

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.714 del 21 de noviembre al 4 de diciembre 2017



HYUNDAI i30 1.4 T-GDI

Prueba de fiabilidad



LLEGAMOS
A LOS 40.000 KM...
Y SEGUIMOS

CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH 130 EL SUV QUE LO TIENE TODO



HONDA CIVIC TYPE R

320 CV

MUCHO
MÁS QUE
UN GTI



Kia Stinger

La gran sorpresa de Kia

Hasta
370 CVChasis
4Control

LÍDER EN
TECNOLOGÍA **Gama**
Renault Mégane

MÁS QUE UN SUV, UN ALFA ROMEO.



Val. Max. de consumo en ciclo mixto (l/100 km) 7. Emisiones de CO₂ (g/km) 161

POR **250€/MES**
En 36 cuotas, Entrada: 9.881,67€.
Última Cuota: 24.483,60€ TAE: 8,41%*.
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA
SIN LÍMITE DE KMS.

ALFA ROMEO STELVIO

Con **Alfa Confidence** condúcelo un mes y disfrútalo toda la vida.
Descubre más en **alfaromeo.es** y nuestra red de concesionarios.

*Oferta válida para Alfa Romeo Stelvio 2.2 DIESEL 180CV SUPER RWD. PVP Recomendado: 37.757,53€. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, descuentos promocionales (que incluye descuento por entregar vehículo usado con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del cliente que compra el VN cuyo control se realizará mediante la verificación de la diferencia de fechas entre el PC del VN y el PC del usado). Incluye garantía legal de 2 años sin límite de kms. más 2 años adicionales sin límite de kms desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Gastos de matriculación no incluidos. Tin 6,95%. Importe total del crédito: 27.875,86€. Comisión de apertura: 822,34€ al contado. Precio total a plazos: 44.187,61€. Importe total adeudado: 34.305,94€. Oferta válida hasta el 31/12/2017 en Península y Baleares para clientes que financien con FCA Capital España, EFC SAU, según condiciones contractuales 36 meses de permanencia y un mínimo a financiar de 26.500€. La versión visionada corresponde con el vehículo: Stelvio 2.0 GME 280HP ATX FIRST EDITION con opcionales (PVP promocionado 50.881,57€).



FCA CAPITAL
España

La meccanica delle emozioni



Al detalle



FORD SIGUE APOSTANDO POR ESPAÑA

La llegada de Ford a nuestro país en 1973 posiblemente fue el salto de nuestra industria de la automoción a la 'primera división' mundial. Y en estos más de 40 años la apuesta de la firma del óvalo por Almussafes ha seguido siendo indudable en todo momento. Ahora esos 750 millones de euros anunciados para fabricar allí la nueva generación del Kuga son otra excelente noticia, que se une a las inversiones de otras marcas, para nuestra industria del automóvil. Nos felicitamos por ello.



EL DÍA DE LAS VÍCTIMAS

No es que no nos acordemos cada día, en cualquier momento, de los fallecidos y accidentados a causa de los accidentes de tráfico. Pero en un día como el pasado 19 de noviembre, declarado por la ONU Día Mundial en Recuerdo a las Víctimas de Accidente de Tráfico, conviene recordar datos espeluznantes, como que a diario mueren en el mundo 3.500 personas por esta causa. Sigue quedando mucho por hacer... No lo olvidemos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Masada, Javier Rubio y Montse Turriel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono
Industrial San José de Valderas, 28918 Leganés, Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

ISSN 0212-9000

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de
Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471963

© 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.

Boycá



ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla

acarchenilla@motor16.com



Las ventas de coches bien, pero...

...Como apunta el dicho, «no todo el monte es orégano». Especialmente si después del 21-D permanece la incertidumbre ocasionada por el 'tsunami' independentista catalán, que tanto afecta a la economía autonómica y nacional. De hecho y aunque en octubre las ventas de coches en Cataluña se han comportado mejor de lo esperado, con una subida del 4,6 por ciento, se sitúan por debajo de mercados económicos similares, como Madrid (22 %), o Valencia, (14,1%). Una desaceleración que, junto a la reducción de visitas a los concesionarios, tienen como consecuencia una caída de ventas en Barcelona de más de un 30 por ciento en los últimos 15 días. Lo bueno es que a pesar de esta lamentable situación, la recuperación general de las ventas de automóviles en España parecen estar sólidas y firmes, de cara al cierre del año. Por lo pronto, el mercado total subió con fuerza en octubre con un repunte de las matriculaciones de turismos del 13,7 por ciento, en comparación con el mismo periodo del año anterior. Además, esta subida se ha dado tanto en las áreas de los alquiladores como en la de las empresas, siendo el dato más positivo el aumento de las entregas a particulares con un 11,1 por ciento de subida. Esto, en su conjunto, supone

que en los 10 primeros meses del año, las matriculaciones han registrado un alza del 7,3 por ciento, con 1.027.000 vehículos, según las patronales del sector.

Así, entre los candidatos con más posibilidades para ser el primero en ventas está Renault, con 80.603 coches vendidos, le sigue de cerca Seat con 80.290 y más alejado está Volkswagen con 77.107 unidades. En fin, así están las cosas, a la espera de cómo se desarrollan los numerosos acontecimientos en el futuro próximo. Sobre todo, si tenemos en cuenta que la caída del mercado británico con su Brexit, agrava la bajada de las matriculaciones de otros países europeos después de años de crecimiento. Esto, como consecuencia, ha supuesto un estancamiento de las exportaciones del automóvil en nuestro país, que ha sido superado por el sector de la alimentación. De hecho, hasta septiembre, se ensamblaron un 3,9 por ciento menos de coches que en el mismo periodo de 2016, lo cual, según las previsiones, terminará con 2,8 millones de unidades, lejos de los pronósticos de la asociación de fabricantes ANFAC. En definitiva, nuevos retos para una industria en la que el comportamiento del mercado pasa directamente por la confianza de futuro de los consumidores.

Los tiempos de incertidumbre afectan directamente a la industria del automóvil en España. Las ventas parecen sólidas pese a los acontecimientos en Cataluña que tanto afectan a la economía nacional. Pero la producción baja, en parte por la bajada de matriculaciones en países como Reino Unido a causa del Brexit



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.

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500X: de 107 a 157 (g/km). Consumo mixto: de 3,8 a 8,9 (l/100km). PVP recomendado Fiat 500X Pop 1.6 E-torg 81kW (110CV) 4x2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC 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 sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/12/2017. El modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado.



fiat.es

SUMARIO

Nº 1.714 • 21 noviembre al
4 diciembre de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA BMW X2

La marca alemana lanza su nuevo todocamino deportivo, que llegará al mercado con dos motores.

10.- EN PORTADA CITROËN C3 AIRCROSS

El nuevo SUV urbano de Citroën es un modelo para divertirse cada día; tanto cuando vas a trabajar como si sales de excursión.

16.- CUATRO RUEDAS HONDA CIVIC TYPE R

Un coche de carreras envuelto en un compacto. Así es el nuevo Honda Civic Type R.

20.- FIAT FULLBACK

El Fiat Fullback Cross no renuncia a la vertiente 'profesional' pero tiene un claro enfoque 'lifestyle'.

22.- MERCEDES CLASE X

El Clase X se sitúa a medio camino entre la gama de turismos y los comerciales. Y con el sello de Mercedes.

24.- MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Mitsubishi explora nuevos territorios entre los SUV con esta lograda mezcla entre crossover y deportivo.

25.- VOLKSWAGEN T-ROC

Entre los argumentos del Volkswagen T-Roc, este motor diésel de 150 CV.

26.- HYUNDAI I30 A LOS 40.000 KM

El i30 avanza en su prueba de fiabilidad dejando un rastro de calidad y eficacia que cuesta ver en otros modelos de su segmento. Vamos ya por los 40.000 kilómetros y el nuevo compacto coreano no muestra ni un síntoma de flaqueza.

30.- RENAULT MÉGANE

No solo es uno de los líderes de ventas en el mercado; el Renault Mégane también es líder en tecnología en su segmento.

36.- KIA STINGER

Kia sabe hacer berlinas deportivas del máximo nivel; prestacionales,



6



20



40



22



52

ágiles, tecnológicas y rematadas con calidad. Es el caso del Stinger.

40.- SKODA OCTAVIA G-TEC

La gama Octavia ofrece nada menos que 14 versiones G-TEC, dotadas de un motor 1.4 TSI que funciona con gas natural o gasolina.

44.- GAMA PEUGEOT 308

Peugeot refuerza la nueva gama 308, capaz de adaptarse a las necesidades de cada usuario por su variedad de mecánicas, equipamientos y estilos.

46.- LA SEMANA

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	48
BMW	6
CITROËN	10
DS	52
FIAT	20
FORD	56
HONDA	20
HYUNDAI	26
KIA	36
MERCEDES	22
MITSUBISHI	24
PEUGEOT	44
RENAULT	30
SKODA	40
TOYOTA	49
VOLKSWAGEN	25

48



48.- +INTERESANTE NUEVO CENTRO DE DISEÑO DE AUDI

Nuevo proceso y nuevas instalaciones para revolucionar el diseño de Audi.

49.- SEGURIDAD TOYOTA

Toyota acelera el desarrollo de asistentes de conducción autónoma. En Japón hemos probado los que ya son 'reales'.

50.- A LA ÚLTIMA

52.- DE CARRERAS DS VIRGIN RACING DE FÓRMULA E

Motor 16 se pone al volante del nuevo monopla de DS Virgin Racing de Fórmula E en un circuito

francés. Toda una experiencia.

56.- SEBASTIAN OGIER

El piloto francés va camino de discutir la supremacía de otro Sebastian, Loeb, en el Mundial de Rallys. Ha logrado su quinto título, el primero con Ford.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

EN LOS ÁNGELES, NUEVO JEEP WRANGLER

Nueva remodelación del icónico Jeep Wrangler, que en el inminente Salón de Los Ángeles dará a conocer el alcance de su adaptación a los nuevos tiempos. A modo de 'aperitivo', la firma americana propiedad de FCA ha distribuido las primeras fotos, que muestran la actualización de exterior e interior. Además, habrá mecánicas más eficientes, mejoras en seguridad, nuevas tecnologías de asistencia, una aerodinámica más cuidada y mayor confort.



Nuevo todocamino deportivo de 4,36 metros

El BMW X2 llegará en marzo con dos versiones

Aunque ya admite pedidos —40.450 euros para el SDrive20i de tracción delantera con 192 CV de gasolina y 42.500 para el xDrive20d de tracción total con un diésel de 190 CV—, BMW entregará los primeros X2 en España en marzo de 2018. Se trata de un SUV derivado del X1 —la firma bávara prefiere hablar de 'SAC', o Sports Activity Coupé— de enfoque juvenil y dinámico, que mide 4,36 metros de largo, 1,82 de ancho y 1,53 de alto, y ofrece un male-

tero de 470 litros ampliable a 1.355 si abatimos la segunda fila. Tiene una distancia libre al suelo de 182 milímetros —10 menos si pedimos el chasis M opcional— y equipa suspensión trasera multibrazo y frenos de disco ventilado en ambos ejes. En cuanto a los motores iniciales, ambos 2.0 y de cuatro cilindros, pero cada uno ligado a un tipo de tracción y de cambio automático, en gasolina ofrece el 20i de 192 CV, asociado a la tracción delantera y a la

caja Steptronic de 7 marchas con doble embrague, lo que da como resultado una velocidad punta de 227 km/h, aceleración de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos y consumo, según los neumáticos utilizados, entre 5,5 y 5,9 l/100 km. La alternativa diésel es el 20d de 190 CV, asociado a tracción total y caja Steptronic de 8 marchas con convertidor de par, y que alcanza 221 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos y gasta entre 4,6 y 4,8 litros.s



Entre las opciones está el Head-up Display a color. Y en el exterior, dos colores metalizados inéditos en BMW: Galvanic Gold y Misano Blue.



BMW M3 CS

El M3 CS, edición limitada a 1.200 unidades de BMW M, eleva el carácter deportivo del M3 con sus 460 CV —10 más, gracias al paquete de competición—, que le permiten pasar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos. Alcanza 280 km/h, recibe mejoras en chasis, exterior e interior, y se admitirán pedidos a partir de enero.



PARTNER TEPEE ADVENTURE EDITION

Peugeot lanza la serie especial Adventure Edition de su Partner Tepee, con imagen SUV y mejor dotación: navegador con cartografía europea y límites de velocidad, cámara trasera, llantas de 16", sensores de parking delante y detrás... Hay motores BlueHDi de 100 y 120 CV, y PureTech 110 de gasolina.

PARA PENSAR

120

horas empleó McLaren Special Operations en personalizar el 720S desvelado en Dubai

Se trata del McLaren 720S MSO Bespoke, que será entregado a su propietario —sólo se ha fabricado una unidad y no se conoce el precio— al acabar el Motor Show de Dubai. Recurre al oro en llantas y cubierta de motor, un 4.0 V8 Twin Turbo que le lanza a 341 km/h.

EL PUNTAZO

Hyundai ya admite pedidos del i30 N TCR, versión para carreras en circuito cuyo precio es de 128.000 euros, o 124.000 con descuento. Además, ofrece el 'Endurance kit' para pruebas de resistencia.



Desde 15.950 euros, con descuento Mitsubishi ASX 2018: nueva actualización

Innegable el esfuerzo de la firma japonesa por actualizar constantemente su ASX, lo que se traduce en un aumento de las ventas —de las 6.000 unidades matriculadas en España en 2016 se pasará este año a 6.600— y en una nueva remodelación de cara al 2018, centrada en cambios estéticos. Así, el ASX estrena luces diurnas delanteras LED, un frontal rediseñado —embellecedor cromado horizontal, parrilla inferior en nido de abeja, nueva toma de aire inferior y esquinas laterales inferiores reestilizadas— y una

zaga que también cambia: embellecedor cromado en el portón, nuevos catadióptricos posteriores, paragolpes con luz LED y difusor aerodinámico inferior. El interior, cuya insonorización se optimiza, adopta ahora materiales de mejor tacto, base plateada para los mandos de los elevadores eléctricos, puerto USB adicional, consola central rediseñada y sistema de infoentretenimiento SDA compatible con Google Android Auto, Apple carPlay y sistema WAZE. Además, el acabado Kaiteki estrena una nueva tapicería Grand



El acabado Kaiteki estrena tapicería con costuras rojas y sistema FCM de mitigación de colisión frontal.



Luxe con costuras rojas y el sistema FCM de mitigación de colisión frontal. La versión de gasolina 1.6, de 117 CV, ya está disponible, pero el diésel llegará en 2018.

Coche del Año en Europa 2018 Los 37 candidatos

El lunes 27 de noviembre se conocerán cuáles son los siete modelos, de los 37 candidatos que concurren en esta edición, seleccionados para afrontar la recta final del premio más prestigioso otorgado en el sector del automóvil. Un jurado compuesto por 60 periodistas especializados

de 23 países diferentes, y en el que Motor 16 está representado a través de nuestro compañero Pedro Martín, deberá elegir entre los nuevos vehículos comercializados —al menos en cinco países europeos— durante el presente año, tras valorar criterios como diseño, confort, seguridad, economía,

comportamiento, prestaciones, funcionalidad, respeto medioambiental, agrado de conducción o precio, siendo las innovaciones tecnológicas o la relación 'valor por dinero' apartados especialmente influyentes en el resultado. El 'Car of the Year', premio nacido en 1964 y cuyo último galardonado fue el Peugeot 3008, da a conocer su ganador coincidiendo con el Salón de Ginebra.

Alfa Romeo Stelvio
Audi A8
Audi Q5
BMW Serie 5
BMW X3
Citroën C3 Aircross
Ford Fiesta
Honda Civic
Hyundai i30
Hyundai Kona

Jeep Compass
Kia Picanto
Kia Rio
Kia Stinger
Kia Stonic
Land Rover Discovery
Land R. Range Rover Velar
Mazda CX-5
Mini Countryman
Mitsubishi Eclipse Cross

Opel Insignia
Opel Crossland X
Opel Grandland X
Porsche Cayenne
Renault Koleos
Seat Arona
Seat Ibiza
Skoda Karoq
Subaru Impreza

Subaru XV
Suzuki Ignis
Suzuki Swift
Volkswagen Arteon
Volkswagen Polo
Volkswagen T-Roc
Volvo XC40
Volvo XC60



¿PREPARA LAMBORGHINI UN ELÉCTRICO?

Pues eso parece, porque el Terzo Millennio ha sido presentado por la propia Lamborghini como el primer paso en el desarrollo de un 'posible' superdeportivo eléctrico que la firma italiana lanzaría en el futuro. Ideado para tener tracción a las cuatro ruedas, ha sido creado en colaboración con dos laboratorios del Instituto de Tecnología de Massachusetts y se basa en cinco principios: mejor almacenamiento de energía, materiales innovadores, propulsor potente, diseño vanguardista y fuerte emoción.



Ferrari FXX-K Evo

Radical evolución del 'cavallino' más curioso

No podrás circular con él por carretera, pues su uso se limita a los circuitos, y dentro de las competiciones que forman el 'ProgramaXX' iniciado en 2005. De hecho, tampoco podrás comprarlo, pues el FXX-K Evo no es un coche propiamente dicho, sino un 'paquete evolutivo' de los FXX-K ya existentes, reservados a clientes de Ferrari seleccionados para ayudar a probar nuevas tecnologías usando la pista como laboratorio. El FXX-K Evo reduce el peso gracias a la fabricación de componentes de carbono con procesos inventados en Fórmula 1 y al uso del ala fija trasera. Y es que la aerodinámica protagoniza una revolución, de modo que el coeficiente de carga vertical crece un 23 % —genera 640 kilos de apoyo a 200 km/h y 830 a velocidad punta—, en línea con lo habitual en las carreras de GT3. Hay más efecto suelo y el interior recibe mejoras como el volante con mando del KERS o la pantalla derecha, ahora de 6,5 pulgadas y que ofrece más datos de telemetría.

► El FXX-K Evo no introduce cambios en el conjunto propulsor, que sigue asociando un V12 de 860 CV y un motor eléctrico de 190 CV. El resultado, 1.050 CV. Emplea el cambio F1 de doble embrague y siete marchas.



Estudio del INSIA con ocho modelos SUV Bajo consumo real de los Mazda CX-5

La Universidad Politécnica de Madrid, a través del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil), ha publicado un estudio, encargado por Mazda, sobre el consumo y las emisiones en tráfico real de ocho SUV. En sus conclusiones destaca que las diferencias entre valores

de homologación y reales —medidos según el nuevo ciclo RDE, que incluye trayectos urbanos, en autopista y 'rurales', o de carretera— dependen del modelo. Los dos Mazda CX-5 Skyactiv quedan en muy buen lugar, pues la versión de gasolina sólo se desvía un 20 % en gasto y un

16 % en emisiones, cuando el resto de SUV de gasolina superan el 40 % en ambos capítulos. Y el CX-5 diésel se desvía sólo un 23 % en gasto y emisiones, cuando el Toyota Rav4 híbrido gasta un 42 % más de lo homologado y sus emisiones reales se incrementan en un 37 %.



RENAULT
Passion for life

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 CO₂ (g/km) desde 95 hasta 127.

Renault recomienda **elf**

f o YouTube renaul.es

Diviértete cada día

Lo digo a menudo: no es lo mismo ir a trabajar, o de excursión, o al súper, con un vehículo 'electrodoméstico', sin alma ni personalidad, que hacerlo con un coche que apetezca conducir. Y el C3 Aircross apetece sacarlo a pasear a cualquier hora del día y para hacer casi cualquier cosa. Un urbanita con ganas de agradar y muchos argumentos para que su propietario disfrute el día a día.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Fotos: Álvaro Gª Martins

Según la Wikipedia, originalidad "es la cualidad de las obras creadas o inventadas que las hace ser nuevas o novedosas, y que las distingue de las copias, las falsificaciones, los plagios o las obras derivadas. Una obra original ni deriva de otras obras ni es una copia realizada sobre otra, que sería su origen". Y conforme a esta descripción de la enciclopedia libre de internet, está claro que, gustará o no, pero el C3 Aircross de Citroën derrocha originalidad por los cuatro costados. Es verdad que



LA CLAVE

amas@motor16.com

Me maravilla que el sector del automóvil haya evolucionado tanto que hoy el comprador encuentre en un coche de solo cuatro metros y de una marca generalista todo lo que hasta hace poco sólo estaba al alcance de unos pocos modelos premium. Es el caso del Citroën C3 Aircross, que ofrece espacio, diseño y un fantástico equipamiento de seguridad y ayudas a la conducción, apoyado por un sistema que facilita la experiencia fuera del asfalto. No se necesita más.

pronto será el objetivo de algún fabricante chino sin escrúpulos que calcará sus líneas maestras para lanzarlo en aquel mercado sin pudor bajo su propia marca, pero hasta entonces –y también desde entonces, y a pesar de todo– el C3 Aircross de Citroën es una pieza única que todavía puede ser más exclusiva si se dedica un tiempo a personalizarlo con una de las 90 combinaciones de exterior disponibles.

Todo en el C3 Aircross está muy de moda y tiene estilo propio. El lenguaje todocamino, el puesto de conducción elevado, la posibilidad de personalización, el motor de tres cilindros, el despliegue de sistemas



▲ El C3 Aircross se mueve con soltura fuera del asfalto. Su sistema Grip Control, junto a los neumáticos de invierno y una altura libre al suelo de 17,8 centímetros, le permite ciertas 'alegrías'.

de ayuda a la conducción o la sobrada conectividad, representada por una generosa pantalla táctil central. Y que esté de moda no significa que se quede exclusivamente en eso, en una moda en vigor durante un corto periodo de tiempo. El estilo todocamino –y anda que no le queda carrete a este tipo de coches– le otorga un aspecto agresivo que transmite solidez, acompañado de una serie de ventajas aso-

ciadas muy interesantes. Por ejemplo, sus 17,8 centímetros de altura libre al suelo le dejan saltar fuera del asfalto sin miedo a romper nada a la primera de cambio, y con la tranquilidad de que el coche va a llegar a buen puerto aunque se compliquen algo las cosas; más si lleva incorporada la opción denominada Grip Control, que permite ajustar el control de tracción a diferentes situaciones de adherencia. No

PRECIO **20.100 €**

EMISIONES DE CO₂: **119 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Peso ligero. Habitabilidad y maletero. Flexibilidad interior. Consumos. Comportamiento. Motor de tres cilindros eficaz. Funcionamiento Grip control.

DEBE MEJORAR

- Rueda de repuesto opcional. Frenada con neumáticos M+S. Situación de algunos mandos. Imposibilidad de opción de caja automática (motor 130 CV).

NUESTRAS ESTRELLAS

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





▲ Maletero grande, de formas regulares y con una banqueta trasera corredera para aumentar su tamaño: con cinco plazas, de 410 a 520 litros.



PODEROSO FRONTAL QUE TRANSMITE SOLIDEZ Y FUERZA. ASÍ ES EL DISEÑO DE UN COMPACTO QUE LLAMA LA ATENCIÓN. TAMBIÉN DESTACA POR SU FORMA DE NEGOCIAR LAS CURVAS ORIGINALIDAD AL PODER EL SALPICADERO DEL C3 AIRCROSS ES MUY ORIGINAL. LO PRESIDE UNA PANTALLA TÁCTIL DE GRAN TAMAÑO. LOS MANDOS SON MUY ERGONÓMICOS



◀ Además del control de descenso de pendientes, el C3 Aircross dotado del Pack Shine equipa un mando giratorio delante de la palanca de cambios que permite seleccionar hasta cinco modos de conducción, lo que sirve para adaptar el control de tracción a diferentes escenarios. Y la verdad es que funciona de maravilla.



◀ El cambio manual cuenta con desarrollos bien escalonados, pero el tacto de la palanca no gusta a todo el mundo por igual. El espacio detrás es generoso, pero la cota de altura se ve un poco limitada cuando el coche lleva techo de cristal. Los respaldos se reclinan y la banqueta se desplaza.



▲ El Grip Control es una opción asociada a los neumáticos de invierno y al control de descenso. Cuesta 1.000 euros y merece la pena si se prevé salir del asfalto.

es un todoterreno, ni se le pasa por la imaginación tener –ni ahora ni en un futuro– tracción total, pero el todocamino francés fabricado en Figueruelas se atreverá con situaciones más complicadas que las que pueda plantearse su propietario.

Y el puesto de conducción más elevado de lo habitual permite que el conductor se anticipe al tráfico que le rodea aportando seguridad y agrado. Se habrían agradecido unos asientos con mayor sujeción lateral y algo más mullidos, pero en general se trata de un coche cómodo y se convierte en un magnífico embajador del programa 'Citroën Advanced Comfort'. Pero en este caso no se debe asociar este planteamiento a un coche de amortiguación blanda en el que se sacrifica la estabilidad en favor de la comodidad. El C3 Aircross de nuestra prueba no es un 'GTI', y la verdad es que no se encuentra a sus anchas en una carretera de curvas; sin embargo, a medida que

se mete en faena sorprende la solvencia con que negocia las zonas más reviradas, el aplomo que transmite y la casi ausencia de balanceos de la carrocería a pesar de su altura. En realidad, el C3 Aircross va mejor que su hermano pequeño, el C3, aportando una carrocería más sujeta y una suspensión con mejor compromiso entre agrado y estabilidad. En cualquier caso hay considerar que si elegimos el Pack Shine con Grip Control y control de descenso, éste irá asociado obligatoriamente a unos neumáticos M+S (barro y nieve) que permitan al C3 Aircross meterse hasta el cogote en el barro por una pista infernal, casi sin despeinarse, y evitan tener que llevar cadenas en invierno. A cambio, en seco el agarre en curva empeora un poco y la frenada se alarga considerablemente, sesiones habituales en cualquier modelo con este tipo de neumáticos de laminillas.

La personalización del coche también

está de moda, pero unos fabricantes más que otros se toman de verdad en serio lo de ser diferentes. En el caso del C3 Aircross el apartado de elegir un coche a medida cuenta con una oferta sin precedentes. Hablamos de hasta 90 combinaciones en el exterior, con cuatro colores de techo para las versiones bitono y cuatro Packs color, así como cinco ambientes interiores claramente diferenciados: raro será ver dos C3 Aircross iguales. Y ya que hablamos del interior, el C3 Aircross sorprende con un habitáculo grande y versátil. Grande porque detrás hay espacio sobrado para dos adultos y un adolescente, que si viaja en el centro verá que no hay mucho problema para poner los pies, ya que el túnel central del piso solo mide seis centímetros de alto. Y versátil, pues la banqueta trasera se desplaza longitudinalmente en dos partes independientes, los respaldos traseros se reclinan en tres posiciones y el respal-



◀ El aplomo del Citroën C3 Aircross es mejor del esperado, y el coche apenas balancea. Va mejor incluso que un C3, que es más bajo y menos pesado.

do del copiloto se abate en forma de mesa para dejar una longitud de carga plana de nada menos que 2,40 metros. También encontramos detalles interesantes como el doble fondo del área de carga, una cerradura del portón –a prueba de chichones– que queda a 1,86 metros del suelo al abrir el maletero, un rebaje para colocar

la bandeja en vertical una vez desmontada o unas guanteras que son casi 'mini maleteros' por su gran tamaño.

El C3 Aircross también está a la moda cuando se trata de tocar los aspectos técnicos. Es el caso del motor de tres cilindros de gasolina Puretech con 130 caballos; un propulsor que no parece tricilíndrico por

sonoridad o vibraciones, que en todo momento muestra ganas de trabajar y que se asocia a un cambio de seis marchas muy bien escalonadas. El resultado: empuje claro desde 1.500 rpm, incluso circulando en sexta a 60 km/h. Prestaciones suficientes para una utilización normal, incluso circulando muy cargado. Y un consumo que oscila entre los 5 y los 7 litros cada 100 kilómetros –con un sólo ocupante–, que no está nada mal para un todocamino de 130 caballos.

El C3 Aircross 1.2 Puretech 130 en acabado Shine es una magnífica elección de compra, pero ya que esta variante no está disponible con cambio automático, otra alternativa interesante pasaría por perder 20 caballos e inclinarse por la versión Puretech de 110 caballos y cambio EAT6, mucho más eficaz y agradable en ciudad, y sólo 600 euros más cara. En cualquier caso, el acierto queda asegurado.

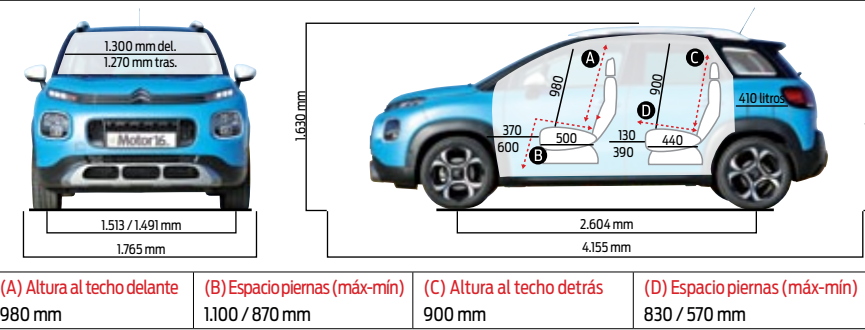
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate** con tecnología ACTIVE “BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.”

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm en 6ª	40,5
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disco ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	De ruedas tiradas con elemento torisonal, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	215/50 R17
Marca	Hankook M+S
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.263
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,7
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Head up Display			▶
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Función Mirror Screen	▲		
Regulador velocidad	▲		
Asiento trasero desplazable	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Navegador 3D	▲		
Retrovisor interior electrocromo	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Luz día de LED	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Grip Control con neumáticos M+S			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistencia localizada por GPS	▲		
Control de descenso de pendientes			▶
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Kit de reparación de neumáticos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera 180º	▲		
Control por voz		▼	
Control de tracción	▲		
Alerta de riesgo de colisión			▶
Airbag conductor/acompañante	▲		

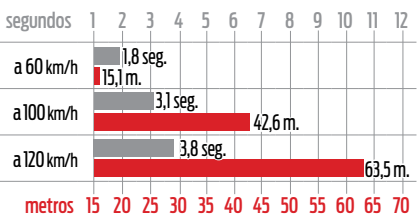
PRINCIPALES OPCIONES

Park Assist: 450. Techo panorámico practicable: 950. Rueda de repuesto de galleta: 80. Pack Shine (Grip Control+Hill Descent+ llantas de 17 pulgadas+neumáticos All season): 1.000. Head up display: 400. Pack Family Safety (Active Safety Brake+faros inteligentes+Alerta atención del conductor+asiento copiloto abatible+cortinillas segunda fila): 300. Pack Techno (Recarga inalámbrica+HiFi System): 300.

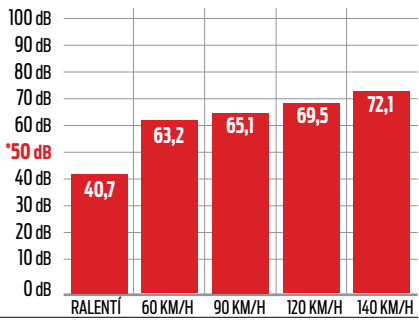
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (9,3)
Recorriendo (metros)	174
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,3
Conducción dinámica	7,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,5
A 140 km/h de cruce	6,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	775
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,3
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	5,3

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 130 S&S SHINE	NISSAN JUKE N-CONNECTA DIG-T 4X2 115	PEUGEOT 2008 GT LINE 1.2 PURETECH 130 S&S	RENAULT CAPTUR X-MOD TCE 120
Precio	20.100 euros	20.740 euros	21.000 euros	19.194 euros
Cilindrada	1.199 cc	1.199 cc	1.199 cc	1.197 cc
Potencia	130 CV / 5.500 rpm	116 CV / 4.500 rpm	130 CV / 5.500 rpm	120 CV / 5.000 rpm
Par máximo	23,5 mkg / 1.750 rpm	19,4 mkg / 2.000 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,9 mkg / 2.000 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,3 / 4,7 / 5,3 l/100 km	7,1 / 4,9 / 5,7 l/100 km	6,0 / 4,1 / 4,8 l/100 km	6,8 / 4,9 / 5,6 l/100 km
Emisiones	119 g/km CO2	128 g/km CO2	110 g/km CO2	127 g/km CO2
Autonomía	850 kilómetros	810 kilómetros	960 kilómetros	800 kilómetros
Vel. máxima	200 km/h	178 km/h	200 km/h	182 km/h
0 a 100 km/h	9,3 segundos	10,8 segundos	9,3 segundos	9,9 segundos
Maletero	410-520 litros	354 litros	360 litros	377-455 litros
Dimensiones	4.150 / 1.760 / 1.640 mm	4.135 / 1.765 / 1.565 mm	4.159 / 1.739 / 1.570 mm	4.122 / 1.778 / 1.556 mm
Batalla	2.600 mm	2.530 mm	2.537 mm	2.606 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,7 metros	11,7 metros	10,4 metros
Depósito comb.	45 litros	46 litros	50 litros	45 litros
Peso	1.263 kilos	1.311 kilos	1.310 kilos	1.270 kilos
A favor +	Pesa 48 kilos menos que el Juke y también es el menos pesado del grupo. Además, su espacio interior, incluido el maletero, supera al de sus rivales. Nada delata que tenga un motor de tres cilindros. Y su estabilidad, mejor de la esperada.	Aunque el paso de los años no perdona el Juke sigue manteniéndose en el podium de los más vendidos gracias, sobre todo, a un diseño original y atrevido. Además es de los más ágiles en carreteras viradas con un cambio y dirección excelentes.	Aunque comparte mecánica con el C3 Aircross, consume algo menos y su mayor depósito de combustible le permite ofrecer una autonomía mayor. También ofrece sistema Grip Control y presume de las mismas prestaciones que el Citroën.	Su remodelación reciente le ha permitido actualizar su estética y mejorar su equipo con, por ejemplo, faros Full LED. Además, es un coche muy agradable de conducir. Y es el más barato del cuarteto. Tiene también banqueta trasera deslizante y Extended Grip.
En contra -	La rueda de repuesto, de las llamadas de emergencia, es opcional. Algunos mandos del cuadro están un poco escondidos. Además, como es habitual, los neumáticos de invierno alargan bastante la frenada en seco.	Es algo caro si tenemos en cuenta que a nivel de dotación carece de todo ese cargamento de ayudas a la conducción e infoentretenimiento tan de moda ahora. Además, es el más pequeño por dentro con diferencia. Y el que más gasta.	La frenada también se alarga en exceso por culpa de unos neumáticos de invierno que en seco no son tan eficaces. Su puesto de conducción no es algo que le guste a todo el mundo por la peculiar situación del cuadro y el pequeño volante.	En Renault han optado por utilizar en el Captur frenos de tambor traseros cuando todos sus rivales llevan discos. Recurre a un motor de cuatro cilindros y sus consumos son algo más elevados que los de sus rivales. Al llevar un depósito pequeño, se reduce su autonomía.

EL DETALLE

SEGURIDAD Hasta 12 asistentes

El Citroën C3 Aircross es uno de los modelos más equipados de su segmento en cuanto a ayudas a la conducción y seguridad se refiere. Puede contar de serie u opcionalmente con un total de 12 asistentes, que facilitan

to, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril, el Control de Ángulo Muerto, el Lector de las Señales de Tráfico, la Cámara de Visión Trasera 180º, el Acceso manos libres, el Active Safety Brake de frenada autónoma y hacen más segura la conducción. Se trata de sistemas como el Park Assist de ayuda al aparcamien-

de emergencia, las luces de carretera inteligentes Smartbeam o el Detector de Fatiga, entre otros.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,36 euros/km. Coste km total: 0,47 euros/km.	RED DE POSVENTA 1.055 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 343,48 euros/año. Seguro a todo riesgo: 484,46 euros/año con franquicia de 300 euros.	GARANTÍA Dos años sin límite de kilometraje
DATOS DEL COMPRADOR Fabricante/Importador: Peugeot Citroën Automóviles España, S.A. C/ Eduardo Barreiros, 110. 28041 Madrid. Tel: 913188833	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 23.500 EUROS

Rey de reyes

50°20'00" N, 06°56'30" E. Son las coordenadas del emblemático trazado alemán de Nürburgring, donde las marcas se batan en duelo por coronar a sus deportivos como los reyes de sus respectivas categorías. El nuevo Honda Civic Type R presume de corona, pues es el compacto de tracción delantera más veloz en el Nordschleife. Se la gana a pulso.



Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

En 1986, Honda reunió a un elenco de ingenieros liderados por Shigeru Uehara para desarrollar un superdeportivo adelantado a su tiempo. Cuatro años más tarde nacía el emblemático NSX, una máquina dotada de una avanzada tecnología y de un corazón 3.0 V6 i-VTEC con 270 CV en posición central, y cuya puesta a punto corría por cuenta de un ‘tal’ Ayrton Senna.

Esta maravilla de la ingeniería, hoy objeto de culto, sucumbiría ante la brutalidad del nuevo Honda Civic Type R, el modelo de tracción delantera más rápido en Nürburgring, pues se ‘merienda’ sus 73 cur-

vas y sus 20,832 kilómetros de trazado en 7 minutos, 43 segundos y 8 décimas, y eso son 12,93 segundos menos que el tiempo marcado por un NSX Type R, una versión más radical que se convirtió en el primero en estrenar en 1992 la ‘H’ sobre fondo rojo, seña de identidad de esta estirpe.

Nacía así una leyenda a la que la décima generación del Civic no ha podido resistirse. De una ojeada se sabe que es un Type R, pues su imagen, cercana a la de un avión de combate, le delata. Una imagen que provoca que jamás pasemos desapercibidos, y eso podría echar para atrás a más de uno. En su favor diremos que todos y cada uno de esos apéndices cumplen una función, incluido el alerón

trasero, encargado de pegar su eje posterior al asfalto pero que ha sido el elemento estético más cuestionado durante la semana que duró nuestra prueba. Sin embargo, se trata de una obra de ingeniería, pues es 700 gramos más ligero que el anterior; y por 2.743 euros puede ser de carbono.

Pero no vamos a juzgar su aspecto, ni que los responsables de Honda hayan eliminado la plaza central trasera. Tampoco diremos que no nos gusta la lona enrollable que cubre el maletero, lo complejo que es brujulear por los menús de su pantalla o que no hayan tapizado igual los asientos traseros que los delanteros, pues parecen ‘prestados’.

Son nimiedades, de manera

que vayamos a lo que interesa. Esos deportivos asientos te recogen como si les fuera la vida en ello, y son un 10 por ciento más ligeros que antes. Ante tus ojos hay un completo sistema de telemetría que informa del estado del vehículo y que suma un medidor de fuerza G, cronómetro, presión del turbo, posición del gas y del freno...

Pulsamos el botón mágico y su 2.0 i-VTEC Turbo cobra vida. Siempre arranca en modo Sport, pero vamos pasito a pasito... Optamos por el programa Confort, que dulcifica el conjunto; tanto, que sólo sus 320 CV nos dicen que es un Type R. Se la han jugado con el ‘set up’ de las suspensiones adaptativas, que le hacen mucho más utilizable que su an-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Soy uno de esos a los que les echa para atrás esa estampa. Si fuera más discreto sería mi opción, porque su motor es una pasada, el nuevo chasis resulta muy efectivo, frena de cine, gasta lo justo... Ahorraría 3.200 euros eligiendo el acabado normal, que equipa casi todo. En su lugar, algunas ‘chucherías’ en carbono...

tecesor, demasiado ‘hardcore’. Y es que te acostumbrarías a que fuera tu coche de uso diario, ayudado por un consumo

PRECIO		41.600 €
 EMISIONES DE CO₂: 176 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Prestaciones. Cambio. Consumo. Comportamiento. Más cómodo que el anterior. Equipamiento.	 Sólo cuatro plazas. Radio de giro. Bandeja del maletero. Estética atrevida. Sin 'launch control'. Depósito.

real contenido –8,1 l/100 km–, siempre que no demos rienda suelta a nuestros deseos, casi siempre pecaminosos.

LAS CIFRAS 	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 i-VTEC TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.996
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	320 CV / 6.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.500-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	39,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	12,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 350 mm/Discos 305 mm.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de eje multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	245/30 R20
Marca	Continental SportContact6
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.380
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.557 / 1.877 / 1.434
Capacidad del maletero (l)	420 / 786
Capacidad del depósito (l)	46
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	272 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,2
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,0 (5,7)
Recorriendo (metros)	91
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	25,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	26,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	29,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	3,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	4,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,2

CONSUMOS		l/100 km
EN CIUDAD		
A 22,1 km/h de promedio		10,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		6,2
En conducción dinámica		17,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		7,6
A 140 km/h de cruceo		8,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		8,1
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		567
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano		9,8
Ciclo extraurbano		6,5
Ciclo mixto		7,7



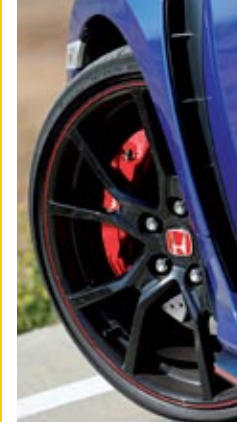


▲ El alerón limita la altura de la apertura del maletero para que no toque el techo en los garajes.



272 KM/H

TIENE UNA SEXTA MÁS LARGA QUE LE PERMITE 'VOLAR' A RAS DE SUELO. SEGÚN HONDA, EN 5,7 SEGUNDOS ACELERA DE 0 A 100 KM/H, PERO HEMOS NECESITADO 6,0 PURASANGRE LA PRESENTACIÓN INTERIOR ES MUY DEPORTIVA. HAY BUENOS MATERIALES, AJUSTES Y UN COMPLETO EQUIPAMIENTO DE SERIE EN LOS GT



◀ El GT equipa el Honda Sensing, con lo último en asistentes de seguridad. Tras sus llantas con gomas 245/30 R20 hay frenos Brembo, delante con discos de 350 mm y pinzas de cuatro pistones.



▲ El Civic Type R estrena un eje trasero multibrazo. Su escape central aspira aire para minimizar el ruido en modo Confort, y lo expulsa en Sport y +R.



▲ Los asientos delanteros son un 10 por ciento más ligeros que antes. Deberían haber tapizado los traseros igual y no haber quitado la quinta plaza.



▲ Comfort, Sport y +R son los programas que ofrece. El tacto del cambio manual es sensacional.

Hay que hacerse a su radio de giro, 1,2 metros más amplio que en el resto y que obliga a apuntar bien. Si no lo haces, te tocará hacer maniobra; aunque no será un problema, porque su dirección, con 2,1 vueltas entre topes, es una delicia.

En Sport se intensifica el sonido del peculiar escape, se endurecen las suspensiones y ya se va asemejando a lo que esperamos de un Type R. Su propulsor es mitad dinamita, mitad terciopelo. Es suave y agradable cuando debe, pero tiene genio, mucho genio. A 1.500 rpm

ya empuja; es más, a ese régimen ya pide subir de marcha. Y nuestros deseos son órdenes para el cambio, pues basta un sutil y rápido gesto de nuestra mano derecha sobre el pomo mecanizado en aluminio para que obedezca. Esa transmisión es una pasada por rapidez, con recorridos tan cortos como los del recordado Honda S2000. Además, este nuevo Civic Type R estrena una función que da un golpe de gas al reducir, y que hace que te sientas como un piloto experimentado. Actúa siempre que quitamos



marcha por encima de 2.000 vueltas, pero en el modo +R lo hace siempre.

Este programa engancha,

y jamás te cansarás de él. Es ideal para experimentar las exquisiteces de esta máquina que estrena un chasis con un

SUS RIVALES



HYUNDAI i30 N 2.0 T-GDI
275 CV PERFORMANCE

Hay otro con 250 CV y con menos equipamiento dinámico. No corre tanto como el Civic, pero no desentona. Sólo cinco puertas, cinco plazas y más barato.

Precio	37.900 €
0 a 100 km/h	6,1 seg.
Vel. Máxima	250 km/h
Consumo	7,1 l/100km



PEUGEOT 308 GTI 1.6 THP
270 CV

Su 1.6 THP es una maravilla, pero no corre como el Type R. Sólo manual y cinco puertas, es ligero y muy deportivo. Tiene 4.700 euros de descuento.

Precio	36.750 €
0 a 100 km/h	6,0 seg.
Vel. Máxima	250 km/h
Consumo	6,0 l/100km



SEAT LEÓN CUPRA 2.0 TSI
300 CV

Puedes elegir entre tres carrocerías, dos cambios, tracción total... El León Cupra corre que se las pela, es muy dinámico, más discreto y con 3.250 euros de descuento.

Precio	34.500 €
0 a 100 km/h	5,8 seg.
Vel. Máxima	250 km/h
Consumo	6,9 l/100km

nuevo eje multibrazo trasero, que le ayuda a pisar de cine y a trazar curvas con una eficacia pasmosa. A ello contribuye un autoblocante mecánico que intenta digerir sus 320 CV y los 40,8 mkg de par antes de que lleguen a las ruedas delanteras. Y trabajo no le falta. Frente a su antecesor también es 16 kilos más ligero, tiene un mejor reparto de pesos –ahora el depósito no va debajo del asiento del copiloto, pero tiene la capacidad de una cantimplora cuando vamos ‘animados’–, un centro de gravedad más ba-

jo... Lo tiene todo para ser un referente en su segmento. El 2.0 i-VTEC Turbo estira hasta la 7.000 rpm y no corre, vuela. Lástima que no equipe ‘Launch Control’, por lo que arrancar desde parado es una tortura para sus gomas delanteras. Adelantar es un juego de niños: dos marchas menos y pisa a fondo. Es pura adicción que habrá que dosificar con la cabeza.

En 1990, un NSX costaba 11.550.000 pesetas, hoy unos 69.400 euros. Y eso serían 27.800 euros más que esta salvaje criatura.



PERSONALIZACIÓN GRACIAS A LA COLABORACIÓN DE UN ESPECIALISTA COMO MOPAR, EL CONJUNTO SE PUEDE REMATAR SEGÚN GUSTOS

El Fiat Fullback Cross se sitúa en lo más alto de la gama. Sin renunciar a la vertiente 'profesional', esta versión tiene un claro enfoque 'lifestyle' para llegar a un público que también valora aspectos como el ocio. Hermano casi gemelo del Mitsubishi L200, presenta un motor diésel de 181 CV y unas cualidades 'off road' que realmente abruman.



▲▲ La versatilidad de uso y el generoso espacio destinado para la carga son dos de sus grandes atractivos, pero no los únicos.



▲▲ La terminación está más cuidada, con detalles como los asientos delanteros rematados en piel y calefactables; y la cámara de visión trasera es muy práctica. Se ofrece con cambio manual o automático.



Huye de la rutina

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Dicen que con las nuevas necesidades surgen nuevos vehículos. Y es cierto, aunque los pick up llevan décadas entre nosotros. Sin embargo, este tipo de 'autos' sí han ido evolucionando en los últimos años, pasando de un uso casi exclusivamente laboral a un aspecto más lúdico, prestacional y pasional. Se trata de las versiones tope de gama, con sello 'lifestyle', equipadas hasta el techo y rematadas con mayor esmero a nivel de calidad; vehículos sumamente polivalentes que sirven para todo, como nuestro protagonista, el Fiat Fullback Cross.

No reniega de la genética del resto de la gama, es decir, un poderoso bastidor de largueros y travesaños, suspensión independiente delante y eje rígido con ballestas detrás, un propulsor diésel de 181 CV o el completísimo sistema de tracción que porta. Sin embar-

go, esta versión saca pecho a la hora de valorar, por ejemplo, la dotación de serie de la que hace gala.

En este sentido, con el Pack Tecno presume de faros bixenón, climatizador bizona, asientos rematados en piel –los delanteros, calefactados, y el del conductor con regulación eléctrica–, luces diurnas led, control de velocidad de crucero, sistema de navegación con pantalla táctil de 7 pulgadas, cámara de visión trasera, equipo de so-

nido, Bluetooth, sensores de luces y lluvia, siete airbags –incluido el de rodilla para el conductor–, control de estabilidad del remolque, alerta de cambio involuntario de carril o un asistente de arranque en rampa, entre otros elementos. Semejante alarde también repercute en un considerable incremento de precio.

Mención especial para la rica oferta en materia de personalización que le llega desde Mopar, un socio oficial dentro del grupo FCA. Quizás lo

más práctico sea una cubierta retráctil de aluminio que cubre el espacio destinado para la carga y que, además de proteger de la climatología, permite guardar con llave lo que transportemos. No es su única aportación, ya que también presenta cofres, llantas, vinilos, barras... para dar un toque individual a cada vehículo.

El propulsor diésel de 2,4 litros y cuatro cilindros en línea, dotado de inyección directa y turbo, es un viejo conocido que llega, como el resto del conjunto, desde Mitsubishi. De hecho, el Fullback es el alma gemela del L200. Sólo los rasgos estéticos los diferencian. El propulsor arroja 181 CV y se asocia tanto a una caja manual de seis relaciones como a otra automática –con convertidor de par– de cinco.

El Fullback Cross prefiere los espacios abiertos a la selva urbana, entre otras cosas porque mide 5,28 metros de longitud. En su configuración



▲▼ El Fullback Cross cuida más su imagen, pero 'a las malas' es uno de los vehículos todoterreno más cualificados del mercado. La personalización contempla elementos como una cubierta deslizable para la caja o diferentes diseños de las barras embellecedoras.



Doble Cabina ofrece cinco plazas de verdad, y la 'bañera', de hasta 1,52 metros de largo por 1,47 de ancho, permite transportar 1,1 toneladas de carga. Además, presenta una capacidad de remolque de hasta 3.100 kilos.

El eficaz sistema de tracción Super Select 4x4 permite elegir entre los modos 2H –propulsión trasera–, 4H –reparte la tracción total de manera inteligente entre ambos ejes gracias al trabajo de un diferencial central de tipo Torsen–, 4HLC –bloquea el diferencial en proporción 50/50– y, por último, el modo 4LLC, que activa la caja reductora. Y si todavía hay algún obstáculo que se le resiste, el conductor tiene la opción de bloquear el diferencial trasero. Sus cualidades 'off road' abruman.

El confort en este tipo de vehículos ha ganado muchos puntos en los últimos años, aunque en nuestro vehículo los decibelios del motor se hacían demasiado evidentes en el habitáculo. La caja automática es agradable, pero menos sofisticada que otras de última generación. Unas generosas

levas nos permiten cambiar de manera secuencial. Desde bajo régimen el motor ya empuja con ganas, pero es en el abanico de 2.500 a 3.500 rpm donde más cómodo se halla.

Dinámicamente, si activamos el modo 4H podemos incrementar el ritmo, aunque una dirección más progresiva que directa y una inercias considerables no invitan precisamente a correr cuando aparecen las curvas. Lógicamente, ésa no es su guerra.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.4 D
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.442
Potencia máx. (CV/rpm)	181 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	43,9 / 2.500
Tracción	Trasera y total
Caja de cambios	Man.6v (Aut.5v)
Frenos del./tras.	Disco / Tambor
Neumáticos	245/70 R16
Peso (kg)	1.875
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.285/1.815/1.780
Capacidad de carga	1,1 toneladas
Capacidad depósito (l)	75
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	179 (Aut. 177)
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 (Aut. 7,5)
Emissiones CO ₂ (g/km)	186 (Aut. 196)
Precios desde... (euros)	44.903

PRECIO		44.903 €
	EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 186 Y 196 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Cualidades 'off road' excelentes. Capacidad de carga y de remolque. Personalización.	 Eje trasero con ballestas muy 'vivo' sin carga. Dirección algo lenta. Peso elevado.



INTERIOR EL HABITÁCULO HEREDA DETALLES MERCEDES YA VISTOS EN OTROS MODELOS. OFRECE CINCO PLAZAS Y SU DOTACIÓN TECNOLÓGICA ES SUMAMENTE AVANZADA Y GENEROSA

Evasión y victoria

Mercedes-Benz debuta en el segmento al alza de los pick up con la polivalente Clase X, un modelo que se sitúa a medio camino entre la gama de turismos y los comerciales. Toma como base el experimentado Nissan Navara, pero la ‘mercedización’ del vehículo es evidente.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hubo en su día un Clase G carrozado con forma de pick up y hasta una variante de la Clase E con esa forma, pero el estreno oficial de Mercedes-Benz en este segmento se produce ahora con esta nueva Clase X. Y el riesgo es cero, porque aprovecha la colaboración con el Grupo Renault para consolidar el vehículo desde el experimentado Nissan Navara, aunque rematando el conjunto ‘a la alemana’.

Con el viento a favor de la nueva normativa española, que desde el pasado mes de junio ya no considera a este tipo de vehículos como un ‘camión con caja’ y, por lo tanto, les permite gozar de los mismos límites de velocidad que un turismo, la Clase X debuta en un sector claramente al alza. Y lo hace cogiendo un gran

producto y haciéndolo todavía mejor. No se trata de simple cosmética o de cambiar sólo los rasgos estéticos, sino que el trabajo ha sido mucho más concienzudo.

Conserva el robusto chasis de largueros, pero el eje delantero cuenta con una nueva construcción de trapecio articulado, el eje trasero multilink ha sido rediseñado, se amplía el ancho de vías has-

ta 7 milímetros, cuenta con ajustes propios en muelles, amortiguadores –renuncia a las ballestas traseras– y barras estabilizadoras, revisa el sistema de frenado con discos autoventilados más generosos en las cuatro ruedas y configura un mapa de dirección más preciso y directo.

Bajo el capó no hay cambios, de momento, en cuanto a las motorizaciones, here-

dando el bloque de cuatro cilindros de 2,3 litros, que eroga 163 CV en la versión X 220d y 190 en la X 250d. Estas dos variantes ya están disponibles, tanto con propulsión trasera como con tracción total. En mayo de 2018 llegará un diésel V6 con 258 CV, ya ‘made in Mercedes’ y asociado a una transmisión automática de siete relaciones también ‘alemana’, versión que contará con un sistema de tracción total permanente 4Matic que parte desde una relación fija 40/60 entre ambos ejes.

Las unidades disponibles en el lanzamiento cuentan con tracción integral acoplable en marcha hasta los 100 km/h mediante un mando giratorio. Así, el conductor puede elegir entre 2H –propulsión trasera–, 4H –tracción total con distribución fija 50/50– y un modo 4L que activa la caja

reductora para retos campestres más intensos. Opcionalmente también contempla un bloqueo del diferencial trasero, así como un control de descensos.

También el interior toma ventaja a la hora de analizar la calidad y sofisticación de algunos elementos. Goza de cinco amplias plazas, y la ‘bañera’ puede cargar hasta 1.042 kilos, además de poder remolcar hasta 3.500 kilos.

Tuvimos ocasión de probar la versión X 250d con transmisión automática. Este tá-



▲ En la lista de accesorios figuran el techo rígido –en la imagen–, cubiertas rígidas y deslizables de la caja...

dem se muestra muy efectivo, por el rendimiento del motor y por la buena gestión de las siete relaciones, que no dejan que caiga de vueltas en nin-

gún momento. En autopista se puede rodar a ritmo alegre con un confort de marcha similar al de un turismo; aunque eso sí, varios centímetros por encima. Y cuando llegan las curvas o el firme en peor estado, la puesta a punto de la suspensión sujeta con mayor eficacia el conjunto, apenas hay rebotes en el eje trasero –incluso sin carga– y no hace falta ‘manotear’ tanto sobre el volante porque la dirección es más precisa que en la mayoría de sus rivales.

También tuvimos ocasión de afrontar un test ‘off road’, aspecto donde lo borda sencillamente porque es un todoterreno de verdad, a la antigua usanza. Con una altura libre al suelo de hasta 22,1 centímetros, una capacidad ascensional del 100%, generosos

ángulos de ataque (30,1°) y salida (25,9 °), y una capacidad para superar vadeos de 60 centímetros, pocos obstáculos se le resisten. Sorprende la facilidad con que lo hace: sin esfuerzo, sin prisa, sin pausa.

Destacar, asimismo, la dotación tecnológica de la que hace gala. Disponible con tres niveles de acabado –X Pure, X Progressive y X Power–, de serie contempla desde el escalón de entrada un sistema de llamada de emergencia, módulo de comunicación ‘Mercedes mi connect’, lector de señales de tráfico, alerta de cambio involuntario de carril, frenada autónoma de emergencia Active Brake Assist, control de presión de neumáticos, siete airbags... una dotación muy superior a la media del segmento.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	X 220 d	X 250 d
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.298	2.298
Potencia máxima/rpm	163 CV / 3.750	190 CV / 3.750
Par máximo/rpm	41,1 mkg / 1.500-2.500	45,9 mkg / 1.500-2.500
Tracción	Trasera o total	Trasera o total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual 6 v. o Aut. 7 v.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	255/65 R17	255/65 R17
Peso (kg)	2.133 (4Matic: 2.213)	2.161 (4Matic Aut.: 2.234)
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.341 / 1.920 / 1.790	5.341 / 1.920 / 1.790
Capacidad de carga	Hasta 1,1 toneladas	Hasta 1,1 toneladas
Capacidad depósito (l)	73	73
De 0 a 100 km/h (s)	12,5 (4Matic: 12,9)	10,9 (4Matic Aut.: 11,8)
Velocidad máx. (km/h)	172 (4Matic: 170)	184 (4Matic Aut.: 176)
Consumo mixto (l/100 km)	7,4 (4Matic: 7,6)	7,3 (4Matic Aut.: 7,9)
Emisiones CO ₂ (g/km)	195 (4Matic: 200)	192 (4Matic Aut.: 207)
Precios desde... (euros)	37.133	41.114

PRECIO		DESDE 37.133 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 192 A 207 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Aptitudes ‘off road’. Capacidad de carga. Confort de marcha superior a la media en su clase.	
	Motor de acceso sólo con caja manual. Peso considerable. Acceso incómodo por su altura.	



PRECIO **26.300 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **151 A 159 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Imagen personal. Motor 1.5 T-MIVEC. Acabado. Confort de marcha. Funcionalidad. 4.500 euros de descuento.

DEBE MEJ

-

Sin motor diésel... por ahora. Maletero justo. Funcionamiento del cambio CVT. Consumo real elevado.

Todocamino y deportivo

La firma de los tres diamantes explora nuevos territorios en el segmento SUV. Y lo hace con esta lograda mezcla entre crossover y deportivo.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Mitsubishi ha tomado como punto de partida su ASX y le ha dotado de una atrevida carrocería con aire deportivo e inspirada en sus últimos prototipos. Nace así este Eclipse Cross, con un nombre ‘prestado’ por un icónico modelo coupé de la firma nipona.

Estéticamente gana enteros, y su luna trasera dividida en dos secciones no resta mucha visibilidad desde el interior, que también es de nuevo diseño: rebosa calidad y ergonomía, con una posición lógica de los mandos. Todas las ver-

siones de la gama equipan una banqueta trasera que se puede desplazar 20 centímetros, permitiendo variar la capacidad de su maletero, con las cin-

co plazas en uso, entre 378 y 485 litros. Inicialmente va a llegar sólo con el nuevo motor de gasolina 1.5 T-MIVEC, que tuvimos



▲ Los Motion y Kaiteki tienen llantas de 18 pulgadas. Su altura libre al suelo es de 183 milímetros, lo que da para una excursión lejos del asfalto.

oportunidad de probar con cambio automático CVT y tracción total, es decir, el tope de gama; combinación que también nos obliga al acabado Kaiteki. El intermedio, denominado Motion, suma Apple CarPlay y Android Auto, Head-Up display...

El propulsor es suave, agradable y mueve al Eclipse Cross con soltura, pero el cambio, de variador, no está a la altura del conjunto por un elevado resbalamiento. En secuencial –simula tener 8 marchas–, y usando las levas, mejora ligeramente y ganamos ‘feeling’ con un chasis muy bien puesto a punto, que te permite divertirte en carreteras reviradas. Además, cuenta con un efectivo sistema de tracción total que envía potencia al eje trasero cuando el delantero pierde adherencia. Aunque gasta más de lo debido.



▲ Calidad, presentación y ergonomía están a gran altura. Hay espacio generoso para sus ocupantes y una banqueta trasera que se desplaza.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 T-MIVEC 2WD	1.5 T-MIVEC 4WD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.499
Potencia máxima/rpm	163 CV / 5.500	163 CV / 5.500
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.800-4.500	25,5 mkg / 1.800-4.500
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel. o Aut. CVT	Automática CVT
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	215/70 R16	215/70 R16
Peso (kg)	1.500	1.625
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.405 / 1.805 / 1.685	4.405 / 1.805 / 1.685
Volumen maletero (l)	378-475 / 1.122	378-475 / 1.122
Capacidad depósito (l)	63	60
De 0 a 100 km/h (s)	10,3 (CVT: 9,3)	9,8
Velocidad máxima (km/h)	205 (CVT: 200)	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,6 (CVT: 6,7)	7,0
Emissiones CO2 (g/km)	151 (CVT: 154)	159
Precios desde... (euros, con descuento)	21.800	31.500



PRECIO **23.870 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **117 A 134 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

Dinámica y tacto general muy agradable. Motores eficientes. Tracción total. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

-

Tacto duro de los plásticos del interior. Maletero justo en las versiones 4Motion. Precio frente a rivales.

El Golf aventurero

El Volkswagen T-Roc se apunta a la moda SUV con sólidos argumentos, entre ellos la motorización diésel de 150 CV que hemos probado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Suma y sigue. La moda SUV crece sin parar, hasta el punto de que un 40 por ciento de los conductores españoles se decanta ya por este tipo de carrocería. El turno ahora es para el nuevo Volkswagen T-Roc, un modelo que mide 4,23 metros de longitud, es decir, 25,2 centímetros menos que el Tiguan. Por lo tanto, el riesgo de ‘carnibalización’ existe, aunque debería preocupar más en relación a los usuarios que mediten comprar un Golf.

Ya se puede adquirir con los motores de gasolina 1.0 TSI de

115 CV y 2.0 TSI de 190, y con el diésel 2.0 TDI de 150 CV. A comienzos de 2018 la gama se completará con el 1.5 TSI Evo de 150 CV y el diésel de acceso 1.6 TDI de 115 CV.

Hace unas semanas –ver nº 1.712– probábamos la versión 2.0 TSI de 190 CV, y ahora hemos repetido experiencia con la variante diésel 2.0 TDI de 150, también con caja DSG7 y tracción total 4Motion. Su respuesta es contundente desde apenas 1.500 vueltas, pero es en el abanico de 2.000 a 4.000 rpm donde se mueve como pez en el agua.

La tracción total ofrece un

plus en cuanto a seguridad, mientras que la sofisticada plataforma MQB le permite disfrutar de un equipamiento más avanzado, y un eje trasero multibrazo –eje de torsión con los motores de 115 CV– le brinda agilidad y estabilidad.

La tracción a las cuatro ruedas se asocia a los perfiles de conducción Snow, Carretera, Off Road y Off Road

Individual, los dos últimos enfocados a circular fuera del asfalto, pero limitados siempre por una altura al suelo de sólo 16,1 centímetros.

La variante probada se comercializa con el acabado Sport, que contempla de serie asistente de frenada autónoma, alerta de cambio involuntario de carril, equipo de infoentretenimiento Composition Media con pantalla táctil de 8”, instrumentación Virtual Cockpit configurable, control de crucero adaptativo, climatizador bizona, carga de móvil por inducción... y todo por 34.610 euros.



▲ La oferta de personalización es uno de los puntos fuertes del nuevo T-Roc. La habitabilidad es generosa, aunque la capacidad del maletero es de 392 litros en las variantes con tracción total 4Motion.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI	2.0 TDI 150 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.968
Potencia máxima/rpm	115 CV / 5.000-5.500	150 CV / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500	34,7 mkg / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 7 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.270	1.530
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.234 / 1.819 / 1.573	4.234 / 1.819 / 1.573
Volumen maletero (l)	445 / 1.290	392 / 1.237
Capacidad depósito (l)	50	55
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	8,4
Velocidad máx. (km/h)	187	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	5,1
Emissiones CO2 (g/km)	116	133
Precios desde... (euros)	23.870	34.610

40.000 kilómetros, y tan fresco



Once conductores diferentes, cuatro países, quince días para recorrer los últimos 10.000 kilómetros... El i30 avanza sin miedo en el espacio y en el tiempo dejando un rastro de calidad y eficacia que cuesta ver en otros modelos de su segmento. Vamos ya por los 40.000 kilómetros y el nuevo compacto coreano no muestra ni un síntoma de flaqueza. Puede que nos encontremos ante el Hyundai mejor hecho de toda la historia de la marca.



El Museo Carmen Thyssen de Andorra se inauguró en marzo pasado y está ubicado en la planta baja del antiguo Hotel Valira en Escaldes, en un edificio de 1933.



El monasterio cisterciense de Santa María de Huerta, que se encuentra en la provincia de Soria, está declarado Patrimonio de la Humanidad.



En La Cavada (Cantabria) está la Casa Valle, una Casaña Indiana de 1884 cuyo propietario tiene un Hyundai i30 de la anterior generación. La casa tiene 950 metros en 3 plantas.

Andrés Mas y Equipo de pruebas ||
amas@motor16.com

Tras recorrer ya 40.000 kilómetros, y sin una sola incidencia mecánica, el Hyundai i30 de gasolina y turbo afronta su sprint final con las mismas ganas y con la misma fuerza que comenzó esta aventura. El compacto coreano ha enamorado al equipo de pruebas en muchos aspectos, pero uno de los más valorados ha sido, sin duda, el funcionamiento

del cambio automático de doble embrague 7DCT. Suave y rápido a la vez, el magnífico comportamiento de este cambio se debe en parte al empeño puesto desde Europa para que los ingenieros coreanos fueran conscientes de la importancia que estos mecanismos tiene ahora mismo en el mercado europeo. En concreto, desde aquí se solicita que los patrones de funcionamiento, sin llegar a ser violentos, sí deben

ser más 'agresivos' que los utilizados hasta hace muy poco. Nos referimos, por ejemplo, a comportamientos como el que este cambio muestra en reducción, pudiendo en algún caso subir la aguja del cuentavueltas hasta 6.000 rpm sin pegas, a diferencia de otros mucho más conservadores y, por tanto, no tan eficaces o divertidos. Desde Hyundai nos comentan que los usuarios americanos y asiáticos buscan cambios ex-

tremadamente suaves que no gustan en nuestros mercados, pero en cada modelo destinado a Europa los ingenieros del viejo continente van realizando mejoras y, por lo que cuentan, con el i30 han conseguido ya prácticamente todo lo que venían solicitando desde hace tiempo.

En concreto, hay varios puntos que han mejorado a lo largo de los años, y además de conseguir que fuese un cam-

bio menos conservador se le ha sumado la agilidad en arranque desde parado, los golpes de gas en reducción para igualar vueltas e, incluso, un pequeño tirón cuando subes de marcha acelerando a fondo. Es, por lo tanto, un cambio automático rápido pero suave, que no tiene nada que envidiar a los de doble embrague de las mejores marcas premium europeas.

Otro detalle importante que

ha sorprendido gratamente a todos los probadores ha sido la extraordinaria insonorización del coche. Y es que en Hyundai son conscientes de que a menor sonoridad mayor agrado de conducción y más sensación de calidad. Y el trabajo no ha sido ni fácil ni barato. Desde luego, donde más se ha trabajado ha sido en la rigidez de la carrocería, sobre todo en la zona de anclaje de los elementos de la suspensión. Con

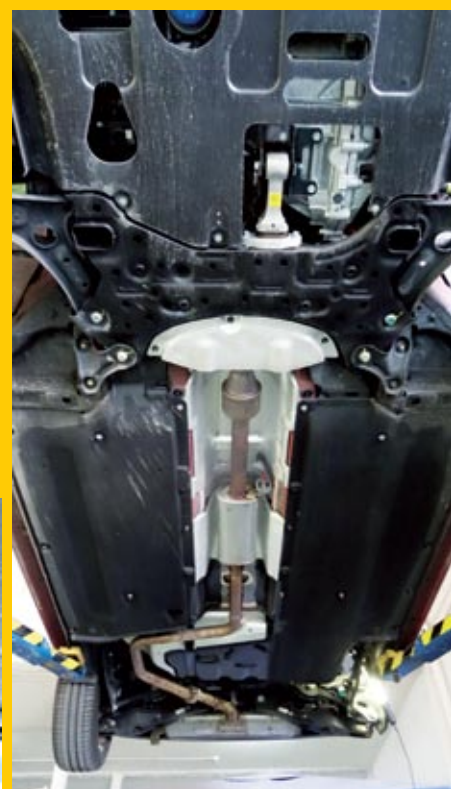
ESTABILIDAD IDÓNEA LA DEL i30 PARA RECORRER CUALQUIER PUERTO DE MONTAÑA O CARRETERA DE CURVAS A UN RITMO ELEVADO



ENCUENTROS EN LA TERCERA FASE CON UN PALÉ Buen carenado y óptima protección

Encontrarte en medio de tu carril los restos de un palé de madera, caído probablemente de un camión, y no poder hacer nada por evitarlo implica un susto de muerte, un riesgo evidente de accidente y, como mínimo, un pequeño o gran destrozo en los bajos del vehículo. Sobre todo si el modelo en cuestión no lleva bien protegido cableado ocasional, piezas que sobresalen y un largo etcétera de elementos. Evitar un palé que divisamos a menos de 50 metros en medio de nuestro carril cuando se circula a 120 km/h, rodeados de coches a los lados y con muy poco tiempo de reacción, requiere sangre fría y decisiones rápidas. No podemos dar un volantazo, ni esquivarlo sin provocar un accidente. Por lo que la decisión, tomada en décimas de segundos, es la de pasar por encima. Lo menos malo que puede ocurrir es que pinchemos y que le hagamos un 'restyling' a los bajos, siempre una alternativa mejor que salirnos de la carretera o

echar de ella al que circula a nuestro lado. Y decidimos pasar por encima. Pero con mucha suerte, ya que ni pinchamos ni rompimos nada. Sólo un buen arañazo en las protecciones junto al escape y poco más. Ni siquiera se rompieron los elementos aerodinámicos más expuestos.



▶ Pasar por encima de los restos de un palé de madera y no romper nada, ni pinchar un neumático, se puede considerar casi un milagro.



ello los ingenieros de la marca han conseguido evitar las pequeñas deformaciones elásticas que amplifican y transmiten ruidos al interior de la carrocería cuando trabaja la suspensión. Todo este trabajo también mejora el comportamiento y logra un excelente compromiso entre agarre y confort. Asimismo se ha utilizado gran cantidad de aceros de ultra alta resistencia con estampación en caliente –producidos por Hyundai Steel–, por ejemplo en los pilares A y B y su unión –marcos de puerta–, además de refuerzos en la unión del panel del salpicadero con el suelo de la carrocería. Se ha incrementado el material insonorizante, sobre todo en los pasos de rueda; se



han ocultado los limpiaparabrisas para reducir el ruido aerodinámico, principalmente a alta velocidad; las gomas de contorno de puerta se han optimizado para aminorar el ruido aerodinámico; los soportes de motor están alineados, y se han fabricado en fundición de aluminio y precargados para evitar golpes; y se ha recurrido a un resonador de alta capa-

cidad en la admisión. Los dos últimos puntos influyen mucho en la sonoridad al ralentí. En concreto, nosotros hemos medido 36,9 decibelios, uno de los mejores datos conseguidos en la historia de esta revista, incluidos los modelos del segmento de lujo.

La facilidad para recorrer kilómetros y kilómetros sin acusar el cansancio ha sido

◀ En esta llanta de aleación del i30, con el neumático desmontado, se puede apreciar el sensor que mide la presión de la rueda.

otra de las constantes de estos, de momento, 40.000 kilómetros realizados. Y las últimas localidades visitadas han sido Santander, Málaga, Marbella, Estepona, Sevilla o Murcia. Y, ya más allá de los Pirineos, la ciudad francesa de Pau.

El i30 de nuestra prueba, con acabado Style Lux, cuesta 30.490 euros; sin embargo, se puede acoger a un interesante descuento de 6.400 euros que va dirigido a clientes particulares que financien con la marca un importe mínimo de 11.000 euros a través de la campaña Cinking Solución Flexible, con una permanencia mínima de 36 meses. Además, se trata del equipamiento más completo, que incluye entre otros elementos airbag de ro-



▲ Las plazas traseras del i30 son holgadas y la butaca, cómoda. La calidad de cada rincón del coche es espectacular.



La costa española está repleta de playas idílicas que el i30 de nuestra prueba de fiabilidad ha recorrido sin descanso durante este verano, y normalmente bajo un sol abrasador.



Laruns limita, entre otros, con los municipios españoles de Jaca, Canfranc y Sallent de Gállego. Y esa zona pirenaica está repleta de rincones de ensueño, como este lago entre montañas.

dilla, alerta de tráfico trasero, asiento del conductor eléctrico, asientos delanteros calefactables y con cuero, cámara de aparcamiento trasera, car-

gador inalámbrico de móvil, climatizador bizona, salidas de ventilación traseras, control de crucero inteligente, pantalla táctil de 8 pulgadas, espejo interior fotocromático,



El Monasterio de Santa María del Paular está en Rascafría, en la vertiente madrileña de la Sierra de Guadarrama. Se fundó en 1390 como monasterio cartujo.



En la región de Aquitania, en Francia, pasamos por Laruns, que se encuentra en el departamento de Pirineos Atlánticos. Allí parece que no hay tanto problema de agua.

faros LED, freno de estacionamiento eléctrico, llantas de aleación de 17 pulgadas, rueda de repuesto de emergencia, sensores de aparcamiento, sensores de faros y lluvia, un paquete completísimo de asis-

tes de conducción y de seguridad, navegador o volante calefactable. A ello hay que sumarle una garantía de 5 años sin límite de kilometraje que pone el broche de oro a una dotación modélica.



▶▶ Entre la carrocería compacta y la familiar Sport Tourer hay disponibles 48 versiones del Mégane. La versión GT, con 205 caballos en gasolina y 165 en diésel, es la más equipada.



Calidad y tecnología

El Renault Mégane es uno de los modelos compactos mejor preparados para responder a las necesidades y gustos del cliente actual. Y sus argumentos son de peso: tecnología de vanguardia, equipamientos completísimos, dinámica sobresaliente y un precio muy competitivo.

Y vamos a comenzar por el final, por el precio, ya que ahora mismo se puede adquirir un Renault Mégane de serie limitada Tech Road con motor TCe de 100 caballos por 13.950 euros, con un equipamiento que incluye pantalla táctil de 7 pulgadas con Smartphone Connection, llantas de aleación de 16 pulgadas, climatización automática bizona, cristales traseros sobretintados, ayuda al apar-

camiento trasero, tarjeta de apertura y arranque manos libres, regulador/limitador de velocidad, luz diurna LED, ayuda al arranque en pendiente, limpiaparabrisas delantero con sensor de lluvia y encendido automático de las luces de cruce. Este atractivo precio, eso sí, incluye la obligación de financiar con la marca, pero el completo equipamiento y la idoneidad del motor de gasolina de 100 caballos convier-

ten al Mégane 1.2 TCe Tech Road en un modelo más que interesante. Aunque no el único. La gama Mégane es especialmente amplia y variada, hasta el punto de que será muy difícil no encontrar una versión que se adapte a nuestras necesidades. En carrocería compacta se ofrecen 22 alternativas; y con estilo familiar Sport Tourer, un total de 26 variantes. La gama Mégane ofrece para elegir tres mo-

tores de gasolina con 100, 130 y 205 caballos; y cuatro diésel de 90, 110, 130 y 165 caballos. Tres de las mecánicas se pueden solicitar con cambio automático de doble embrague EDC, y los consumos de la gama Mégane parten de los 3,7 l/100 km en las versiones diésel y de los 5,3 l/100 km en los modelos de gasolina. Cinco son los niveles de acabado del Mégane –Live, Tech Road, ZEN, GT Line y

Bose–, y desde la versión básica puede considerarse que la dotación de serie está a un magnífico nivel. En cualquier caso, si por algo se caracteri-

za el Renault Mégane es por su riqueza de equipamiento. Y es que las versiones más completas incluyen de serie o en opción elementos tan so-

fisticados, prácticos e interesantes como la dirección a las cuatro ruedas 4Control –ver recuadro–, el aparcamiento asistido, la cámara de visión

trasera, el cambio automático de las luces de carretera/cruce, los faros Full LED, el Head up Display, el regulador de velocidad adaptativo, el Renault





VERTICAL LA PANTALLA TÁCTIL CENTRAL PUEDE SER HORIZON TAL O VERTICAL. ESTA ÚLTIMA ES LA MÁS GRANDE, CON 8,7 PULGADAS



Multi-Sense –que personaliza el modo de conducción, incluida la función R.S. Drive–, los asientos con masaje, los retrovisores exteriores con función antiescarcha, el freno de

parking asistido, la iluminación interior LED personalizable, la tarjeta Renault manos libres de acceso y arranque sin llave, el techo panorámico con apertura eléctrica, el sistema

Bose Sound System, la pantalla vertical de 8,7 pulgadas para R-Link 2 o la recuperación de la energía de frenado, entre otros.

Otro de los puntos fuer-

tes del Mégane es su nivel de seguridad. Para empezar, el compacto francés obtuvo cinco estrellas, máxima nota posible, en las pruebas de EuroNcap. Lograr esta pun-

MEGANE SPORT TOURER PENSANDO EN LA FAMILIA

Para aquellos que buscan un plus de espacio y de versatilidad, el Renault Mégane ofrece su lado más recreacional con este Sport Tourer, cuya carrocería se estira hasta los 4,63 metros de longitud. Son 26,7 centímetros más que la carrocería berlina, lo que repercute directamente en la capacidad de su maletero. Tiene 137 litros más que un Mégane 'convencional', porque arranca en unos sorprendentes 521 litros, aunque se puede incrementar hasta los 1.504 litros si sólo usamos los dos asientos delanteros. Y hablando de asientos, decir que el respaldo del acompañante delantero también se puede abatir, de forma que nos permitirá transportar objetos de hasta 2,70 metros de longitud. La firma del rombo ofrece numerosas versiones para tener el Mégane Sport Tourer ideal, por lo que encontramos tres motores TCe, cuatro dCi y diferentes tipos de cambio, además de siete niveles de equipamiento, entre los que destacan los deportivos GT y GT Line.



▲ Las regulares formas de su maletero facilitan las operaciones de carga. Maletero que arranca en los 521 litros.



▲ Amplitud general y asientos cómodos en todos los Mégane.

LA INNOVACIÓN

Chasis 4Control para los GT

El nuevo Renault Mégane puede presumir de ofrecer lo último en tecnología a todos los niveles. No faltan faros Full LED, infinidad de asistentes de ayuda a la conducción, sistema Multi-Sense con diferentes programas de conducción... Pero entre todos ellos destacáramos el singular sistema 4Control, que sólo equipan, y de serie, aquellos Mégane con el acabado GT, tanto en berlina como en Sport Tourer: motores 1.6 TCe 205 CV y 1.6 dCi 165 CV. Y también el R.S.

Este sistema, desarrollado por Renault Sport, ya lo viene usando la firma del rombo desde el último Laguna y suma en el eje trasero un motor eléctrico que mueve sus ruedas para darles un ángulo de giro que permita trazar mejor las curvas y optimizar también la agilidad del coche en maniobras de aparcamiento o de adelantamiento.

Cuando circulamos por debajo de los 80 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras hasta un máximo de 3,5 grados para reducir el radio de giro, mientras que cuando sobrepasamos esa velocidad, las ruedas posteriores giran en el mismo sentido que las delanteras, lo que mejora el paso por curva de este innovador compacto.



▲ El nuevo Mégane puede equipar lo último en tecnología, que va desde los faros Pure Vision hasta el sistema 4Control, pasando por cambios EDC, Head-Up display, R-Link 2...



▲ El maletero de la versión compacta cubica 384 litros y los respaldos se pueden abatir por partes. También destila calidad.

tuación requiere desarrollar un chasis robusto pero que a su vez, en caso de choque, dirija la energía a las zonas previstas para amortiguar y minimizar las consecuencias

del impacto. Pero, además, el Mégane cuenta con numerosos sistemas de ayuda a la conducción que facilitan su utilización reduciendo las situaciones críticas. Es el caso

de la alerta por cambio involuntario de carril, la alerta por exceso de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico, el asistente de aparcamiento, el detector de ángulo muerto, los faros Full LED Pure Vision, la frenada de emergencia asistida con control de la distancia de seguridad o la ayuda al arranque en pendiente.

Otro punto fuerte del Mégane son sus mecánicas, tanto en diésel como en gasolina. Pero si tuviésemos que destacar un motor en concreto, hablaríamos del TCe de gasolina de 130 caballos asociado al cambio automático de doble embrague EDC. Este propulsor, de 1,2 litros de cilindrada, ofrece las prestaciones de un motor atmosférico de dos litros –aceleración

de 0 a 100 km/h de 10,6 segundos–, pero con un ridículo consumo medio de 5,5 l/100 km. Su inyección directa y su turbocompresor le aportan una flexibilidad y una agilidad excepcionales. Además, su acústica está particularmente estudiada, y resulta silencioso y muy agradable.

El Mégane también ofrece un modo ECO que reduce ligeramente las prestaciones del Mégane para aminorar el consumo hasta un 12 por ciento. Y, como complemento, el compacto francés ofrece el sistema Driving ECO2 para seguir en tiempo real, mediante el ordenador, el estilo de conducción, los avances en ahorro y las recomendaciones del sistema para reducir aún más los consumos.

Siguiendo el análisis de

LA FIRMA LUMINOSA TRASERA TIENE MUCHA PERSONALIDAD. ES INCONFUNDIBLE



RENAULT MÉGANE R.S. El lado más radical y salvaje

El corazón 1.8 TCe estrenado en el exclusivo Alpine A110 será trasplantado al Mégane más prestacional, que como es norma en la casa francesa viene firmado por Renault Sport. Ese 1.8 TCe proporciona 280 CV y 39,8 mkg de par motor, cifras que lo posicionan en un lugar privilegiado en el segmento de los compactos más 'picantes'. Podrá adquirirse con cambio manual o automático EDC –este último, con levas tras el volante–, ambos de seis relaciones y que enviarán su potencial exclusivamente al eje delantero. Eso sí, para optimizar su comportamiento dinámico este Renault Mégane R.S. apostará por el sofisticado chasis 4Control; y, además, desde el sistema Multi-Sense se

ofrecerá un programa específico, denominado Race, que casará a la perfección con el planteamiento del Mégane R.S. Tanto por fuera como por dentro suma infinidad de detalles que lo hacen único y que ayudan a potenciar su carácter. No desentonan los nuevos apéndices aerodinámicos o sus exclusivas llantas, pero también un volante específico, asientos de corte deportivo, pedales metálicos... A finales de 2018 se sumará una versión Trophy –con una puesta a punto especial y 300 CV de potencia– que apuntará a un nuevo récord en Nürburgring. Así 'vengará' a su antecesor, porque el Mégane Trophy-R paró el cronómetro en 7:54,36 minutos el 15 de mayo de 2014.



▲ Su zaga rebosa dinamismo, con un eficaz difusor que enmarca su sistema de escape. El color Tonic Orange será exclusivo para el Mégane R.S., al igual que su avanzado sistema de telementría.



▲ Numerosos detalles ponen de manifiesto la calidad y la tecnología del Mégane. Como el Head up Display a color, el mando que permite configurar diferentes modos de conducción o la pantalla táctil vertical de 8,7 pulgadas.

los puntos fuertes del Mégane, toca hablar del sistema de infoentretenimiento R-LINK 2, que permite acceder a un buen número de funcionalidades de una forma intuitiva y rodeado de gran ergonomía. R-LINK 2 permite definir

hasta seis perfiles distintos y guardarlos en la memoria. Este centro de control, completo y sofisticado, permite interactuar fácilmente con todas las funciones del Mégane: radio, navegación, ayudas a la conducción, iluminación de am-

biente... Y durante tres años Renault ofrece acceso ilimitado a R-LINK Store y a su larga lista de aplicaciones gratuitas o de pago, diseñadas de forma específica para usar en este modelo y en un sistema que combina la parte táctil de la

pantalla con mandos de gran tamaño para facilitar la utilización de los sistemas más habituales.

El Mégane está hecho a conciencia, pues se ha cuidado hasta el más mínimo detalle. Desde los adornos

cromados de la consola hasta los materiales cálidos y modernos elegidos para los asientos. Y en algunos volantes –contacto directo y a diario del propietario con su vehículo–, la marca francesa ha utilizado cuero Nappa, que es flexible y resistente.



Renault invirtió en la fábrica de Palencia un total de 600 millones de euros entre 2014 y 2016 para modernizar sus instalaciones y potenciar, sobre todo, la calidad final de los coches producidos. Renault modernizó áreas tan importantes como chasis, carrocería, pintura

y ensamblaje; y se implantaron nuevos ensayos y criterios de control de calidad a partir del acuerdo de colaboración con Daimler.

El resultado de todo ello es un Mégane de funcionamiento muy fiable, con un acabado riguroso y unos valores residuales que en esta nueva generación han aumentado un 12 por ciento respecto al modelo anterior.



GRAN TURISMO EL STINGER ES UN MODELO QUE LLEGA PARA RIVALIZAR CON LAS MEJORES BERLINAS PREMIUM DEPORTIVAS

Alto rendimiento

Kia también sabe hacer berlinas deportivas del máximo nivel; prestacionales, ágiles, tecnológicas y rematadas con calidad. Es el caso del Stinger, nuevo modelo que presume de hasta 370 caballos de potencia y que llama la atención en todos los aspectos.



► El propulsor 3.3 V6 de gasolina es el más poderoso de la gama, con sus 370 caballos, y se asocia a la tracción total exclusivamente. Como en el resto de la gama, el cambio es automático: de ocho marchas y con levas en el volante.



Lo vimos primero, cuando fue presentado en sociedad, y ya nos llamó la atención. Luego hemos tenido ocasión de ponernos al volante, y nos convenció. Lo hizo porque Kia se ha embarcado en una apasionante aventura que le ha catapultado varios escalones por encima, hasta el punto de ofrecer una berlina deportiva, agradable tanto a la vista –monopoliza miradas a su paso– como al tacto, que entra en liza con rivales de sello premium, y principalmente de procedencia germana. Así, de golpe y casi sin avisar.

El Stinger 'sabe' bien qué es eso de que la unión hace la fuerza. Ha sido diseñado en Frankfurt, desarrollado con una intensa puesta a punto final en Nürburgring y fabricado en Corea del Sur. Su estilizada silueta alcanza los 4,83 metros de largo, 1,87 de ancho y sólo 1,40 de alto. Su carrocería coupé, de cinco puertas y cinco plazas, provoca una curiosidad entre vianantes y conductores que no hacía mucho tiempo que no

percibíamos ante la llegada de un nuevo modelo. Unos, atraídos por sus líneas personales y dinámicas; otros, interesados por sus características técnicas y su rendimiento.

Pero lo bonito no vale si lo demás no acompaña; y por eso se beneficia de un gran bastidor, de unos motores prestacionales y eficientes, y de una tecnología sumamente avanzada de cara a la seguridad, al confort o a la conectividad.

Bajo el capó podemos elegir entre tres motorizaciones diferentes, todas ellas sobrealimentadas. La joya de la corona es un 3.3 V6 T-GDI de gasolina con doble turbo que ofrece 370 CV de potencia y se asocia a un sofisticado sistema de tracción total y a una evolucionada transmisión automática con convertidor de par y ocho relaciones. Esta versión alcanza los 270 km/h de velocidad máxima, acelera de 0

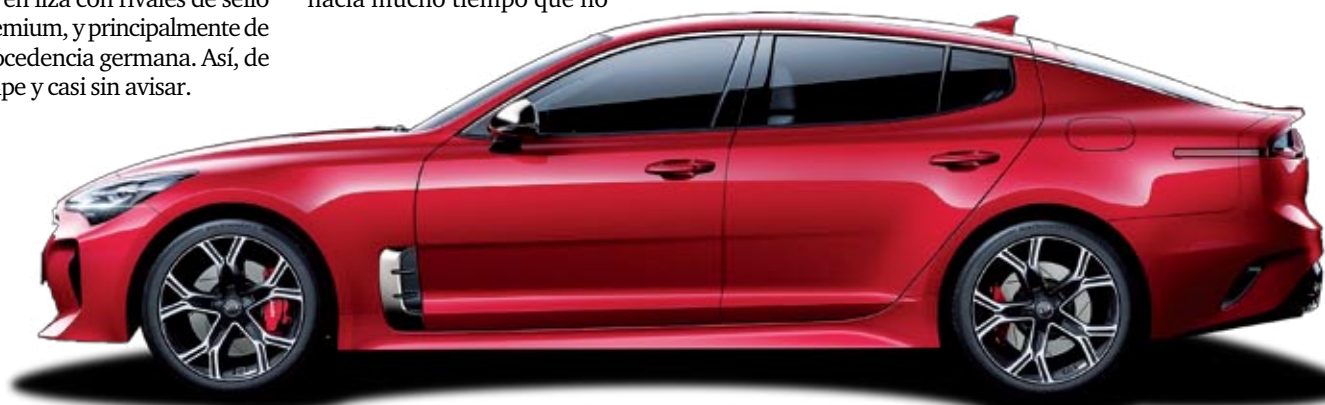


▲ Con el Stinger se puede disfrutar al máximo si queremos afrontar una conducción realmente deportiva; pero, al mismo tiempo, ofrece un lado más 'amable', confortable y funcional, ideal para el día a día.

a 100 km/h en sólo 4,9 segundos y homologa un consumo medio de 10,6 l/100 km.

Un escalón mas abajo encontramos un 2.0 Turbo, también de gasolina y con cuatro cilindros, que eroga 255 CV y se impulsa exclusivamente con propulsión trasera, permitiendo montar un autoblocante electrónico en el eje motriz si el usuario así lo desea. Y la tercera alternativa mecánica del Stinger, ya diésel, es también un 2.0 turboalimentado con 200 CV, disponible tanto con propulsión trasera como con tracción total, y capaz de combinar números como los 230 km/h de velocidad máxima o un consumo de sólo 5,6 litros. Los dos propulsores 2.0, sean de gasolina o diésel, también se asocian a la ya mencionada caja automática de ocho relaciones, dotada de levas en el volante.

Las versiones equipadas



AVANZADO LA DOTACIÓN EN SEGURIDAD ES TAN SOFISTICADA COMO GENEROSA

TECNOLOGÍA

La seguridad siempre es lo primero

La dotación tecnológica del Stinger en materia de seguridad es sobresaliente. Esta nueva berlina, de enfoque deportivo, estrena elementos significativos en Kia, como la alerta de fatiga del conductor. Los sistemas inteligentes de seguridad activa se agrupan bajo el paraguas del ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) y contemplan los últimos avances en esta materia, tanto a la hora de evitar accidentes como de mitigar sus efectos. En ese sentido, pocas dudas hay sobre la generosidad y sofisticación de su equipamiento.

Seguridad Pasiva



Siete airbag, incluido el de rodilla.



Elevación del capó automática.

Sistemas de seguridad de ayuda a la conducción



Sistema de asistencia de frenada de emergencia.



Control de velocidad de cruce adaptativo.



Control del ángulo muerto Blind Spot Detection.



Sistema de asistencia de mantenimiento de carril.



Asistente dinámico de luces de carretera.



Asistente de fatiga del conductor.

una dirección sumamente rápida y precisa, la dinámica del Stinger sale reforzada, haciendo gala de una gran agilidad y de un comportamiento deportivo sobresaliente, y siempre con una gran sensación de control, incluso al límite. Virtudes meritorias para un conjunto de hasta 1.834 kilos.

El conductor puede cambiar la personalidad del Stinger mediante el Drive Mode Select. Este asistente ofrece los programas Eco, Sport, Sport+, Comfort y Smart, que varían los parámetros del motor, del cambio, de la dirección, de la tracción o de la suspensión, entre otros.

El interior, lógicamente, también tiene una clara inspiración deportiva. Ergonómico delante, detrás destaca el amplio espacio para las pier-



La puesta a punto final del Stinger se ha llevado a cabo en el circuito de Nürburgring.

SUSPENSIÓN ADAPTATIVA

Confort por un lado, agilidad por el otro

El Stinger se ha beneficiado de una intensa puesta a punto, desarrollada principalmente en el emblemático circuito de Nürburgring. No es casual, porque se ha querido dotar a la nueva berlina deportiva de Kia de una agilidad felina, aunque sin renunciar a una vertiente más 'amable' y al confort, necesarios para circular plácidamente en el día a día.

Este modelo monta un esquema McPherson con doble brazo inferior en el eje delantero, mientras que en eje posterior se apuesta por un sofisticado esquema multibrazo, de cara a realzar la estabilidad del conjunto. Además, la suspensión también incorpora unos amortiguadores controlados electrónicamente, capaces de variar

la personalidad del vehículo. Así, el conductor puede seleccionar desde el asistente Drive Mode Select el tipo de conducción que desea realizar, atendiendo a cinco programas de uso: Eco, Sport, Sport+, Comfort y Smart.

El sistema ECS (Electronic Controlled Suspension) varía el tarado de los amortiguadores, con el fin de ofrecer una conducción más dinámica o de corte más confortable; e incluso el Stinger puede apostar por suavizar el tarado de los amortiguadores delanteros y endurecer el de los traseros, o a la inversa, para 'jugar' y sacar el máximo partido a las características dinámicas del vehículo. Un comportamiento 'bipolar' que se traduce en disfrute y que se agradece.



▲ La puesta en escena del interior resulta muy agradable, y el conjunto se remata con una calidad enfocada a rivalizar con vehículos premium.



◀ El acabado superior GT presume de una tapicería en piel exclusiva. Las butacas delanteras son fantásticas, mientras que detrás el espacio para las piernas es muy generoso. El maletero ofrece un volumen de 406 litros, y el portón trasero es eléctrico y cuenta con una práctica función manos libres.

con tracción total contemplan un reparto inicial de la motricidad del 60 por ciento en las ruedas traseras y del 40 en

las delanteras, incluyendo un control dinámico de par vectorial detrás, tanto de potencia como de frenado, para que

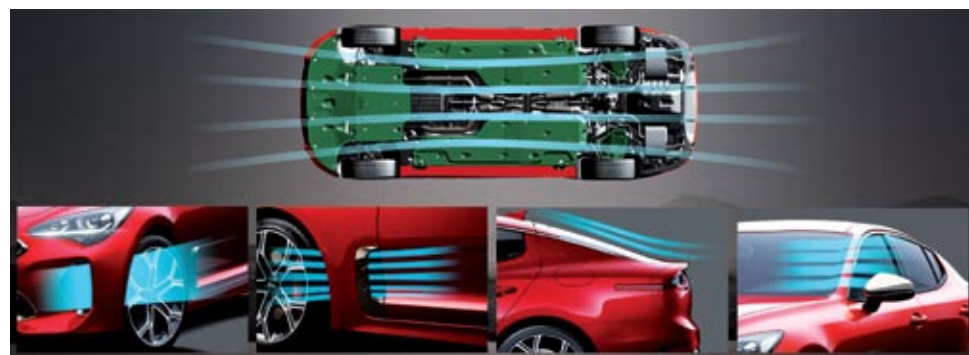
el vehículo sea más ágil. Destacan, asimismo, los eficaces frenos firmados por Brembo y las llantas de aleación de 19

pulgadas que monta la versión más potente de la gama.

Con todos estos ingredientes, más el avanzado chasis y

AMIGO DEL VIENTO

Cualquier deportivo de altas prestaciones que se precie tiene que cuidar al máximo la aerodinámica. En este sentido, el diseño de la carrocería es la clave, pero hay que buscar también soluciones como unos bajos carenados en su práctica totalidad o unas canalizaciones para que el aire fluya de una manera más limpia en el frontal o en las ruedas.



nas que brinda a sus ocupantes, mientras que el maletero cubica 406 litros. El portón es eléctrico y cuenta con una práctica función manos libres en los acabados GT Line y GT, este último exclusivo del V6. La oferta se completa con los niveles 'de entrada' Style y xTreme, que tampoco renuncian a un equipamiento más que generoso. De hecho, el acabado Style ya cuenta con siete airbag, alerta de cambio de carril, sistema de reconocimiento de señales de tráfico, frenada autónoma de emer-



▲ El Stinger es el primer Kia disponible tanto con tracción trasera como total. En los dos casos su dinámica resulta excelente, incluso al límite.

gencia, luces de carretera inteligentes, control de cruce adaptativo, navegador con pantalla de 7 pulgadas, cámara trasera, Android Auto, climatizador bizona, acceso y arranque sin llave, sensores de luces, lluvia y aparcamiento, llantas de aleación de 18 pulgadas, tapicería en piel sintética, asiento del conductor con ajustes eléctricos... No está nada mal, ¿no?

En cuanto a precios, el Stinger está disponible en un abanico que oscila entre los 37.900 y los 54.150 euros.



LA AUTONOMÍA MEDIA ES DE 1.330 KILÓMETROS, DE LOS QUE MÁS DE 400 CORRESPONDEN AL GAS GNC, CUYO GASTO ES DE 3,5 KG/100 KM



PRECIOS

	Octavia	Octavia Combi
1.4 TSI Active CNG	23.350 €	24.300 €
1.4 TSI Ambition CNG	24.650 €	25.600 €
1.4 TSI Ambition CNG DSG	26.260 €	27.210 €
1.4 TSI Like CNG	24.650 €	25.600 €
1.4 TSI Like CNG DSG	26.260 €	27.210 €
1.4 TSI Style CNG	26.250 €	27.200 €
1.4 TSI Style CNG DSG	27.860 €	28.810 €

Del máximo interés

Fruto de combinar dos carrocerías, dos tipos de transmisión y cuatro niveles de acabado, la gama Octavia ofrece nada menos que 14 versiones G-TEC, dotadas de un motor 1.4 TSI que funciona con gas natural o gasolina, lo que reporta un impresionante ahorro y aparea la etiqueta ECO de la DGT.

Si los motores TDI y TSI empleados en la gama Octavia son sinónimo de economía, eficiencia, robustez y rendimiento, la marca checa del grupo Volkswagen va aún más allá con sus sorprendentes versiones G-TEC, dotadas de una mecánica 1.4 TSI que opera, indistintamente, con gas na-

tural comprimido (GNC) o gasolina; aunque el coche, mientras quede gas almacenado en sus tanques especiales, usará siempre el primero de esos combustibles por su funcionamiento más ecológico y su mejor aprovechamiento energético, muy superior al de los carburantes convencio-

nales –gasolina o gasóleo–, y mejor también que el del gas licuado de petróleo (GLP).

Los Octavia G-TEC –hay 14 versiones, fruto de combinar las carrocerías sedán y familiar Combi con los acabados Active, Ambition, Like y Style, y las cajas de cambio manual y automática DSG, de seis y

siete velocidades respectivamente– son casi iguales a sus hermanos de gama, y en el exterior sólo el emblema 'G-TEC' del portón permite diferenciarlos. Dentro, lo más reseñable es su instrumentación específica y funciones del ordenador adaptadas al uso de dos combustibles, pero no hay

variaciones en lo que a espacio se refiere, donde el Octavia sigue procurando gran amplitud a sus cinco ocupantes. Y es que las modificaciones principales quedan ocultas. Una es el motor, pues el 1.4 TSI recibe una programación específica para permitir el uso 'bifuel': pasa a rendir 110 CV, aunque esa potencia está disponible desde sólo 4.800 rpm, mientras que el par máximo, de 20,4 mkg, está presente entre 1.500 y 3.500 vueltas, sinónimo de respuesta progresiva. Además, el motor pasa automáticamente del modo 'GNC' al modo 'gasolina', sin que el conductor aprecie nada: ni tirones o vibraciones, ni cambio de sonido, ni merma de prestaciones... Sólo se dará cuenta porque el Octavia G-TEC va informando de la autonomía restante con gas y, en el momento en que pasa a usar gasolina –el depósito conserva los 50 litros del resto de la gama–, porque desaparece del cuadro el testigo verde 'CNG'. Así podremos seguir circulando el tiempo que sea necesari-

rio hasta repostar gas natural –el navegador de los Octavia G-TEC ha sido 'educado' para buscar los puntos de recarga más próximos–, una operación rápida –lo contaremos en detalle en nuestro próximo número, dedicado a las ventajillas diarias– y tras la cual el Octavia G-TEC ya arrancará, de nuevo, en modo 'GNC'.

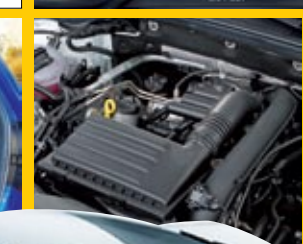
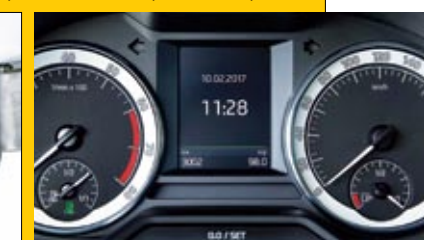
La segunda diferencia importante tiene que ver con la presencia bajo el suelo del maletero de los dos robustos tanques de gas natural comprimido, con una capacidad de 15 kilos que se traduce en 410 kilómetros de autonomía usando GNC –el consumo medio en ese modo más limpio es de 3,5 kg/100 km–, a los que debemos añadir los 920 kilómetros que podremos cubrir

¿QUÉ CAMBIA?

Las diferencias, poco visibles

Hasta los más observadores tendrán que fijarse bien para distinguir al Octavia G-TEC, que funciona indistintamente con gasolina o gas natural, de sus hermanos de gama. Porque exteriormente sólo el emblema posterior 'G-TEC' le identifica. En el interior ocurre algo similar, y los cambios frente al resto de Octavia son mínimos: indicador de nivel del depósito de GNC en lugar del termómetro de refrigerante y funciones específicas en el ordenador de viaje, que informa de los dos tipos de consumo –el de gasolina en 'l/100 km' y el de gas en 'kg/100 km'–, de la calidad del gas o de la autonomía máxima, detallando los kilómetros totales y los posibles con GNC o gasolina. Y si el nivel de gas almacenado entra en reserva, el navegador busca estaciones de servicio que dispensen ese combustible, ordenándolos por distancia o, si estamos siguiendo una ruta, por cercanía a la misma. Además, la boca de repostaje es doble, y el hueco que habitualmente puede acoger la rueda de repuesto aloja en este caso dos tanques de gas natural comprimido. Así, el maletero del Octavia G-TEC cubica 460 litros, frente a los 590 habituales, y 480 el del Octavia Combi G-TEC, en vez de los 610 normales. Por último, el motor 1.4 TSI rinde aquí 110 CV y recibe cambios para que pueda usar los dos tipos de combustible.

▼ La instrumentación está adaptada a la posibilidad de usar dos tipos de combustible. El maletero pierde volumen, pero es amplio.

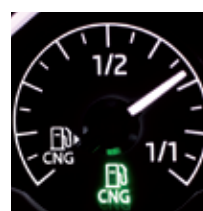


FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI GNC	1.4 TSI GNC COMBI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros / Cilindrada (c.c.)	4, en línea / 1.395 c.c.	4, en línea / 1.395 c.c.
Potencia máxima/rpm	110 CV / 4.800-6.000	110 CV / 4.800-6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.500-3.500	20,4 mkg / 1.500-3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. (Aut. DSG 7 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. DSG 7 vel.)
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Peso (kg)	1.394 (1.419)	1.394 (1.419)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.670 / 1.814 / 1.461	4.667 / 1.814 / 1.465
Volumen maletero (l)	460 / 1.450	480 / 1.610
Capacidad depósito (gasolina + GNC)	50 l + 15 kg	50 l + 15 kg
De 0 a 100 km/h (s)	10,9 (DSG: 11,0)	11,0 (DSG: 11,1)
Velocidad máx. (km/h)	195	193
Consumo mixto gasolina (l/100 km)	5,7 (DSG: 5,5)	5,8 (DSG: 5,5)
Consumo mixto GNC (kg/100 km)	5,7 (DSG: 5,5)	5,7 (DSG: 5,6)
Emissiones CO ₂ gasolina (g/km)	131 (DSG: 125)	132 (DSG: 126)
Emissiones CO ₂ GNC (g/km)	101 (DSG: 98)	102 (DSG: 99)
Precios desde... (euros)	23.350	24.300

GAS NATURAL (GNC) PURA EFICACIA

Con un rendimiento energético muy superior al de la gasolina, el gasóleo o el gas licuado de petróleo (GLP), el gas natural comprimido (GNC, o CNG por sus siglas en inglés) es una alternativa mucho más ecológica que los combustibles convencionales, pues reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno y no produce partículas sólidas. Y en el Octavia sólo genera entre 98 y 102 g/km de CO₂, en función de la carrocería elegida o el tipo de transmisión. El coche equipa un sistema que cambia automáticamente entre los dos combustibles, y una luz verde en el cuadro indica que el funcionamiento en GNC –operativo mientras haya gas en su depósito– está activado.



▲ En el espacio que ocuparía normalmente la rueda de repuesto van los dos depósitos de gas natural; pero el depósito de gasolina, de 50 litros, no cambia. En el resto del conjunto, modificaciones mínimas.

OFRECE LOS MISMOS ASISTENTES QUE EL RESTO DE LA GAMA

SEGURIDAD

Tan elevada como en otros Octavia

Toda la gama del nuevo Octavia presume de las cinco estrellas –máxima nota posible en seguridad– concedidas por EuroNCAP, y eso incluye a las versiones 1.4 TSI GNC, equipadas con dos robustos depósitos bajo el suelo del maletero para almacenar el gas natural, comprimido a 200 bares. Cumplen las más estrictas normas de seguridad y están dotados de válvulas de seguridad que garantizan el sellado si hay un accidente. Además, en caso de incendio otra serie de válvulas se ocupa de liberar el gas de forma controlada. No obstante, la fuga accidental de gas no debe preocupar, pues el GNC, a diferencia del GLP, es más liviano que el aire y se disipa rápidamente. Y bien de serie o en opción, los Octavia G-TEC ofrecen los mismos sistemas de seguridad, incluido lo último en asistentes de conducción.



▲ El Octavia G-TEC se ofrece con las dos carrocerías de la gama, ambas dotadas de portón: el sedán, con maletero de 460 litros, y el Combi –950 euros extra–, con 480 litros.

con los 50 litros de gasolina del depósito normal. En total, 1.330 kilómetros de alcance, en línea con las cifras que ma-

nejan las versiones diésel pero beneficiándonos de la suavidad y silencio de los motores de gasolina, generando menos

emisiones que cualquiera de ellos y aprovechando las ventajas cotidianas de la etiqueta 'ECO'. Además, los precios

de los Octavia G-TEC ponen la guinda al conjunto, pues con la actual promoción parten de unos atractivos 16.100 euros.

EQUIPAMIENTO DE SERIE

ACTIVE

Ópticas halógenas, luces diurnas LED, ópticas traseras LED, llantas de acero y neumáticos 195/65 R15, retrovisores exteriores ajustables y calefactables, limpiaventana trasero, asiento del conductor ajustable en altura, airbags de conductor y pasajero, airbag de pasajero con desactivación, airbags laterales, airbags de cabeza, airbag de rodillas, cinco reposacabezas ajustables en altura, reposacabezas WOKS delanteros, sistema Isofix para asiento infantil con TopTether, sistemas de seguridad ESC+ABS+EBD+MSR+ASR+EDL+HBA+DSR+ESBS+TSA+MKB (freno para colisión múltiple), faros antiniebla delanteros, sensor de presión de neumáticos, aire acondicionado, elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado con control remoto, volante ajustable en altura y profundidad, guantera con refrigeración e iluminación, ordenador de abordo MFA, control de velocidad de cruce Tempomat, radio Swing con pantalla táctil de 16,5 cm y cuatro altavoces, USB, entrada de audio y ranura para tarjeta SD, bluetooth, asientos traseros abatibles por secciones 1/3-2/3 y sistema Start-Stop.

AMBITION (Equipamiento adicional a ACTIVE)

Llantas de aleación de 16" Alcatras y neumáticos 205/55 R16, inserciones interiores en aluminio, portagafas, Pack de cuero (volante, empuñadura y freno de mano), climatizador bizona electrónico, reposabrazos central delantero, elevalunas eléctricos traseros, volante deportivo en cuero multifunción (y levas para DSG), MaxiDot, cuatro altavoces adicionales, retrovisor interior antideslumbrante,

revisteros en los respaldos delanteros, toma de corriente de 12V en el maletero, paraguas bajo el asiento del acompañante y alfombrillas delanteras y traseras.

LIKE (Equipamiento adicional a AMBITION)

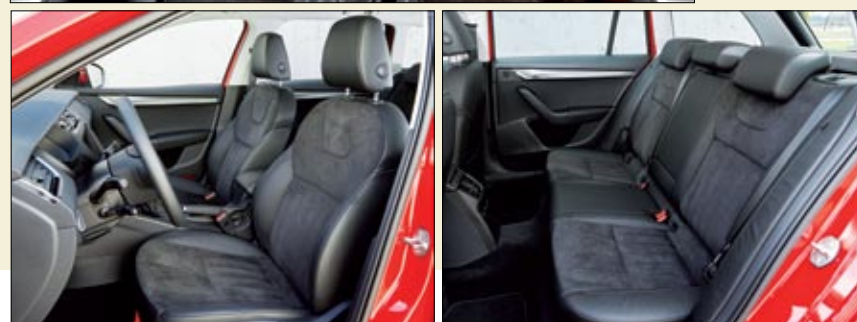
Neumáticos 225/45 R17, retrovisores exteriores abatibles y con luces de acceso, luz interior en la zona de los pies delante y detrás, asistente de luces 'Coming Home', sensor de lluvia, radio Bolero con pantalla táctil de 20,3 cm, SmartLink y SmartGate, MaxiDot en color y sensores de aparcamiento traseros.

STYLE (Equipamiento adicional a AMBITION)

Neumáticos 225/45 R17, retrovisores exteriores abatibles y antideslumbrantes, asientos delanteros ajustables en altura y soporte lumbar, iluminación interior suavizada, asistente de luces 'Coming Home', faros LED con luz de curva y reglaje dinámico del alcance de luces, lavafaros, sensor de lluvia, paquete fumador, radio Bolero con pantalla táctil de 20,3 cm, SmartLink y Smartgate, reposabrazos central trasero, luz de aviso en puertas delanteras, cajón bajo el asiento del acompañante, sensores de aparcamiento traseros, bluetooth y control por voz.



◀▶ Al margen de los cuatro niveles de acabado, hay un gran número de opciones a buen precio para configurar el coche según nuestros gustos.



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

www.bodegas-barreda.com - www.facebook.com/torredebarreda - venta online: www.bodegabierta.es



EN GASOLINA HAY MOTORES DE 110, 130, 205 Y 270 CV, MIENTRAS QUE EN DIÉSEL, A LOS BLUEHDI 100, 120 Y 150 SE SUMA AHORA EL DE 180 CV



El acabado GT, cuyo enfoque deportivo va en línea con el alto rendimiento de sus mecánicas, está disponible para las dos carrocerías y aparece un exterior muy personal donde destacan sus llantas de 18 pulgadas.

Hay para todos

Con la reciente llegada de las versiones 2.0 BlueHDI 180 dotadas de la moderna transmisión EAT8, Peugeot refuerza la nueva gama 308, capaz de adaptarse a las necesidades de cada usuario por su variedad de mecánicas, equipamientos y estilos, y sus dos funcionales carrocerías.

Fue reconocido con el premio 'Car of the Year' en el momento de su lanzamiento y ahora, tras sumar unas ventas de 760.000 unidades, protagoniza una completa renovación que afecta a la imagen externa y a la calidad y el equipamiento interiores, pero también aumenta las tecnologías disponibles, tanto en lo que se refiere a sistemas de asistencia—confort, seguridad, conectividad— como en lo que respecta a la parte mecánica, donde en breve veremos el nuevo BlueHDI 130

S&S. Además, estrena la caja de cambios automática de 8 velocidades EAT8, asociada al diésel BlueHDI 180 S&S y

que amplía las posibilidades de elección de quienes apuntan a las versiones deportivas GT, que también ofrecen el

▼ La exitosa tradición deportiva de la marca del león se traduce en el nuevo 308 GTI, con 270 CV y chasis desarrollado por Peugeot Sport.



PRECIOS		
	5P	SW
1.2 PureTech 110 ACCESS	19.850 €	20.650 €
1.2 PureTech 110 BUSINESS LINE	20.500 €	21.200 €
1.2 PureTech 110 ACTIVE	21.500 €	22.300 €
1.2 PureTech 110 ALLURE	23.500 €	24.000 €
1.2 PureTech 130 ACTIVE	22.400 €	23.200 €
1.2 PureTech 130 ACTIVE EAT6	23.900 €	24.700 €
1.2 PureTech 130 ALLURE	24.400 €	25.400 €
1.2 PureTech 130 ALLURE EAT6	25.900 €	26.900 €
1.2 PureTech 130 GT-LINE	26.200 €	27.200 €
1.2 PureTech 130 GT-LINE EAT6	27.700 €	28.700 €
1.6 THP 205 GT	30.400 €	31.400 €
GTI 1.6 THP 270	36.550 €	
1.6 BlueHDI 100 ACCESS	20.800 €	21.600 €
1.6 BlueHDI 100 BUSINESS LINE	21.350 €	22.150 €
1.6 BlueHDI 100 ACTIVE	22.450 €	23.250 €
1.6 BlueHDI 100 ALLURE	24.450 €	25.250 €
1.6 BlueHDI 120 BUSINESS LINE	22.650 €	23.450 €
1.6 BlueHDI 120 ACTIVE	23.750 €	24.550 €
1.6 BlueHDI 120 ACTIVE EAT6	25.250 €	26.050 €
1.6 BlueHDI 120 ALLURE	25.750 €	26.750 €
1.6 BlueHDI 120 ALLURE EAT6	27.250 €	28.250 €
2.0 BlueHDI 150 GT-LINE	29.300 €	30.300 €
2.0 BlueHDI 150 GT-LINE EAT6	30.800 €	31.800 €
2.0 BlueHDI 180 GT EAT8	33.150 €	34.150 €

1.6 THP de gasolina, con 205 CV. Antesala del apasionante 308 GTI, con sus 270 CV.



◀▶ El puesto de conducción i-Cockpit, con volante más pequeño, instrumentación sobreelevada y pantalla táctil muy a mano, es característico del 308. Podemos elegir entre varios niveles de acabado y dotación, coronados por GT-Line y GT.

Por debajo de las versiones GT—disponibles con la carrocería de cinco puertas y con la SW— encontramos el acabado GT-Line, indicado para los que gustan de la deportividad y de una imagen más joven pero no necesitan prestaciones del máximo nivel. En gasolina se asocia al premiado 1.2 PureTech 130, mientras que en diésel la alternativa es el 2.0 BlueHDI, con sus 150 CV. Y en ambos casos podemos elegir entre transmisión manual y cambio EAT6. Y, por supuesto, entre 308 5P y 308 SW; porque salvo la radical variante GTI, todas las versiones del 308 están disponibles con las dos carrocerías, oscilando la diferencia de precio entre 700 y 1.000 euros.

El grueso de la familia 308 está compuesto por los niveles Access, Active y Allure, que destacan por un magnífico compromiso entre precio y equipamiento. El básico Access, por ejemplo, se vincula a

los motores más económicos—el 1.2 Puretech 110 y el BlueHDI 100—, pero no renuncia a una completa dotación de serie—ver cuadro sobre equipamiento—, que podemos reforzar mediante interesantes opciones.

Y es que, por ejemplo, en el actualizado Peugeot 308

aparecen todos los sistemas de ayuda a la conducción presentados recientemente en los nuevos SUV 3008 y 5008, como el Active Safety Brake con Distance Alert—detecta obstáculos, como vehículos y peatones, y llega a frenar automáticamente para evitar la colisión—, la alerta activa de

cambio involuntario de carril, la alerta de atención del conductor, el cambio automático de luces de carretera, el reconocimiento de las señales de límite con recomendación de velocidad, el regulador activo con función Stop, el sistema activo de vigilancia de ángulo muerto o el Park Assist.

▶ El 308 SW se adapta a las necesidades más exigentes con sus 556 litros de maletero, ampliables a 1.606 si abatimos la segunda fila. Y ofrece motores de hasta 205 caballos.



EQUIPAMIENTO DE SERIE

ACCESS

Climatizador manual, volante multifunción, kit manos libres bluetooth y radio, conexión USB y toma jack, ordenador de viaje, sensor de presión de neumáticos, regulador/limitador de velocidad, volante con ajuste horizontal y vertical, asientos delanteros con ajuste de altura, asiento trasero abatible 1/3-2/3, faros halógenos, airbag frontal de conductor y pasajero, airbag laterales delanteros, airbag de cortina delanteros y traseros, fijaciones Isofix en plazas laterales traseras, control de estabilidad ESP, elevallunas eléctricos delanteros, cierre centralizado con mando remoto, bloqueo automático de puertas en marcha, dirección asistida eléctrica variable, luces LED para circulación diurna, retrovisores eléctricos y térmicos, llantas de acero Ambar de 15 pulgadas, rueda de repuesto.

ACTIVE (Equipamiento adicional a ACCESS)

Climatizador automático bizona, detector de obstáculos traseros, puesto de conducción i-Cockpit con pantalla táctil, volante de cuero, elevallunas eléctricos traseros, reposabrazos central delantero con espacio portaobjetos, lunas tintadas, faros antiniebla, limpiaparabrisas automático con sensor de lluvia, encendido automático de luces, llantas de aleación Quartz de 16 pulgadas.

ALLURE (Equipamiento adicional a ACTIVE)

Contorno de lunas cromado, Pack Visibilidad, detector de obstáculos delanteros, freno de mano eléctrico, función Follow Me Home, retrovisor interior electrocromo, retrovisores exteriores abatibles eléctricamente, lunas traseras sobretintadas, reposabrazos en asiento

trasero, llantas de aleación Rubí de 17 pulgadas, Mirror Screen + Navegación Conectada 3D, Peugeot Connect SOS y Assistance + Peugeot Teleservices.

GT-LINE (Equipamiento adicional a ALLURE)

Sistema de acceso y arranque manos libres, Pack Look interior GT, toma de 230 V, volante deportivo en cuero, emblema GT Line, retrovisores exteriores negros, faros antiniebla LED, faros Full LED.

GT (Equipamiento adicional a GT-LINE)

Driver Sport Pack (visualización de parámetros dinámicos y calibración del acelerador), umbrales de puertas, pedales y reposapiés de aluminio, iluminación Sport, tapicería TEP/Alcantara, llantas de aleación Diamante de 18 pulgadas.

EURONCAP

El XC60 encabeza los nuevos '5 estrellas'

Un SUV grande (Volvo XC60) y tres de talla más pequeña (Mitsubishi Eclipse Cross, Skoda Karoq y Volkswagen T-Roc), dos pequeños vehículos 'monovolumen' –así los denomina este organismo– (Citroën C3 Aircross y Opel Crossland X) y dos utilitarios (Seat Arona y Volkswagen Polo) son los últimos modelos analizados por EuroNCAP, en un examen que todos saldan con cinco estrellas. Resultado unánime que demuestra que la seguridad no es patrimonio de los niveles superiores cuando el fabricante se preocupa de dotar sus coches con los sistemas más avanzados, sin tener en cuenta la categoría a la que pertenece el vehículo. Sirven de ejemplo los dos utilitarios probados en esta fase, que se unen por sus sistemas de alta tecnología a Nissan Micra, Ford Fiesta y Seat Ibiza, del que deriva el Arona. De hecho, esa es la razón de que los resultados del Ibiza se apliquen al Arona.

Los técnicos del consorcio europeo destacan la notable eficacia del Volvo XC60, que consigue el mejor resultado de 2017, al lograr en protección de ocupantes adultos el 98 % de los puntos en juego y anotarse también la mayor puntuación del año en sistemas de seguridad: 95 %. Reseñable también es el saldo del Eclipse Cross, con el récord de puntuación de su categoría en protección de ocupantes. Las calificaciones de esta fase, en la que los estándares de seguridad parecen alcanzados con facilidad, permiten al secretario general de Euro NCAP, Michiel van Ratinen, refrendar las nuevas



VOLVO XC60	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	98%
NIÑOS	87%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	95%



SKODA KAROQ	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	79%
PEATONES	73%
S. SEGURIDAD	58%



CITROËN C3 AIRCROSS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	82%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	60%



SEAT ARONA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	80%
PEATONES	77%
S. SEGURIDAD	60%

pruebas y requisitos más estrictos, que llegarán en 2018; se trata de seguir motivando a los fabricantes en



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%
NIÑOS	78%
PEATONES	80%
S. SEGURIDAD	71%



VOLKSWAGEN T-ROC	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	87%
PEATONES	79%
S. SEGURIDAD	71%



OPEL CROSSLAND X	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	84%
PEATONES	62%
S. SEGURIDAD	57%



VOLKSWAGEN POLO	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	85%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	59%

gran consumo los que más influirán en la mejora de la seguridad vial, resaltando a Nissan, Ford, Seat y Vo-

lswagen por democratizar la seguridad dotando de sistemas de alta tecnología a sus coches pequeños.

en breve

► **SE RETRASA EL 'PLAN 3 MILLONES'**. - El vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero, que pidió una transición ordenada y rentable hacia el nuevo modelo de movilidad, desvelaba también en el 32 Encuentro de Automoción de IESE que el objetivo de producir tres millones de coches en España se retrasa a 2018 y no se alcanzará este año, como estaba previsto en el plan presentado en 2017.

► **AUDI, LA MEJOR EUROPEA**. - En el Consumer Reports de este año, Audi aparece, por sexto año consecutivo, como la mejor marca europea. En esta edición, el estudio recoge la opinión sobre sus coches de los propietarios americanos de 640.000 vehículos, siendo Kia Niro, Subaru BRZ/Toyota GT86 y Lexus ES los más fiables.

► **LAS CÁMARAS DEL CINTURÓN YA DENUNCIAN**. - Las 50 cámaras que, por ahora, vigilan el uso del cinturón ya multan cuando ese dispositivo de seguridad no va abrochado. Tras dos meses notificando la infracción sin sanción, ahora, una vez identificado el conductor, se pagarán 200 euros y 3 puntos por incumplir la norma.

► **LLEGAN LOS RADARES EN MOTO**. - 860.130 euros han costado los 60 radares móviles con los que los motoristas de la Agrupación de Tráfico controlarán la velocidad para denunciar a los que excedan los límites. Se trata de dispositivos ligeros, que actúan desde un trípode y pueden captar velocidades de hasta 250 km/h, a una distancia de 15 a 50 metros y en dos carriles.

la frase

Gaetano de Astis. Director de la marca Iveco para España y Portugal

«El gas natural es la única alternativa real al diésel para el transporte de mercancías por carretera, y en Iveco tenemos todo lo necesario para ofrecer los mejores vehículos movidos por esa tecnología en la que somos líderes».



Para hacer el nuevo Kuga 750 millones de euros llegarán a Almussafes

La fabricación del nuevo Kuga, que deberá estar listo a partir de 2020, supone la llegada de 750 millones de euros a Almussafes en la que Ford lleva invertidos unos 3.000 millones de euros desde 2011. La adjudicación de la segunda generación del todocamino refuerza la apuesta de la compañía americana por uno de sus centros más importantes de Europa, que con esa aportación se va a convertir en una planta puntera. «Ya que podremos ofrecer vehículos más inteligentes, más completos y más conectados», declara Jesús Alonso, el Presidente y Consejero Delegado de Ford Iberia. No en vano, Almussafes es la factoría española que más vehículos diferentes produce y exporta, colocando a Ford entre los mayores exportadores de la industria en España. También es la fábrica europea de Ford con mayor variedad de modelos y volumen.

Título Mundial Las mujeres eligen el Hyundai Ioniq

Las 25 periodistas especializadas –hay dos españolas– que integran el jurado del 'Women World Car of The Year' han elegido al Hyundai Ioniq, con sus tres

sistemas de propulsión, como 'Coche Mundial del Año 2017', consiguiendo también el título de Coche Ecológico. En el resto de categorías triunfaban: Mazda CX-5, Familiar; Ford Fiesta, Económico; Peugeot 3008, SUV/Crossover; BMW Serie 5, Lujo; y Honda Civic Type R, Deportivo. Los premios se completan con el 'Dream



la cifra

10.000

millones de euros invertirá Volkswagen en China hasta 2025 para construir eléctricos e híbridos junto a JAC, uno de sus socios locales. La producción empezará a mediados de 2018 para comercializar 400.000 unidades en 2020 y alcanzar el millón y medio en 2025. El Gobierno chino quiere que esas tecnologías supongan el 10 % de las ventas de cada fabricante en 2019, y el 12 % en 2020.

Necesita reducir costes

Figueruelas se integra en la estructura de PSA

La planta de Figueruelas se afianza como uno de los centros de producción del Grupo PSA en España. Según Antonio Cobo, director de la planta y de Opel España, dos tercios del trabajo de la factoría en el próximo año serán vehículos todocamino, los modelos más demandados del mercado. También recuerda que ahora se hacen 1.840 coches al día, al subir el volumen con los cambios realizados en la línea de Mokka X, Crossland X y Citroën C3 Aircross –los dos últimos comparten plataforma–. Pese a ese aumento de producción, Cobo reconoce la necesidad de mejorar la rentabilidad y ganar eficacia, indicando que la planta deberá trabajar los sábados a pleno rendimiento, y que se tienen que eliminar los procesos de control en el ensamblaje, que restan eficiencia. En cuanto a la versión eléctrica del Corsa, sobre la que aún no hay nada decidido, Figueruelas luchará por conseguir la variante electrificada de un modelo que fabricará en exclusiva a partir de 2019.

Las declaraciones se producían en la visita de la directora mundial de Citroën, Linda Jackson, a la planta zaragozana donde se hace el C3 Aircross, el primer no Opel desde que hace 35 años se inauguró Figueruelas. Jackson no desaprovechó la ocasión para dar las gracias a los trabajadores «por haber hecho un vehículo de gran calidad», insistiendo en la calidad de fabricación de la factoría. La directora mundial de Citroën aseguraba que ya hay 20.000 pedidos –1.400 en España– del que será un modelo clave en la estrategia todocamino de la marca, considerando que lo ideal sería estar entre las 100.000 y 110.000 unidades anuales. También recordaba que España es el cuarto mercado para la marca que dirige, y que el 60 % de los coches que venden se hacen en este país.



▲ Christophe Mandon, director general de PSA España y Portugal; Linda Jackson, responsable mundial de Citroën; y Antonio Cobo, director de Figueruelas y Opel España.



◀ El nuevo centro de diseño de Audi en Ingolstadt combina lo último en CAD y la visualización en 3D con el modelado artesanal tradicional. El mundo digital también ha evolucionado mucho; y aporta grandes ventajas.

Un nuevo lenguaje

Nuevo lenguaje, pero también nuevo proceso y nuevas instalaciones para revolucionar el diseño de Audi. Así es su nuevo Centro de Diseño.

El nuevo Centro de Diseño de Audi en su sede de Ingolstadt se ha estrenado con la segunda generación del A7 Sportback, materializando los rasgos estéticos del nuevo lenguaje visual de la marca de los cuatro anillos. Audi habla de grandes superficies, bordes afilados y elementos de acabado muy estilizados. Un diseño que se ajusta casi al milímetro al sugerido por la marca alemana en el 'concept car' Prologue. Y justo esta forma de trabajar es la que desea todo entusiasta del automóvil. Que el resultado final se parezca lo más posible al 'concept' presentado uno o dos años antes. Porque eso significa que el diseño del modelo de calle será mucho más arriesgado y un éxito seguro. Pero para hacer posible

esta importante evolución, Audi ha desarrollado un innovador proceso en el nuevo Centro de Diseño que permite combinar lo mejor de la artesanía y el mundo digital. El objetivo ha sido claro, aprovechar las ventajas de la creación en 3D para sumarlas al acabado artesanal del modelado clásico. Desde luego, los avances en la tecnología digital han sido claves para ir evolucionando de la manera en que lo ha hecho el departamento de Diseño de Audi. Y gracias al empleo de potentes ordenadores, el equipo de diseñadores puede apoyarse, cada vez más, en esa parte digital que aporta ventajas importantísimas como para tomar decisiones durante la evolución del proceso con muy poco margen de

error y una reducción importante en el número de horas de desarrollo y en los costes.

El proceso de diseño de Audi consta de cinco pasos que deciden el resultado final: la fase de portfolio, la del diseño inicial, la fase de borrador, la fase digital –en la que se configura el coche totalmente y se presenta un modelo de arcilla a escala real 1:1– y, por

último, la fase de diseño de fabricación. El equipo de diseñadores trabaja desde el minuto uno en estrecha colaboración con el departamento de desarrollo técnico para verificar que no existan incompatibilidades entre el diseño y la parte técnica. Pero es curioso que con todos estos avances siga siendo imprescindible el trabajo manual en el modelo, sobre todo porque, según los responsables de Diseño de la marca alemana, otorga a las líneas del vehículo el último nivel de madurez y ayuda a crear una impresión general coherente.



◀ Una vez visualizada la silueta del coche en el ordenador se recurre a herramientas de modelado para crear un modelo de arcilla.



El nuevo Lexus LS 500h, con su completo equipo de seguridad, nos permitió probar varios de los sistemas desarrollados por Toyota.

Autonomía a la japonesa

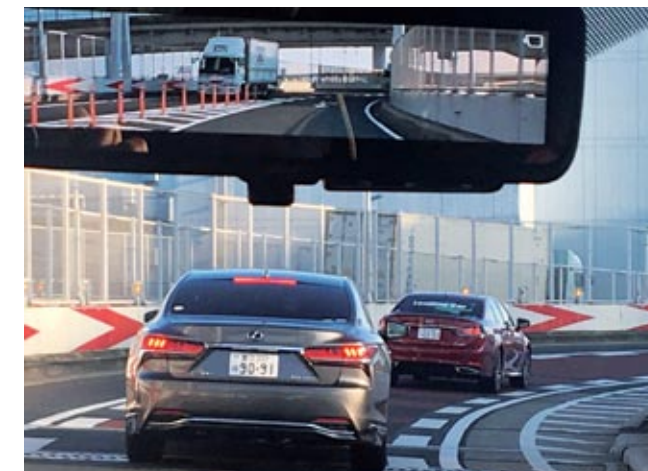
Como parte de sus investigaciones sobre seguridad, que persiguen las deseables '0 víctimas', Toyota ha acelerado el desarrollo de asistentes de conducción autónoma. En Japón hemos probado los que ya son 'reales'.

Toyota cree en un futuro sin accidentes de circulación, y la conducción autónoma jugará papel esencial en esa estrategia, que fija el año 2020 como decisivo, pues será entonces cuando el gigante ja-

ponés aplique a modelos de serie –probablemente empezará por Lexus– dispositivos que permitan circular de modo completamente automático en autopista, paso previo a los sistemas –llegarán también

en 2020, pero unos meses después– que permitirán hacer lo mismo en entornos tan complejos como las ciudades.

Faltan tres años para entonces y los trabajos ya dan frutos llamativos. Tanto, que el nuevo Lexus LS adopta varios asistentes que suenan a entorno futurista. Los hemos probado junto al puerto japonés de Yokohama, en vías abiertas al tráfico. La combinación de un preciso control de cruce dinámico –mantiene la distancia de seguridad– con el sistema que 'centra' el coche automáticamente en su carril vigilando las líneas que lo delimitan y realizando correcciones de dirección –si las líneas son confusas usa como referencia el vehículo que nos precede– favorece la seguridad ante posibles distracciones y relaja la conducción con tráfico muy



▲ El retrovisor interior puede usarse como un espejo normal o en modo electrónico –arriba–, con imágenes perfectas de la cámara trasera.



▲ Desde 60 km/h, el control de cruce dinámico DRCC se asocia a los sistemas LDA y LKA, y al nuevo LTA (Lane Tracing Assist).



▲ El coche se centra en el carril automáticamente, pero cada ciertos segundos nos recuerda que debemos controlar el volante.



▲ Si el coche va centrado en el carril y queremos adelantar o cambiar de carril, basta con pulsar la palanca de intermitencia.



▲ Un niño juega a poca distancia de nuestro vehículo cuando, pese a que se le observa a través de la cámara, iniciamos la marcha atrás. Una situación delicada que el nuevo LS soluciona a la perfección, pues el coche frena 'en seco' a un metro del chaval.

denso. E incluso los cambios de carril en autopista pueden efectuarse automáticamente: basta con ordenarlo –siempre que circulemos con los asistentes activos– mediante la palanca de intermitentes para que el coche realice toda la maniobra –salvo que detecte vehículos que se acercan por detrás– sin que lleguemos a tocar el volante. Y aunque su necesidad es discutible, demuestra que la conducción cien por cien autónoma está ya muy próxima.



▲ El Co-Drive también gestiona los cambios de carril en autopista hacia la derecha. Puede hacerse soltando el volante por completo.

MOTO GP



MÁRQUEZ ESTRENA BMW

Marc Márquez ha sido por quinto año consecutivo el piloto más rápido en clasificación en el Mundial de MotoGP (acumula 343 puntos, 86 más que su rival más cercano, Maverick Viñales). Y también, por quinta vez consecutiva, BMW le hizo entrega del nuevo vehículo que conducirá esta temporada.

Márquez no solo recibió en el Gran Premio de Valencia el reconocimiento que le acredita como ganador del Mundial de Motociclismo de este año, sino que también se llevó un exclusivo BMW M4 CS en color San Marino Blue Metallic.

ATENTOS A...

HASTA EL 28/02/18

Ya está abierto el plazo de inscripción al **Toyota Dream Car Art Contest**, el concurso de dibujo en el que los más pequeños imaginan el coche de sus sueños.



TOYOTA DREAM CAR ART CONTEST

CALENDARIO PIRELLI

EN EL PAÍS DE ALICIA

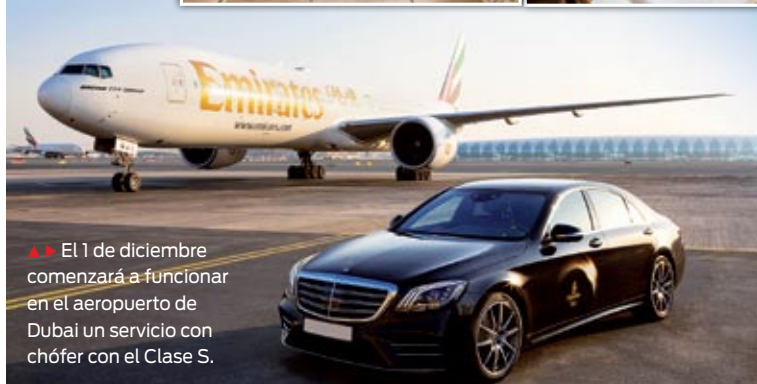
El fotógrafo británico Tim Walker es el autor de las fotografías del **Calendario Pirelli 2018**, que reinterpretan un clásico de la literatura infantil: 'Alicia en el país de las maravillas'. La famosa modelo Naomi Campbell



o la actriz Whoopi Goldberg (en la foto) son algunos de los rostros que han posado para el almanaque, que también cuenta con reconocidos activistas políticos.

EMIRATES

Los diseñadores de interiores de la aerolínea Emirates se han inspirado en el Mercedes Clase S para crear las nuevas cabinas de primera clase de sus Boeing 777.



El 1 de diciembre comenzará a funcionar en el aeropuerto de Dubai un servicio con chófer con el Clase S.

VUELA EN UN MERCEDES CLASE S

Volar en primera clase en Emirates supone una experiencia similar a viajar a bordo de un Mercedes Clase S. La aerolínea acaba de estrenar unas nuevas cabinas para sus pasajeros más exclusivos, inspiradas en la berlina de representación de la marca alemana.

Las nuevas cabinas de primera son auténticas suites privadas, con puertas del suelo al techo,

controles personales de iluminación y temperatura, acabados de calidad, confort máximo... Y, gracias a la colaboración entre ambas marcas, Emirates ha tomado 'prestados' para su desarrollo detalles como los asientos de cuero, los paneles de control de la pantalla táctil, la iluminación ambiental, etc.

Emirates y Mercedes comenzaron a colaborar en 2014 después de una

reunión donde el equipo de Emirates se quedó impresionado con el Clase S y decidieron inspirarse en este modelo para sus nuevas cabinas.

Además, a partir del 1 de diciembre, la cooperación se refuerza con un exclusivo servicio de chófer con el Clase S. Los pasajeros que vuelen en primera podrán utilizar este modelo para las transferencias al aeropuerto de Dubai.

LAND ROVER EXPERIENCE TOUR 2017 RETO SUPERADO

Los neumáticos Goodyear Wrangler DuraTrac, específicamente diseñados para hacer frente a gran variedad de situaciones, han demostrado su eficacia en el reto Land Rover Experience Tour 2017. En esta aventura, 19 SUV Land Rover han recorrido más de 3.500 kilómetros

en Perú, donde no han sufrido ninguna avería grave a pesar de haber tenido que sortear grandes dunas de arena, carreteras de montaña o cauces rocosos.



FLOTA ROJA

El Renault Mégane berlina y el ZOE ZE 40 son los modelos que componen la nueva flota del **Banco de Santander**. La entidad bancaria ha adquirido un total de 750 vehículos de la marca del rombo.

UN LAMBORGHINI HURACÁN PERSONALIZADO

EL NUEVO COCHE DEL PAPA

El Papa Francisco recibió hace unos días un regalo muy especial. Lamborghini le entregó un Huracán personalizado con los colores de la bandera del Vaticano: blanco y con detalles en dorado.

El Pontífice ya ha estampado su firma en el nuevo automóvil, que será subastado el 12 de mayo de 2018 por RM

Sotheby's. El precio en el mercado de este Lamborghini Huracán RWD supera los 200.000 euros y el dinero que se consiga se donará a varias causas elegidas por el Papa: a los cristianos desplazados por la guerra en Irak, a las mujeres víctimas de la trata y a dos ONGs que ayudan a niños y mujeres en África.



Lamborghini ha personalizado un Huracán para el Papa Francisco. Se subastará en 2018.

EL Q7, EL MODELO PREFERIDO POR LA PLANTILLA

NUEVOS AUDI PARA EL REAL MADRID BALONCESTO

El Audi Q7 fue el modelo preferido por los jugadores del Real Madrid Baloncesto, a los que la marca entregó sus nuevos vehículos.

La plantilla del Real Madrid Baloncesto conducirá esta temporada el nuevo Audi Q7. Este SUV ha sido el modelo preferido por la mayoría de los jugadores, que recibieron las llaves de sus nuevos vehículos en un acto celebrado recientemente.

Felipe Reyes, Gustavo Ayón, Anthony Randolph o el entrenador Pablo Laso son

algunos de los que disfrutaron de la versatilidad del Audi Q7, en su versión Sport y con el motor 3.0 TDI de 272 CV. Por su parte, el joven esloveno Luca Doncic, escogió el A7 Sportback 3.0 TDI quattro tiptronic. También optó por el A7 Sergio Llull, mientras que el ex NBA Rudy Fernández escogió un Audi Q5 en color Gris Daytona.



Luca Doncic (izda.) y Sergio Llull (abajo) conducirán un A7. Felipe Reyes eligió el Q7.



Guillermo Fadda, director de Audi España, y Florentino Pérez, presidente del Real Madrid, asistieron al acto de entrega.

Oficial del Real Madrid Baloncesto



Genio sí, humos no

Para su tercera temporada en la Fórmula E, DS Performance ha puesto a punto el DSV-03, con el que este año correrán los británicos Sam Bird y Alex Lynn. Y, en exclusiva, Motor 16 se ha puesto al volante del nuevo monoplaza de DS Virgin Racing en un circuito francés. Toda una experiencia.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si pensamos en los 950 caballos de un Fórmula 1 o en los 900 que suma en máxima aceleración un prototipo híbrido tipo 'Le Mans', los 200 kW de un Fórmula E –equivalentes a 272 CV– pueden resultar casi caricaturescos. Y no digamos los 180 kW que rinde el motor eléctrico de estos monoplazas

en configuración de carrera, ideada para maximizar el ahorro de electricidad y el alcance. Porque a la espera de que lleguen baterías más capaces, en la Fórmula E la autonomía es una preocupación esencial, y aún es necesario cambiar de monoplaza a mitad de carrera. Incluso eso se ha convertido en motivo de interés para el público, que sigue con pa-

sión los gráficos sobre el gasto de energía y la reserva de las baterías en cada coche.

Teníamos ganas de probar un Fórmula E y ha sido DS la primera en darnos la oportunidad de ver cumplido el deseo. Y no de cualquier manera, si-

no probando el nuevo DSV-03 durante su puesta a punto.

Aunque el campeonato se disputa en trazados urbanos, el desarrollo de los coches se completa en circuitos permanentes; como el de Cheste, donde se llevó a cabo el test

colectivo de pretemporada, o el de La Ferté Gauché, próximo a París, donde los hombres de DS Performance, dirigidos por Xavier Mestelan, definían el monoplaza de DS Virgin Racing con ayuda de Sam Bird, uno de los pilotos del equipo.

Mestelan, Bird y el ingeniero de pista Thomas Gomis demostraron su pedagógica paciencia durante toda la jornada con un conductor que llevaba años sin sentarse en un monoplaza, y con experiencia cero sobre vehículos de competición híbridos o eléctricos.

Lo primero es 'probarse' el coche, y veo que mis 175 centímetros no serán problema en un cockpit ideado para ajustarse a tallas menos 'ibéricas'. Otra cosa es mi anchura, pues los pilotos de primera línea, ya sean altos o bajos, siempre están en forma. Yo, no.

Por suerte, tampoco hay

que ser muy estilizado para introducirse en el 'tubo' hasta encontrar los pedales en el fondo. No se ve nada ahí dentro y sabes que hay acelerador y freno porque los palpas con los botines. Las caderas van pegadas a las paredes –mejor no pensar en un impacto–, y entre el casco, el 'hans' y los soportes laterales que te colocan después de sentarte la postura al volante dista de ser la más cómoda.

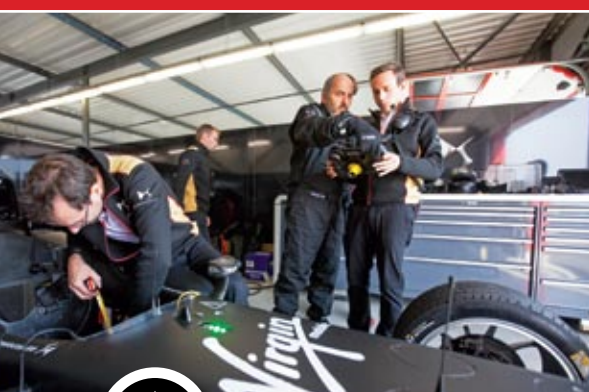
Previamente me han explicado lo básico: los principales botones de los muchos que hay en el volante, el selector del cambio con sus tres marchas –en segunda puedes hacer la mayoría de los circuitos urbanos–, algunas normas de seguridad... Los frenos son de carbono y sé que requieren calentamiento previo, de modo que decido completar la primera vuelta a ritmo 'turístico'.



▲ Sobre estas líneas, el ingeniero Thomas Gomis nos explica cada mando del volante. Más arriba, el piloto británico Sam Bird, y a la derecha, Xavier Mestelan, director de DS Performance.



La dirección es rápida y directa, y la instantánea entrega de potencia del motor puede llegar a sorprendernos si aceleramos sin escrúpulos a la salida de las curvas cerradas. Pero quizás sea el tacto del freno lo que requiera más adaptación.



LOS MECÁNICOS ADAPTAN RÁPIDAMENTE EL ASIENTO A LAS MEDIDAS DEL PILOTO. MÁS QUE SENTADOS, VAMOS TUMBADOS EN UN TUBO



HEMOS CONDUCIDO DEPORTIVOS DE CALLE QUE ACELERAN MÁS, PERO LA CONDUCCIÓN DE UN FÓRMULA E SORPRENDE POR SU EXIGENCIA



◀ Nos contaba Bird que, al límite, un Fórmula E puede llegar a tener reacciones más radicales que un F-1. Le creemos, pero a ritmos más conservadores, y pese a no montar 'slicks', el DSV-03 parece ir por raíles.

Pero la recta más larga del circuito LFG es, precisamente, el tramo al que sales desde boxes, y aquella extensa línea termina en un codo a izquierdas que me recuerda mucho la curva 2 de Cheste. Un Fórmula E alcanza 225 km/h, y con lo que acelera el DSV-03 –de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos, pues el conjunto pesa 880 kilos– mucho antes de aquel viraje ya podría rodar a

ese ritmo; pero me inclino por apurar menos e ir calentando frenos. ¿Qué frenos? Debajo del pedal parece que no hay nada y el codo... ha llegado. Bird me explica después que a él también le ha pasado, pero no termina de consolarme.

Los mecánicos dedican casi una hora a limpiar la grava del DSV-03, y el equipo insiste en que vuelva a pista porque nada está roto, salvo una pe-

queña pieza del fondo plano. En ese segundo test ya sí caliento frenos de verdad, y tras tres o cuatro 'zapatazos' al pedal compruebo que los discos están ahí y cumplen muy bien su labor. Son cinco giros al trazado rápido de LFG, y voy de menos a más. El coche acelera como un disparo y los pasos por curva, al menos al ritmo que yo imprimo, son eficaces y aplomados. El morro ape-

nas tira si entras en las curvas cuando debes, pero en virajes medios o lentos hay que tener cuidado al dar 'gas' porque el sobreviraje amenaza. Ya me gusta hasta el 'pacífico' sonido eléctrico del coche. No hay pe-tardeos, ni humos, y creo que estoy empezando a emocionarme con el DSV-03. Más que nada, porque Gomis me indica desde boxes que debo volver. Siempre sabe a poco...

E-TENSE UN 'CONCEPT' MUY RÁPIDO

El E-Tense, desvelado en el Salón de Ginebra de 2016, da pistas sobre la imagen de futuros modelos de DS Automobiles. Un coupé de 4,72 metros de largo, 2,08 de ancho y 1,29 de alto que dista de ser una maqueta, pues funciona 'de verdad' y tiene los 402 CV de potencia y 52,7 mkg de par que anuncia la firma francesa, y que proceden de dos motores eléctricos, ambos conectados al eje trasero. Propulsión en vez de tracción como sinónimo de deportividad. Y si en nuestro primer test por las calles de Madrid no pudimos pasar de 50 km/h, en La Ferté Gaucher nos animaban a verificar su brío. Sin arriesgar, claro, porque tampoco se trata de poner en peligro una joya única, pero el DS E-Tense acelera como un avión –4,5 segundos para alcanzar 100 km/h– y tiene un paso por curva más 'serio' de lo que imaginábamos.

▶▶ En su día pudimos conducir el DS E-Tense por Madrid, pero ahora lo hemos probado en circuito. Los 402 CV de sus dos motores eléctricos son 'de verdad'.



◀ Alejandro Agag, fundador y CEO de la Fórmula E, ha dado en el clavo. Y lo mejor está por llegar, pues en la siguiente edición se sumarán Mercedes, Nissan, Porsche...

Esto ya no hay quien lo pare

La cuarta temporada de la Fórmula E echa a rodar el 3 de diciembre en las calles de Hong Kong, primera de las 11 icónicas ciudades que acogerán un certamen, boyante como ningún otro, que este año reúne 10 equipos y 20 monoplazas eléctricos.

CALENDARIO 2017-2018

Hong Kong (Hong Kong)	3 diciembre 2017
Marrakech (Marruecos)	13 enero 2018
Santiago (Chile)	3 febrero 2018
México D.F. (México)	3 marzo 2018
Sao Paulo (Brasil)	17 marzo 2018
Roma (Italia)	14 abril 2018
París (Francia)	28 abril 2018
Berlín (Alemania)	19 mayo 2018
Zurich (Suiza)	10 junio 2018
Nueva York (EEUU)	14 julio 2018
Nueva York (EEUU)	15 julio 2018
Montreal (Canadá)	28 julio 2018
Montreal (Canadá)	29 julio 2018

A la espera de modificaciones profundas en reglamento y monoplazas, y de la llegada al certamen a finales de 2018 de equipos como BMW, Mercedes, Nissan –releva a Renault– o Porsche, la Fórmula E afronta una cuarta edición que podríamos llamar 'de transición' pero que no escatimará en ingredientes para afianzar su creciente interés deporti-

vo y mediático. Para empezar, nuevas ciudades se suman esta temporada al calendario de la Fórmula E: Santiago (Chile), Sao Paulo (Brasil), Roma (Italia) y Zurich (Suiza), escenario éste que no acoge una carrera de coches desde hace seis décadas.

Y en la lista de inscritos, veinte monoplazas de diez equipos diferentes, de los

cuales más de la mitad son fabricantes: DS Automobiles, Renault, Audi –ya como escuadra cien por cien oficial–, Jaguar, Mahindra, Nio...

Y esta edición, además de nuevas urbes y mejoras mecánicas como una potencia en configuración 'carrera' que sube de 170 a 180 kW –los coches siguen compartiendo chasis, tren delantero, ruedas

y baterías– trae novedades en la lista de pilotos, como Andre Lotterer, Neel Jani o Luca Filippi, habitual de la IndyCar.

FÓRMULA E LOS EQUIPOS Y SUS PILOTOS

Audi Sport ABT Schaeffler (Alemania)
11 Lucas **di Grassi** (Brasil)
66 Daniel **Abt** (Alemania)



MS + AD Andretti Formula E
28 Antonio Felix **Da Costa** (Portugal)
27 Tom **Blomqvist** (Gran Bretaña)



DS Virgin Racing (Gran Bretaña)
2 Sam **Bird** (Gran Bretaña)
37 Alex **Lynn** (Gran Bretaña)



Dragon Racing (Estados Unidos)
7 Jerome **D'Ambrosio** (Bélgica)
6 Neel **Jani** (Suiza)



Panasonic Jaguar Racing (Gran Bretaña)
47 Nelson **Piquet Jr.** (Brasil)
20 Mitch **Evans** (Nueva Zelanda)



Mahindra Racing (India)
23 Nick **Heidfeld** (Alemania)
19 Felix **Rosenqvist** (Suecia)



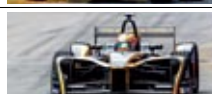
NIO Formula E Team (Gran Bretaña)
88 Oliver **Turvey** (Gran Bretaña)
68 Luca **Filippi** (Italia)



Renault e.dams (Francia)
8 Nico **Prost** (Francia)
9 Sebastien **Buemi** (Suiza)



Techeetah (China)
25 Jean-Eric **Vergne** (Francia)
33 Andre **Lotterer** (Alemania)



Venturi Formula E (Mónaco)
5 Maro **Engel** (Alemania)
4 Edoardo **Mortara** (Italia)



Cuando un quinto título tiene un sabor diferente

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“No entendía de dónde venía, pero era una emoción realmente fuerte, es difícil de explicar y no sé por qué, pero esto es lo más fuerte que he sentido en este deporte” ¿Por qué hablaba así un piloto que repetía título en el Mundial de

Rallies por quinta vez? “Por supuesto, no en mi vida, porque el nacimiento de mi hijo era incluso más especial, pero estaba muy contento porque aún soy capaz de sacar este tipo de emociones de este deporte”. Sebastian Ogier había logrado asegurar la victoria absoluta en el pasado Rally de Gran Bretaña.

Pero no solo era el francés quien celebraba un éxito singular. “Esta vez ha sido todo muy especial” explicaba Malcom Wilson, máximo responsable y propietario de M-Sport, estructura con la que Ogier ha logrado el título a bordo de un Ford privado, “Ott (Tanak) cruzó la meta y ganábamos el de Cons-

tructores, luego entró Seb y significaba el de Pilotos, y después fue Elfyn (Evans) el que ganaba nuestra prueba (Gran Bretaña) del campeonato. Las cosas no podían haber salido mejor. Todo fue perfecto”, explicaba el británico. Ogier no tenía volante dos meses antes de comenzar el campeonato 2017. Contra

todo pronóstico había unido su destino a una organización que se iba a enfrentar a Citroën, Hyundai y Toyota. Hoy, el piloto francés y M-Sport son campeones.

Ogier no tenía claro su futuro por estas fechas en 2016 tras la inesperada retirada de Volkswagen del Mundial de Rallies. El fabricante con el que había logrado sus cuatro títulos anteriores decía adiós con la entrada de un nuevo reglamento. Todo eran incertidumbres y premuras. “Al comienzo de año tuvimos que hacer esta apuesta”, recordaba ya con el título en la mano, “teníamos que afrontar este desafío y acertamos. Los chicos de

M-Sport han trabajado muy duro y lo han hecho con un presupuesto mucho más pequeño que el resto de los fabricantes. Lo que hemos conseguido este año ha sido increíble”. No eran de extrañar las emociones de Sebastian Ogier.

El nuevo reglamento representaba una gran incertidumbre, con monturas totalmente diferentes a las de los últimos años. De no retirarse, el piloto francés de-

bía elegir un nuevo proyecto sin referencias de competitividad. Tras probar fugazmente el Yaris de Toyota, Ogier decidió apostar por el Ford Fiesta y el equipo de Malcom Wilson. Tras su experiencia con Citroën primero y Volkswagen después, era el mayor desafío de su carrera deportiva. Pero también la oportunidad de pasar a otra dimensión como piloto si culminaba con éxito la apuesta.

Ogier había ganado sus cuatro títulos consecutivos bajo el poderoso e imbatible paraguas de Volkswagen, que había invertido ingentes recursos en el desarrollo de su programa de rallies, contando incluso con el asesoramiento de Carlos Sainz. El talento del francés ya había quedado claro desde los enfrentamientos –en los tramos, aunque también fuera de ellos– con Sebastian Loeb en Citroën. Pero ahora se iba poner a prueba su capacidad para desequilibrar la balanza fuera de ese paraguas. El riesgo era mayor, si cabe, al fichar por un equipo independiente.

“Lo que me motivó para fichar por



Sebastian Ogier ha logrado en 2017 su quinto título en el Mundial de Rallies. Sin embargo, su éxito tiene un sabor único en esta ocasión por las circunstancias especiales bajo las que lo ha conseguido.





CITROËN HA RECONOCIDO QUE LUCHARÁ POR RECUPERAR A OGIER, QUE EN SU DÍA SALIÓ DEL EQUIPO GALO POR PROBLEMAS CON LOEB



▲▲ A Ogier le han bastado dos victorias, en los trece rallies disputados esta temporada, para asegurarse el título de Pilotos, incluso antes de finalizar el Mundial. Los triunfos llegaron en Montecarlo, prueba inaugural del WRC, y en Portugal; pero el francés ha subido muchas más veces al podio que cualquiera de sus rivales, un rendimiento regular que le refuerza como el más grande del momento.

M-Sport era la pasión que sentí en este equipo y la motivación para intentar que me uniera a ellos. Me gustó mucho ver esto. También tuve la oportunidad de probar el coche antes de firmar, y pronto pude apreciar su potencial". Aún se recuerda el video que circuló por las redes sociales del momento en el que un eufórico Malcom Wilson anunciaba por sorpresa a todos los miembros de su equipo el fichaje del piloto francés, ganando por la mano a algún equipo de fábrica.

Paralelamente, a finales del pasado año había nacido su hijo, eje crucial en sus decisiones actuales. "Cada vez se ha hecho más difícil salir de casa. Ser padre

ha cambiado mi vida, y me hace pensar de forma diferente, tengo una perspectiva nueva en la vida. Hubo años en los que estaba completamente concentrado en los rallies. Ahora sigo haciéndolo profesionalmente y doy lo mejor de mí, pero quiero disfrutar más tiempo con mi familia" añadía recientemente. Para empezar, el fichaje por M-Sport le aliviaba de una importante carga de trabajo meramente promocional. Podía mantener un mayor equilibrio entre lo profesional y lo deportivo, en el seno de un equipo más familiar pero muy profesional y con gran experiencia en competición, totalmente volcado ahora con su flamante nuevo fichaje.

Pero una vez firmado el matrimonio se imponía la complicada realidad. Ogier tenía menos de un mes para conocer el Fiesta a fondo y presentarse en el Rally de Montecarlo con garantías. Pero fue un gran comienzo. Aquella prueba marcó la pauta de lo que sería la temporada. Con monturas nuevas en sus primeras fases de desarrollo, con potentes equipos oficiales y tres pilotos por banda disputándose las victorias y los podios de manera muy repartida, entró en juego el talento y experiencia de Ogier para marcar las diferencias.

Casi diez meses después, el francés ha logrado su quinto entorchado, aunque sin el dominio —y, en ocasiones,

el nivel de prestaciones— de otras temporadas. Antes de llegar al Rally de Gran Bretaña, Ogier había conseguido ocho podios en once citas, y el tercer puesto allí remataba el título. Con solo dos victorias en 2017, había vencido sin embargo a los pilotos de Citroën, Hyundai y Toyota gracias a su consistencia y regularidad.

Para el francés, el valor de este título y sus circunstancias no tiene parangón con los anteriores. Su éxito refuerza su prestigio como factor humano con capacidad desequilibrante en un mundo donde los recursos y la tecnología son tan decisivos. Hasta el punto de que aquel equipo que le indicó la puerta de salida tras su

conflicto deportivo y personal con Sebastian Loeb quiere ahora recuperarlo. Con problemas técnicos de difícil solución en el C3, Citroën busca a Ogier a toda costa. "Es una prioridad en nuestros planes conseguir que se una a nuestro equipo, vamos paso a paso, es difícil saber cuál será la respuesta final, porque no somos los únicos que estamos intentando convencerle" reconocía Yves Matton, responsable de Citroën. Y, lógicamente, el piloto se está dejando querer y disfrutando del interés del fabricante francés. Porque M-Sport quiere retenerle a toda costa.

¿Podría volver a la organización donde vivió los peores momentos de su carrera? A fi-

nales de 2011 tuvo que salir por la puerta de atrás al intentar plantar cara a Sebastian Loeb, quien reaccionó implicando a la cúpula del Grupo PSA. "Aprendí mucho de mi época de Citroën, y nunca debo olvidar que me llevó por la dirección correcta", en relación a la oportunidad que surgió con Volkswagen, "pero no es un secreto que hubo demasiada política, y esto fue demasiado para mí. Por ello, hice todo lo que pude para no verme de nuevo metido en algo así. No me gustaba ser el número dos del equipo, y me prometía a mí mismo que no quería estar en esta posición de número uno, porque nunca querría que mi compañero de equipo se sintiera como un número dos". El francés

ha reconocido que su relación con Tanak y Evans esta temporada ha jugado un papel esencial en su situación en M-Sport.

Las lecciones de aquella aventura, de su nueva posición familiar y la comodidad de un entorno menos político, así como el éxito deportivo logrado con M-Sport, parecen invitar a su continuidad para la próxima temporada. Aunque también Ogier ha reconocido que la retirada de los rallies parece también formar parte de sus planes de futuro.

De momento, Malcom Wilson está empleándose a fondo con sus patrocinadores para lograr que Ogier siga en el seno del equipo, incluso buscando una ma-

yor implicación de Ford en su proyecto. "Sinceramente, no estoy jugando a ningún juego", declaraba antes del Rally de Australia "No me gusta estar en esta situación y no poder decir lo que está pasando, pero he tomado mi decisión al 99 por ciento".

Posiblemente, a la hora de publicarse estas líneas ya se conozca el futuro de Sebastian Ogier, porque el piloto francés reconocía que no está dispuesto a repetir un proceso como el del pasado año. Algunos rumores apuntan a que Wilson conseguirá su objetivo. Aunque si la retirada fuera su decisión última, Sebastian Ogier ya puede retirarse tranquilo. Ha demostrado a todos que es grande por sí mismo.

MATRICULACIONES EN EUROPA

REPUNTE DE VENTAS EN OCTUBRE

Con algo más de 1,2 millones de unidades ha cerrado octubre el mercado europeo, con un repunte de las matriculaciones generalizado, salvo las excepciones de Finlandia (-4,6 %) y Reino Unido (-12,2 %), descensos que no impiden un +5,9 % sobre ese mes de 2016, gracias, especialmente, a los países en que más coches se venden (ver cuadro). Son datos de ACEA (fabricantes europeos), que colocan el acumulado anual en +3,8 % a falta de dos meses para el cierre del ejercicio, con 13.234.599 operaciones.

En cuanto a la repartición de esas matriculaciones, Volkswagen se mantiene como la marca preferida de los europeos, aunque las mayores subidas del 'top ten' las presentan Renault, Peugeot y Skoda (ver cuadro), con porcentajes por encima del diez en el mes, cota que también saltan Toyota (21,9 %), Dacia (20,3 %) y Seat (21,0 %) entre las que venden más de 30.000 unidades. Además, en el ranking anual son las primeras con incrementos de dos dígitos.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Octubre	%17/16	Enero/Oct.	%17/16
VW	134.431	2,2	1.436.732	-0,8
RENAULT	89.962	16,6	948.987	6,2
FORD	79.919	5,8	881.654	-0,1
PEUGEOT	77.949	17,4	773.211	5,6
MERCEDES	70.907	7,7	759.518	8,2
OPEL	68.552	-	215.316	-
AUDI	66.409	-1,5	705.377	-0,1
BMW	58.872	-9,2	686.948	0,3
SKODA	57.380	10,6	594.027	6,8
FIAT	54.748	-1,2	684.312	7,5

Por grupos, Volkswagen (298.043 coches y +4,7 %) mantiene la primera plaza en el mes, con mas de 100.00 unidades sobre PSA, que finaliza octubre con 193.510 coches (+74,0 %), incluidos los Opel, marca agregada al grupo en agosto. La tercera plaza es para Renault (125.621 matriculaciones y un reseñable +17,6 %), por delante de Ford (79.919 y +5,8 %), Daimler (79.651 y +6,3 %), FCA (76.292 y +1,5 %) y BMW (74.851 y -7,4 %). Además, Toyota (57.964 y +20,5 %), Hyundai (42.821 y +7,7 %) y Kia (38.978 y +9,8 %) completan el 'top ten', con Nissan (38.320 y -4,7 %) a corta distancia de la marca coreana. Con más de tres millones de operaciones, frente a 1,5 millones de PSA, Volkswagen encabeza el acumulado, con Renault tercera, FCA cuarta y Ford quinta. Las ocho primeras plazas las completan BMW, Daimler y Toyota.

LOS MAYORES MERCADOS

	Octubre	%17/16	Enero/Oct.	%17/16
ALEMANIA	272.855	3,9	2.884.676	2,3
FRANCIA	176.492	13,7	1.737.371	4,8
REINOUNIDO	158.192	-12,2	2.224.603	-4,6
ITALIA	157.900	7,1	1.692.047	8,9
ESPAÑA	94.676	13,7	1.027.818	7,3
BÉLGICA	43.500	3,6	478.841	2,7
POLONIA	40.507	25,6	395.968	18,1
HOLANDA	37.130	2,72	361.834	15,1
SUECIA	32.112	0,9	311.951	2,9
AUSTRIA	28.244	7,5	298.122	7,1
EU	1.169.672	5,9	12.830.216	3,9
EFTA	38.310	5,8	404.383	1,1
EU+ EFTA	1.209.982	5,9	13.234.599	3,8

FUENTE: ACEA

SEAT

En todos los acabados, el Toledo amplía equipamiento

El Toledo protagoniza un aumento en su equipo de serie, especialmente en lo que a asistentes a la conducción, funcionalidad y conectividad se refiere, como detector de fatiga, faros antiniebla, Bluetooth o elevalunas eléctricos desde el acabado de acceso, que también incluye control de cru-

cero, airbags delanteros, laterales y de cortina, sensor de parking trasero o detector de fatiga. También llegan a la gama nuevos paquetes de opciones segmentados por diseño (200 euros), confort (300 euros), infoentretenimiento (500 euros) y seguridad (700 euros). Además, entre las promociones

de la marca para noviembre destaca como novedad el paquete 'Confianza Seat', con 4 años de garantía, 4 de mantenimiento y 4

de asistencia en carretera como regalo al emplear la financiera de la marca en la compra de cualquier Seat, salvo el Mii.



Ahora más funcional, seguro y confortable

TOYOTA

Paso a la octava generación del Hilux

En la renovación de su reconocido pick up, la marca japonesa ha puesto el acento en el cliente particular con notables mejoras en los acabados VXL y Limited. El primero, con elementos diferenciadores como sus barras antivuelco, el protector frontal o las llantas bi-tono de 18 pulgadas, cuenta con un equipamiento al nivel de un SUV, como climatizador automático, Toyota Touch 2, cámara de visión trasera o Toyota Safety Sense. Por su parte, el Limited, en línea con el Land Cruiser, incorpora elementos como faros Full LED con ajuste dinámico y función Follow Me Home, tapicería de cuero o asientos calefactables.

PRECIOS

	Comercial	No comercial
Cabina Sencilla 2.4 1500 GX	28.215€	30.489€
Cabina Sencilla Chasis 2.4 1500 GX	27.415€	
Cabina Extra 2.4 1500 GX	29.215€	31.569€
Cabina Extra Chasis 2.4 1500 GX	28.415€	
Doble Cabina 2.4 1500 GX	29.815€	32.217€
Doble Cabina 2.4 1500 VX	32.615€	35.243€
Doble Cabina 2.4 1500 VX Auto.	34.215€	36.972€
Doble Cabina 2.4 1500 VXL	36.615€	41.078€
Doble Cabina 2.4 1500 VXL Auto.	38.215€	42.807€



Por 10.100 € más



BMW

Exclusivos X6, para darse un capricho

El BMW X6 M Sport Edition está disponible en cualquier variante de motorización –salvo el X6 M50d y el X6 M– y cuesta 10.100 euros mas que la versión correspondiente del X6, salvo si se trata del xDrive50i, con el que el sobreprecio sube 350 euros más. Pero se trata de un capricho, que añade una exclusiva

selección de llantas y molduras al paquete deportivo M Sport, aumentando el carácter atlético y musculoso del, hasta el momento, SUV más exclusivo de la marca bávara. Molduras exteriores en negro brillante, cristales traseros tintados, llantas de 20 pulgadas –que pueden ser de 21 pulgadas– y tres lla-

mativos colores –Azul Long Beach Blue, Blanco Metalizado Mineralweiss y Negro Metalizado Carbonschwarz– remarcan las diferencias, que se completan en el interior con elementos diseñados para realzar también la deportividad, como las molduras en fibra de carbono o el volante y asientos en cuero y Alcántara. Además, regulación eléctrica y calefacción son de serie en los asientos delanteros, y como opción se ofrece el tapizado en cuero Merino de la gama BMW Individual en cinco colores.



A la venta por 104.000 €

ALFA ROMEO

Stelvio Quadrifoglio: el SUV mas radical

Se abren los pedidos de la versión más potente y dinámica del nuevo todocamino italiano, un auténtico superdeportivo convertido en el

SUV más rápido de su categoría. Impulsado por el 2.9 V6 Biturbo de 510 caballos, con cambio automático de 8 velocidades y levas

en el volante, el Stelvio Quadrifoglio pasa de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanza los 283 km/h, con un comportamiento al nivel de esas prestaciones gracias a dispositivos como el sistema de tracción total Q4 con Alfa Active Torque Vectoring o el control de chasis, que monitoriza los sistemas del coche para ofrecer las mejores prestaciones.

En el interior resaltan los materiales de la mejor calidad, como la fibra de carbono, la piel o el tejido de Alcántara, acordes con un generoso equipamiento de serie en el que destaca el nuevo sistema de infoentretenimiento Connect 8,8" –opcional con función de navegador 3D–, que integra Apple CarPlay y Android Auto.

CARSHARING

Renault y Ferrovial presentan Zity

En diciembre entrará en funcionamiento el tercer 'carsharing' de Madrid. Se llama Zity y, puesto en marcha por Renault y Ferrovial Servicios, aporta como novedad ampliar el anillo de la M-30 pa-

ra cubrir un área de 75 km², con barrios anexos a la vía de circunvalación. Serán 500 Zoe Z.E 40, que disponen de una autonomía homologada de 400 kilómetros, los que integren la flota inicial, y hay 20 minutos de servicio gratuito para los 5.000 primeros pre-registros en www.zitycar.es. Javier Mateos es el consejero delegado de la nueva compañía, que ha

empezado el periodo de pruebas con varias unidades de ese utilitario eléctrico de cinco plazas y amplio maletero.



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

NISSAN

5.000 € POR LA SEGURIDAD

Hasta final de año cambiar el viejo coche por un Nissan con Escudo de Protección Inteligente (Safety Shield), se incentiva con 5.000 €. Es la aportación de Nissan a la renovación del parque español y la estandarización de las tecnologías de seguridad, que tanto ayudan a la reducción de la siniestralidad. La ayuda a la compra de un Micra, Juke, Pulsar, Qashqai, X-Trail o Navara, se completa con el seguro de regalo. Además, Mutua Madrileña aplica un 10% de descuento en el seguro de los Nissan equipados con «Safety Shield».

JUKE GT SPORT: DE LA PLAY A LA CALLE

La colaboración de Nissan y PlayStation se concreta en el Juke GT Sport PlayStation, una serie especial de 500 unidades en dos colores y dotada de un paquete de accesorios exclusivos, como llantas de 18" en negro Tokyo, placa GT Sport exterior e interior numerada, alfombras personalizadas, 'premium box' y llavero numerado, protector de entrada, reposabrazos delantero, antena tipo aleta de tiburón, decoración especial en techo, capó y laterales y consola PlayStation®4 500 GB + Gran Turismo™ Sport. Acabado N-Connecta y el motor de gasolina DIG-T de 115 caballos son las bases de esta versión, que cuesta 22.228 euros –18.378 con descuentos– y será el premio para el ganador del torneo Nissan Juke Gran Turismo Sport en la Liga Oficial PlayStation.





Encontrar talento en el sector de la automoción

¿Tienes la sensación de que no acabas de encontrar a los vendedores que tu concesión necesita? Creemos que ha llegado el momento de darle rigor y exactitud, pero también originalidad a todos los componentes en los procesos de selección en el sector del automóvil, para estar seguro de encontrar el talento que buscas.

¿Cómo encontrar talento?
En dealerBest pensamos que es

necesario **alinear el perfil de los candidatos con los valores de cada organización**, e ir al proceso de reclutamiento y selección empleando **herramientas originales y creativas**, que permitan un mejor conocimiento de las expectativas del candidato, sus valores, su realidad y todas aquellas habilidades y capacidades con las que cuenta para conseguir esa mayor adecuación de la persona al puesto. **La alineación del perfil del candidato, junto a una metodología**

meticulosamente diseñada son la clave para que el proceso de selección sea exitoso. En nuestros procesos de selección buscamos el perfecto equilibrio entre profesionalidad y creatividad para asegurarnos encontrar el talento que el cliente necesita:

Análisis y descripción del puesto a cubrir para determinar exactamente el perfil del candidato solicitado. Determinamos el perfil de personalidad, competencias, habilidades, motivaciones y expectativas.

Reclutamiento: Trabajamos en la construcción de una completa base de datos para tratar de dar una adecuada respuesta lo antes posible a nuestros clientes. Para ello utilizamos RRSS, Portales de empleo, contactos propios y Head-hunting, además de anuncios en revistas del sector.

Incluimos también en la fase de valoración del candidato **herramientas de la inteligencia social** que permitan un mejor conocimiento de las expectativas del candidato, valores, habilidades y capacidades con las que cuenta para conseguir una mayor adecuación persona/puesto/organización y, por tanto, un ROI lo más rápido posible. También damos la opción de realizar un análisis aún más profundo de los candidatos utilizando otras herramientas **como test psicotécnicos y pruebas de análisis psicológico y actitudinal, y pruebas situacionales**. Estas últimas se diseñan a medida de cada puesto. **Todo esto aportará sin duda un**

valor añadido al proceso. Además este modelo es exportable a cualquier organización, independientemente de su volumen o de su zona. Talento hay por todos los sitios, solo hace falta buscarlo.

Carol Barranquero
Responsable de Selección en dealerBest

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

OPEL

CONDICIONES EXCEPCIONALES

Hasta finales de noviembre la marca alemana mantiene las condiciones excepcionales de los 'Black Days', que contemplan descuentos de hasta 5.000 euros. En el caso del Crossland X, por ejemplo, la oferta contempla disfrutar del nuevo SUV por 129 euros al mes. Cuota pensada para el 1.6 diesel de 99 caballos con lo último en seguridad y confort, como mantenimiento de carril, asistencia de señales de tráfico, sistema multimedia IntelliLink Navi 5.0 con pantalla táctil a color de 8 pulgadas o el paquete Park&Go plus, con cámara panorámica de visión trasera 180°, aparcamiento asistido sin manos, retrovisores calefactables y eléctricos y sensor de ángulo muerto. Y, como en todos los Opel, la disponibilidad del sistema de conectividad OnStar. Además, ha sido la primera marca en distribuir un coche a través de Amazon.es, una campaña inédita en España, centrada en 20 unidades de una edición especial del Grandland X con entrega 72 horas después de formalizada la compra.



Ahora 'híbrido' con GNC



SEAT

El Ibiza TGI, capaz de usar gas natural comprimido, a la venta

Con tres acabados –Style, Excellence y FR–, cambio manual de cinco marchas y función Start&Stop llega el Ibiza TGI, cuyo motor 1.0 turboalimentado de tres cilindros y 90 CV le permite circular con gas natural

comprimido (GNC) o gasolina. Desde el nivel básico cuenta con una dotación de serie muy completa, pues no faltan airbags frontales y de cortina, ABS+ESC+EBD+EBA, control de presión de los neumáticos,

frenada automática en ciudad, retrovisores y elevalunas eléctricos, faros y luces de día halógenos, faros antiniebla con función cornering, detector de fatiga, Bluetooth con Audio Streaming o Radio Media System con pantalla a color de 5 pulgadas. En el acabado superior destacan elementos como frenos traseros de disco, suspensión deportiva, climatizador automático bizona, Seat Drive Profile o luces diurnas y pilotos traseros LED.

PRECIOS

1.0 TGI 90 CV 5v Style	18.800 €
1.0 TGI 90 CV 5v Excellence	20.280 €
1.0 TGI 90 CV 5v FR	20.280 €

AUDI

A4 Avant y A5 Sportback se unen a la gama g-tron

Con el motor bivalente 2.0 TFSI de 170 caballos llegan al mercado los A4 Avant y A5 Sportback impulsados indistintamente por gas natural comprimido o gasolina. Con

un precio de partida de 43.000 euros, el A4 básico se completa con las ediciones especiales Advanced y S line, que son los acabados Advanced y Sport en el A5, disponible desde 46.000 euros. Ofrecen hasta 950 kilómetros de autonomía –500 de ellos corresponden al GNC– y su consumo medio en modo gas está en 3,8 kg/100 km, lo que supone menos de 4 euros por cada 100 kilómetros.



BMW

Llega al mercado el nuevo X2

Las entregas comenzarán en marzo de 2018, pero ya se admiten pedidos del nuevo miembro de la familia X de BMW, un crossover compacto de aspecto deportivo que deriva del BMW X1, al que supera en 1.750 euros a igualdad de versión. A la espera de los nuevos propulsores de tres y cuatro cilindros, la oferta inicial la integran dos potentes propulsores de cuatro cilindros con tecnología TwinPower Turbo: el gasolina sDrive20i de 192 caballos, asociado a la tracción delantera, y el diésel xDrive20d de 190 caballos, unido a la tracción integral; ambos

combinados con una transmisión automática, de siete velocidades el gasolina y de ocho el diésel. Hay tres niveles de acabado, y sobre el equipamiento del X1 añade volante deportivo de cuero y BMW ConnectedDrive. En opción se

ofrecen los raíles longitudinales para la baca y el anclaje Isofix en el asiento del acompañante.

PRECIOS

sDrive20i 192 CV Auto.	40.450 €
xDrive20d 190 CV Integral Auto.	42.500 €



HYUNDAI

'SIN IVA SE RESPIRA MEJOR'

No queda mucho tiempo –la oferta finaliza el 26 de noviembre– para aprovechar la campaña con la que la marca coreana quiere ayudar a respirar mejor a sus clientes, y también dar «un respiro» al planeta. Se trata del Plan Respira, que contempla la rebaja del Iva cuando se cambia un viejo coche por un Hyundai de los adheridos a la promoción, que son los modelos de más bajas emisiones. Se puede acceder a la gran mayoría de productos de la gama del fabricante, que tienen cinco años de garantía sin límite de kilometraje, cinco de asistencia en carretera y, si se financia la compra, cinco de mantenimiento gratuito.



CITROËN

UN MES 'BLACK FREE DAYS'

Convertido el 'Viernes Negro', o 'Black Friday', en 'Negros Días Gratis', o 'Black Free Days', Citroën ofrece en noviembre ventajas exclusivas para sus coches. Aplazar el pago hasta el mes de marzo de 2018 con la financiera de la marca, recibir sin coste el equipamiento Citroën Advanced Comfort –valorado en hasta 1.500 euros–, beneficiarse de otros regalos o conseguir los distintos modelos de la marca a precios muy competitivos o en condiciones especiales forma parte de esos 'Black Free Days', que también contemplan el 2x1 en el cambio de neumáticos y opciones añadidas como equipamiento de serie.



¿Buscas trabajo?

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

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





¿PEUGEOT 5008 O DS 7 CROSSBACK?

Juan Carlos González

En un par de meses tengo que cambiar el vehículo de empresa que tengo. Es un Peugeot 508 SW con motor diésel de 180 caballos y la verdad es que estoy encantado con él durante estos años. Puedo elegir cualquier modelo del Grupo PSA que no sobrepase los 45.000 euros, y ya tenía en mente el nuevo Peugeot 5008 con el mismo motor BlueHDI 180 y acabado GT. El 'problema' es que un compañero me dijo que fuera a ver el nuevo DS 7 Crossback, y me ha encantado. También está en precio con el mismo motor. Me gustaría que me dieran su opinión al respecto, aunque no les voy a engañar, lo tengo casi decidido. Gracias.

RESPUESTA

No te apures, porque lo que te ha ocurrido es muy común a la hora de cambiar el vehículo. Salvo que se tengan las cosas muy claras en aspectos como el uso y las necesidades reales, de las que no nos comentas nada, lo cierto es que en ocasiones surgen dudas entre modelos que, incluso, poco tienen que ver entre sí. Pero en este caso tanto el Peugeot 5008 como el nuevo DS 7 Crossback comparten plataforma y mucha tecnología, como el motor BlueHDI 2.0 de 180 CV, que anuncia 177 en el DS. Al primero podríamos llamarlo SUV-monovolumen –su antecesor era cien por cien monovolumen–, y el segundo cuadra más con lo que se entiende por crossover, pero no creemos que eso importe mucho. Así que vamos al grano. El 5008 que tienes en mente, con motor diésel de 180 CV y acabado GT, es la versión más completa y cara de la gama. Por ese precio también puedes optar a la versión de entrada del DS 7 con el mismo motor y la misma caja automática de ocho relaciones que acaba de incorporar el Peugeot. El mismo grupo propulsor y un peso casi idéntico en ambos modelos, que ronda los 1.610 kilos, les 'condena' a ofrecer unas prestaciones y unos consumos también muy parejos. Los dos recurren a la tracción delantera para impulsarse, pero en el caso del Peugeot se puede



optar al Pack Motricidad (426 euros), que incluye el Grip Control, un control de tracción inteligente que permite afrontar superficies complicadas –arena, barro, nieve– con sólo girar un mando, además de incorporar un control de descensos y neumáticos M+S. En su rival se denomina Pack Advanced Traction Control y cuesta el doble: 935 euros. El 5008 es más largo y ofrece siete plazas de serie. El DS 7 es más ancho, su aspecto y calidad están más cuidados y el aforo es de cinco. En este caso hablamos de mayor esmero por el detalle y la terminación, porque se trata de una marca que cobra cierta ventaja sobre un vehículo 'generalista' como el Peugeot, rematado, no obstante, de manera extraordinaria en el nivel GT. Si no se usan las plazas de la tercera fila el maletero es

mayor en el 5008. Y una cosa importante: en este último, el puesto de conducción i-Cockpit presenta el típico volante pequeño y ubicado en una posición muy baja, con el fin de ver el cuadro de mandos –digital y configurable si se desea– por encima. A muchos les gusta esa particular ergonomía, pero conviene probarla antes. El sello prácticamente 'premium' del DS le da ventaja también a la hora de valorar el equipamiento tecnológico, con elementos más avanzados como el Connected Pilot, que consta de un control de velocidad activo y un sistema de mantenimiento de carril que le brindan una conducción semiautónoma. Digamos que el Peugeot presenta una dotación de serie más generosa, pero el DS se 'viste' con elementos más avanzados.

CONSULTAS RÁPIDAS

LÁPICES REPARADORES DE PINTURA

Andrés Gómez

Pues sí en unos casos y no en otros. Los lápices de pintura que se venden en tiendas del automóvil son útiles para reparar pequeños arañazos en la carrocería provocados, por ejemplo, por roces de aparcamiento. Hay que buscar el código de color que sea igual al de nuestro vehículo, limpiar la zona y aplicarlo lentamente. En este caso la reparación sí puede ser eficaz. Otra cosa es que el

arañazo sea más profundo, pues ya hablamos de un pequeño golpe. Si tocas con la uña y se hunde ya no servirá el lápiz que comentas, y mucho nos tememos que tendrás que pasar por el chapista.

LUCES HOMOLOGADAS O DISCOTECAS RODANTES

Antonio Ruiz

No tenemos nada contra el mundo del tuning... siempre que sea legal, por supuesto. Hemos visto verdaderas obras de arte y otras preparaciones que tendrían

un capítulo aparte. En el tema de la iluminación los fabricantes tienen que superar férreas homologaciones y normativas. No vale todo porque la seguridad siempre es lo primero. Por eso es completamente ilegal circular con luces de colores bajo el piso del vehículo a modo de 'platillo volante', en el frontal o en la zaga, actos que ni siquiera consideramos 'tuning' y que, además de tener dudoso gusto, ponen en peligro la seguridad. No lo dudes, es ilegal a 'todas luces'...

CONSULTAS RÁPIDAS



HE PERDIDO LA DOCUMENTACIÓN DE MI VEHÍCULO. ¿CUÁL ES LA MULTA A LA QUE ME ENFRENTO POR NO TENER EL PERMISO DE CIRCULACIÓN DEL COCHE?

El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor está obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir (carné), así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente se determine. No obstante, se debe recordar que el permiso de circulación podrá ser sustituido por una autorización provisional expedida por la Jefatura de Tráfico, que surtirá los mismos efectos.

Asimismo hay que indicar que los documentos serán siempre originales, aunque podrían ser sustituidos por fotocopias si están debidamente cotejadas o compulsadas. En consecuencia, si por el motivo que fuese los mencionados documentos no pudieran ser exhibidos al agente en el momento del requerimiento, podría suponer la comisión de una infracción catalogada como leve y que podría llegar a ser sancionada con un importe de hasta 100 euros.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDE RECLAMAR EL ORIGINAL, PERO NUNCA POR ESCRITO PARA NO PERDER LA BONIFICACIÓN

Me ha llegado una multa de radar con la matrícula de mi vehículo borrosa. ¿Es posible que me retiren la multa si la recurro?

RESPUESTA

El mero hecho de que en la foto que nos envía la Administración la matrícula parezca borrosa no implica, por sí sólo, que se vaya a anular la multa. Debemos pensar que como la foto que nos envían no suele ser original, sino que se nos adjunta una fotocopia de la misma, es posible y muy probable que en el expediente se encuentre una fotografía mucho más nítida. Precisamente por ese motivo si la foto que recibimos fuese borrosa, y no se distinguiese correctamente la matrícula, se podría acudir al organismo para ver el expediente y comprobar si la foto que consta en el mismo es más clara. Nunca se deberá pedir por escrito, porque en ese caso se consideraría que se están presentando alegaciones y se estaría perdiendo la posibi-

lidad de pagar con bonificación. Finalmente, si tras revisar el expediente observásemos que, efectivamente, la fotografía no acredita la matrícula del vehículo infractor o genera dudas sobre los dígitos o letras de la misma, se podrían formular las alegaciones basadas en ese motivo, pero siendo siempre conscientes de que, en ese caso, se pierde el derecho al pago bonificado.



ES UNA INFRACCIÓN GRAVE CASTIGADA CON 200 EUROS

¿Me pueden multar por ir comiendo mientras conduzco?

RESPUESTA

Efectivamente, una persona que vaya comiendo mientras conduce puede ser multada; además, es una infracción que cada vez está siendo más denunciada por el riesgo que ello puede generar. Realmente en la normativa reguladora del tráfico y la circulación no existe ningún artículo que prohíba, como tal, esta conducta, pero, hay numerosos artículos aplicables a estos casos, que son aquellos que establecen las condiciones que se deben cumplir a la hora de conducir un vehículo. Así, como norma general o principio fundamental se establece que el conductor de un vehículo debe estar, en todo momento, en

condiciones de controlar el mismo, de mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción. Además, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada, garantizando con ello su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

Por ello, conducir utilizando las manos para llevarse comida a la boca implicaría no respetar esos principios o imperativos legales, ya que se disminuiría la capacidad de controlar el vehículo e, incluso, se podría considerar que se deja de prestar la atención permanente a la conducción.

En este sentido debemos recordar que este tipo de infracciones podrían ser consideradas conducciones negligentes, por lo que serían de carácter grave, y ser sancionadas con multa de 200 euros.

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



Japoneses a la conquista de Europa

Las marcas japonesas querían conquistar Europa con modelos fabricados aquí. Probábamos tres de ellos, el Nissan Primera en comparativa con el Toyota Carina E y el Nissan Serena, que se fabricaba en Barcelona.

Hace 25 años los problemas de movilidad en las ciudades ya eran acuciantes. Así se reflejaba en unas conferencias organizadas por el Ayuntamiento de Ma-

drid y la Confederación Española de Automoción que buscaba alternativas para potenciar el transporte público. Se presentaba la gama Unimog, vehículo-



los de trabajo capaces de todo. Exactamente igual que sigue ocurriendo ahora, porque 25 años después casi no han cambiado.

Novedad de la semana era la llegada de un compacto de Hyundai, el Pony, precursor del actual i30.

El Alfa 155 llegaba a los 30.000 kilómetros marcados en nuestra prueba de larga duración. Y tras desmontarlo, el resultado era muy satisfactorio.

Tres japoneses para nuestras pruebas. Por un lado la comparativa entre dos berlinas niponas, pero fabricadas en Inglaterra. Toyota Carina por su suavidad y el Nissan Primera por comportamiento y prestaciones... Y el Nissan era un millón de pesetas más barato.

Y la prueba individual se centraba en el Nissan Serena, fabricado en Barcelona, del que nos gustaba su confort y acabado.



LA PORTADA

Nº 471

FECHA

27-10-1992

HABLAMOS DE

El empuje de los fabricantes japoneses se reflejaba en nuestra portada, dominada por ellos. Ahí, la comparativa entre el Nissan Primera y el Toyota Carina y la prueba a fondo del Nissan Serena eran los grandes atractivos. Y junto a ellos, el Alfa 155, que había cubierto los 30.000 km de nuestra prueba de fiabilidad.



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

Citroën ZX, Opel Astra GSi y Renault 19: cuestión de válvulas

Tres deportivos compactos marcados por su número de válvulas –16 en cada caso– se enfrentaban en esta comparativa pensada para los más dinámicos.

Aprovechando el noveno aniversario de la revista, analizábamos los superventas del mercado español; los 10 modelos más vendidos. Citroën AX y ZX, Opel

Corsa y Astra, Renault Clio y 19, Seat Toledo e Ibiza y Ford Fiesta y Escort, estudiados desde el confort, la economía...

Semana donde había



interesantes novedades, como la renovación de la gama Opel, con el Vectra a la cabeza, o el nuevo Nissan Micra, que había comenzado a fabricarse en Reino Unido.

Y las pruebas tenían un marcado aire deportivo. Por un lado, el Mitsubishi 3000 GT, imponente coupé del que destacábamos su comportamiento y electrónica de vanguardia.

La comparativa enfrentaba a tres com-

pactos GTI con 16 válvulas. Citroën ZX (155 CV y 2,42 millones) destacaba por comportamiento; el Opel Astra GSi (150 CV y 2,5 millones) por sus frenos y del Renault 19 (137 CV y 2,3 millones) nos gustaba el cambio.

La guinda deportiva la ponía la prueba del Toyota Celica Turbo 4WD Grupo A, el coche con el que Carlos Sainz disputaba el Mundial de Rallys.



LA PORTADA

Nº 472

FECHA

3-11-1992

HABLAMOS DE

El Opel Vectra, totalmente renovado, era la principal imagen de nuestra portada. En ella, compartía protagonismo con el Extra por el noveno aniversario de Motor16 y con la prueba del Toyota Celica de Carlos Sainz.

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



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

