESTA

En el período de garantía legal de dos años es posible llevar el vehículo, para las revisiones pe-

riódicas, a otro taller que no sea de la marca, siempre que se usen piezas de la marca y que se sigan los procedimientos de reparación indicados por el fabricante.

En cambio, una vez pasado el período de garantía legal, si se firma una ampliación de la garantía —llamada garantía comercial—, habrá que estar a las condiciones pactadas en ese documento.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

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

## Salón de París 1992, contraataque europeo

El empuje de la industria japonesa, que desembarcaba en Europa a toda máquina, hacía que los constructores europeos contraatacaran con importantes novedades que veían la luz en el Salón de París.

Visitábamos el Salón de París en el que las marcas europeas tenían mucho que decir frente al empuje de las japonesas, dispuestas a conquistar el continente.

Con el Renault Twingo como principal novedad, en los pabellones de la ciudad francesa conocíamos otros modelos como el VW Golf GTI de 150 CV, el BMW



LA PORTADA

Nº 469

FECHA

13-10-1992

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de París, con el Renault Twingo y el Rover 200 Coupé como principales protagonistas eran la imagen de la portada de esta semana. Junto a ellos, la prueba del Mazda RX7, un coupé de diseño diferente y con la afamada tecnología del motor rotativo, propia de la marca japonesa.

850, el Porsche 911, el Seat Concept T o el Volvo ECC, precursor en sus líneas del futuro S80.

Entre las tomas de contacto de la semana aparecían la gama Alfa 164, la nueva Serie 5 de BMW y un peculiar coupé japonés, el Subaru SVX.

Y otro deportivo japonés protagonizaba nuestra prueba a fondo. El Mazda RX7, con los 241 caballos que salían de su motor rota-

tivo destacaba por su línea llamativa y por la eficacia de su motor.

La comparativa enfrentaba tres berlinas ahorradoras gracias a sus motores turbodiésel: Fiat Tempra, Peugeot 405 y Renault 21 eran tres alternativas familiares muy interesantes.

En el deporte, un adiós, Lancia, marca que había dominado el Mundial de Rallys con el Delta, se despedía de la competición.



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

## Citroën ZX 16V. Probamos el GTI francés

Para dar respuesta a los compactos deportivos, Citroën ponía en liza el ZX 16V, un auténtico GTI con un comportamiento 'rebelde', que garantizaba máxima diversión.

Audi era protagonista por partida doble esta semana. Primero con una noticia breve, pero que anunciaba tendencia. Porque un Audi 80 con motor TDI (el em-

puje de los diésel del Grupo VW empezaba) había batido un récord de consumo, al homologar un consumo medio de 3,78 l/100 km en los más de 40.000



LA PORTADA

Nº 470

FECHA

20-10-1992

HABLAMOS DE

El Citroën ZX 16V era el gran protagonista de la portada. El compacto francés era puro nervio y altas prestaciones gracias a su motor y su peso muy contenido. Además, la comparativa que enfrentaba a las berlinas medias de BMW y Volvo: clase a buen precio.

que había recorrido con él el austriaco Gerhard Plaettner.

Además, la marca de los aros había mostrado en París un prototipo, el Quattro Spyder, que anunciaba un deportivo con lo último de la tecnología alemana: construcción en aluminio, tracción total...

En las pruebas de la semana destacaba un compacto GTI de origen francés. El Citroën ZX 16 V, con su ligereza y su motor de 155

caballos ofrecía máximas sensaciones para los conductores más dinámicos.

Otra prueba era la protagonizada por el Honda Concerto 1.4, un modelo ideal como vehículo familiar por su confort de marcha.

Y la comparativa enfrentaba dos berlinas medias premium: BMW 318i frente a Volvo 460 GLE. Del primero destacábamos su equilibrio general; del segundo su motor.



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



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

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

# Nuevo Polo



## Vive tu vida.

Estás en un momento en el que tú eres el centro. Ahora es el momento de vivir tu vida al máximo y disfrutar de todos los planes, porque todos son una buena idea. Por suerte también estás en el momento de disfrutar del Nuevo Polo equipado con los últimos sistemas de seguridad. Tú céntrate en vivir tu vida, él se encarga de tu seguridad.

## Hacemos realidad el futuro.



Volkswagen