

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

SUV RENAULT

Bajo la lupa



UNA GAMA MUY COMPLETA

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.715 del 5 al 18 de diciembre de 2017



PROBAMOS LOS NUEVOS SEAT IBIZA TDI

NO TE ASUSTE TENER UN DIÉSEL

Al volante



Volvo XC40

Un SUV que rompe con todo

Al volante



DS7 Crossback

El francés más refinado

Al volante

354 CV

Prueba



Audi S4

Prueba



Opel Insignia 1.5 Turbo

165 CV

Prueba



Abarth 124 Spider

170 CV

tu cita más importante
de hoy:

escribir el futuro



**Forget the car. Audi is more.
Nuevo Audi A8.**

¿Te acuerdas de cuando lo más importante eran las cosas y no las ideas?
¿Cuándo lo que contaba era controlar y no inspirar? ¿Te acuerdas de aquella época
en que los atascos te hacían perder tiempo y la tecnología lo hacía todo más complejo
en vez de conectarte con el mundo? ¿Cuándo un coche era solo un coche?
¿Te acuerdas? Pues quizás este sea el momento de empezar a olvidarlo todo.

Audi A la vanguardia de la técnica



IMPRESIONANTE



NUEVO TIPO S-DESIGN. DONDE LA DEPORTIVIDAD Y EL ESTILO SE UNEN.

TIPO
S-DESIGN

GAMA FIAT TIPO DESDE 10.600€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



fiat.es

Emisiones de CO₂ gama Fiat Tipo: de 98 a 146 (g/km). Consumo mixto: de 3,7 a 8,4 (l/100km).
PVP recomendado Nuevo Fiat Tipo Sedán Easy 1.4 16v 70kW (95CV). Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por importe mínimo de 8.990€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/12/2017. La versión visionada corresponde con el modelo: Fiat Tipo 5 puertas 1.4 T-Jet 16v S-Design 88kW (120CV) gasolina con opcionales (PVP recomendado: 16.550€).

FCA CAPITAL
España

Al detalle



10 AÑOS DE INNOVACIÓN EN MARTORELL

El centro de Prototipos de Desarrollo de Seat en Martorell, donde trabajan 300 profesionales cualificados y en el que la marca ha invertido 430 millones de euros, cumple diez años, tiempo en el que se ha convertido en referente del sector a la hora de unir las fases del desarrollo I+D con las de industrialización y producción de vehículos. Y en un país como el nuestro donde la innovación recibe tan poco apoyo, bien está felicitarles y reconocer su labor, más activa hoy que nunca.



LA FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS DEBERÍA HACER MÁS

La Federación Española de Municipios y Provincias, que hasta cuenta con una Red Española de Ciudades por el Clima a la que pertenecen 312 entidades locales donde residen 29 millones de habitantes, debería intentar coordinar las acciones en favor del aire limpio en las grandes urbes. Así los ciudadanos, con independencia de donde vivan, sabrían cómo afrontar las crecientes restricciones, en las que Madrid o Barcelona, por ejemplo, van por libre y parecen competir en 'ecologismo'.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

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: M30.247-983

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

Boyacá

jd

ARI

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Escepticismo Tesla

De las 460.000 reservas del Model 3, a 1.000 dólares la señal, se han dado de baja más de 60.000, lo que resulta todo un síntoma.

A los numerosos adeptos de la marca puede gustarles más o menos, pero la realidad es que Tesla sigue perdiendo imagen y dinero, y se enfrenta a un futuro de difícil vaticinio. La historia, como es sabido, comenzó hace 14 años de la mano del visionario y carismático Elon Musk –consejero delegado y máximo accionista–, y la presentación de sus revolucionarios modelos de lujo S y X, de 80.000 y 120.000 dólares respectivamente, que le permitirían con posterioridad introducir masivamente el más popular Model 3, de 35.000 dólares. Un objetivo cada vez más lejano para una compañía que no ha dado beneficios en ninguno de

los de fabricar 500.000 coches en 2018 y cerca de 1.000.000 en 2020 forma parte de lo imposible. Especialmente si tenemos en cuenta que en lo que va de año ha comercializado en torno a las 80.000 unidades. Además, la paciencia de los clientes se está agotando; y de las 460.000 reservas del Model 3, a 1.000 dólares la señal, ya se han dado de baja más de 60.000. De ahí que un mago del marketing como es Musk, y a la vista del posible batacazo bursátil, presentara recientemente en sociedad el camión eléctrico de gran tonelaje y la segunda generación de un Roadster para 2020 que alcanza los 400 kilómetros hora y tiene una autonomía de casi 1.000 kilómetros, según su creador. No se sabe el precio, pero los primeros mil clientes van a pagar la friolera de 250.000 dólares de señal, que sumados suponen 250 millones para seguir funcionando. Lo cierto es que Elon Musk, que quiere llevar a la Humanidad a Marte, va a tener que buscarse un socio si desea cumplir sus numerosos proyectos. Por cierto, sus competidores directos siguen avanzando con paso de gigante hacia el 'electric made in China' que él pretende.

Elon Musk, a la vista del posible batacazo bursátil, presentó recientemente el camión eléctrico de gran tonelaje y la segunda generación de un Roadster que alcanza 400 km/h y tiene una autonomía de casi 1.000 kilómetros. Los primeros mil clientes van a pagar la friolera de 250.000 dólares de señal.



SUVWOW



NUEVO SUV COMPACTO CITROËN C3 AIRCROSS

Más Espacio, Más Modularidad
#MasPosibilidades

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

POR
130€ / MES¹⁾
En 47 cuotas. Entrada 3.516,93€
TAE: 7,96%. Última cuota: 8.079,67€
Oferta válida hasta el 31/12/2017

4 AÑOS
DE MANTENIMIENTO
INCLUIDO

INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL. (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un Nuevo C3 Aircross PureTech 82 Feel 14.725€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con gastos de apertura: 11.650,79€. Gastos de apertura: 442,72€. TIN: 6,4%. Importe total adeudado: 14.189,67€. Precio total a plazos: 17.706,6€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. El precio incluye un contrato de Servicio Idealdrive con un pago al contado de 1.025€ (revisión preconizada por la Marca en condiciones normales de utilización, piezas -salvo desgaste-, y mano de obra incluidas), a 48 meses ó 50.000 kms (lo que antes ocurra). Consulte coberturas/exclusiones en www.citroen.es o en su concesionario. PVP para el cliente que no financie: 16.225€. Oferta válida hasta el: 31/12/2017. Modelo visualizado: Nuevo C3 Aircross Shine desde 17.600€. Equipamientos disponibles en opción según versiones. Automóviles Citroën España, S. A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3 AIRCROSS: 4,0-5,6 / 104-126

SUMARIO

Nº 1.715
Del 5 al 18 diciembre de 2017
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA MERCEDES CLS

Además de la tercera generación del CLS, traemos a nuestras páginas el BMW i8 Roadster y los finalistas del 'Car of the Year 2018'.

10.- EN PORTADA DS 7 CROSSBACK

Nos ponemos al volante por vez primera del nuevo SUV de la marca premium de PSA. Alta tecnología.

12.- SEAT IBIZA TDI

La gama Ibiza se amplía con las versiones diésel, que estrenan los 1.6 TDI de 80, 95 y 115 CV. Y los hemos conducido ya.

14.- VOLKSWAGEN POLO

Cuatro han sido las versiones del Polo que hemos probado: los 1.0 TSI de 95 y 115 CV, y los 1.6 TDI de 80 y 95. Te contamos cómo van.

16.- CUATRO RUEDAS VOLVO XC40

Nuestro primer test dinámico con el XC40 ha tenido lugar en Barcelona. Y el primer SUV compacto de la firma sueca nos ha convencido.

20.- BAJOLA LUPA: GAMA SUV DE VOLVO

Ahora que el XC40 está ya a la venta, repasamos la completa oferta SUV de Volvo: XC60, XC90 y otras opciones muy interesantes.

26.- PRUEBA: AUDI S4

Con sus 354 CV, su tracción Quattro y la caja Tiptronic, el nuevo S4 hará las delicias de los que buscan una berlina dinámica, pero no radical.

28.- PRUEBA: OPEL INSIGNIA 1.5 TURBO

Nuestra segunda prueba tiene como protagonista otra berlina de gasolina, pero ésta más tranquila y accesible. Estrena motor de 165 CV.

30.- BAJOLA LUPA: ABARTH 124 SPIDER

Deportivo y exclusivo. Así es el roadster de Abarth, que también cosecha éxitos en competición.

34.- SUV: TEST DE GASTO Y EMISIONES REALES DEL INSIA

El Instituto Universitario de



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca	
ABARTH	30
AUDI	26
BMW	8
CHEVROLET	6
DS	10
JAGUAR	6
MAZDA	34
MERCEDES	6
OPEL	28
PEUGEOT	50
RENAULT	40
SEAT	12
SKODA	46
TOYOTA	8
VOLKSWAGEN	14
VOLVO	16, 20



Investigación del Automóvil de la Politécnica de Madrid ha realizado un interesante estudio sobre el consumo y las emisiones en tráfico real de 8 vehículos SUV. ¿Qué modelos saldrán mejor parados?

40.- BAJOLA LUPA: GAMA SUV DE RENAULT

Con la llegada este año del nuevo Koleos, que se une a Captur y Kadjar, tres son los modelos de Renault en el segmento SUV. Repasamos sus características.

46.- BAJOLA LUPA: SKODA OCTAVIA G-TEC

Segundo capítulo sobre nuestra experiencia con el Octavia de gas natural. Esta vez hablamos sobre costes, autonomía y repostaje, y las ventajas de su etiqueta 'ECO'.

50.- BAJOLA LUPA: PEUGEOT 308

La renovación del 308 se ha centrado en aspectos tecnológicos, destacando los nuevos motores, el cambio EAT8 y modernas ayudas.

54.- A LA ÚLTIMA

**56.- DE CARRERAS
ALONSO PREPARA EL 2018**
F-1, Daytona, Le Mans... Así podría ser el próximo año del asturiano.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

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

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

52.- LA SEMANA

Síguenos en...



SUBARU LEVORG 2018

El familiar Levorg se actualiza con cambios que salpican a diseño, seguridad y confort. Así, se ha optimizado el sistema EyeSight, se ha modificado la configuración de la suspensión y aumenta el tamaño de la pantalla multifunción. Mantiene el motor bóxer de 170 CV y está ya a la venta desde 28.900 euros.

FORD TRANSIT CUSTOM

El Transit Custom cambia de aspecto por fuera y por dentro, y se rodea de nuevas tecnologías, como limitador de velocidad inteligente, alerta de tráfico cruzado en la zaga o control de ángulos muertos. Llegará al mercado a principios de 2018 con tres variantes diésel de 105, 130 y 170 CV; y en 2019 tendrá versión híbrida enchufable.



Llegará en marzo de 2018

El **nuevo CLS** de Mercedes ya es una realidad

En 2003 inauguró un apasionante segmento que combina la dinámica de un coupé con la funcionalidad de una berlina. Y desde ahora, el Mercedes CLS está disponible en su tercera generación, que hace gala de un diseño más limpio y refinado, apuesta por nuevos motores y contempla novedosos sistemas de seguridad y asistencia a la conducción. La gama de propulsores inicial se compone de dos variantes diésel –el CLS 350d, con 286 CV, y el CLS 400d, con 340–, así como una versión de gasolina: el CLS 450, con 367 CV y que añade 22 CV de potencia extra gracias al aporte de un motor eléctrico integrado en el sistema EQ Boost. Todos ellos son de seis cilindros y se asocian a la tracción total 4Matic. Además, desde la Clase S le llegan avanzados sistemas de conducción semiautónoma y de conectividad.



◀ Las dos pantallas de 12,3 pulgadas se presentan bajo un mismo cristal, y por primera vez el interior contempla cinco plazas.



Chevrolet Corvette ZR1 Convertible

Un cabrio que **se ha hecho esperar... 48 años**

Habrà que celebrarlo, porque desde 1970 no había una versión descapotable del Corvette ZR1. Se pondrà a la venta en primavera junto a la versión de carrocería Coupé, recurre a un chasis de aluminio, equipa un techo practicable que se puede plegar en marcha hasta una velocidad de 50 km/h y pesa sólo 27 kilos

más que la versión cerrada. Su descomunal propulsor de 6,2 litros eroga 755 caballos de potencia, y se puede combinar con una caja ma-

nual de siete relaciones o con la automática de ocho. Sus prestaciones, sencillamente abruman, porque alcanza los 341 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en menos de tres segundos.



Récord del XE SV Project 8

Jaguar hace historia en el circuito de **Nürburgring**

Un tiempo de 7 minutos, 21 segundos y 23 centésimas es lo que necesitó el Jaguar XE SV Project 8 para convertirse en el sedán cuatro puertas de producción más rápido en dar una vuelta al trazado antiguo de Nürburgring, marcando un nuevo

récord en esa categoría. Disponible desde 2018, este deportivo preparado por la división especial SVO, y del que sólo se harán 300 unidades, arroja una potencia de 592 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y alcanza los 322 km/h.



NUEVO VOLVO XC60
PRESENTAMOS LA SEGURIDAD DEL FUTURO

Todo lo que hacemos, lo hacemos pensando en las personas. Por eso, cuando creamos el nuevo Volvo XC60, te tenemos en cuenta a ti, a tus pasajeros y a todos los demás. El nuevo Volvo XC60 viene equipado con los sistemas IntelliSafe, tecnologías inteligentes e intuitivas, que te asisten a la hora de conducir: el **Sistema City Safety**, que te advierte de cualquier peligro y frena automáticamente si no reaccionas; el **Asistente a la Dirección**, que detecta si vas a chocar con algo; la **Atenuación de Invasión del Carril Contrario**, que puede ayudarte a evitar colisiones con vehículos que vienen de frente; o la **Atenuación de la salida a la calzada**, que es capaz de frenar el coche para evitar una salida accidental. El pack de seguridad más avanzado que hace de la conducción todo un placer.

Descubre más en volvocars.es



Porque, a veces, los momentos que no suceden son los más importantes.

MADE BY SWEDEN



LEXUS RX L: CON SIETE PLAZAS

Precursor del segmento de los crossover de lujo, el RX de Lexus crece hasta los cinco metros de longitud con su nueva versión RX L, que ofrece siete plazas dispuestas en tres filas de asientos. En nuestro mercado se comercializará en versión híbrida 450h, que rinde 313 caballos de potencia.

TOYOTA FT-AC CONCEPT

Presentado en el Salón de Los Angeles, este espectacular prototipo monta un motor de gasolina –podría incorporar un sistema híbrido– y tracción total. Presenta soluciones ingeniosas, como unos faros antiniebla desmontables que se pueden utilizar como linterna o unas cámaras en los retrovisores que emiten en directo.



BMW i8 Roadster

Biplaza, híbrido y **con un techo de lona** que define su personalidad

Espectacular resulta esta nueva versión Roadster del i8, modelo que acaba de presentarse y que llegará al mercado en mayo de 2018. Su personalidad queda marcada por el techo eléctrico, que puede abrirse o cerrarse en 15 segundos, operación que se puede realizar incluso en marcha, hasta los 50 km/h. El techo, además, se esconde en posición

vertical, de manera que queda un hueco de 100 litros por detrás de los dos asientos, mientras que la luna trasera eléctrica cumple la función de cortavientos. Al igual que el BMW i8 Coupé, el BMW i8 Roadster equipa una optimizada tecnología eDrive. En concreto, la potencia total del sistema híbrido es de 374 CV; y el motor

eléctrico, que mueve las ruedas delanteras, presume ahora de 143 CV, mientras que el motor de gasolina 1.5 tricilíndrico rinde 231 CV. Se ha aumentado la capacidad de la batería hasta los 11,6 kWh –antes eran 7,1–, presenta una autonomía en modo eléctrico de 53 kilómetros y el consumo medio homologado es de sólo 2,1 litros.



◀ Este espectacular biplaza pesa 60 kilos más que la variante Coupé. Su techo es de lona.



▲ Híbrido y enchufable, el BMW i8 puede rodar hasta 53 kilómetros en modo eléctrico.



PARA PENSAR

50

por ciento menos ruidoso es el habitáculo de un coche con neumáticos Noise Shield

Dunlop ha disminuido el ruido de sus neumáticos de invierno con la tecnología Noise Shield, que reduce hasta 4 decibelios la resonancia del aire dentro de la rueda, lo que baja también 4 dB el ruido en el habitáculo.

EL PUNTAZO

Para 2025, Volkswagen confía en vender un millón de coches eléctricos al año, y en el Salón de Los Angeles ha presentado tres prototipos de la familia ID, entre ellos el Crozz SUV de la imagen.



El ganador se desvelará en marzo

Ya hay siete finalistas para el **Coche del Año 2018**

El prestigioso título de Coche del Año en Europa afronta su fase decisiva, y ya conocemos los siete finalistas para la edición 2018, cuyo galardón se entregará el próximo 5 de marzo durante el Salón de Ginebra. Tras una selección entre los 37 modelos candidatos –se les exigía estar a la venta antes de finalizar

2017 en un mínimo de cinco mercados europeos–, siete han sido los vehículos elegidos por los 60 periodistas especializados que forman el jurado internacional, y en el que Motor 16 está representado. Se trata de Alfa Romeo Stelvio, Audi A8, BMW Serie 5, Citroën C3 Aircross, Kia Stinger, Seat Ibiza y Volvo XC40.



Tú lo inspiras. Tú lo conduces.

K O N A
BY HYUNDAI

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

Nuevo Hyundai KONA desde 13.990€.



5 DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Hyundai KONA: Emisiones CO₂ (gr/km): 117-153. Consumo mixto (l/100km): 5,2-6,7.

PVP recomendado en Península y Baleares para KONA 1.0 TGI 120CV (88.3kW) 4X2 ESSENCE (13.990€). Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Cinking Solución Flexible a través de Santander Consumer EFC S.A un importe mínimo de 12.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 31/12/2017. Modelo visualizado: KONA Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es. Apple CarPlay™ es una marca registrada de Apple Inc., Android Auto™ es una marca registrada de Google Inc.



A PARTIR DE FEBRERO LLEGAN EL HDI 130 Y 180. DESPUÉS EL GASOLINA DE 225 CV. Y EN 2019 UN HÍBRIDO ENCHUFABLE DE 300 CABALLOS



◀ El interior ofrece un acabado y materiales de altísimo nivel. El conductor logra una posición excelente al volante. La pantalla, de 8 o 12 pulgadas.



◀ Lujo y tecnología: reloj BRM, el equipo de sonido Focal y el sistema de visión nocturna



En marcha nos encontramos con un gran rodador; ideal para viajar a todo confort.

Empieza la era DS

Con el DS 7 Crossback se inicia, de verdad, la historia de DS como marca independiente, premium y francesa. El nuevo SUV suma argumentos en refinamiento, estilo, calidad de acabados, tecnología y confort de marcha para no arrugarse ante los alemanes.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Aunque llevamos 3 años hablando de DS como marca, realmente es ahora, con el lanzamiento del DS 7 Crossback cuando se inicia esta historia. El 7 Crossback es el 'auténtico primer DS'. Un modelo con suficientes argumentos como para pensar que aquella idea de Carlos Tavares en 2014 de crear una marca premium no era una aventura absurda. Será difícil, porque plantar cara a los alemanes, auténticos emblemas de lo que es una marca premium no es tarea sencilla. Pero DS pone en liza un producto muy cuidado, con un diseño que no deja indiferente, un nivel de calidad de materiales y acabados altísimo y avanzadas tecnologías.

Para empezar, su imagen es diferente, muy personal y elaborada. Y con una presencia de coche grande aunque estemos ante un 4,57 metros de longitud. Sobre la plataforma EMP2 del Grupo PSA, comparte distancia entre ejes con el Peugeot 5008, lo que garantiza gran espacio y habitabilidad interiores y un maletero de 555 litros. Y todo eso con las mencionadas medidas que lo sitúan a caballo entre los SUV C y los D; o lo que es lo mismo, le permitirá pelear con Audi Q3 (el DS es 13 cm más largo) o Q5 (9 cm más corto); Volvo XC40 (el DS es 14 cm más largo) o XC60 (12 cm más corto) por poner solo dos ejemplos.

Aunque lo que declaran en DS es que sus verdaderos rivales son los pequeños. En el exterior esa elaborada imagen tiene su reflejo en el frontal, con una parrilla muy potente, tanto la cromada como la negra de los acabados Performance Line y una firma luminosa con 'diamantes' con luz.

Y en el interior el refinamiento se mul-

tiplica en un habitáculo de aspecto artesanal, en el que los materiales y los ajustes son de altísimo nivel, pues eso ha sido prioritario en el pliego del condiciones del coche. También se ha trabajado mucho el confort con una excelente postura al volante en el caso del conductor y gran comodidad para todos los pasajeros. Como

PRECIO DESDE **32.950 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **104 g/km**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Calidad de acabados y materiales. Insonorización y confort de marcha. Tecnología de vanguardia. Cambio automático.

DEBE MEJORAR

- Detalles de ergonomía interior. Gama de motores escasa. Precio elevado. Diseño interior recargado. Mando modos de conducción.



▲ Los 555 litros de maletero son una cifra estupenda. Y los asientos de cuero, aún más estupendos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 180	PURETECH 225	BLUEHDI 130	BLUEHDI 180
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.497	1.997
Potencia máxima/rpm	N.D.	225/5.500	130/3.750	180/3.750
Par máximo/rpm	N.D.	30,6/1.900	30,6/1.750	40,8/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Man 6 vel.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	Desde 215/65 R17	Desde 215/65 R17	Desde 215/65 R17	Desde 215/65 R17
Peso (kg)	N.D.	1.420	1.420	1.535
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.675	4.570/1.895/1.675	4.570/1.895/1.675	4.570/1.895/1.675
Volumen maletero (l)	555/1.752	555/1.752	555/1.752	555/1.752
Capacidad depósito (l)	62	62	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	8,3	10,8	9,4
Velocidad máx. (km/h)	N.D.	227	195	215
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	6	4	4,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	N.D.	137	104	128
Precios desde... (euros)	35.850	41.250	32.950	38.900

guinda, una insonorización magnífica. Hay más delicatesen, como innovadoras tecnologías: sistema de visión nocturna, muy recomendable en nuestro recorrido, de noche y nevando por los alrededores de París, o una revolucionaria suspensión predictiva que utiliza una cámara frontal para 'leer' la carretera y adaptar la dureza de la suspensión a cada tramo. Y cosas a mejorar como que para cambiar de modo de conducción haya que pulsar una vez la tecla por cada modo que vamos pasando, cuando, un mando tipo ruedecilla sería mucho más rápido.

Alto nivel en rendimiento y agrado en los motores. El primero que probamos, el

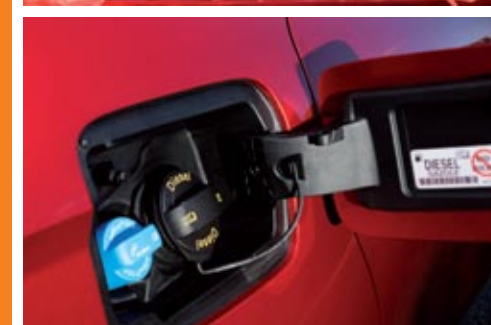
diésel de 180 dispone de un cambio automático de 8 velocidades con el que forma un excelente equipo. Muestra refinamiento y suavidad y no le falta carácter. El cambio es suave, rápido y progresivo. Un gran rodador muy cómodo, con un gran compromiso entre eficacia y confort. Nuestro recorrido por los alrededores de París incluye todo tipo de trazados, de vías rápidas a carreteras convencionales y un tramo con curvas muy divertido, sin llegar a lo que es una carretera de montaña. Y el DS 7 muestra nobleza y cuidado en cada maniobra. Y en el modo Sport saca carácter, endurece la dirección y acorta los desarrollos para una conducción más dinámica.

Después nos ponemos al volante de la versión de gasolina, un 1.6 PureTech de 225 caballos, aunque en este caso no podemos ser muy incisivos en la valoración, pues la unidad que ponen en nuestras manos es una preserie en la que aún faltan cosas por ajustar. Sí vemos que la suavidad se mantiene y crece la sensación de rendimiento, pues este gasolina empuja desde muy abajo y se estira más que el diésel.

Bajamos del coche, con la sensación de que a partir de febrero, cuando lleguen las primeras versiones, los SUV premium que hasta ahora hablaban, alemán, inglés o sueco, tendrán que incluir el francés entre los idiomas a aprender.



GAMA DIÉSEL LA FAMILIA IBIZA SE COMPLETA CON LOS TDI DE 80, 95 Y 115 CABALLOS. NO HAY DIFERENCIAS CON EL RESTO EN CUANTO A HABITABILIDAD, EQUIPAMIENTO O CALIDAD



▲▲ El bloque 1.6 TDI es el mismo para todas las versiones diésel. El depósito de AdBlue tiene su boca de llenado junto a la del combustible.

La otra mitad

El Seat Ibiza cierra el círculo con el lanzamiento de las versiones diésel. Todas ellas parten del mismo bloque 1.6 TDI de cuatro cilindros, que ofrece 80, 95 y 115 caballos de potencia y se asocia a cambios manuales o al DSG. La gama ya contemplaba las versiones de gasolina entre 75 y 150 CV.

G.A. / A.C. | motor16@motor16.com

La quinta generación del Seat Ibiza fue lanzada al mercado el pasado mes de junio, y como suele ser habitual en este auténtico líder la respuesta ha sido excelente a nivel de ventas. Además, el mérito es doble, porque hasta el momento la oferta del modelo español sólo contemplaba las variantes de gasolina, con cuatro opciones que cubren los 75, 95, 115 y 150 caballos de potencia. Es cierto que el diésel va cediendo protagonismo poco a poco, sobre todo en segmentos como el que nos ocupa, pero en mercados como el nuestro todavía tiene un peso específico considerable. Por eso la llegada de las versiones diésel se debería traducir en un nuevo impulso para el superventas español.

No hay estrenos sonados, pues se incorpora el conocido bloque 1.6 TDI de cuatro cilindros en línea y turboalimentado –usado en León o Toledo, por ejemplo– para sustituir al 1.4 TDI tricilíndrico del anterior Ibiza, desplegándose en tres niveles de potencia: 80, 95 y 115 caballos. De esta manera se cubre un amplio abanico de posibilidades, cumpliendo todos

ellos la estricta normativa Euro 6 en materia de emisiones. Para ello incluyen un sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) de segunda generación que neutra-

liza las partículas de NOx. Por eso es necesario recurrir a un depósito de AdBlue cuya boca de llenado se sitúa junto a la de combustible. El propio vehículo nos informará del nivel de este líquido, y sobre cuándo sería necesario reponer.

La versión de acceso a la familia 1.6 TDI, con 80 caballos, se asocia a un cambio manual de cinco relaciones, y su consumo medio homologado es de 3,8 litros cada 100 kilómetros. Nadie debe esperar altas prestaciones, pues se trata de una alternativa muy urbana y con un funcionamiento más progresivo que brioso.

Un escalón por encima se sitúa la variante de 95 CV, que también aumenta el par máximo hasta 25,5 mkg, por los 23,5 del más ‘modesto’. Sus prestaciones son más brillantes y lo hace homologando el mismo consumo: 3,8 l/100 km. En este caso, al cambio manual de cinco relaciones se añade la posibilidad de disfrutar de una transmisión automática DSG de doble embrague con siete relaciones, aunque esta opción no estará disponible hasta principios de 2018.

Y en lo más alto de la gama 1.6 TDI se sitúa la variante de 115 caballos de po-

PRECIO desde 16.530 €

EMISIONES DE CO₂: DE 99 A 102 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN A FAVOR

- Consumos muy atractivos. Bloque 1.6 TDI de funcionamiento refinado. Gama amplia y variada. Dinámica muy ágil. Calidad de acabados.

EN CONTRA

- Cambio DSG sólo disponible para la versión TDI de 95 caballos. La pantalla táctil del salpicadero queda algo baja. Plaza central trasera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 80 CV	1.6 TDI 95 CV	1.6 TDI 115 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	80 CV / 2.700-4.800	95 CV / 2.750-4.600	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.400-2.400	25,5 mkg/1.500-2.600	25,5 mkg/1.500-3.200
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Peso (kg)	1.247	1.253	1.258
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444	4.059 / 1.780 / 1.444	4.059 / 1.780 / 1.444
Volumen maletero (l)	355	355	355
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,3	11,3	10,0
Velocidad máx. (km/h)	172	182	195
Consumo mixto (l/100 km)	3,8	3,8	3,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	99	99	102
Precios desde... (euros)	16.530	16.990	19.840



▲ La calidad es palpable, sobre todo si nos decantamos por el acabado FR. La versión de 115 CV monta un cambio manual de seis relaciones.



▲ Las versiones diésel con acabado FR reducen la altura de la carrocería 15 milímetros y endurecen el tarado de la suspensión para brindar un talante aún más deportivo.

tencia, que conserva el valor de par de la versión intermedia –25,5 mkg– y otorga un nuevo impulso en cuanto a prestaciones se refiere, alcanzando los 195 km/h y firmando sólo 0,1 litros más de consu-

mo medio: 3,9 l/100 km. En este sentido, cobra relevancia el cambio manual, que aquí es ya de seis relaciones.

La gama diésel comparte con sus hermanos de gasolina la línea de acabados

Reference, Reference Plus, Style, Xcellence y FR. Este último, de corte más deportivo, reduce la altura de la carrocería 15 milímetros, endurece un 20 por ciento el tarado de la suspensión y aumenta el grosor de la barra estabilizadora delantera. Y en su dotación de serie incorpora elementos como el asistente de conducción Seat Drive Profile, que ofrece cuatro programas diferentes, un climatizador bizona o llantas de aleación de 17 pulgadas. También puede incorporar en opción una suspensión adaptativa, elemento no demasiado habitual en este segmento.

Las versiones diésel del Ibiza, como el resto de la gama, presumen de una dinámica muy ágil; y, gracias a la avanzada plataforma MQB A0, dispone de sofisticados elementos de asistencia en materia de confort, seguridad y conectividad. El precio de esta nueva familia diésel oscila entre los 16.530 y los 21.320 euros.



El nuevo Polo, que se fabrica en Navarra a un ritmo de 1.408 unidades diarias, ya está a la venta en España; y coincidiendo con su lanzamiento nos hemos puesto al volante de cuatro de sus más interesantes versiones: las equipadas con el motor de gasolina 1.0 TSI tricilíndrico en sus variantes de 95 y 115 CV, y las que estrenan el diésel 1.6 TDI, con 80 y 95 CV. La nota global, altísima.



▲ Entre las opciones destacan el detector de ángulo muerto con asistente de salida de aparcamiento hacia atrás, el Park Assist o la protección Pre-Crash.

SE OFRECEN LOS ACABADOS EDITION, ADVANCE Y SPORT, Y AHORA TODOS DISFRUTAN DE EQUIPAMIENTO DE REGALO. HAY 12 COLORES DE CARROCERÍA PARA ELEGIR



Viene muy en serio

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Mentiría si dijese que me ha sorprendido esta nueva entrega –la sexta ya– del Polo, porque me la esperaba más o menos como es: muy buena. Y no es cuestión de ser adivino, sino de encajar informaciones: lo estuve tocando y midiendo a fondo en el Salón de Francfort, y me habló maravillas

de él mi compañero Andrés tras un primer contacto dinámico en Hamburgo; a lo que yo sumé, ya de mi cosecha, la grata impresión que me causaron los otros dos modelos que, como el Volkswagen navarro, usan la plataforma MQB A0: los Seat Ibiza y Arona. Es decir, que cuando por fin me puse al volante del nuevo Polo confirmé el pronóstico. Es más coche que el anterior

porque es más grande por fuera –alcanza los 405 centímetros de largo y se beneficia de una anchura netamente superior–, lo que se nota dentro nada más acomodarnos. Tres adultos seguirán yendo apretados, porque los milagros no existen y hablamos de un utilitario, pero detrás caben mejor dos adultos o tres chavales que en el Polo precedente. Y el maletero, de

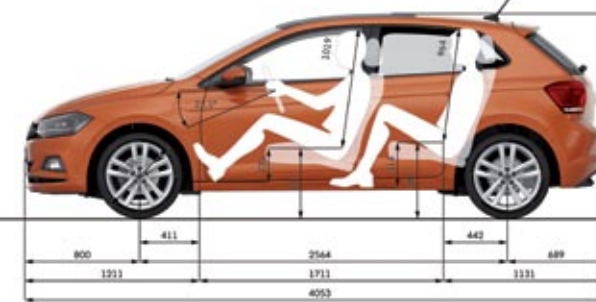
351 litros, es uno de los más grandes del segmento; equipando suelo de doble altura en los acabados Advance y Sport. Aunque la versión TGI, capaz de operar con GNC o gasolina, pierde 100 litros por la presencia del depósito de gas –cabén 11,6 kilos– bajo el suelo de carga.

Impresiona también el Polo por su calidad general, por los buenos materiales empleados –mejores que en los dos Seat citados, y mejores también curiosamente que los del T-Roc– y por la ergonomía. O por el agrado general de uso una vez que arrancamos. Porque además de ofrecer confort, el modelo de Landaben pisa muy bien, con un tacto general que recuerda más a un compacto que a la mayoría de sus rivales. Además, el equipo de serie es completo, sobre todo con los actuales paquetes de lanzamiento de regalo. Y por si necesitamos

más, ahí está la larga lista de opciones, que incluye muchos asistentes de confort y seguridad punteros, más otros que irán llegando en adelante, como la instrumentación digital configurable.

En cuanto a las versiones probadas, sendos viajes a Barcelona y Pamplona nos han permitido conducir cuatro de las versiones que nos parecen más atrayentes. En gasolina, las dotadas del 1.0 TSI

tricilíndrico, con 95 y 115 CV, en ambos casos asociables a la caja manual –de cinco marchas en el primero y seis en el más enérgico– y la automática DSG de siete relaciones. Lógicamente es más ágil con 115 CV –motor que apareja también más par y ya permite sacar partido a un chasis bien calibrado–, pero el de 95 empuja realmente bien y parece idóneo para la mayoría de usos. Porque ambos son progresivos, suenan bien, gastan lo justo si no abusamos del acelerador... Los otros dos Polo conducidos llevaban el nuevo 1.6 TDI –infinitamente mejor que el 1.4 TDI tricilíndrico anterior–, que con 95 CV nos ha convencido plenamente, incluso por silencio. El de 80 CV, por contra, no pasa de ser correcto, y se ajustará más a los usuarios urbanos o muy sosegados, pues es progresivo, pero le falta ‘pegada’ al salir a carretera.



▲ La nueva plataforma MQB A0 y el aumento de dimensiones se traducen en un habitáculo amplio y en un maletero de 351 litros.

PRECIO desde **14.740 €**

EMISIONES DE CO₂: **87 A 110** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad general. Agrado de uso. Amplitud y maletero. Tecnologías disponibles. Comportamiento y tacto de coche grande. Motores 1.0 TSI y 1.6 TDI 95.

DEBE MEJORAR

Prestaciones 1.6 TDI 80. Motores 1.0 MPI con poco par. Sólo con 5 puertas. Motor 1.5 TSI 150 no disponible en España. Maletero del TGI. Tambores traseros.



▲ El selector de modos de conducción se ofrece por 130 euros para Advance –desde 95 CV– y Sport; y el tren deportivo, para los Sport por 150 euros. La instrumentación digital –vendrá de serie en el GTI– será opcional en 2018.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 BMT 65	1.0 BMT 75	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115	1.0 TGI	1.6 TDI 80	1.6 TDI 95
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	999	999	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	65 / 5.100-6.100	75 / 6.200	95 / 5.000-5.500	115 / 5.000-5.500	90 / 4.000-5.500	80 / 2.700-4.800	95 / 2.700-4.600
Par máximo (mkg/rpm)	9,7 / 3.000-4.300	9,7 / 3.000-4.300	17,9 / 2.000-3.500	20,4 / 2.000-3.500	16,3 / 1.800-3.800	23,5 / 1.400-2.400	25,5 / 1.500-2.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 5v. (Aut. 7 v.)	Man. 6v. (Aut. 7 v.)	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.	Disc. vent./Tambor.
Neumáticos	185/70 R14	185/70 R14	185/65 R15	195/55 R16	185/70 R14	185/65 R15	185/65 R15
Peso en orden de marcha (kg)	1.105	1.105	1.145 (DSG: 1.180)	1.155 (DSG: 1.190)	1.260	1.205	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461	4.053 / 1.751 / 1.461
Volumen maletero (l)	351 / 1.125	351 / 1.125	351 / 1.125	351 / 1.125	251 / 1.025	351 / 1.125	351 / 1.125
Capacidad depósito (l)	40	40	40	40	40 + 11,6 kg GNC	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	15,5	14,9	10,8	9,5	11,9	12,9	10,5
Velocidad máx. (km/h)	164	170	187	200	183	175	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,8	4,4 (DSG: 4,6)	4,7 (DSG: 4,8)	4,8 m ³ /100 km	3,7	3,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	110	110	101 (DSG: 105)	107 (DSG: 109)	87	97	97
Precios desde... (euros)	14.740	15.300	17.030	18.490	19.620	19.325	19.735



LAS ENTREGAS SE INICIAN EN FEBRERO, Y POCO DESPUÉS LLEGARÁN VERSIONES MÁS ASEQUIBLES, COMO EL D3 DE 150 CV: 32.000 EUROS



Atrevido invasor

Volvo entra en el segmento de los SUV premium compactos, y lo hace con un XC40 que amenaza el orden establecido principalmente por los grandes alemanes. Audi, BMW y compañía ya pueden reaccionar, pues los suecos atacan en firme con un vehículo práctico, avanzado y de gran calidad.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A la firma nórdica no hay que darle lecciones sobre vehículos todocamino, porque ellos figuran entre los impulsores

de ese mercado con productos de éxito como el V70 XC, reconvertido y rebautizado años después como XC70. Pero Volvo captó enseguida que había vida más allá de los grandes

familiares 'crossover', y el nacimiento del primer XC90 supuso otro nuevo éxito. Tanto que decidieron extender esa fórmula hacia abajo mediante el primer XC60, erigido en 'best seller' mundial de la casa. Ahora, cuando las segundas generaciones de XC90 y XC60 han tomado el relevo de sus antecesores, en Volvo siguen ampliando la gama SUV por abajo, y con su XC40 entran en lucha con Audi Q3, BMW X1, Lexus NX, Mercedes GLA... Ahí es nada. Pero

no es un ataque 'de prueba', sino una ofensiva bien meditada, pues la firma nórdica cree que puede convertirse en un nuevo 'pelotazo' y ha puesto toda la carne en el asador.

Para empezar, nueva plataforma y una carrocería inconfundiblemente Volvo, aunque de líneas originales. Y con posibilidades de personalización nunca vistas antes en la marca, lo que incluye el techo en contraste. La aerodinámica no es su punto fuerte —se anuncia un Cx entre 0,34 y 0,37—,

y tampoco la ligereza —en orden de marcha arranca en 1.759 kilos—, aunque quizás sea el precio a pagar por un diseño que prioriza otras cuestiones también interesantes, como una distancia libre al suelo generosa —21,1 centímetros— que garantiza ángulos de movilidad 'off road' correctos. Además, no se ha optado por un perfil muy afilado, o con el techo en fuerte caída, para maximizar así el espacio interior, de modo que los 4,43 metros de largo se traducen en una amplitud que, personalmente, nos sorprendió. Porque hay mucha altura al techo, una buena cota de anchura posterior —131 cen-

▲ La pantalla táctil vertical a color de 9 pulgadas preside el salpicadero, aunque el navegador Sensus se paga aparte: 1.226 euros. Y, de serie, la instrumentación es un panel digital configurable de 12,3 pulgadas.

tímetros al nivel de las caderas— y un hueco para piernas parecido al del XC60. Y como el túnel central trasero no es muy voluminoso y la banqueta de la segunda fila es bastante plana, hasta un hipotético

quinto ocupante irá cómodo y alejado del techo.

Buena nota en cuestión de amplitud que se extiende al maletero, de 460 litros con el kit reparapinchazos de serie —la rueda de repuesto cuesta

63 euros—, y que conecta con otra virtud del XC40: la funcionalidad. Salvo la banqueta trasera corredera o el respaldo del copiloto abatible, que siempre vendrían bien, hay muchas soluciones —no todas de serie, eso sí— enfocadas a la versatilidad, como el consabido respaldo abatible 60:40, la posibilidad de colgar bolsas o compartimentar el maletero, un cajón bajo el asiento del conductor, las enormes bolsas de las cuatro puertas —todas forradas para evitar ruiditos—, el cofre central con papelera, el portón eléctrico con función manos libres... Interior amplio, lógico y también de ca-

SEGURIDAD TAN SEGURO Y TECNOLÓGICO COMO XC60 Y XC90... PERO A ESCALA

Si el nuevo XC40 comparte la plataforma de arquitectura SPA con la moderna Serie 90 —S90, V90 y XC90—, el XC40 se encarga de estrenar la plataforma CMA creada por Volvo y el fabricante chino Geely para los modelos más compactos, como los futuros modelos que completarán la serie 40 de la marca sueca o productos algo más 'exóticos' como el Lynk & Co 01, cuya llegada a Europa se espera para 2019. Una de las ventajas de la arquitectu-

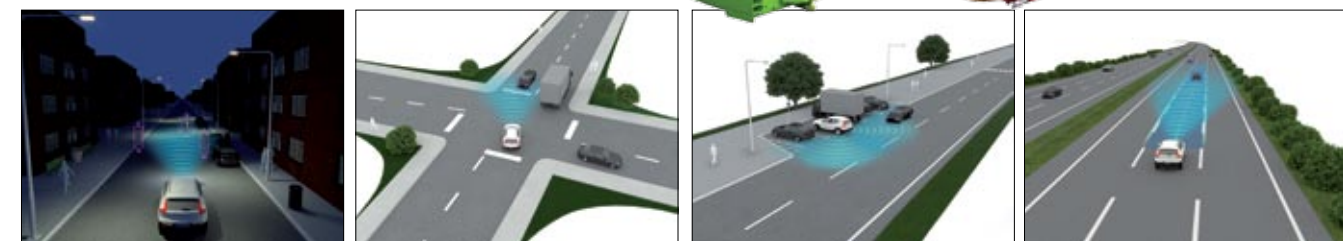
ra modular CMA es que permite equipar todas las tecnologías de la SPA, e incluso otras nuevas. Por eso el XC40 pasa a ser una de las referencias en seguridad entre los SUV premium compactos, destacando el sistema Pilot Assist —el coche es realmente semiautónomo hasta 130 km/h—, el City Safety, la atenuación de salida de

la calzada y la protección en caso de que acabemos saliéndonos, la alerta de cruce con freno automático o la cámara de 360 grados con visión cenital perimetral.

▼ El XC40 recurre al aluminio y, sobre todo, a aceros especiales.



- ACERO DULCE
- ACERO DE ALTA RESISTENCIA
- ACERO DE MUY ALTA RESISTENCIA
- ACERO DE EXTRA ALTA RESISTENCIA
- ACERO DE ULTRA ALTA RESISTENCIA
- ALUMINIO



▲ Los XC40 llevan de serie alerta por cambio involuntario de carril LDW con asistente de permanencia LKA, aviso de colisión frontal con detección de peatones y ciclistas y frenado automático, lector de señales de tráfico... Y en opción, por 1.603 euros, se ofrece el sofisticado IntelliSafe Assist.



▼ Entre las opciones, faros Full LED, techo solar panorámico eléctrico o, por 566 euros, el techo blanco en contraste. Y por otros 38 euros, retrovisores también blancos.

PRECIO desde 42.220 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 131 A 164 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad. Carrocería amplia y práctica. Comportamiento. Prestaciones. Tecnología disponible.</p>	<p>Sólo versiones caras al principio. Peso y aerodinámica. Rumorosa mecánica (D4).</p>

EN EL FUTURO HABRÁ UN XC40 ELÉCTRICO Y UN HÍBRIDO PHEV



▶ Grata sorpresa: el interior del XC40 es bastante amplio y llama la atención por sus numerosas soluciones funcionales. El versátil maletero acompaña con sus 460 litros; y todo rezuma calidad.

lidad, pues los materiales son de primera y todo parece hecho con robustez en la planta

belga de donde sale el XC40. Impresión de agrado general que sigue al empezar a circu-

lar, sobre todo en la versión T5 R-Design con que iniciamos el test, cuyo motor de gasolina suena poco si vamos tranquilos y suena bien si avivamos el ritmo. Y aunque el XC40 pesa más de lo que su talla indica, los 247 CV de este 2.0 Turbo mueven al SUV compacto de Volvo con tremenda agilidad. No hablamos sólo de prestaciones, o de la suavidad

y suficiente rapidez con que funciona la caja automática de 8 marchas –con levas–, sino también de ‘pisada’ aplomada y con poco balanceo, de una magnífica motricidad –los 235/55 R18 que trae de serie ayudan– o de un exquisito tacto de dirección que nos recuerda que es un producto premium. La postura al volante es cómoda y los asientos sujetan, y sólo pediríamos algún mando ‘tradicional’ extra para usar menos la pantalla central, que exige aclimatación.

Después pasamos al diésel D4 de 190 CV, también automático y también de tracción total, y aunque el sonido mecánico encandila menos, se notan más los kilos extra y la suspensión es algo más suave –por el acabado Momentum de la unidad elegida, no por el motor–, el rendimiento global se mantiene a gran nivel.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5 AWD	D4 AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	247 CV / 5.500	190 CV / 4.000
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.800-4.800	40,8 mkg / 1.750-2.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	235/55 R18	235/55 R18
Peso en vacío (kg)	1.684	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425 / 1.863 / 1.652	4.425 / 1.863 / 1.652
Volumen maletero (l)	460 / 1.336	460 / 1.336
Capacidad depósito (l)	54	54
De 0 a 100 km/h (s)	6,5	7,9
Velocidad máx. (km/h)	230	210
Consumo mixto (l/100 km)	7,2	5,0
Emisiones CO ₂ (g/km)	164	131
Precios desde... (euros)	47.257	42.220

DE USO COMPARTIDO.- Con la llegada del XC40, Volvo Cars lanza el servicio de suscripción ‘Care by Volvo’, que mediante el pago de una tarifa plana mensual de 699 euros permite disfrutar del coche durante 24 meses –hay un límite de 15.000 kilómetros al año, y transcurridos los dos años te lo cambian por otro–, así como servicios de conserjería digital: limpieza, repostaje, recogida para mantenimiento, entrega en el propio vehículo de compras ‘on line’ realizadas... Y podremos compartir el XC40 con familia o amigos mediante ‘Volvo on Call’ gracias a la innovadora llave digital: basta con anunciar desde el smartphone que está disponible y esperar solicitudes. Una vez aprobado el uso, desde el móvil informamos de la posición del vehículo y permitimos su apertura... y su disfrute.

MONEDAS DE COLECCIÓN



1 Kg de Plata pura - Historia del Dólar
MONEDA CONMEMORATIVA DE “UN KILOGRAMO DE PLATA”

Composición: Plata 999 milésimas
Valor facial: 300 Euro
Peso: 1.007 gramos
Diámetro: 100 mm
Tirada máxima: 1.000 unidades
*P.V.P.: 1815 €

Moneda numerada en el canto

Composición: Plata 925 milésimas
Valor facial: 10€
Peso: 27 gramos
Diámetro: 40 mm
Calidad: Proof
Tirada máxima: 50.000 piezas
*P.V.P.: 66,55 €



Año Internacional del Turismo Sostenible para el Desarrollo
MONEDA DE PLATA

Composición: Plata 925 milésimas
Valor facial: 10€
Peso: 27 gramos
Diámetro: 40 mm
Calidad: Proof
Tirada máxima: 7.500 piezas
*P.V.P.: 66,55 €



Copa Mundial de la FIFA Rusia 2018™
MONEDA DE PLATA

Copa Mundial de la FIFA Rusia 2018™
MONEDA DE ORO

Composición: Oro 999 milésimas
Valor facial: 100€
Peso: 6,75 gramos
Diámetro: 23 mm
Calidad: Proof
Tirada máxima: 3.000 piezas
*P.V.P.: 450 €

Colección completa
*P.V.P.: 516,55 €

*Las monedas no están reproducidas a tamaño real.

*Precios válidos de publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o de los impuestos aplicables.

RESERVELAS EN:

La Tienda del Museo
Doctor Esquerdo, 36
28009 - Madrid
Tel.: 91 566 65 42
- 91 566 67 92
Fax: 91 566 66 96

Julián Llorente
Espoz y Mina, 15
28012 - Madrid
Tel.: 91 531 08 41
Fax: 91 531 10 92

Lamas Bolaño
Gran Vía, 610
08007 - Barcelona
Tel.: 93 270 10 44
Fax: 93 302 18 47

Edifi
Bordadores, 8
28013 - Madrid
Tel.: 91 366 42 71
Fax: 91 366 48 21

División de Venta a distancia de El Corte Inglés
Diputación, 303
08009 - Barcelona
Tel.: 93 487 02 00
Fax: 93 487 03 92
www.latiendacneca.es

También en:
Estancos
Comercios Numismáticos
y Filatélicos

Visite el Museo de la
Real Casa de la Moneda
C/ Doctor Esquerdo, 36





XC Y CROSS COUNTRY LAS VERSIONES MÁS AVENTURERAS DE VOLVO RECIBEN EL NOMBRE DE XC O CROSS COUNTRY. HAY SEIS MODELOS

► El equipamiento de serie del Volvo V60 es muy completo. Y los interiores se pueden personalizar.



◄ La versión Cross Country del Volvo V60 está disponible desde 36.000 euros.



► El V40 Cross Country está disponible desde 27.150 euros. Y cuando hay mala adherencia se atreve con todo.



► El V40 Cross Country puede contar con un paquete completísimo de ayudas a la conducción. Como el Control de Velocidad Constante Adaptativo.



tracción total y un equipo de seguridad de serie fuera de lo normal, como advertencia de cambio de carril, airbag de rodilla del conductor, alerta de distancia, atenuación de salida de la calzada, aviso de colisión frontal con frenado automático, ayuda para permanencia de carril, City Safety, control alerta del conductor, control de velocidad adaptativo, detección de peatones, ciclistas y animales grandes, control de descenso, lector de señales, estabilizador antivuelco...

Aventura asegurada

La gama SUV y crossover de Volvo puede presumir de ser una de las más completas del mercado. En ella se incluyen modelos como los V40, V60 y V90, todos ellos con el ilustre apellido Cross Country; y también los todocamino XC40, XC60 y XC90. Están disponibles desde 27.000 euros.

Volvo ha sabido labrarse una imagen de exclusividad que no tienen otros productos Premium. Si a ello sumamos una combinación de seguridad, tecnología y calidad que pone alto el listón a la competencia, y una gama renovada casi en su totalidad, nos encontramos con que la marca sueca vive los mejores momentos de su historia. Y parte de la responsabilidad de esa magnífica situación la tienen sus versiones Cross Country y XC.

verso crossover de la firma nórdica es el V40 Cross Country, un compacto familiar sobreelevado de 4,37 metros de longitud disponible con tres motores de gasolina –T3, T4 y T5, con 152, 190 y 245 caballos respectivamente– y tres propulsores diésel –el D2 de 120 CV, el D3 de 150 y el D4 de 190–, con valores de consumo medio que parten de unos competitivos 3,6 l/100 km. El V40 CC está disponible en niveles de aca-

bado Cross Country, Cross Country Plus y Cross Country Pro; y dos de los motores de gasolina, concretamente los T4 y T5, van asociados siempre a un eficaz sistema de tracción total. Los precios de este aventurero oscilan entre los 27.150 y los 44.610 euros.

VOLVO » V60 CC

Si subimos un escalón en la oferta crossover de Volvo nos encontramos con el V60 Cross Country, un familiar de 4,63 metros de longitud y 430 litros de capacidad de maletero que se ofrece con un motor de gasolina T5 de 245 caballos, aso-

ciado al cambio automático y a la tracción total, y también con dos propulsores diésel: D3 y D4, con 150 y 190 caballos respectivamente. En lo que se refiere al D4, está disponible con tracción delantera o total

AWD, en este caso con 205 CV. Sus precios oscilan entre 36.000 y 52.000 euros.

VOLVO » V90 CC

Con el V90 Cross Country, Volvo ha creado un familiar de excepción que reúne todo lo que un comprador exige a un modelo crossover de clase Premium. Gracias a su longi-

tud, 4,94 metros, este exclusivo familiar ofrece un interior de enorme espacio, y un maletero que con sus 560 litros 'traga' el equipaje o el material deportivo de todos los pasajeros. Su gama se compone de cuatro motorizaciones, dos de gasolina –T5 de 250 caballos y T6 de 310– y los diésel D4 y D5, de 190 y 235 caballos. Todos los V90 CC cuentan con

► El maletero del V90 Cross Country cubica nada menos que 560 litros, ampliables a 1.526 abatiendo los respaldos.



► El salpicadero del Volvo V90 CC está presidido por una gran pantalla táctil vertical capacitiva.



VOLVO » V40 CC

El modelo de entrada al uni-

► El XC40, primer SUV compacto de Volvo, acaba de reforzar la ya amplia gama todocamino de la marca.



Acierto seguro



La segunda generación del Volvo XC60 he llegado repleta de sorpresas, y envueltas en una carrocería que luce con orgullo las líneas maestras de su hermano mayor, el imponente y elegante XC90. Con una longitud de 4,69 metros y una distancia entre ejes de 2.865 milímetros, el nuevo XC60 está en disposición de ofrecer un interior luminoso, rematado con la calidad de los grandes y con la amplitud que puede desear una familia numerosa. Porque la zona de carga, con 505 litros, cumple sobradamente, y también se muestra cuidada y excelentemente rematada como es de esperar

El nuevo Volvo XC60 es un todocamino de 4,69 metros de largo y está disponible en siete versiones con precios desde 48.675 euros. Incorpora nuevos sistemas de seguridad, una versión híbrida enchufable de 407 caballos con un consumo mixto de 2,1 l/100 km y motores de gasolina y diésel muy eficientes.

en un modelo de este segmento. Las mayores dimensiones y el que ofrezca un interior más capaz tiene su origen en la nueva plataforma modular SPA, la misma en la que se ha basado la familia 90, y gracias a la que el nuevo XC60 ha podido ofrecer también una ver-

sión híbrida enchufable T8. Pero no solo eso, porque el XC60 ofrece un tacto de conducción sobresaliente, muy similar al que se puede experimentar en la berlina S90 o en el familiar V90. Con un peso contenido y una arquitectura de suspensiones muy elaborada,

el todocamino sueco pisa de maravilla sea cual sea el tipo de terreno por el que circule. De hecho, salvo la versión T5 de 250 CV con cambio automático, que puede ser también de tracción delantera, el resto de versiones son exclusivamente de tracción total, lo que les permite concederse muchas 'licencias' fuera del asfalto o sobre la nieve. Sus 21,6 centímetros de altura libre al suelo, los diferentes modos de conducción en los dos acabados más completos y el control de descensos, de serie en todas las versiones, ayudan al todocamino sueco a defenderse como gato panza arriba

▼ El interior del XC60 ofrece una generosa amplitud y un acabado al nivel del mejor exponente del segmento SUV Premium. Todo en el habitáculo está calculado milimétricamente y situado de acuerdo a un criterio ergonómico. El punto de partida del diseño es el buque insignia XC90.



▲ La pantalla táctil vertical del XC60 tiene 9 pulgadas y concentra toda la información y recursos del coche.



▲ El Volvo XC60 también tiene su versión Twin Engine híbrida enchufable. Desde 70.000 euros.

en caminos de tierra y situaciones comprometidas de baja adherencia.

La gama mecánica del

CRASH TEST EURONCAP El XC60, el más seguro de 2017

Tras exhaustivas pruebas durante su desarrollo, el Volvo XC60 ha conseguido no sólo las cinco estrellas en los diferentes 'crash test' de EuroNCAP, sino que se ha convertido en el modelo más seguro analizado en 2017. Pero el nuevo XC60 también se anticipa y previene los accidentes. La nueva generación del City Safety emplea un avanzado radar y una cámara digital para detectar potenciales peligros, como otros vehículos, peatones, ciclistas y animales grandes delante del coche. Avisa, e incluso puede frenar de forma autónoma, si no se reacciona a tiempo. Esta tecnología también puede ayudar a alejarte de un vehículo que se aproxima. Además, el BLIS avisa de que llega un coche por un punto ciego, y si sigues girando, una nueva función gira el volante suavemente para devolverte a tu carril y evitar la colisión.



ACERO DULCE
ACERO DE ALTA RESISTENCIA
ACERO DE MUY ALTA RESISTENCIA
ACERO DE EXTRA ALTA RESISTENCIA
ACERO DE ULTRA ALTA RESISTENCIA
ALUMINIO



▲ El nuevo XC60 comparte la sofisticada arquitectura modular SPA con los modelos de la Serie 90, sinónimo de robustez y rigidez.

XC60 comprende cinco motorizaciones, tres de gasolina y dos turbodiésel. Entre los primeros encontramos las versiones T5, T6 y T8, con 250, 310 y 407 caballos respectivamente. Y en diésel, los D4 y D5, con 190 y 235 caballos respectivamente. Todos ellos van asociados necesariamente a una transmisión automática de 8 velocidades,

que ofrece un funcionamiento suave y eficaz. No obstante, el XC60 dotado del motor D4 y de la tracción total también puede llevar caja de cambios manual, convirtiéndose en el modelo de acceso a la gama con un precio de 48.675 euros. Y también en el que consume menos de la familia, con un gasto medio homologado de 5,4 l/100 km.

La gama del Volvo XC60 está compuesta por tres niveles de acabado: Momentum, Inscription y R-Design, y el equipamiento de serie, incluso en la versión de acceso a la gama, ofrece un nivel por encima de la media, incluidos tres nuevos sistemas de ayuda a la conducción que actúan sobre la dirección eléctrica para evitar accidentes.



El buque insignia



El buque insignia de los SUV de Volvo se llama XC90 y combina espacio, tecnología y refinamiento a partes iguales. Lo hay con cuatro, cinco y siete plazas; y la versión 'plug in' T8 ofrece unas características excepcionales. El XC90 está disponible desde 61.385 euros.

El XC90 fue el primer modelo de la nueva era de Volvo y, por lo tanto, fue el encargado de estrenar la nueva plataforma —con la arquitectura modular SPA—, los nuevos sistemas de seguridad y el nuevo diseño. Unas formas, faros y estrategia en los que se han basado el resto de modelos que ha ido llegando a la gama de la marca sueca. Este todocamino Premium de 4,95 metros de largo, 1,92 de ancho y 1,78 de alto se ofrece con interiores configurados

con cuatro asientos—sólo en el T8 Twin Drive, que también puede llevar siete plazas—, con cinco asientos—sólo la versión D4 con cambio automático, por lo que el precio final baja 1.572 euros—y con siete asientos, como lleva el resto de versiones. El maletero del XC90 de cuatro plazas cubica 431 litros, pues al tener mecánica T8, el motor eléctrico situado

en la parte trasera resta algo de espacio para equipaje. La versión de cinco plazas cubica 721 litros con todo el aforo completo, y los XC90 de siete plazas tienen un maletero de 692 litros con cinco asientos ocupados, y 314 si van sentados los siete ocupantes.

La gama mecánica del XC90 está compuesta por cinco propulsores de cuatro cilindros, pero extremadamente silenciosos y dotados de un refinamiento excepcional. En gasolina, la oferta la componen tres mecánicas —T5, T6 y T8, con 254, 320 y 408 caba-

llos respectivamente—, todas asociadas necesariamente a la tracción total y al cambio automático de 8 marchas. Y en diésel, el XC90 cuenta con los

D4 y D5, de 190 y 235 caballos respectivamente, ambos también con caja automática. Los consumos medios homologados más bajos de la gama



▲ La pantalla táctil central en color tiene 9 pulgadas; y el panel digital de instrumentos, tras el volante, tiene 8 pulgadas. El volante posee el grosor ideal.

SEGURIDAD EN SITUACIONES EXTREMAS El XC90 es seguro incluso al volcar

El XC90 equipa la última generación del Control de Estabilidad Antivuelco. Si el sistema considera que hay posibilidad de volcar, primero reduce el par motor y luego frena la rueda o ruedas necesarias para evitarlo. Pero si finalmente se produce el vuelco, se activan los airbag laterales y de cortina de las tres filas, y el sistema prepara el habitáculo para el impacto. Además, el XC90 recibió 5 estrellas en las pruebas de EuroNcap, logrando las máximas puntuaciones en los ensayos de frenado de emergencia autónomo para ciudad e interurbano.



▲ Durante la concepción del coche, la propia marca emplea numerosas unidades para desarrollar y poner a punto su dispositivo antivuelco. Es uno de los numerosos sistemas que utiliza el XC90.



XC90 T8 'PLUG IN'

El XC90 T8 Twin Engine es un automóvil eléctrico, híbrido enchufable y de alto rendimiento. El T8 ofrece cinco modos de conducción seleccionables: Pure, Hybrid, Power, Off

Road e Individual. La batería se encuentra en el centro del túnel, lo que permite ofrecer espacio para tres filas de asientos. El motor eléctrico trasero aporta 82 CV de potencia y permite una eficiente tracción total, al tener cada eje su propia fuente de energía.

hay que atribuirselos, en gasolina, a la versión T8 híbrida enchufable, con 2,1 l/100 km; mientras que en diésel, el D4 ha homologado un gasto de tan sólo 5,2 l/100 km.

El buque insignia de Volvo se ofrece en acabados Momentum, Inscription, R-Design y Excellence; y los precios oscilan entre 61.385 y 124.146 euros. El SUV más grande de Volvo presume de una altura libre al suelo de 23,8 centímetros, lo que unido al buen funcionamiento de su sistema de tracción total y a unos neumáticos adecuados, le permite superar, sin despeinarse, tanto una carretera nevada como un camino muy 'roto' o cualquier terreno con adherencia precaria, pues siempre es capaz de

transmitir toda la potencia al asfalto con eficacia.

El equipamiento del XC90 menos dotado ya es magnífico, pero la versión Inscription incluye, de serie o en opción, elementos del máximo nivel como los ajustes de modo de conducción, el chasis Four-C con suspensión neumática, el control de crucero adaptativo, la cámara de visión periférica, la alerta de tráfico cruzado posterior, los faros de LED, climatización en la tercera fila, asientos centrales calefactados, butacas delanteras ventiladas y con masaje, portón trasero eléctrico, techo solar panorámico, sistema de audio Bowers & Wilkins, televisión digital o control de descenso de pendientes, entre otros.





Dulce vitamina

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

Pocos de los que acudan a Audi en busca de un A4 tendrán en mente salir de la tienda con un S4 de 354 CV, pues las versiones 'normales' ya son atractivas y parecen, desde luego, más racionales: en gasolina hay alternativas TFSI con 150, 190 y 252 CV; y en diésel, TDI de 122, 150, 190, 218 y 272 CV. De hecho, puede que su emblema 'S4' intimide un poco, o los 73.620 euros de una factura tan alta que hace pasar por asequibles a otros 'premium' rivales de BMW, Jaguar o Mercedes. Pero si nos lo podemos permitir, el nuevo S4 seguro que no defraudará a su propietario, porque presume de una equilibrada mezcla entre deportividad y comodidad, te quita varios años de encima —su estética deportiva le aleja de la imagen más 'aburguesada' de otras versiones—, y, sobre todo, apareja una calidad general que le sitúa en la cúspide del segmento, por encima incluso de las marcas citadas.

A diferencia del S4 anterior, que pesaba 75 kilos más

En breve estará entre nosotros el RS 4 Avant, con su V6 Biturbo de 450 caballos, pero el S4 que traemos a estas páginas, con sus 354 CV, no anda tampoco escaso de temperamento y parece una opción más lógica. No es barato, pero enamora por calidad, tacto y rendimiento.

y tenía un interior ligeramente menos amplio, en el nuevo se emplea un motor con turbo de doble entrada 'twin scroll', y no con compresor mecánico. El resultado, un 3.0 TFSI

que es 14 kilos más ligero, rinde 354 CV de forma constante entre 5.400 y 6.400 rpm, genera un par máximo de 51 mkg desde sólo 1.370 vueltas y, asociado al eficaz cam-

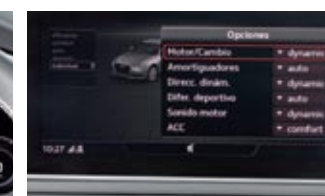
bio automático Tiptronic de 8 marchas —con función de desacoplamiento para ahorrar gasolina— y a la tracción total Quattro permite acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,7 segundos; o en los 4,8 que nosotros le hemos medido. Puede que esa arrancada fugaz no sea muy útil a diario, salvo que deseemos perder de vista por el retrovisor la cabina del peaje casi instantáneamente, pero el S4 tiene otras habilidades, como recuperar de 80 a 120 km/h en 3,3 segundos, lo que se traduce en adelantamientos rápidos y seguros a vehículos de gran tonelaje. Además, con un sonido muy bonito, pero jamás molesto.

Y podemos elegir la personalidad del coche mediante el Audi Drive Select, que incluye los programas Comfort, Auto, Dynamic, Efficiency e Individual, este último ligado al sistema de navegación. Y el cambio, que incluye levas en el volante, también tiene sus propios modos, siendo el S el que 'anima' más la mecánica, aunque nos gustaría que llegase a engranar la octava marcha tras circular de forma

PRECIO		73.620 €
EMISIONES DE CO₂: 170 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Motor excelente y cambio eficaz. Tracción. Comportamiento y frenos. Calidad, confort y agrado. Tecnología.	Precio alto y opciones caras. Plaza central trasera incómoda. En S no emplea la 8ª. Gasto sensible al tipo de uso.	



◀▶ Excelente calidad en un interior con personalización deportiva, sobre todo si pedimos los asientos S opcionales, con reposacabezas integrados. Buena amplitud, pero mejor cuatro que cinco adultos.



▶▶ El maletero tiene 480 litros y respaldo abatible por secciones, aunque si priorizamos la funcionalidad, el S4 Avant es mejor idea: 505 litros ampliados a 1.510. La instrumentación Audi Virtual Cockpit es de serie.



▶ El S4 pesa 75 kilos menos que el modelo anterior. Y la altura de la carrocería baja 23 milímetros respecto a los A4 'normales'.

el 85 por ciento de la fuerza si es necesario. Y los frenos, otra maravilla: 49,3 metros para detenernos desde 120 km/h.

El gasto, eso sí, dependerá mucho de nosotros, y los 9,7 litros de media 'pacífica' subirán mucho si hay 'guerra'.

tranquila durante varios minutos. Asimismo, el S4 redondea el conjunto con un comportamiento intachable, y sin necesidad de recurrir a reglajes incómodos. La estabilidad es magnífica y el coche se amarra al firme en curva gracias a los 245/35 R19 que monta en España —creemos que los 245/40 R18 habrían sido suficientes— y a una tracción total que, en condiciones normales, envía el 60 por ciento del par al eje trasero, o hasta

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Creo que un coche no es sólo una máquina que te lleva de un punto A a un punto B por donde quieras. Un coche es también un objeto de disfrute, y unir A con B puede servir para que la vida sea mucho más agradable. El S4, sin ser un 'potro' salvaje, es uno de esos modelos que apetece usar; aunque yo elegiría Avant.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.995
Alimentación	Inyección directa de gasolina, con turbo y distribución variable AVS
Potencia máxima/rpm	354 CV / 5.400-6.400
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.370-4.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	63,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Electromecánica, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. / Discos vent.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, eje de cinco brazos, brazos transversales de aluminio, subchasis y barra estabilizadora

Delantera: Independiente, eje de cinco brazos con tirante trasero, subchasis montado de forma flexible y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos	245/35 R19
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.705
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.745 / 1.842 / 1.404
Capacidad del maletero (l)	480 - 965
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,1
De 0 a 50 km/h	1,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,7)
Recorriendo (metros)	77

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,1
1.000 m desde 40 km/h en D	22,9

De 80 a 120 km/h en D	3,3
Recorriendo (metros)	92
Error de velocímetro (a 100 km/h)	+1%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,4 km/h de promedio	11,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,2
En conducción dinámica	15,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	597
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,9
Ciclo extraurbano	6,1
Ciclo mixto	7,5

SUS RIVALES



BMW 340i xDRIVE AUTOMÁTICO 326 CV

Puede que no sea un conjunto tan llamativo como el S4, pero al 340i xDrive le salen las cuentas: mucho más barato, casi tan veloz pese a su menor potencia y con poco gasto.

Precio	58.350 €
Maletero	480 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,9 seg.



JAGUAR XE 3.0 V6 380 CV AUTOS

Es el más ligero de los tres y el más potente, y el único con propulsión trasera en vez de tracción total. De ahí su deportividad. Pero no 'anda' más, gasta bastante y no es amplio.

Precio	63.060 €
Maletero	450 l.
Consumo 0 a 100 km/h	8,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,0 seg.



► Los pilotos traseros cuentan con tecnología LED, y delante contempla en opción unos sofisticados faros matriciales que son un plus en seguridad. El amplio portón trasero ofrece versatilidad extra al maletero.



Largo recorrido

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

En un segmento que no pasa precisamente por su mejor momento a nivel de ventas, el Opel Insignia siempre ha sido uno de sus grandes baluartes. Sorprendió en su día su primera entrega, y en esta segunda generación culmina su atractivo al 'limar' algunos de sus puntos grises, como el peso, por ejemplo.

En su nuevo formato, más deportivo si cabe, creció hasta los 4,90 metros, un tamaño considerable que a veces no se lleva demasiado bien con ciertas plazas de garaje.

Con la gasolina ganando terreno día a día al diésel, hemos apostado por la versión 1.5 Turbo de 165 caballos –también ofrece una variante con 140– asociada a la transmisión automática con convertidor de par y seis relaciones. Una combinación muy agradable y solvente a la hora de mover a un tipo corpulento que, con lo puesto, se sitúa en la tonelada y media de peso.

Al arrancar, silencio. Llama la atención su baja sonoridad

El Insignia Grand Sport es una de las berlinas más completas de su clase. Amplia, cómoda y avanzada tecnológicamente, gracias al binomio formado por el motor 1.5 Turbo de 165 CV y la caja automática AT6 brinda, además, un agrado de conducción muy alto.

y escasas vibraciones en reposo. Luego le cambia el carácter. Desde apenas 1.500 rpm comienza a trabajar, y sube hasta las 6.200 de una manera

progresiva y constante. Cuando pisamos sin contemplaciones el acelerador el sonido cambia, se hace más 'brunco' y deportivo. También se dispara

el consumo más de la cuenta, aunque en condiciones normales la media durante el test ha sido de 7,3 litros.

Cuando se le exige, responde, pero parece que corre más de lo que realmente lo hace. Y no es que no lo haga, lo que pasa es que suena a 'purasangre' sin serlo. Sus números aprueban sin problemas la batalla frente al crono, entre otras cosas porque las recuperaciones se convierten de inmediato en aceleraciones debido a la función 'kick-down'. Podemos cambiar de manera secuencial en la palanca, pero si queremos levas en el volante tendremos que desembolsar 150 euros extra.

Se trata de un corredor de fondo que ofrece un gran confort de marcha y muy buenas maneras dinámicas. Su magnífico chasis y la generosidad de vías y distancia entre ejes, así como su dieta de adelgazamiento, le otorgan un gran aplomo y estabilidad incluso si forzamos el ritmo. Y si queremos más, el chasis adaptativo FlexRide, por 900 euros, nos permitirá variar la personalidad del vehículo

PRECIO	33.908 €
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN	
A FAVOR	EN CONTRA
<p>+</p> <p>Confort y tacto general de marcha. Dinámica. Habitabilidad. Acabados. Motor y cambio agradables.</p>	<p>-</p> <p>Consumos en conducción dinámica. Acceso a las plazas traseras justo. Lagunas en la dotación de serie.</p>



◀▶ No hay muchas berlinas de su segmento que ofrezcan una habitabilidad tan generosa. Los asientos delanteros, certificados por AGR, son una delicia para la espalda por su gran confort.



▶▶ El cuadro de mandos es sumamente completo en su información, y la pantalla táctil del salpicadero, con navegador y asistente OnStar de serie, es muy intuitiva. El maletero cubica 490 litros.



▲ Su generosa distancia entre ejes y las anchas vías otorgan al Insignia Grand Sport un gran aplomo en marcha. Y en opción se puede montar el chasis adaptativo FlexRide.

ble con el acabado Excellence, muy generoso en su dotación, destacando el asistente de emergencia OnStar, con el que viajaremos más tranquilos.

Nuestra unidad lo borda en lo que respecta a elementos de seguridad, aunque hay que pagar aparte muchos de ellos en la carta de opciones, como la alerta de colisión frontal, el control de los ángulos muertos, la frenada de emergencia autónoma con detección de peatones, la alerta de tráfico cruzado en la zaga, el asistente de corrección de la trazada...



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Son casi 1.600 euros menos que la versión 1.6 CDTi de 136 CV con la misma transmisión automática, y a cambio disfrutaremos de un tacto general más agradable y deportivo. Se trata de un gran rodador, confortable y aplomado en marcha, bien rematado y equipado, y que convence por sus múltiples argumentos.

Destacar el enorme espacio interior, con unas plazas traseras en las que casi podemos estirar las piernas. Y delante estaremos como en casa, sobre todo si tenemos el asiento certificado por AGR, un aliado para la espalda y que contempla masaje, memorias, ventilación y ajustes eléctricos.

Esta combinación de motor y cambio sólo está disponi-

LAS CIFRAS **ultimate ACTIVE**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.490
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	165 CV / 5.600
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 2.000-4.500

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

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.472
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.897 / 1.863 / 1.455
Capacidad del maletero (l)	490 / 1.450
Capacidad del depósito (l)	62

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	218 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	

400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (9,4)
Recorriendo (metros)	155

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1

De 80 a 120 km/h en D	6,1
Recorriendo (metros)	173

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,8 / 37,4 / 53,5

CONSUMOS	
	l/100 km

EN CIUDAD	
A 23,4 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción dinámica	11,9

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	849

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,5
Ciclo extraurbano	5,3
Ciclo mixto	6,1

SUS RIVALES



FORD MONDEO 1.5 160 CV ST LINE POWERSHIFT
El rival más directo del Insignia Grand Sport por sus características. El cambio es de doble embrague con 6 marchas, pero es el más pesado y el que más consume.

Precio	34.750 €
Maletero	550 litros
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	9,1 seg.



SKODA SUPERB 1.4 TSI DSG 150 CV ACTIVE
El precio de salida es más barato y presenta el maletero más capaz. El cambio de doble embrague es de siete relaciones, y es el que menos consume.

Precio	31.260 €
Maletero	625 litros
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.



Adicto a volar

Más potente, más deportivo, más atrayente... El Abarth 124 Spider va un paso más allá que su hermano de Fiat y no duda en recuperar la magia que siempre ha acompañado a la marca italiana en lo que a deportividad e imagen se refiere. El Abarth más carismático 'vuela' gracias a su potente motor y enamora por su sonido. Un sueño de 38.000 euros.



▶▶▶ El Abarth 124 Spider concentra la esencia de dinamismo que siempre ha caracterizado a los deportivos de la marca.

Todo entusiasta del mundo del motor que se precie está al tanto de la historia de pasión y los antecedentes deportivos de Abarth. Carlo Abarth definió así en 1949 el espíritu de la firma que acababa de fundar: "motores, máquinas, carreras automovilísticas, amor por los coches, pasión por la velocidad. Es una enfermedad, una enfermedad hermosa y loca que ha contagiado a toda la humanidad, que nos hace admirar con fervor aquello que es más veloz y mecánicamente perfecto". Dedicado

a la transformación de utilitarios en coches de alto rendimiento, y experto en sacar lo máximo de cada aspecto para proporcionar la experiencia de conducción definitiva, Abarth se ganó a pulso un lugar privilegiado en la historia de la competición, pero también enamoró a miles de entusiastas usuarios cuando en 1972 preparó su primer Fiat 124 y lo firmó como Abarth. Y hoy, 45 años después y ya como marca independiente, Abarth comercializa el 124 Spider con unas caracterís-

ticas y un tacto deportivo de conducción fuera de serie.

La verdad es que, como antaño, ya desde lejos el Abarth 124 Spider impone y enamora. Sus colores de 'guerra' y los elementos decorativos y funcionales que le diferencian del Fiat –y no digamos ya del Mazda MX-5, con el que comparte plataforma y alguna cosa más– lo alejan del tuning vulgar para situarlo a un nivel mucho más exclusivo. En general, el Abarth más atractivo recurre a elementos que acercan el roadster italiano al apa-

sionado que busca una mayor diferenciación exterior y un tacto general más deportivo. En este sentido hay que destacar el diferencial autobloqueante mecánico, las barras estabilizadoras sobredimensionadas, los amortiguadores Bilstein de paso variable, los frenos Brembo con pinzas de aluminio de cuatro pistones o una calibración más deportiva de la dirección, además de un botón que permite configurar dos modos distintos de conducción. De hecho, los primeros metros sentados al vo-

lante de este singular biplaza ya son metros de emoción y de latidos acelerados del corazón. Primero, por el sonido, gracias a su sistema de escape Abarth Record Monza con sus cuatro salidas que emiten música celestial. Segundo, por las sensaciones que transmite un chasis que parece formar parte de tu cuerpo, como una prolongación de tus extremidades. La posición del asiento, sumamente baja, y el estupendo reparto de pesos gracias al motor delantero central, propician un

comportamiento deportivo y una sensación indescriptible de formar parte del coche, de que el roadster italiano no se desvía ni un milímetro de la trayectoria prevista por el piloto. Claro que esta situación se puede invertir con solo tocar un botón, o mejor dos. Hablamos de desconectar el control de estabilidad y seleccionar el modo Sport de conducción para agilizar la respuesta del motor. Entonces, los 170 CV transmitidos al eje trasero se convierten en caballos algo desbocados que hay que do-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	
Disposición	Central delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.368
Alimentación	Inyección indirecta, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	170 CV / 5.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	38,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	9,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: De doble horquilla, con muelles, barra estabilizadora y amortiguadores Bilstein.

Trasera: Multibrazo, con muelles, barra estabilizadora y amortiguadores Bilstein. Diferencial mecánico de deslizamiento limitado.

RUEDAS	
Neumáticos	205/45 ZR17
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.060
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.054 / 1.740 / 1.233
Capacidad del maletero (l)	140
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA 232 KM/H

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	2,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,9 (6,8)
Recorriendo (metros)	117

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en 4ª	15,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	32,4
80 a 120 km/h en 4ª	4,9
80 a 120 km/h en 5ª	6,3
80 a 120 km/h en 6ª	7,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	7,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	635
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,5
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	6,4





DE LADO Y AL LÍMITE
DESCONECTANDO
EL CONTROL DE
ESTABILIDAD, EL ABARTH
124 SPIDER SE CONVIERTE
EN UN ROADSTER MUY
DIVERTIDO
PIEL ALCÁNTARA
LOS REMATES EN
ALCÁNTARA DEL
SALPICADERO LE DAN UN
TOQUE DE LO MÁS
REFINADO



▲ El comportamiento del Abarth 124 Spider es divertido como pocos. El diferencial autoblocante, de serie, ayuda a negociar con eficacia cada curva.

▲ El interior del Abarth 124 Spider está rematado con esmero. Los asientos son de cuero y el maletero cubica 140 litros. El techo de lona se quita o se pone de forma manual, pero cómodamente y sin necesidad de bajarse.



▲ Justo detrás de la palanca de cambios se encuentra el mando que activa la función 'Sport'.

mar a base de manos y contravolante. Una misión divertida para un comportamiento muy deportivo con un eje trasero nervioso cuyo sobreviraje re-

sulta previsible y fácilmente controlable. Con todo, el Abarth descapotable sube de vueltas sin vacilar hasta rozar las 6.500 rpm, supera los 230

km/h y acelera de 0 a 100 en 6,9 segundos, sólo una décima por encima del dato homologado por la marca. Y ya que hablamos de datos ho-

mologados, el de los consumos reales logrados durante el test nos ha sorprendido por lo mucho que se acercan a los anunciados por el fabricante,

con una media de 7,1 l/100 km, sólo 7 décimas por encima del homologado.

Circulando a 120 km/h, los frenos Brembo permi-

ten detener el coche en 50,8 metros, tres antes que el Fiat 124 Spider. Y respecto a este se endurecen algo muelles y amortiguadores, aunque sin

llegar a comprometer la comodidad del coche.

Por lo demás, Abarth también logra darle al interior el toque picante y deportivo

que merece, manteniendo la practicidad de su techo de lona, operativo sin bajarnos del coche. Justo lo necesario para 'volar' con los pies en la tierra.

ABARTH 124 RALLY CAMPEÓN DE ESPAÑA DE GT 2017

Abarth decidió a principios de 2016 regresar a las carreras como proveedor de vehículos de competición de la máxima calidad y tecnología, ofreciendo un coche con un precio de 140.000 euros –sin impuestos– que se ha convertido en el primer R-GT creado específicamente para luchar por el campeonato de dicha categoría del Mundial, además de constituir una herramienta perfecta para disputar certámenes nacionales y trofeos.

Creado a partir del Abarth 124 Spider, el 124 rally es un biplaza con 'hard top', motor delante-

ro-central longitudinal y tracción trasera, que combina un motor 1.8 de cuatro cilindros dotado de tecnologías de vanguardia –inyección directa, turbo, distribución variable...– y una caja de cambios SADEV, que transmite el par a las ruedas posteriores, con un diferencial autoblocante y un control de tracción activo. Además, lleva amortiguadores de Extreme Racing Shox regulables en cuatro posiciones. Con poco más de 1.000 kilos de peso y algo más de 300 CV, el Abarth 124 rally ha plantado batalla a los coches más sofisticados del Campeonato de España, y ha devuelto la espec-



▲ La actuación del Abarth 124 rally en el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, con Álvaro Muñoz a los mandos, ha sido magnífica. Además de ganar varios rallyes y un título, ha servido para que montura, piloto y copiloto se adapten.



tacularidad a los tramos gracias a su tracción trasera. Además, el Abarth 124 rally comparte con el modelo de calle casi todas las piezas de la carrocería, además de su disposición mecánica o el diseño de las suspensiones, equivalente en ambas variables.

Con el piloto Álvaro Muñoz Mora a sus mandos, copilotado por Antonio Solórzano, el R-GT italiano ha puesto punto final a una temporada que se ha saldado con tres triunfos en el Trofeo de España de Dos Ruedas Motrices (2RM) y el título de la categoría GT. Resultados magníficos para Abarth en su regreso a esta disciplina.



MISMAS CONDICIONES, MISMO CONDUCTOR, MISMO RECORRIDO; PERO UNOS MODELOS SE AJUSTARON MÁS A LO ANUNCIADO QUE OTROS



▼ Todas las pruebas se realizaron con la climatización desactivada para que las diferencias en la temperatura ambiental no influyeran en el test.



EL RECORRIDO 79,4 kilómetros muy variados



Para cumplir las condiciones exigidas por el nuevo ciclo RDE (Real Driving Emissions), los técnicos del INSIAT trazaron un itinerario de 79,4 kilómetros al sureste de Madrid que se recorría aproximadamente en 1 hora y 42 minutos. Con tres tipos de tramo: el Urbano (desde el punto de salida al punto de paso B), con 23,2 kilómetros y velocidad media de 22,9 km/h; el Rural (entre los puntos B y C), con 28,8 kilómetros y velocidad media de 66,4 km/h; y el de Autopista (de C a D), con 24,5 kilómetros y media de 104,4 km/h. En este realista 'circuito' mixto, la altitud mínima era de 521 metros sobre el nivel del mar; y la máxima, de 676 metros.



▲ El diseño del trazado requirió su tiempo, pues debía cumplir los requisitos de distancia, velocidad media en cada tipo de tramo, altitud o pendientes que establece el nuevo ciclo RDE.

LA METODOLOGÍA Un estudio con los mejores medios

El INSIAT, como prestigioso centro universitario que es, no escatimó en medios a la hora de desarrollar el estudio independiente encargado por Mazda sobre el consumo y las emisiones reales de ocho modelos SUV. No hay más que echar un vistazo a los coches probados, que portaban en su zaga un complejo sistema donde eran protagonistas el sensor de NOx y la sonda lambda proporcional, el caudalímetro MIVECO PEMS v3.0 y el sensor DOOPLER de velocidad. Bajo el capó delantero, además, se instaló a cada SUV un sensor del régimen de giro del motor y otro para la temperatura de refrigeración de la mecánica, y sobre el techo portaban el GPS y la estación meteorológica. Por último, el interior era un mundo de aparatos y cables, pues si el ordenador de adquisición de datos, controlado por el copiloto, se situaba en la parte delantera, las plazas posteriores quedaban prácticamente anuladas por las baterías con inversor para la alimentación eléctrica autónoma y el analizador de NOx Horiba Mexa 720 ETAS Lambda LA4. Tecnología fiable, por tanto.



▲ Sobre estas líneas, la estación meteorológica y el GPS, instalados en el techo. En las plazas traseras iban las baterías y el analizador de NOx, y delante, el sistema de adquisición de datos.

¿Cuánto gastan y emiten de verdad?

Por encargo de Mazda Automóviles España, el INSIAT, un prestigioso organismo de investigación perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid, ha elaborado un concienzudo estudio sobre el consumo de combustible y las emisiones de dióxido de carbono de ocho vehículos del segmento SUV para averiguar hasta qué punto se ajustan, en condiciones de tráfico real, a las cifras homologadas oficialmente. Y es que Mazda siempre ha defendido que su

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIAT) ha medido en tráfico real el consumo y las emisiones de CO₂ de ocho SUV con mecánicas de gasolina, diésel e híbrida. Hay diferencias notables según la marca, y la tecnología diésel demuestra mucha eficiencia.

tecnología Skyactiv, aplicada tanto a motores diésel como de gasolina, tiene entre sus virtudes la de adaptarse, mejor que otras soluciones, a las circunstancias cotidianas que en-

contrará un conductor gracias a principios como el de la cilindrada idónea, pues ahora que en otros fabricantes se impone el 'downsizing' –reducción del tamaño de los motores–, la fir-

ma japonesa sigue apostando por «la cilindrada necesaria»; aunque ello suponga apartarse de modas o corrientes aparentemente más innovadoras. Sus ingenieros de Hiroshima creen en ello, pero la filial de la marca en España quería verificarlo y encargó este estudio independiente.

SKYACTIV » Gasolina sin turbo y diésel 2.2

En gasolina, por ejemplo, el CX-5 de Mazda recurre a un

motor 2.0 atmosférico que rinde 165 CV, cuando los dos rivales elegidos –el Renault Kadjar y el Seat Ateca– apuestan por motores de menor cilindrada pero turboalimentados;

mientras que en diésel, frente al pequeño 1.6 de Honda y los 2.0 de Audi o Hyundai, el Skyactiv-D del CX-5 propone una cilindrada de 2,2 litros y un turbo doble que se traduce

en mayor par. Hay quien piensa que un motor de gasolina sin turbo o un diésel más grande serán menos eficientes; y, de hecho, los consumos oficiales –de acuerdo al poco

realista ciclo NEDC usado hasta ahora– parecen apuntar en ese sentido; pero la circulación diaria no tiene mucho que ver con las condiciones de laboratorio y los usuarios exigen da-

LOS OCHO MODELOS UNA BUENA REPRESENTACIÓN DE LAS DIFERENTES TECNOLOGÍAS

GASOLINA



▲ **Mazda CX-5 2.0 Skyactiv-G.** Motor atmosférico 2.0 de gasolina con inyección directa y 165 CV. Cambio manual de 6 velocidades, función Start&Stop y gasto medio oficial de 6,4 l/100 km.



▲ **Renault Kadjar 1.2 TCe.** Motor 1.2 de gasolina con inyección directa, turbo e intercooler, y 131 CV. Cambio manual de 6 velocidades, función Start&Stop y gasto medio oficial de 5,6 l/100 km.



▲ **Seat Ateca 1.4 TSI.** Motor 1.4 de gasolina con inyección directa, turbo, intercooler y 150 CV. Cambio manual de 6 velocidades, función Start&Stop, desactivación de cilindros y gasto de 5,4 l/100 km.

HIBRIDO



▲ **Toyota Rav4 hybrid AWD.** Motor atmosférico de gasolina 2.5 más dos motores eléctricos –uno delante y otro detrás–, con 197 CV en total. Cambio automático CVT y gasto medio oficial de 4,9 litros.

DIÉSEL



▲ **Audi Q3 2.0 TDI.** Motor 2.0 de gasóleo con inyección directa, turbo variable, intercooler y 150 CV. Caja manual de 6 velocidades, función Start&Stop, sistema SCR con AdBlue y gasto de 4,6 l/100 km.



▲ **Honda CR-V 1.6 i-DTEC.** Motor 1.6 de gasóleo con inyección directa, turbo variable, intercooler y 120 CV. Caja manual de 6 marchas, función Start&Stop y gasto medio oficial de 4,5 l/100 km.



▲ **Hyundai Tucson 2.0 CRDi.** Motor 2.0 de gasóleo con inyección directa, turbo variable, intercooler y 136 CV. Caja manual de 6 marchas, función Start&Stop y gasto medio oficial de 4,9 l/100 km.



▲ **Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D.** Motor 2.2 de gasóleo con inyección directa, doble turbo, intercooler y 150 CV. Caja manual de 6 marchas, función Start&Stop y gasto medio oficial de 5,0 l/100 km.

TANTO EN EL TEST URBANO COMO EN EL RURAL, LOS CX-5 SKYACTIV D DE GASOLINA Y DIÉSEL SE DESVIARON MENOS QUE EL RAV4 HÍBRIDO



▲ En los 23,2 kilómetros cubiertos por ciudad, el menor consumo total fue el del Honda, con su pequeño diésel 1.6 de 120 CV; pero el CX-5 de gasolina fue el único que gastó menos de lo anunciado.



tos más fiables. Es ahí donde entra en juego el nuevo ciclo RDE, que se basa ya en circulación real sobre tres tipos de tramo y reproduce mejor el día a día de un automovilista. Y ha sido ese, precisamente, el

ciclo empleado para medir lo que consumen y contaminan de verdad nuestros protagonistas, entre los que también se ha incluido un modelo de mecánica híbrida, el Toyota Rav4, para conocer su distan-

cia entre los datos oficiales y los obtenidos en tráfico real.

CIUDAD » La sorpresa, el CX-5 de gasolina

El recorrido fijado por los téc-

nicos del INSIA comienza por la parte urbana, con 23,2 kilómetros desarrollados en la porción sureste de la ciudad de Madrid. Más o menos una hora de itinerario, para una velocidad media de 22,9 km/h, y frecuentes paradas en cruces y semáforos, con sus consiguientes aceleraciones desde parado y frenadas. En ese escenario 'infernial', que pone a prueba la efectividad de la función de ahorro 'start&stop' –presente en todos los diésel y gasolina probados– pero también del modo eléctrico del único vehículo híbrido del ensayo, sólo uno de los ocho SUV enfrentados fue capaz de gastar menos de lo homologado: el Mazda CX-5 Skyactiv-G de 165 CV, cuya mecánica de gasolina se conformó con 7,7 l/100 km, frente a los 7,9 litros anunciados. Para los técnicos del INSIA, eso supone un brillante valor FC –factor de conformidad– de 0,98; o lo que es lo mismo: consumir

en la práctica un 2 por ciento menos de lo homologado. Meritorio, pues los otros dos modelos de gasolina se desviaron, por arriba, entre un 13 y un 30 por ciento; y el híbrido,

lina complementado por dos propulsores eléctricos, gastó un 29 por ciento más de lo homologado. Además, el Mazda CX-5 Skyactiv-D también fue el SUV de mecánica de gasóleo que menos se apartó en

ciudad de lo anunciado: un 17 por ciento. Si hablamos de valores absolutos, el CX-5 fue el más austero en gasolina, con 7,7 l/100 km, y el CR-V se llevó la palma en diésel, con 5,8 l/100 km; mientras que el

Rav4 hybrid gastó 6,3 l/100 km –frente a los 4,9 homologados en ciudad– y firmó las emisiones urbanas más bajas: 140,8 g/km. No obstante, el INSIA destaca que, en ciudad, la mecánica híbrida fue la que más se desvió porcentualmente de los valores homologados tanto en consumo como en emisiones.

RURAL » Los diésel, un poco por delante

Comparando los valores de gasto extraurbano del ciclo NEDC con los obtenidos en el tramo rural –o de carretera– del test RDE realizado por el INSIA –28,8 kilómetros a una media de 66,4 km/h– observamos que los SUV diésel se ajustan algo más que el resto a lo anunciado, y especialmente Honda y Mazda: sólo se desvían un 20 y un 30 por ciento, respectivamente. Sin embargo, los otros dos diésel probados –el Audi y el Hyun-

URBANO

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Urbano NEDC	7,9	6,8	6,3	4,9	5,3	4,8	5,7	5,9
Urbano RDE	7,7	7,7	8,2	6,3	7,3	5,8	7,5	6,9
Diferencia (FC)	-2%	+13%	+30%	+29%	+38%	+21%	+32%	+17%
URBANO	Consumo promedio (l/100 km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	7,9				+14%			
Gasolina Híbrido	6,3				+29%			
Diésel convencional	6,9				+25%			

EMISIONES DE CO2

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Urbano NEDC	183,9	155,4	144,0	112,0	137,0	126,9	153,6	155,8
Urbano RDE	173,6	172,5	184,4	140,8	193,3	152,9	197,0	182,7
URBANO	Emisiones CO2 promedio (g/km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	176,8				+11%			
Gasolina Híbrido	140,8				+26%			
Diésel convencional	182,5				+25%			

RURAL

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Extraurbano NEDC	5,6	4,9	4,9	5,0	4,1	4,4	4,4	4,6
Rural RDE	7,6	8,4	8,3	7,3	6,6	5,3	7,4	6,0
Diferencia (FC)	+36%	+71%	+70%	+46%	+61%	+20%	+68%	+30%
RURAL	Consumo promedio (l/100 km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	8,1				+59%			
Gasolina Híbrido	7,3				+46%			
Diésel convencional	6,3				+42%			

EMISIONES DE CO2

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Extraurbano NEDC	130,4	110,3	111,0	116,0	107,0	116,4	118,5	121,4
Rural RDE	170,8	188,7	187,7	165,3	173,5	139,8	194,1	158,7
RURAL	Emisiones CO2 promedio (g/km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	182,4				+57%			
Gasolina Híbrido	165,3				+43%			
Diésel convencional	164,9				+41%			

EL INSIA CON EL AUTOMÓVIL EN SU PUNTO DE MIRA

El Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid, fue creado en 1993 y es un reputado centro de investigación y docencia del más alto nivel científico cuyo fin es la planificación, promoción, realización y difusión de actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica en el área del automóvil, con especial

atención a los aspectos de seguridad e impacto sobre el medio ambiente. Otro objetivo del INSIA es la formación de doctorado, estudios de especialización y postgrado y de personal especializado de alta cualificación; y una parte de sus recursos económicos procede del desarrollo de estudios y trabajos de investigación realizados a solicitud de personas o entidades públicas o privadas.



CICLOS NEDC Y RDE EL SEGUNDO, MUCHO MÁS REALISTA QUE EL PRIMERO

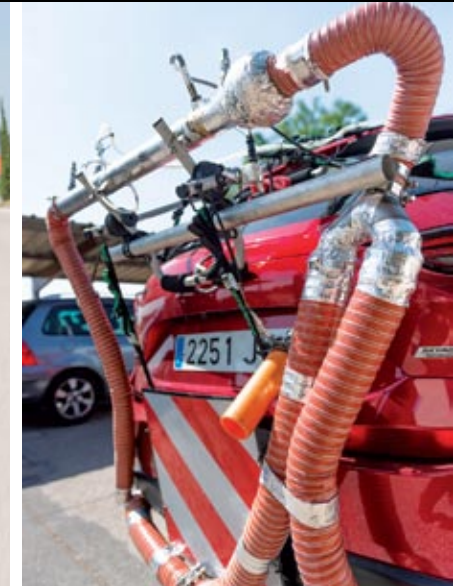
El ciclo NEDC (New European Driving Cycle) fue establecido en 1999 para informar a los compradores de vehículos nuevos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, y se basa en cuatro ciclos repetidos de conducción urbana y un ciclo de conducción extraurbana, todos ellos desarrollados en laboratorio y siempre en el mismo orden: primero el test de ciudad, con una duración de 780 segundos y que representa desde

el arranque en frío hasta la circulación con múltiples paradas simulando un atasco, y luego el extraurbano, o de carretera, que son 400 segundos más en los que se alcanza una velocidad máxima de 120 km/h. En total, 1.180 segundos para 11.007 metros, a una velocidad media de 33,6 km/h. Pero desde septiembre de 2017, la medición de consumo se realiza de acuerdo al WLTP (New Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), que

también se realiza en laboratorio, sobre banco de rodillos, pero es más realista y reduce la desviación del gasto real respecto al homologado. Asimismo, desde este año se emplea el ciclo RDE (Real Driving Emissions) para medir emisiones contaminantes, y que ya se basa en circulación 'auténtica' por ciudad, carretera y autopista, convirtiéndole en el más realista de todos. De ahí, precisamente, que sea el ciclo elegido por el INSIA para su estudio.



EN EL TEST DE AUTOPISTA CASI TODOS LOS MODELOS DIÉSEL DES TACARON POSITIVAMENTE. DE LOS DE GASOLINA, EL MAZDA FUE EL MEJOR



AUTOPISTA

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Extraurbano NEDC	5,6	4,9	4,9	5,0	4,1	4,4	4,4	4,6
Autopista RDE	8,0	8,4	8,7	7,5	5,5	5,4	6,9	5,7
Diferencia (FC)	+43%	+71%	+77%	+50%	+34%	+23%	+57%	+24%
AUTOPISTA	Consumo promedio (l/100 km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	8,4				+64%			
Gasolina Híbrido	7,5				+50%			
Diésel convencional	5,8				+32%			

EMISIONES DE CO2

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Extraurbano NEDC	130,4	110,3	111,0	116,0	107,0	116,4	118,5	121,4
Autopista RDE	180,1	188,5	195,6	168,3	144,8	141,4	181,5	148,8
AUTOPISTA	Emisiones CO2 promedio (g/km)				Diferencia promedio (FC)			
Gasolina convencional	188,1				+62%			
Gasolina Híbrido	168,3				+45%			
Diésel convencional	153,4				+31%			

dai- se alejan bastante de las cifras oficiales; mientras que también se aparta mucho el consumo real rural RDE del extraurbano NEDC en el caso del Toyota. Los SUV de gasolina brillan poco en este test, a excepción del Mazda, cu-

yo Skyactiv-G atmosférico se conformó con 7,6 l/100 km, lo que supone un aceptable 36 por ciento por encima de lo anunciado; muy poco si consideramos que sus oponentes de gasolina, dotados de sobrealimentación, se fueron en torno

al 70 por ciento por encima de lo homologado.

Si hablamos de las emisiones de dióxido de carbono, los dominadores del test en el tramo rural fueron el Honda CR-V y el Mazda CX-5 equipados con mecánica diésel; justo

por delante del Toyota Rav4, pese a su mecánica híbrida.

AUTOPISTA » Honda, Mazda y Audi, bien

El tramo de pruebas terminaba con el recorrido de autopista, perfilado de acuerdo al realista ciclo RDE y en cuyos 24,5 kilómetros la velocidad media era de 104,4 km/h, incluyendo fases de máxima aceleración en el momento de incorporación a las vías rápidas. Aquí la comparación vuelve a hacerse con el dato de consumo NEDC extraurbano, y de nuevo los SUV de mecánica diésel son, de media, los que menos se apartan en la práctica de lo homologado. En concreto, un 32 por ciento, frente al 50 por ciento de desvío del único híbrido en la investigación del INSIA y el 64 por ciento que, como promedio, se alejan los SUV de gasolina de lo anunciado.

Aunque conviene matizar, pues ni todos los SUV diésel

MIXTO

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Mixto NEDC	6,4	5,6	5,4	4,9	4,6	4,5	4,9	5,0
Mixto RDE	7,68	8,11	8,33	6,98	6,43	5,45	7,19	6,15

CONSUMOS (MIXTO)

Puesto	Marca	Desviación (real vs NEDC)	TECNOLOGÍA
1º	Mazda	+20%	Gasolina
2º	Honda	+21%	Diésel
3º	Mazda	+23%	Diésel
4º	Audi	+40%	Diésel
5º	Toyota	+42%	Híbrido
6º	Renault	+45%	Gasolina
7º	Hyundai	+47%	Diésel
8º	Seat	+54%	Gasolina

EMISIONES DE CO2

	GASOLINA			HÍBRIDO	DIÉSEL			
	Mazda CX-5	Renault Kadjar	Seat Ateca	Toyota Rav4	Audi Q3	Honda CR-V	Hyundai Tucson	Mazda CX-5
Mixto NEDC	149,0	126,0	123,0	115,0	119,0	119,0	132,0	132,0
Mixto RDE	172,8	182,5	187,5	157,1	169,2	143,3	189,2	161,9

EMISIONES CO2 (MIXTO)

Puesto	Marca	Desviación (real vs NEDC)	TECNOLOGÍA
1º	Mazda	+16%	Gasolina
2º	Honda	+20%	Diésel
3º	Mazda	+23%	Diésel
4º	Toyota	+37%	Híbrido
5º	Audi	+42%	Diésel
6º	Hyundai	+43%	Diésel
7º	Renault	+45%	Gasolina
8º	Seat	+52%	Gasolina

Los ocho modelos probados por el INSIA fueron dotados del mismo sistema de medida. Precisión científica para un test que contradice ciertos tópicos.

se ajustan mucho al dato oficial –el Tucson gasta un 57 por ciento más– ni todos los SUV de gasolina se alejan en la misma proporción, pues el CX-5 Skyactiv-G excede menos lo homologado que el Rav4 híbrido.

En resumen, y valorando ya el resultado global, o recorrido mixto, el INSIA pone de manifiesto con su estudio que la tecnología diésel sigue siendo la más eficiente en general, aunque existen diferencias notables entre las distintas marcas en función de las soluciones mecánicas empleadas. La tecnología híbrida quedaría por detrás, mientras que los modelos de gasolina ocuparían los últimos puestos, con la única excepción del Mazda, cuyo motor Skyactiv-G se muestra muy eficiente, por gasto y emisiones, en el tráfico real.

EL CICLO RDE, AL DETALLE TRES TIPOS DE TRAMO Y DURACIÓN MÍNIMA DE 90 MINUTOS

El ciclo RDE (Real Driving Emissions) viene determinado por el reglamento 2016/427 de la Unión Europea y su objetivo es medir en condiciones más realistas las emisiones de los nuevos vehículos. Fija una duración del test comprendida entre 90 y 120 minutos, establece que sólo se podrá realizar con temperaturas ambientales entre 0 y 30 grados e, incluso, señala los desniveles mínimos en la ruta, para que ni la altitud ni la orografía sean

demasiado favorables. Y el recorrido debe contar con tres tipos de tramo: urbano, rural y autopista. En el primero, por ciudad y con una distancia mínima de 16 kilómetros –ha de suponer entre el 29 % y el 43 % del total–, la velocidad no excede nunca de 60 km/h, la velocidad media está entre 15 y 30 km/h y el 10 % del tiempo debe corresponder a paradas de duración superior a 10 segundos. En el rural, término que define a la conducción por

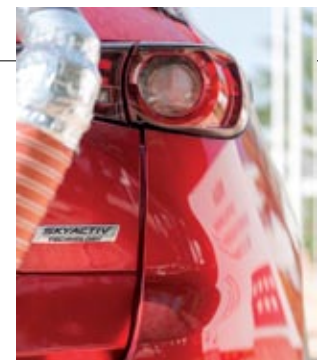
carreteras locales o comarcas, la velocidad oscila entre 60 y 90 km/h, salvo en travesías de corta duración, y la distancia mínima debe ser de 16 kilómetros, debiendo suponer entre el 23 % y el 43 % del total. Por último, en el test de autopista la velocidad siempre es superior a 90 km/h –la velocidad de cruce, como mínimo, es de 110 km/h–, y la distancia mínima es de 16 kilómetros, suponiendo también entre el 23 % y el 43 % del total.

CONCLUSIONES EN GENERAL, DIÉSEL MEJOR QUE HÍBRIDO Y GASOLINA

Si hubiese que elegir al 'ganador' del test, los resultados finales se encargarían de hacerlo por nosotros, pues el Mazda CX-5 con motor Skyactiv-G de gasolina ha sido el modelo que menos se ha desviado en la práctica de los datos homologados, tanto en gasto de combustible como en emisiones de CO2: 20 % por ciento en el

primer caso, 16 % en el segundo. Y eso tiene mayor mérito si observamos que los otros dos modelos de gasolina analizados ocupan la zona baja de la tabla. No obstante, la tecnología diésel es, en general, más eficiente en términos de consumo y emisiones que los híbridos y los gasolina analizados, siendo especialmente buenos los resul-

tados conseguidos por el Honda CR-V, con su pequeño 1.6 de 120 CV, y el Mazda CX-5, con su 2.2 biturbo que rinde 150 CV y nada menos que 38,8 mkg de par máximo. En cualquier caso, el estudio del INSIA concluye que existe una desviación dispar entre los resultados homologados y los reales dependiendo de la marca.





▶ El Captur está conectado desde el primer nivel de equipamiento gracias a la nueva versión de R&Go, que transforma el smartphone del usuario en una tablet conectada. Por arriba se ofrece el R-Link Evolution, compatible ahora con Android Auto.

Correcaminos total

La gama SUV de Renault ofrece, en diferentes tamaños y planteamientos, una lista interminable de modelos que cubren las necesidades de casi cualquier usuario. Desde menos de 15.000 euros hasta casi 40.000, es imposible no encontrar ese 'correcaminos' que siempre andabas buscando. Analizamos la gama al completo. Y encontramos aspectos muy interesantes y curiosos.

El segmento SUV está de moda, y seguirá de moda durante mucho tiempo puesto que aglutina modelos prácticos, atractivos y muy coherentes. Y Renault está perfectamente preparada para esta época en la que los todocamino se

han convertido en todo un estilo de vida. Cuenta con tres modelos a cada cual más interesante, con tres tamaños diferentes, numerosas variantes y precios para todos los gustos. En estas páginas analizamos uno por uno los tres

vehículos de la gama y todas sus posibilidades.

RENAULT CAPTUR » El SUV más urbano

El todocamino más pequeño de la marca francesa se fabri-

ca en Valladolid en exclusiva para todo el mundo y el año pasado fue el crossover más vendido de su segmento en Europa, situándose por ventas también como líder en España en el periodo de enero a noviembre. El Captur cuenta

con un total de 14 versiones cuyos precios oscilan entre los 14.700 y los 21.400 euros. La gama mecánica está compuesta por dos motores de gasolina TCe, de 90 y 120 caballos, que en el caso del más potente puede ir asociado a un cambio manual o a la caja automática de doble embrague EDC. En turbodiésel la oferta se ciñe a dos propulsores 1.5 dCi, de 90 y 110 caballos, y en este caso es el menos potente de los dos el que puede disponer tanto de cambio manual como del automático EDC. El crossover fabricado en Valladolid se puede elegir

en cuatro niveles de acabado: Life, Intens, Zen y X-Mod. Este último lleva de serie el sistema Extended Grip de control de adherencia, asociado necesariamente a los neumáticos

'Mud & Snow' para barro y nieve. El Captur recibió la pasada primavera una actualización interesante que mejoró su equipamiento, su calidad percibida y su nivel de conecti-

vidad. Además, se renovó su estética heredando la filosofía todocamino de sus hermanos mayores Kadjar y Koleos. En el interior, el nuevo Captur mejora la calidad de los ajustes y materiales, y recurre a una combinación de tejidos y colores más vistosa y adecuada. El coche transmite calidad por los cuatro costados, los asientos son más cómodos y, en general, la presentación se inspira en la mostrada por muchos modelos de categoría premium.

El Captur ha estrenado techo panorámico, y mantiene su banqueta trasera desliza-



▶ El nuevo Captur es más todocamino, ya que hereda la 'travesía' imagen de sus hermanos mayores. Y ahora es un modelo más refinado.



En la primavera pasada, Renault actualizaba su Captur, un todocamino de 4,12 metros de longitud que, por ventas, se ha situado en el primer puesto de su segmento SUV en el periodo de enero a noviembre.

El todocamino de talla media de Renault recibe el nombre de Kadjar, mide 4,45 metros de longitud y se ofrece con tracción delantera, con el sistema 4x2 dotado de Extended Grip y con tracción 4x4.



El Koleos es el buque insignia de los SUV de la marca francesa. Mide 4,67 metros de largo y se ofrece con motores diésel de 130 y 175 caballos de potencia. Además, el Koleos se puede adquirir en versión Initiale Paris.





▲ El Kadjar se ofrece con tres niveles de acabado: Life, Tech Road y Zen. En cualquiera de ellos encontramos una calidad extraordinaria.



◀ En el interior del Kadjar hay 30 litros para guardar objetos, repartidos en ingeniosos compartimentos por todo el habitáculo. El respaldo del copiloto se puede abatir hasta lograr una longitud de carga de hasta 250 centímetros.



▶ El Kadjar ofrece versiones de tracción delantera y de tracción total, y también de dos ruedas motrices con el sistema Extended Grip, control de tracción de 150 euros que ayuda a salir de situaciones de baja adherencia.

te y su ejemplar versatilidad, pues el maletero, con cinco plazas en uso, oscila entre 377 y 455 litros. Pero una de las novedades más interesantes del crossover francés es la posibilidad de que pueda montar faros con sistema Full LED Pure Vision, y que esta recomendable opción –de serie en los acabados más completos– solo cueste 300 euros. Además, el Captur puede llevar tres nuevos sistemas multimedia, radar delantero, sensores de

aparcamiento laterales, cámara de marcha atrás o sistema de estacionamiento manos libres, entre otros elementos.

RENAULT KADJAR » Chico para todo

El Kadjar, el crossover de tamaño medio de Renault, está disponible con dos motores de gasolina y dos diésel, tres niveles de acabado, tres tipos de cambio y dos tipos de trac-

ción. En gasolina, el Kadjar cuenta con dos propulsores TCe, de 130 y 165 caballos, el primero de ellos disponible con cambio manual y con el automático EDC. En diésel, cuenta con dos motores dCi de 110 y 130 caballos. El primero puede asociarse a un cambio manual o a uno automático de doble embrague EDC, y sólo está disponible con tracción delantera, aunque por sólo 150 euros se le puede añadir la opción deno-

minada Extended Grip, cuyo control de tracción optimizado mejora la motricidad en situaciones delicadas de adherencia. Por su parte, el Kadjar dCi de 130 caballos se puede solicitar con tracción delantera o total, y con cambio manual o automático de variador X-Tronic. Además, el Extended Grip también está disponible en la versión dCi 130 de tracción delantera.

Estos motores Energy que equipa el Renault Kadjar po-

seen excelentes prestaciones, son fiables y sobrios. Equipados con la función Stop&Start con recuperación de energía en la frenada, integran un conjunto de tecnologías –como el ‘downsizing’, la reducción de rozamientos o los sistemas de inyección de última generación– que permiten alcanzar niveles de rendimiento y consumo muy competitivos. Todo ello sin comprometer en ningún momento el placer de conducción.

La gama Kadjar se articula en base a tres niveles de acabado: Life, Tech Road y Zen; y el todocamino de talla media de Renault está disponible desde unos más que competitivos 17.900 euros.

Sistema de aparcamiento manos libres, frenada de emergencia asistida, detector de ángulos muertos, cambio automático de luces carretera/cruce, alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales, alerta por

cambio involuntario de carril... el equipo de seguridad del Kadjar está a excelente nivel. Como el que hallamos en materia de infoentretenimiento. El sistema R-Link 2 ofrece un completo nivel de funcionalidades en la pantalla. Haciendo click en el icono ‘Navegación’ se accede a la cartografía TomTom. O se disfruta de la música o de las fotos y videos gracias al espacio ‘Multimedia’. En el icono ‘Teléfono’ uno se puede bene-

ficiar de la función manos libres a través del bluetooth y de la lectura de los SMS. En el icono ‘Vehículo’ se personalizan y parametrizan las ayudas a la conducción. A través del icono de ‘Aplicaciones’ se accede a las apps y servicios Renault, o al R-Link Store. Además, se podrán utilizar todos los dispositivos multimedia gracias a una conectividad óptima: 2 puertos USB, 1 toma Jack y dos tomas de 12 voltios.

RENAULT KOLEOS » El SUV Premium

Antes del verano, Renault ha lanzado su nuevo Koleos, un SUV Premium que frente al modelo anterior sólo conserva el nombre. Y es que, por ejemplo, nace de la misma plataforma que usan el Espace y el Talisman. Crece hasta los

▶ El mejor maletero del segmento en modelos de cinco plazas, pues ofrece un total de 527 litros. El piso se puede colocar a dos alturas.





4,67 metros –15 centímetros más– y estira la distancia entre ejes hasta los 2,70 metros, convirtiendo el habitáculo del SUV francés en uno de los más amplios de su categoría. Por calidad, equipamiento, presentación y refinamiento el interior del Koleos recuerda al del buque insignia Talisman, solo que en este caso el conductor va sentado 15 cen-

tímetros más arriba, lo que permite anticiparse y controlar todo desde un nivel superior. Por su parte, el maletero cubica 498 litros y el portón cuenta con una práctica función manos libres. El Koleos está disponible en el mercado español con dos motores turbodiésel, de 130 y 175 caballos de potencia. El de 130 caballos cuenta con tracción

delantera, dispone exclusivamente de cambio manual y ha homologado un consumo medio de 4,6 l/100 km, cifra muy reducida que parece impropia, por baja, de un modelo de su porte y categoría. La oferta aumenta notablemente cuando toca hablar del dCi de 175 caballos, ya que este propulsor se ofrece con cambio manual y tracción total, con

cambio automático X-Tronic y tracción delantera, y con tracción total y cambio X-Tronic. En el caso del Koleos más potente, dotado de tracción a las cuatro ruedas y del cambio automático de variador continuo –con siete relaciones prefijadas–, el consumo medio homologado se queda en unos comiditos 5,8 l/100 km.



▲ El interior del Koleos cuenta con ambiente luminoso personalizable, y una tablet central de 8,7 pulgadas. El acabado es soberbio.



El sistema All Mode 4x4-i presenta un modo 2WD que activa el sistema para que funcione solo en tracción delantera y, por lo tanto, garantice un consumo aún más bajo. En el modo 4WD Auto, el par se reparte de manera inteligente

entre ambos ejes, y es capaz de enviar hasta un 50 por ciento al tren trasero. Por último, en el modo 4WD Lock se reparte de manera solidaria la tracción entre las ruedas delanteras y las traseras con objeto de superar retos de mayor envergadura fuera del asfalto. Este último modo permanece activo hasta los 40 km/h, momento en el que pasa automáticamente a 4WD Auto. El Koleos está disponible en tres acabados: Intens, Zen e Initiale París. En lo que respecta a este último, pone de manifiesto lo que es capaz de hacer la marca francesa a nivel de aca-



CRASH TEST EURONCAP Cinco estrellas para todos

El Koleos ha sido el SUV de Renault que ha logrado más recientemente las 5 estrellas en las pruebas 'crash test' de Euroncap; sin embargo, sus otros dos hermanos más pequeños, el Captur y el Kadjar, también consiguieron en su momento la máxima calificación de este organismo. El Koleos realizó la prueba de choque en septiembre de este mismo año, consiguiendo una calificación de 5 estrellas y la mejor nota de comportamiento. Las pruebas en los asientos delanteros y los reposacabezas demostraron una buena protección contra lesiones por latigazo cervical en el caso de una colisión por alcance. Y una evaluación de los asientos traseros también indicó buena protección contra los latigazos cervicales.



▲▲ Las versiones de tracción total, que cuentan con el motor de 175 caballos, incorporan una tecla que permite seleccionar el modo de tracción. El maletero es muy capaz, pues cubica 498 litros.

bado, con un equipamiento notabilísimo y una calidad de terminación y unos materiales dignos de la clase Premium. Aunque no hay que decidirse por el nivel de acabado más lujoso para contar con una dotación excepcional.

El Koleos cuenta con un equipo de seguridad muy completo. Gracias al sistema Visio System se disfruta de la mejor de las tecnologías de ayuda a la conducción. Dotado de una cámara situada en la parte superior del parabrisas y de una tecnología capaz de analizar los datos, este sistema innovador avisa por me-

dio de tres dispositivos: Alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales, Alerta por cambio involuntario de carril y Conmutación automática de las luces de carretera y las de cruce según la situación de conducción. El Koleos también añade una función que permite transferir las aplicaciones de nuestro smartphone al vehículo con total comodidad, eliminando las que comprometen la seguridad e impidiendo que se puedan ver videos.

En definitiva, tres crossover que afrontan la batalla en el segmento que más crece.



INITIALE PARÍS SE TRATA DE LAS VERSIONES MÁS EQUIPADAS Y REFINADAS DE LA GAMA KOLEOS, Y SU EQUIPAMIENTO ES MUY RICO

DURANTE NUESTRO TEST VERIFICAMOS LAS VENTAJAS DE SU ETIQUETA 'ECO'. Y EL CONSUMO REAL ES MÍNIMO: DESDE 3,33 EUROS/100 KM

Convence por lógica

El Octavia G-TEC funciona con gas natural comprimido GNC, económico y eficiente combustible que reduce un 15 % las emisiones de CO₂ y un 80 % las de óxidos nitrosos, además de permitir costes de uso inferiores a los de cualquier diésel y superar los 1.300 kilómetros de autonomía, ya que conserva el depósito de gasolina de 50 litros del coche. Os contamos nuestra experiencia con él.



ETIQUETA 'ECO' Tantas ventajas como un híbrido

Los Octavia G-TEC disfrutan de la etiqueta 'ECO' concedida por la DGT, como los vehículos híbridos e, incluso, los híbridos enchufables con menos de 40 kilómetros de autonomía eléctrica. Eso da idea de las virtudes ecológicas de las mecánicas animadas por gas natural comprimido. La etiqueta 'ECO' se traduce en ventajas como la bonificación de hasta el 75 % del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en Madrid y Barcelona, ayuda que varía en otras comunidades. También nos libra del impuesto de matriculación, y hay beneficios específicos en la ciudad de Madrid, como libre acceso al tráfico por contaminación o el ahorro del 50 % al aparcar en zonas de estacionamiento regulado. Y en Cataluña hay un descuento de 750 euros al comprar un vehículo GNC en la zona ZEPA, rebajas en peajes dependientes de la Generalitat y libre acceso al carril VAO de la C-58.



En el número anterior ya explicábamos qué es exactamente un Octavia G-TEC: diferencias entre estas versiones y el resto de la gama, nociones sobre el gas natural comprimido (GNC) que usa, características técnicas, carrocerías y acabados disponibles, equipamien-

tos, precios, seguridad... Pero quedamos en contar nuestra experiencia con él, y aquí estamos para hacerlo tras probar intensamente una unidad durante una semana larga. Avanzaremos, no obstante, que su rendimiento nos ha convencido plenamente, y que se nos

antoja como una de las alternativas más racionales del momento por su bajo coste de uso, su etiqueta 'ECO' que se traduce en ventajas diarias –sobre todo en las grandes ciudades– o unos precios de compra realmente ajustados.

Es cierto que perdemos al-

go de maletero por la presencia bajo el suelo de carga de los dos tanques de GNC, pero el Octavia sedán conserva 460 litros para el equipaje, y 480 el Octavia Combi. Y ambos tienen carrocerías con portón trasero de gran tamaño, sinónimo de practicidad.

Si hablamos de funcionamiento, y teniendo en cuenta que el motor 1.4 TSI de los Octavia G-TEC funciona indistintamente con gas GNC o con gasolina –mientras haya, usará siempre el primero de esos combustibles–, hay que decir que resulta imposible distinguir con cuál de los dos está circulando en ese momento, y la única 'pista' es el testigo verde del cuadro que va encendido cuando el motor opera con gas, además de los mensajes que genera el ordenador para indicar la autonomía restante con GNC. El sonido del motor es idéntico, pero también la respuesta de sus 110 caballos de potencia o los 20,4 mkg de par máximo.

Y es que de prestaciones no anda corto el Octavia G-TEC, disponible con cambio manual de seis velocidades o el automático DSG de siete. Ahí están sus 195 km/h de velocidad punta –193 el Combi– o

los 10,9 segundos necesarios para acelerar de 0 a 100 km/h. Gracias a ello se adapta tan bien a usos urbanos o periféricos como a la circulación por carretera, donde sorprende su capacidad de recuperación. Porque el par máximo ya se alcanza a sólo 1.500 revoluciones por minuto y no decae hasta 3.500; y la potencia máxima es constante de 4.800 a 6.000 vueltas.

Si la similitud del funcionamiento entre gas natural y gasolina nos llamó la atención, y también lo hicieron sus prestaciones, qué decir de los aspectos relacionados con el gasto, pues el Octavia G-TEC cubre las distancias con menos dinero, incluso, que los Octavia con motor diésel TDI. En nuestro recorrido habitual de pruebas, con un trazado mixto que incluye ciudad, carreteras de todo tipo –montaña también– y un 50 por ciento de autovía a ritmo 'alegre' se conformó con



AUTONOMÍA EJEMPLAR.- Al conservar los 50 litros de capacidad en su depósito de gasolina, como el resto de la gama Octavia, si agotásemos los tanques de gas natural comprimido de la versión G-TEC aún nos quedaría mucho viaje por delante. Porque si con los 15 kilos de GNC podemos cubrir unos 410 kilómetros, al consumirse ese combustible empezaría a funcionar en modo 'gasolina', y 50 litros dan para 920 kilómetros. En total, 1.330 kilómetros. Además, la instrumentación nos informa de la autonomía restante con cada carburante y del alcance combinado.

4,2 kilos de gas cada 100 kilómetros; o, traducido a dinero –calculemos a 0,90 euros por kilo–, 3,78 euros cada 100 kilómetros: jamás habíamos probado un modelo diésel o de gasolina que cubra esa distancia por tan poco dinero. Además, si 'mimamos' el ace-

lerador los promedios en torno a 3,7 kg/100 km son factibles, y eso supone 3,33 euros, cantidad con la que podríamos comprar sólo unos 3 litros de gasóleo: ningún coche de mecánica diésel, por pequeño y poco potente que sea, gasta eso en tráfico real.

COSTE POR KILÓMETRO NI UN UTILITARIO DIÉSEL SE MUEVE CON TAN POCO DINERO

Hay dos claves en la consecución de un coste de uso tan bajo en los coches que funcionan con gas natural comprimido: uno es el precio del gas natural de automoción, que al escribir estas líneas rondaba los 90 céntimos por kilo de GNC, y el otro es el mínimo consumo, en torno a 4 kilos de gas cada 100 kilómetros, pues llegamos a medir un valor de 3,7 kg/100 km por autovía, y a ritmo 'vivo' el Octavia G-TEC se conforma con 4,2 kg/100 km. Es decir, que podemos hablar, como media, de 3,60 euros cada 100 kilóme-

tros. Y traducidos a litros de gasóleo, esos 3,60 euros no permitirían cubrir esa distancia con ningún diésel, incluso si es un utilitario. Además, si agotamos el GNC,

el Octavia G-TEC funciona con gasolina, y en ese modo el gasto real ronda los 6,5 l/100 km, lo que también garantiza un económico coste de uso. El precio del coche

pone la guinda, pues los Octavia de GNC se ofrecen a partir de 17.750 euros, factura correspondiente, descuentos incluidos, al sedán con acabado Like.



EL NÚMERO DE ESTACIONES CON GNC SEGUIRÁ CRECIENDO



ASÍ ES EL REPOSTAJE DE GAS NATURAL COMPRIMIDO Tan fácil como el de gasolina... y más limpio

Lo reconocemos: todos quienes trabajamos en Motor 16, sin excepción, acometimos con dudas y un punto de 'respeto' nuestro primer repostaje de gas natural. Se trata de puntos de carga autoservicio y el temor a hacer algo mal ronda. Y resulta curioso, porque ahora que nos hemos habituado a la operación pensamos que es más peligroso, y desde luego sucio, manejar combustibles líquidos como el gasóleo o la gasolina, que pueden derramarse, gotear, salpicar o manchar el suelo hasta convertirlo en pista de patinaje. El gas natural, por contra, es limpio y volátil, y no hay riesgo de derramarlo o dejarlo escapar; tampoco manchará la carrocería del coche, porque para que el GNC fluya hacia el vehículo la boca de la manguera debe estar acoplada y bloqueada sobre la toma de carga. No hay error posible. Antes habremos insertado la tarjeta de crédito para el pago y elegido la cantidad a repostar, después fijamos la manguera —basta con girar el mando de bloqueo— y pulsamos el botón de inicio de carga en el surtidor. Y a esperar, pero poco, pues en tres o cuatro minutos la carga concluye. Desbloqueamos el mando, colgamos la manguera y cogemos el comprobante de pago. Así de fácil.

Insertamos la tarjeta de crédito, indicamos la cantidad de kilos, descolgamos la manguera y la fijamos a la boca de llenado. Luego pulsamos el botón de llenado y... a esperar tres o cuatro minutos. Y sólo pagamos lo que entra.



▲ El Octavia G-TEC está disponible con las dos carrocerías de la gama, con varios niveles de acabado y equipamiento, y con dos tipos de cambio: manual y automático DSG. En todos los casos, una alternativa inteligente.



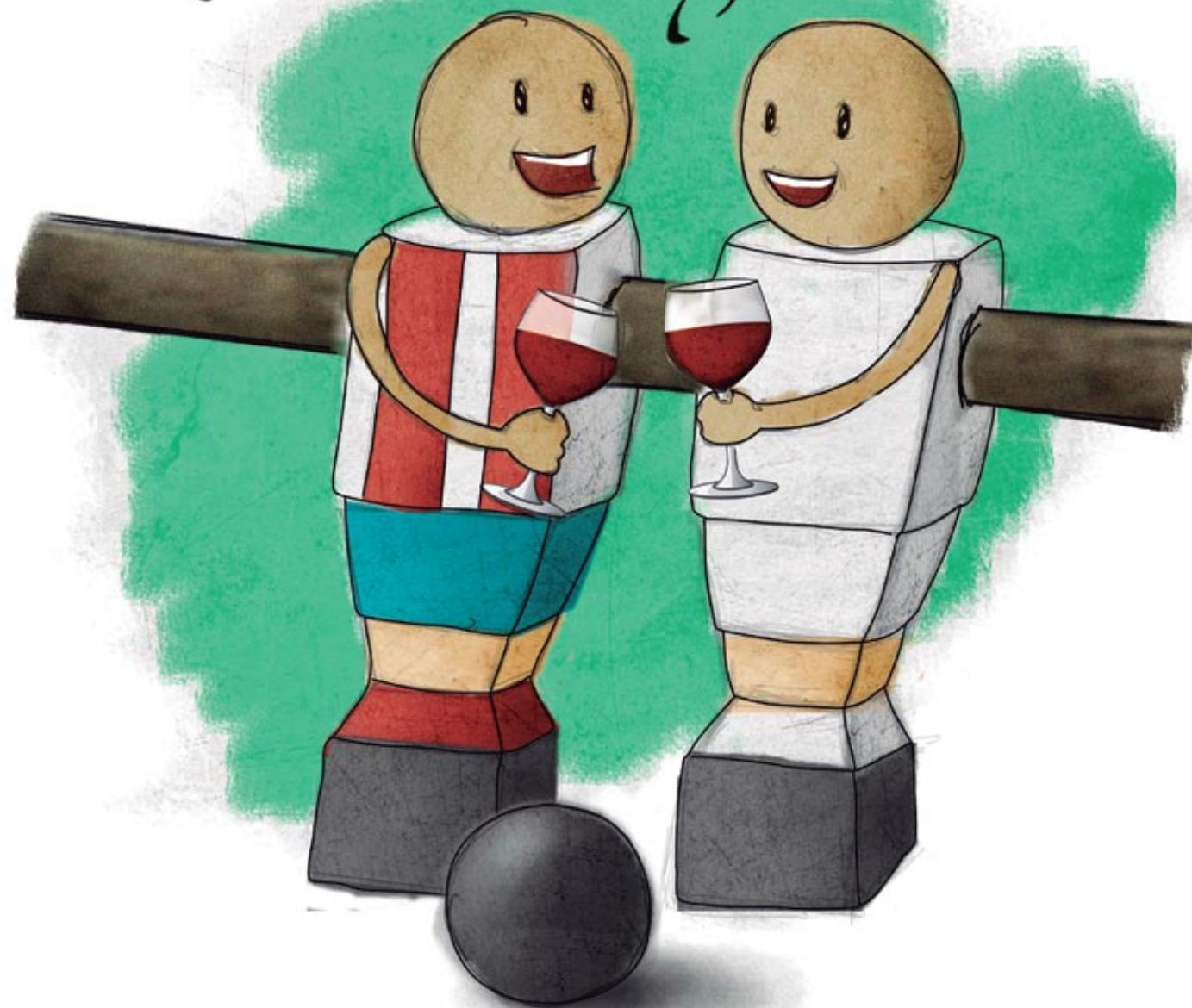
Los dos tanques de GNC del Octavia G-TEC suman 15 kilos de capacidad, aunque en la práctica son ligeramente más de 16, y eso da para superar los 400 kilómetros en modo 'gas' con el testigo verde encendido y 'alegrándonos' el bolsillo. Pero ¿qué ocurre cuando el GNC se agota? Pues eso es lo bueno, porque no ocurre nada, salvo que se apaga el testigo verde, la instrumentación informa de que el motor empieza a funcionar con gasolina y, en el caso de

montar navegador, éste nos propondrá las estaciones de servicio próximas que dispensan GNC. Ahora mismo son casi 50 en toda España, pero en el área metropolitana de Madrid y Barcelona hay bastantes, y el número total debería multiplicarse pronto si se cumplen los planes. Hasta que podamos repostar, el Octavia G-TEC funcionará igual que antes, y hay 50 litros de gasolina 'de margen', lo que da para más de 800 kilómetros porque el gasto real en ese segundo

modo rebasa por poco los 6 litros cada 100 kilómetros. No obstante, lo ideal sería repostar cuanto antes porque el coste de uso por kilómetro baja a la mitad con GNC. Y repostar gas, en contra de lo que pueda pensarse, es tan fácil o más que cargar combustibles 'normales'. Son surtidores de autoservicio, y es necesario pagar con tarjeta de crédito, pero la operación es rápida, segura y limpia. Además, sabiendo que la autonomía con gas ronda los 400 kilómetros

es fácil programar el repostaje, tanto en el uso diario como al afrontar viajes: basta con informarse en páginas como 'gasnaturalfenosa.es', o a través de la web de Skoda. Por último, durante el test tuvimos ocasión de verificar las ventajas de la etiqueta 'ECO'. Concretamente, en Madrid, donde aparcamos en zonas reguladas a mitad de precio y pudimos acceder al interior de la M-30 en días de restricción de tráfico por alta contaminación. Útil de verdad.

el vino que hace Amigos




TORRE de BARREDA

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

AVANZADO MÁS LISTO Y MÁS SEGURO, EL 308 SE RODEA DE UNA DOTACIÓN DE PRIMERA CLASE

Tecnología al poder



▲ El avanzado puesto de conducción i-Cockpit es seña de identidad en Peugeot. Y hasta el sistema de sonido Denon del 308 es revolucionario.



SEGURIDAD Los 'ojos' que todo lo ven

El Peugeot 308 incorpora las últimas innovaciones en materia de seguridad, hasta el punto de convertirse en una de las referencias de su segmento. Por ejemplo, contempla la función Distance Alert, que detecta tanto a vehículos como a peatones y nos avisa si hay riesgo de colisión o atropello. Si el conductor no reacciona, el Active Safety Brake actúa automáticamente sobre los frenos para evitar el choque o minimizar los daños. Además, también presume de una alerta de cambio involuntario de carril con función de corrección en la dirección, así como un control activo de vigilancia del ángulo muerto. Otro asistente muy útil es la alerta de atención del conductor, que analiza su comportamiento y nos avisa cuando detecta fatiga o un comportamiento anómalo al volante.

El nuevo Peugeot 308 presume de una avanzada dotación tecnológica en materia de seguridad, conectividad y confort que le sitúa a la cabeza de su segmento. También los motores de gasolina y diésel cumplen ya la estricta normativa de emisiones que entrará en vigor en 2020.

Un vehículo nuevo necesita incorporar lo último en tecnología, tanto en seguridad como en confort o conectividad y telemática. En este sentido, el Peugeot 308 hace gala de una avalancha de asistentes y sistemas que le convier-

ten en uno de los 'gallitos' del segmento. Uno de los más llamativos es el reconocimiento de señales de tráfico: una cámara frontal 'lee' los límites de velocidad y los muestra en el cuadro. También reconoce los límites mediante el sistema de

navegación; y si los superamos podemos activar un mando en el volante para que, automáticamente, el vehículo se adapte al máximo permitido en ese tramo. Asimismo, contempla un regulador de velocidad activo con función Stop. En este

caso, un radar frontal permite mantener una velocidad prefijada y ajustar la distancia al vehículo que circula delante. Así, el 308 se adapta a la velocidad del automóvil que nos precede, e incluso se detendrá gracias a la función Stop. Otro

asistente nuevo son las luces de carretera inteligentes, que cambian automáticamente de 'cortas' a 'largas', y viceversa,

evitando deslumbramientos. Tampoco habrá problemas al aparcar gracias al Visiopark 1: mediante la cámara trasera y

los sensores de aparcamiento, el sistema crea una imagen cenital 360° que nos facilitará las maniobras. Si con eso no hay

bastante, el asistente Park Assist puede detectar un hueco de aparcamiento en marcha y manejar luego la dirección de manera autónoma para estacionar en ese espacio, tanto en línea como en batería.

Y hasta el sistema de sonido Denon es innovador, pues 25 ingenieros han invertido 34.000 horas en su desarrollo para ofrecer prestaciones increíbles. Un ejemplo: tiene en cuenta el número de pasajeros y su distribución interior.



◀ A la eficacia lumínica de la tecnología LED se añaden asistentes como las luces de carretera inteligentes.

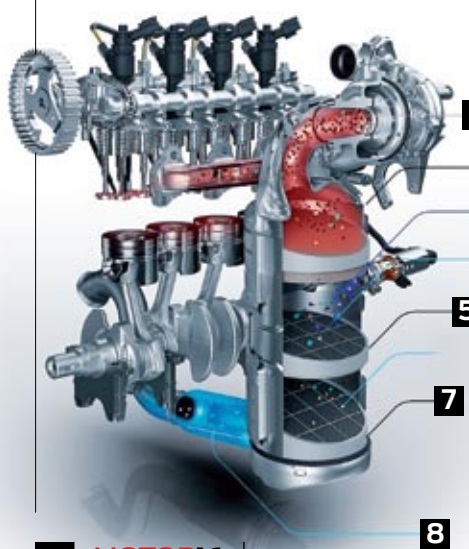


MOTORES LIMPIOS SE ADELANTAN A LA NORMATIVA EURO 6C

El nuevo Peugeot 308 apuesta por una atractiva gama de propulsores, tanto de gasolina como diésel. Con una potencia que oscila entre los 100 y los 270 caballos, todas las mecánicas combinan rendimiento y unos atractivos valores de consumo y emisiones. En

este sentido, el fabricante francés ya cumple la estricta normativa Euro 6C, que entrará en vigor en 2020, adelantándose tres años a su aplicación. Para ello cuenta con un nuevo sistema de tratamiento de NOx que consta de un cata-

lizador de reducción selectiva SCR de segunda generación y un filtro de partículas DPF, situados ambos más cerca del motor diésel BlueHDI. En el caso de los bloques de gasolina PureTech se monta un catalizador de tres vías y un filtro de partículas GPF.

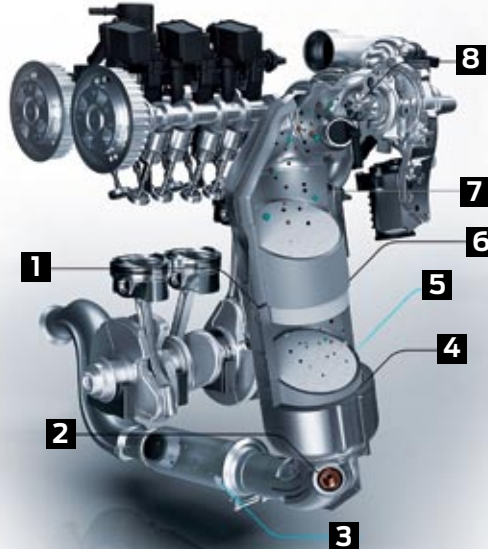


Diésel

- 1.- Partículas CO₂ y NO_x.
- 2.- Catalizador de oxidación, que neutraliza el NO_x.
- 3.- Inyección de AdBlue.
- 4.- Partículas de H₂O, CO₂ y NO_x.
- 5.- Catalizador SCR.
- 6.- Partículas CO₂, H₂O, nitrógeno y 10% NO_x.
- 7.- SCR en filtro de partículas.
- 8.- CO₂, H₂O y nitrógeno.

Gasolina

- 1.- Salida de presión del filtro GPF.
- 2.- Entrada de presión del filtro GPF.
- 3.- CO₂.
- 4.- Nuevo filtro de partículas gasolina GPF.
- 5.- Partículas CO₂.
- 6.- Catalizador de tres vías.
- 7.- Partículas HC, CO, CO₂ y NO_x.
- 8.- Salida del turbocompresor.



TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA EAT8 MÁXIMA EFICIENCIA

Como gran primicia en el segmento, el Peugeot 308 incorpora una nueva transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par que, de momento, se asocia al propulsor diésel BlueHDI de 180 ca-

ballos de potencia, aunque se irá extendiendo al resto de la gama en los próximos meses para sustituir a la actual caja EAT6. Dicen que las comparaciones son odiosas. Pero el paso de 6 a 8 velocidades se traduce en un ahorro

de consumo del 7 por ciento gracias a soluciones como una activación de la función 'Stop/Start' hasta 20 km/h o a un programa ECO específico con función de

rueda libre entre 20 y 130 km/h. Se maneja desde un selector eléctrico muy ergonómico o desde las levas del volante.



▲ La nueva caja de cambios EAT8 mejora el rendimiento y es dos kilos más ligera que la actual EAT6.

la frase

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



«Los datos generados por el vehículo conectado solo deben compartirse con terceros si el acceso se proporciona de manera segura. Permitir el acceso directo plantea serios riesgos de seguridad y protección de vehículo y ocupantes»

en breve

► **PREMIOS PARA SEAT.** - Para la planta de Martorell ha sido el Manufacturing Excellence 2017 en la categoría de Logística y Gestión de la Red Logística, galardón que reconoce la excelencia en la fabricación. Además, el compromiso con la salud de sus trabajadores ha hecho merecedora a Seat del Premio Empresa Saludable.

► **PSA RECLAMA A GM.** - El grupo francés reclama una fuerte indemnización al estadounidense por no haber recibido información real sobre las dificultades de Opel para cumplir la reducción de emisiones impuesta por la UE. Incumplimiento que puede generar multas de hasta 800 millones de euros.

► **TODOCAMINOS ELÉCTRICOS DE AUDI.** - Dos SUV totalmente eléctricos fabricará la marca alemana en Ingolstadt a partir de 2021. También contará con 20 modelos electrificados en 2025, de los que 10 serán cien por cien eléctricos.



EURONCAP

Nuevo empuje a la seguridad

Los fabricantes no dejan de reflejar el interés por elevar los estándares de seguridad de sus coches, ya sean totalmente nuevos o renovados. Lo corroboran las cinco estrellas y las altas puntuaciones en siete de los ocho vehículos examinados en esta segunda entrega de un ajetreado mes de noviembre, que se cierra

con 16 modelos analizados, a los que se une el Honda Civic, reevaluado una vez fueron subsanadas las deficiencias que le dejaron sin la quinta estrella en el examen anterior. Entre los recién llegados al 'club' de los más seguros -ver cuadro-, la última generación del Porsche Cayenne se anota el mayor

porcentaje de los puntos en juego (95%) en protección de ocupantes adultos, seguido muy de cerca por los nuevos Subaru XV e Impreza, que fueron, además, los mejores del grupo en niños y peatones. Pese a tratarse de un SUV y un compacto, compartir la nueva plataforma y estar dotados del mismo equi-

pamiento de seguridad ha llevado a EuroNCAP a trasladar los resultados del XV al Impreza, aunque la diferencia de altura entre ambos puestos de conducción ha requerido pruebas adicionales en el modelo compacto. Entre los debutantes en el mercado, destacan los resultados del Clase X de Mercedes-Benz, el único vehículo de carrocería 'pick-up', junto al Ford Ranger, que logra cinco estrellas sin

equipamiento adicional, y con la puntuación más alta de su categoría en niños y sistemas de asistencia. Del selecto grupo de los coches más seguros se descuelga el e-Mehari, vehículo eléctrico 'playero' de Citroën que ofrece una protección satisfactoria en caso de impacto, pero obtiene un pobre resultado -sólo tres estrellas- por su escasa dotación en cuanto a sistemas de asistencia al conductor.

★★★★★				
BMW X3	93%	84%	70%	58%
DS 7 Crossback	91%	87%	73%	76%
Honda Civic (reevaluado)	92%	75%	75%	88%
Jaguar E-Pace	86%	87%	77%	72%
Mercedes Clase X	90%	87%	80%	77%
Porsche Cayenne	95%	80%	73%	62%
Subaru Impreza	94%	89%	82%	68%
Subaru XV	94%	89%	84%	68%
★★★				
Citroën e-Mehari	74%	78%	48%	25%

Jurisprudencia

Conducir sin puntos, delito

Conducir sin puntos en el carné puede llevar al conductor a la cárcel por ser considerado delito y no una falta administrativa. Lo establece el Tribunal Supremo en tres sentencias que marcan jurisprudencia y explican que el delito contra la seguridad vial no requiere poner en un riesgo concreto la seguridad vial, pues basta el peligro abstracto, que ge-

nera conducir sin las condiciones legales requeridas. Además, el Alto Tribunal considera que «la pérdida de puntos del permiso de conducción por las sanciones recibidas es indicativo de que se carece de las características adecuadas para conducir un vehículo en tanto que el conductor desprecia las normas de circulación legalmente dispuestas para ello y tal desprecio ha puesto reiteradamente en peligro el bien jurídico protegido (la seguridad vial).

Neumáticos

Etiqueta Europea: gran desconocida

Cinco años han pasado desde que la Etiqueta Europea del Neumático es obligatoria en los mercados de la UE, pero sigue siendo una gran desconocida para los automovilistas. De hecho, sólo ocho de cada cien conductores la conoce, y apenas algo más del 13 por ciento ha oído hablar de una herra-

mienta que especifica las cualidades de las cubiertas y resulta fundamental para elegir con criterio los

neumáticos. Lo indica el estudio realizado por la Comisión de Fabricantes de Neumáticos, que re-

Resistencia a la rodadura: Mide el ahorro de combustible en una escala de A a G, con diferencias de hasta un 75% entre ambos extremos.

Frenado en suelo mojado: Mide la adherencia en agua, con una diferencia entre A y F de hasta 18 metros circulando a 80 km/h.

Ruido de rodamiento exterior: El nivel sonoro se muestra en decibelios y ondas negras (tres indican superar el límite europeo).

el puntazo

Algunos conductores perciben como algo común circular bajo los efectos de drogas y alcohol, y muchos lo han visto desde niños en familiares o conocidos.

Dificultades para detectar el nivel de intoxicación y cómo afecta al conducir, desinformación sobre las consecuencias (físicas y legales), considerarlo común en la sociedad y haberlo visto en familiares y/o conocidos desde niños, son causas que motivan la mezcla de drogas y/o alcohol con el volante. Se enumeran en el informe psicológico encargado por AMDA (distribuidores madrileños de automóviles) para conocer los comportamientos y razones que llevan a un conductor a poner en riesgo su vida y la del resto. También se destaca que las personalidades antisociales son las que determinan los comportamientos más preocupantes para la seguridad vial.



Resultados anuales de Toyota y Lexus

Mejorando la movilidad para todos

A Toyota le salen las cuentas gracias a su estrategia híbrida a largo plazo. En la reunión anual con la prensa especializada, Agustín Martín, presidente y CEO de Toyota España, comunicó que la marca japonesa sigue mejorando sus cifras de ventas en nuestro país y esperan terminar 2017 con un aumento del 11 por ciento. Y es que más del 84 por ciento del parque alternativo español es Toyota híbrido. Pero las expectativas de la firma japonesa en España son aún mayores, ya que el objetivo es pasar en 2018 del 61 por ciento de cuota al 70 por ciento. El nuevo eslogan de la marca es «Mejor movilidad para todos» y se basa en cuatro pilares importantes: Compromiso, Emoción, Practicidad e Innovación. Con el primer pilar la marca trata de convertirse en mucho más que un fabricante de automóviles, quiere ser un proveedor de servicios de movilidad. Con el segundo pilar, el de la Emoción, Toyota va de lleno a por el Mundial de Rallyes 2018 con Toyota Gazoo Racing. Con el tercero, la Practicidad, la marca japonesa se basa en su estrategia híbrida. Y con el pilar de la Innovación, Toyota apuesta por diferentes tecnologías cuyo resultado llegará a medio y largo plazo, como el hidrógeno, la conducción autónoma y la plataforma de movilidad que permita sacarle partido a toda su tecnología. Hay que tener en cuenta que Toyota y Lexus tienen previsto vender en el mundo 11 millones de híbridos en 2017 y nada menos que 15 millones en 2020. Por su parte, la marca Lexus, que cuenta con la gama híbrida más completa del mercado, ha aumentado sus ventas en España en 300 unidades respecto a 2016, en un crecimiento sostenido que triplica las cifras de 2013. Además, las previsiones para 2018 apuntan a un aumento del 10 por ciento con un importantísimo incremento de los valores residuales. La llegada de nuevos modelos a nuestro mercado y la capacidad de conquista de Lexus son argumentos suficientes para conseguirlo.

salta que, en tan preocupante desconocimiento, talleres e Internet son las principales vías de información, aunque su conocimiento no significa tenerla en consideración. Y en cuanto a los aspectos concretos que controla, los más conocidos son la adherencia y la eficiencia en consumo de combustible, quedando en un tercer escalón el ruido.

Premio Internacional

El Amarok, Pick-up del Año

El Amarok de Volkswagen es el nuevo 'Pick-up Internacional 2018', título que concede un jurado de periodistas especializados, que ha valorado especialmente las cualidades 'on' y 'off-road' de la nueva generación de un modelo que ya mereció el prestigioso galardón en 2010. Con esta distinción, el vehículo de Volkswagen se convierte en el único pick-up que gana el premio por segunda vez.

Seguridad Vial

Más castigo por el uso del móvil

La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial subirá las sanciones por la reincidencia en el uso del móvil al volante. Lo indicaba el ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, destacando que la conducción distraída o desatendida está detrás de uno de cada cuatro accidentes y del 31 por ciento de los fallecidos de 2016,

la cifra

22.800

millones de euros destinará Volkswagen en los próximos cinco años para asegurar el futuro de sus plantas con la mayor ofensiva de producto y tecnología en la historia de la marca. 14.000 de esos millones irán a las plantas alemanas del grupo, entre las que se encuentra Zwickau, elegida para concentrar la producción en serie de los eléctricos basados en la plataforma modular MEB.

Nombramientos

Movimientos en Volkswagen

Entre los cambios efectuados por el grupo Volkswagen en España destaca el nombramiento de **José Miguel Aparicio** como director general de Audi España, en sustitución de **Guillermo Fadda**, que asume la vicepresidencia de ventas y marketing de Volkswagen Group Argentina. Aparicio ocupaba la dirección de Skoda España, puesto para el que ha sido elegido **Fidel Jiménez de Parga**, que llega desde la dirección de Volkswagen Vehículos Comerciales, aún sin nuevo responsable. Otro cambio en la filial española del grupo alemán es la llegada de **Albert García** a



▲ José Miguel Aparicio



▲ Fidel Jiménez de Parga

Cataluña

Dos nuevos radares de tramo

Dos nuevos radares de tramo han entrado en funcionamiento en Cataluña. Ubicados en la A-2, entre Vilagrassa i Tàrraga (Urgell), uno por sentido, controlan la velocidad en 5,135 kilómetros limitados a 120 km/h. Con ellos, son 114,11 los kilómetros de la red viaria catalana controlados por 21 de estos dispositivos.

la dirección de Marketing de la marca Volkswagen, dirección que ocupaba **Pedro Fondevilla**, que se incorporará a Seat. Además, en la división de Posventa de VW Group España Distribución, **Pere Xampeny** asume la dirección de Ventas y **Pep Bonet** la de Marketing, movimientos que colocan a **Borja Barenys** al frente de las ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales, que ocupaba Bonet, y a **Carlos Calatayud** al frente de las de Skoda, que ocupaba Xampeny.

OPEN DE TENIS



KIA TE LLEVA A AUSTRALIA

Entrar en un concesionario de Kia o en la página web de la marca para solicitar una prueba dinámica o un presupuesto puede llevarte a Australia. La marca sortea un viaje para dos personas al Open de Australia de Tenis 2018, con entradas para presenciar la semifinal individual masculina.

Kia, que cuenta con Rafa Nadal como embajador, es uno de los patrocinadores de ese torneo desde el año 2002.

ATENTOS A...

24 DE DICIEMBRE

Se celebra una nueva edición de la **San Silvestre Jarama-RACE**.

Este año en la carrera estará presente el Legado María de Villota y sus embajadores, los pilotos Carlos Sainz y Antonio García.

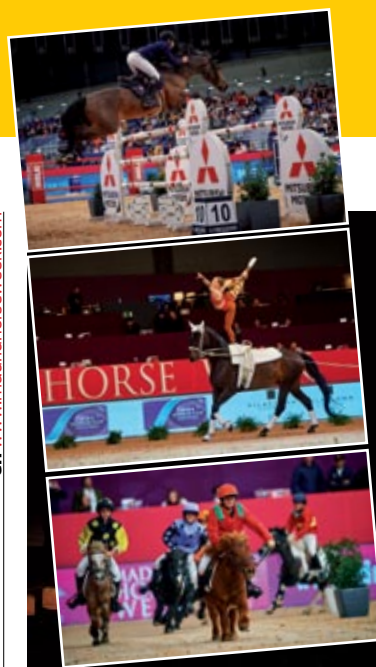


GUÍA MICHELIN MÁS ESTRELLAS ESPAÑOLAS

Los mediáticos chefs Jordi Cruz ('Masterchef') y Ángel León (ex 'Top Chef') suben este año de categoría y estrenan las codiciadas tres estrellas en la nueva edición de la Guía Michelin. También los hermanos Sergio y Javier



Torres ('Torres en la cocina') se han alzado con dos estrellas en esta entrega de la afamada guía, que reconoce el gran nivel culinario existente en España.



MITSUBISHI JUMP&DRIVE

◀ Junto a las competiciones de salto y doma del más alto nivel, muchos y variados son los espectáculos que convierten el MHW en cita ineludible para los amantes de la hípica.



▲ La noruega Victoria Gulliksen se impuso con autoridad en el Mitsubishi Jump & Driver, una de las pruebas más divertidas del Madrid Horse Week.

BUENA AMAZONA Y BUENA CONDUCTORA

De nuevo Madrid se ha convertido en referente de la hípica, y de nuevo Mitsubishi ha prestado su apoyo a una cita multidisciplinar, que se celebra en Feria de Madrid y combina los mejores jinetes y monturas con espectáculos en los que el caballo es el protagonista.

Concursos de salto de alto nivel, los mejores en Doma Vaquera y Clásica y las pruebas correspondientes a la Copa del Mun-

do de Volteo y la Copa del Mundo de Salto, la competición más importante del mundo del caballo, centraron las cuatro jornadas de la V edición del Madrid Horse Week. Reunión que con la incorporación de la Copa del Mundo de Doma el próximo año convertirá la capital de España en una de las cuatro ciudades que acogen tres trofeos mundiales simultáneos.

En el amplio programa de la V edición, ha

destacado una vez más el Jump&Driver, el Trofeo patrocinado por Mitsubishi, que une motor e hípica. Una prueba en la que los jinetes pasan de las riendas al volante sin apenas transición, porque luchan contra el crono completando un recorrido de saltos sobre el caballo con un eslon a bordo de un Outlander. La amazona noruega Victoria Gulliksen se impuso al sacar 1,25 segundos al siguiente clasificado.

EL Q7, EL MODELO PREFERIDO NUEVOS AUDI PARA BARÇA Y MADRID

El Audi Q7 ha vuelto a ser el modelo más solicitado por las plantillas del Real Madrid y el FC Barcelona, que recibieron hace unos días los nuevos Audi que conducirán esta temporada. Entre los jugadores del equipo blanco, Bale, Isco o Carvajal son algunos de los que optaron por este SUV en su versión 3.0 TDI quattro tiptronic, mientras que

Theo Hernández y Marcos Llorente se pondrán al volante del híbrido enchufable, Q7 e-tron. En el club azulgrana, conducirán el Q7 Iván Rakitic, Jordi Alba o Denis Suárez. Por su parte, Messi, Luis Suárez y Piqué han elegido un RS 6 Avant performance V8 4.0 TFSI de 605 CV. Y Sergio Busquets conducirá el Audi más potente, un R8 V10 plus con 610 CV.



OPEL VENDE EL GRANDLAND X EN AMAZON PRIMER COCHE, ENTREGADO

Javier Luque Mora, un madrileño de 50 años, se ha convertido en el primer español en comprar un coche en Amazon.es gracias a la campaña puesta en marcha por Opel y la plataforma de Internet para el modelo Grandland X.

Opel puso a la venta online en Amazon.es 20 unidades de este SUV compacto con un com-

promiso de entrega de 72 horas después de la formalización del pago. Y el primer cliente ya ha recibido el pedido.

El modelo es una edición especial del Grandland X Excellence, con motor 1.6 CDTi de 120 CV, en color Azul Galápagos y techo negro, con Start & Stop, etc. Su precio es de 29.564,74 euros.



▲ Un madrileño, el primer español en comprar un Opel Grandland X en Amazon.es.

INMA SHARA PROTAGONIZA EL SPOT DE LA MARCA

LEXUS TE DESEA UNA NAVIDAD EXCELENTE

La directora de orquesta Inma Shara es la protagonista del spot navideño de Lexus, con el que la marca felicita las fiestas y reafirma sus valores de innovación y excelencia.

'Una Navidad excelente'. Es lo que te desea Lexus en su spot navideño. Y lo hace a través de la prestigiosa directora de orquesta Inma Shara, su embajadora de excelencia desde hace dos años.

El anuncio muestra a Inma Shara en diferentes situaciones con algo en común en todas: pasión, armonía y el

trabajo por esos pequeños gestos que hacen grandes los momentos, ya sea al frente de su orquesta u organizando una cena de Navidad en su casa. En paralelo, y con la voz en off de la protagonista, diferentes escenas de los concesionarios Lexus muestran el trabajo de la marca, que busca siempre la innovación y la excelencia.



◀ Inma Shara es embajadora de Lexus y una de las directoras de orquesta más importantes del mundo.

▲ El spot gira en torno a los valores que engloba el término 'omotenashi': el cuidado en el trato y la atención a los detalles que dan como resultado la excelencia.

"BP Ultimate te lleva más lejos."

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

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

SI CUAJAN SUS AMBICIOSOS PLANES, PODRÍAMOS VER AL PILOTO ESPAÑOL EN FÓRMULA 1, RESISTENCIA, LAS 24 HORAS DE DAYTONA...



Alonso mete la directa en su carrera

El piloto español aspira en 2018 a un 'supercalendario' que vaya más allá de la Fórmula 1, y que incluya las 24 Horas de Le Mans y carreras adicionales del WEC. Si lo consigue, está aún por ver. Su objetivo, "ser uno de los mejores pilotos de la historia" y lograr la Triple Corona.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Cuentan que cuando pasaba por una de las curvas del circuito aragonés de Motorland a toda velocidad con su Ligier de las 24 Horas de Daytona, Fernando Alonso saludaba a su madre y a su novia, que seguían sus evoluciones desde una curva. Dos días antes, el piloto español había rodado en Bahrein con el Toyota TS050 del Mundial de Resistencia. De manera discreta y sin alharacas, ya que a Honda no le hacía mucha gracia la historia. Una semana después, el piloto español completaba la última cita de la Fórmula 1 en Abu Dabi. La penúltima e intensa semana de noviembre bien pudo ser un trasunto de la inten-

sa temporada que le espera a Fernando Alonso en 2018 si cuajan sus ambiciosos planes.

En Yas Marina, el piloto español cerró el peor episodio de su carrera deportiva. Ni siquiera fue posible lograr en tres años un simple cuarto puesto con un proyecto que estaba destinado a reverdecir las glorias de los años ochenta, según Ron Dennis anunciaba orgullosamente en su día. Pero entre tantas decepciones, la aventura con McLaren abría otros caminos inesperados para Alonso. Porque se estaba incubando un ciclo totalmente diferente a lo vivido hasta el momento en su trayectoria como piloto. Porque Alonso busca un programa deportivo inusual en las últimas décadas para un campeón del mundo

de Fórmula 1. Dos han sido los detonantes para ese nuevo futuro del español. Por un lado, la caída de Ron Dennis en McLaren y la posterior llegada de Zak Brown. El americano cuenta con décadas de experiencia en el marketing deportivo, y a su mentalidad comercial une una genuina pasión por la competición. Con Brown al frente de la organización llegó otra mentalidad y nuevas ideas. La frustración de Alonso en la Fórmula 1 necesitaba una válvula de escape y un antídoto ante una posible retirada anticipada del 'Gran Circo'. Brown lo comprendió, y las 500 Millas de Indianápolis aliviaron la presión para el piloto y proporcionaron un gran éxito comercial para McLaren. Fue solo el comienzo de lo que,

parece, estar por venir. ¿Cuál era para Alonso el mejor momento de la temporada cuando se le pedía el balance de su actual temporada en Fórmula 1? Ninguno. La carrera americana de mayo. Porque las 500 Millas marcaron un antes y un después para el piloto español. Como el mismo Alonso ha reconocido, en Indianápolis salió "de su zona de confort", y la experiencia cambió sus esquemas. Asumió los riesgos de afrontar en un mes una disciplina totalmente diferente a lo conocido, con gran cantidad de información técnica que supo aplicar en la pista "sin el menor error", como reconocería posteriormente el propio Emerson Fittipaldi, dos veces triunfador de la carrera americana. Pudo haber ganado de



◀ Fernando Alonso probó en Bahrein el Toyota TS050 del Mundial de Resistencia, pero al cierre de estas páginas la marca japonesa aún no había confirmado su continuidad en el WEC y en Le Mans.





EN MCLAREN DEJAN CAER QUE SI LOGRAN DARLE A ALONSO UN MONOPLAZA COMPETITIVO, NO DEBERÍA CORRER EN NINGÚN OTRO SITIO



◀▶ La participación del asturiano en la última edición de las 500 Millas de Indianápolis marcó un antes y un después en su carrera. Alonso reconocía que salió «de su zona de confort».



▲ Alonso anunciaba en Yas Marina su asociación con Logitech, patrocinador de McLaren, para crear un equipo en carreras de eSports.

▲ Alonso cerró en Yas Marina el peor episodio de su carrera deportiva. Y, al parecer, su test con un Toyota TS050 no hizo mucha 'gracia' en Honda.

▲ Cyril Abiteboul, máximo responsable de Renault en Fórmula 1, y Zak Brown, el hombre que ha cambiado la mentalidad de Alonso y McLaren.

no mediar la avería mecánica a veinte vueltas del final. Pero de Indianápolis salió otro Alonso diferente.

Por su parte, Brown volvió a experimentar el potencial comercial, mediático y deportivo de un piloto con la dimensión de Alonso. Por ello, el nuevo responsable de McLaren se ha volcado para mantenerle a toda costa en el seno del equipo, abriendo la puerta a los proyectos de Alonso, impensables en la época de Ron Dennis, y que otros responsables de equipo tampoco admitirían para sus pilotos. Pero, además, el propio Brown ya ha declarado que entre sus planes de futuro se incluye un equipo en Estados Unidos para el Indy e Indianápolis, así como la entrada en Le Mans con el nuevo reglamento que entrará en vigor a partir de 2020.

En la Fórmula 1, Brown escuchó a su piloto. ¿Por qué no probar con Renault en vez de

seguir con Honda? Esta fue de las condiciones prioritarias de Alonso para continuar en McLaren. El americano se empleó a fondo en una procelosa historia que requirió que una extraordinaria jugada a varias bandas. Hoy, después de renovar con McLaren, el propio Alonso lanza mensajes de gran optimismo para el próximo año. «Llevaba ya años viendo cómo todos hacían donuts al final de la carrera, y cuando llegué a la zona del hotel dije: «dejadme ver cómo se hacen los donuts con estos coches de 2017, no vaya a ser que el año que viene los necesitemos si ganamos alguna carrera para estar habituados», declaraba al terminar el último gran premio de la temporada. Cyril Abiteboul, máximo responsable del fabricante francés, anticipa un nuevo motor que estará más cerca de Ferrari y Mercedes en 2018. Sobre el papel, McLaren dará un im-

portante salto cualitativo que debería situarle al nivel de Red Bull, equipo ganador de tres carreras en 2017.

Pero ¿y si Alonso comprendiera en el transcurso del próximo año que tampoco cuenta con opciones para luchar por la victoria, aunque sea puntualmente? ¿Abandonaría la Fórmula 1 antes de acabar el campeonato? Bien por sus ambiciones para lograr la Triple Corona —ganar en Mónaco, Le Mans y las 500 Millas—, bien porque se produjera una retirada anticipada, el piloto español ha ido alimentando otras ambiciones. En los últimos grandes premios repetía una enigmática y recurrente frase: «correr todos los fines de semana». Curiosamente, días antes de probar el Toyota lanzaba otro tuit con doble fondo en relación a 2018: «La temporada; mi temporada». «10.000 km de traducción», cuando ya antes había dejado claras sus

intenciones de correr las próximas 24 Horas de Le Mans.

A la hora de cerrar estas líneas Toyota no ha anunciado aún su continuidad en el WEC y Le Mans. Mientras tanto, se confirmaba la participación de Alonso en las próximas 24 Horas de Daytona a bordo del equipo Autosports, cuyo propietario es el mismísimo Zak Brown. Un primer paso para ganar experiencia de cara a Le Mans, como el propio español reconoció al hacer pública su participación a finales de enero en la cita americana.

Pero «¿correr todos los fines de semana?» Porque Alonso también estaría discutiendo con McLaren la participación en pruebas adicionales del Mundial de Resistencia con Toyota para la temporada 2018/2019, en un campeonato que contará con dos ediciones puntuables de Le Mans. Aunque Alonso está encontrando apoyo en Brown para

sus ambiciones fuera de la Fórmula 1, Éric Boullier también reconocía las objeciones a semejantes propósitos. «No creo que físicamente se puedan hacer dos programas, es demasiado complicado y suponen una gran distracción. Hacer Le Mans o Indianápolis o Daytona ¿por qué no? Porque es una sola vez, pero hacer más de una sería una gran distracción, porque su principal objetivo es la Fórmula 1», explicaba recientemente al respecto.

El asturiano está dispuesto a superar las objeciones de McLaren e incluso reducir su presencia en actos promocionales de sus patrocinadores para concentrarse plenamente en tan intenso calendario. Porque su determinación es total para compatibilizar Fórmula 1 y Resistencia. Boullier también lo reconoce cuando admitía que se está negociando ese 'supercalendario' que pretende Alonso. «Hay discusiones ca-

so por caso, pero la Fórmula 1 tiene prioridad. Intentaremos darle un coche competitivo, y si lo conseguimos no correrá en ningún otro sitio». Habrá que ver en qué queda finalmente toda la historia.

Paralelamente, siguen apareciendo nuevos proyectos impulsados por Alonso fuera de las carreras reales. Porque también entra en las virtuales. En Yas Marina anunció su asociación con Logitech —patrocinador de McLaren— y el equipo G2 Esports para crear un equipo que participará en las competiciones oficiales de eSports de Fórmula 1. En el mismo fin de semana de Yas Marina se celebraron las finales del primer campeonato oficial de Fórmula 1 virtual. «Por fin soy jefe de equipo» bromeaba el español tras la presentación, apuntando que también competirá desde su propia casa con los pilotos de su equipo y los aficionados.

Ya antes de las 500 Millas de Indianápolis, Alonso había lanzado otra ambiciosa aventura empresarial, Kimoa, su marca de moda deportiva, en la que se está implicando activamente. El apoyo y la complicidad entre el piloto y su equipo se volvía a confirmar cuando Brown y Alonso anunciaban en Abu Dabi que la marca se convertía en patrocinador de McLaren.

La llegada de Zak Brown ha permitido un giro a la carrera de Alonso. El piloto ha descubierto que «hay vida más allá de la Fórmula 1» tras recuperar en Indianápolis la sensación de luchar por la victoria y confirmar su versatilidad como piloto. Para la Fórmula 1, el español ha reiterado su confianza en la capacidad técnica de McLaren, y la sintonía encontrada en Brown para sus planes ha sido un argumento clave para renovar con el equipo. En definitiva, todo indica

que los intereses recíprocos de ambos parecen confluír ante los planes del americano para McLaren en próximos años. Todo ello apunta a una vinculación de largo recorrido con McLaren tanto en la Fórmula 1 como fuera de ella. No resulta descabellado aventurar que el español podría terminar su carrera en el seno del equipo británico. Dentro, o fuera de la Fórmula 1.

«Es mi vida, es lo que me gusta hacer», repetía Alonso de diferentes maneras en las últimas carreras, mientras recordaba su ambición por estar constantemente a bordo de un coche de carreras, 'karts' incluidos, durante sus fines de semana libres. Por ello, Fernando Alonso, en 2018, meterá la directa en su carrera deportiva como piloto. Para, de una manera u otra, intentar hacer historia en el automovilismo deportivo. Su ambición última.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

RENAULT, CAMINO DE SER LA MARCA MÁS VENDIDA DEL AÑO

El mes de noviembre se ha cerrado con 104.170 coches vendidos, lo que supone un 12,4 % de crecimiento sobre ese mismo periodo de 2016 y elevan la suma de los once primeros meses del año hasta 1.131.988 unidades, con un alza del 7,8 %. Son datos de las asociaciones del sector (Anfac, Faconauto y Ganvam), que destacan el buen comportamiento del canal de particulares, que con sus 62.283 operaciones sube en noviembre dos dígitos (13,4 %) y acapara el 60 % por ciento de las matriculaciones del mes. Pese a ese despegue, el resultado del conjunto del año se mantiene en niveles moderados, con un limitado +4,1 % (578.852 coches), frente a empresas y alquiladores que marcan tasas interanuales del 13,7 y 9,3 %, respectivamente: son 338.759 operaciones de enero a noviembre en el caso de las empresas

y 214.377 registros cuando se trata de los alquiladores. La situación, a falta de un mes para que finalice el 2017, prácticamente asegura superar los 1,2 millones de unidades que se habían previsto para este ejercicio, especialmente a la vista del incremento de la cartera de pedidos generado por el reclamo de las espectaculares ofertas relacionadas con el 'Black Friday', convertido en «un reclamo real para los compradores», como puntualiza Raúl Morales, el director de comunicación de Faconauto (concesionarios). En el reparto mensual, Renault se anota 9.288 coches –ver cuadro–, afianzando así el liderazgo en el ranking acumulado que alcanzó en octubre, con 2.198 unidades de diferencia sobre Seat, una distancia teóricamente suficiente para finalizar 2017 siendo la marca con mayor número de ventas.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Noviembre	Enero-Nov.
RENAULT 9.288	RENAULT 89.891
PEUGEOT 7.741	SEAT 87.693
OPEL 7.613	VW 83.391
SEAT 7.403	OPEL 82.402
VW 6.284	PEUGEOT 78.610
TOYOTA 5.574	TOYOTA 61.690
CITROËN 5.557	CITROËN 59.117
KIA 5.175	FORD 57.641
BMW 5.086	NISSAN 56.278
HYUNDAI 5.072	KIA 54.108

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Noviembre	Enero-Noviembre
MÉGANE 3.270	LEÓN 32.942
LEÓN 2.873	IBIZA 31.946
SANDERO 2.744	C4 28.295
CLIO 2.569	MÉGANE 28.043
C4 2.412	GOLF 26.478
GOLF 2.196	CLIO 26.034
QASHQAI 2.159	QASHQAI 25.960
CORSA 2.048	CORSA 25.689
IBIZA 1.928	SANDERO 23.679
TUCSON 1.870	POLO 22.646

FUENTE: ANFAC

TOYOTA El mejorado Land Cruiser, a la venta

Sólo disponible de momento con el diésel 2.8 D-4D de 177 CV, asociado a cambio manual o automático –ambos de seis relaciones–, el legendario todoterreno desembarca en España con 3y5 puertas,

combinadas con cinco niveles de equipamiento, estando NX y GX enfocados a vehículo comercial o de flotas. Con una capacidad 4x4 potenciada y seguridad reforzada con el Toyota Safety Sense, no faltan en el Land Cruiser 2018 que, cumplidos los 65 años, sigue marcando pautas, un interior rediseñado y un equipamiento de altura. Como ejemplo, en el VXL, asociado al cambio automático y

pack cuero –la versión que más se vende–, no faltan 7 airbags, cámara de visión trasera, climatizador, bloqueo del diferencial trasero LSD Torsen –en el 5 puertas–, Suspensión Adaptativa Kinética (KDSS) o techo solar, además de tapicería de cuero, asientos con ventilación y traseros calefactables. Larga lista que en el tope de gama, el Limited, se completa con elementos como Alerta de Tráfico Cruzado Posterior (RCTA), Sistema de Avance Activo (Crawl Control), Toyota Touch 2 & GO, mandos en el volante, Suspensión Variable Adaptativa (AVS),

	PVP	Descuento
3 puertas		
180D NX	36.050€	
180D GX	38.850€	3.000€
180D VY	43.600€	3.000€
180D VX AUTO	46.100€	3.000€
180D VXL AUTO	55.100€	3.000€
180D VXL AUTO + Pack Cuero	54.200€	3.000€
5 puertas		
180D NX	39.100€	
180D GX	41.900€	3.000€
180D VY	47.600€	3.000€
180D VX AUTO	50.100€	3.000€
180D VXL AUTO	60.600€	5.000€
180D VXL AUTO + Pack Cuero	63.500€	6.500€
180D LIMITED	71.400€	5.000€

Visión 360°, Selección Multiterrreno (MTS) o tapicería de piel marrón y negra. Y como todos los Toyota, se puede adquirir mediante 'Pay per Drive', la financiación de pago por uso de la marca.



4.500 € de descuento si financias el Eclipse Cross

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

MITSUBISHI Eclipse Cross y ASX 2018 llegan a los concesionarios

En algo más de un mes comenzarán las entregas del Eclipse Cross, que estrena el 1.5 T-MIVEC con inyección directa, turbocompresor y 163 caballos, combinado con tracción delantera y cambio manual o CVT, con la tracción total y cambio automático limitados al acabado Kaiteki. Llega con un descuento de 4.500 euros con financiación y aportación por la entrega de un vehículo, y está disponible con tres acabados: Challenge, Motion y Kaiteki, con un equipamiento destacable desde el nivel básico: llantas

de 16 pulgadas, barras portaequipajes, retrovisor fotosensible, luces diurnas LED y faros antiniebla delanteros, climatizador automático, volante de cuero multifunción, control de crucero, cámara de marcha atrás... A los concesionarios de la marca japonesa también llega el actualizado ASX, con una renovación estética y mejores acabados. Limitado de momento al motor de cuatro cilindros 1.6 de gasolina con 117 caballos, cambio manual de cinco marchas y tracción delante-

PRECIOS	
Eclipse Cross	26.300 €
1.5 Challenge	28.500 €
1.5 Motion	30.000 €
1.5 CVT Motion	36.000 €
1.5 Kaiteki	
ASX 2018*	15.950 €
1.6 Challenge	17.650 €
1.6 Motion	20.750 €
1.6 Kaiteki	

* con descuento



MERCEDES Clase X: el pick up con estrella

Mercedes lanza el Clase X, un pick up que se sitúa a medio camino entre su gama de turismos y la de vehículos comerciales. En su estreno en un sector en alza, la marca de la estrella aprovecha la colaboración con la Alianza Renault Nissan para tomar de base el

Nissan Navara y hacer un vehículo eminentemente Mercedes, aunque comparte motores y muchos elementos con el Nissan. Con cinco amplias plazas, 1.042 kilos de carga en la parte trasera y capaz de remolcar hasta 3.500 kilos, está disponible con el cuatro ci-

PRECIOS	
X220d	37.122 €
X220 4Matic	46.677 €
X250d	41.114 €
X250d 4Matic	42.202 €

lindros de 2,3 litros en versiones X 220d (163 CV) y X 250d (190 CV), tanto con propulsión trasera como con tracción integral, acoplable en marcha hasta los 100 km/h mediante un mando giratorio. Calidad y dotación tecnológica en los tres niveles de acabado disponibles (X Pure, X Progressive y X Power) son elementos destacables en este modelo, que desde el escalón de entrada incluye una dotación de serie muy superior a la media del segmento.



BMW M3 CS SÓLO DIEZ UNIDADES PARA ESPAÑA

Por 129.600 euros se puede disponer de uno de los diez M3 CS destinados al mercado español. Las entregas comenzarán en marzo, pero ya se puede reservar esta berlina deportiva de cuatro puertas con 460 caballos –29 más que el BMW M3–, disponible en cinco colores y con un equipamiento de

serie de los más completo: cambio de doble embrague M con Drivelogic, frenos M de carburo de silicio reforzado con fibra de carbono, Servotronic, modos de conducción M Drive, cámara marcha atrás, retrovisor con ajuste antideslumbramiento, control de distancia de aparcamiento (PDC), faros LED autoadaptables, Head-up Display, velocidad máxima aumentada hasta 280 km/h, paquete de servicios BMW ConnectedDrive...

PRECIOS	
1.0 TGI 90 CV Reference	17.110 €
1.0 TGI 90 CV Reference Plus	17.410 €
1.0 TGI 90 CV Style	18.800 €
1.0 TGI 90 CV Xcellence	20.280 €
1.0 TGI 90 CV FR	20.280 €
1.0 TGI 90 CV FR Eco Plus	22.310 €



Desde 10.910 € sumando descuentos

SEAT Gasolina y Gas Natural en el Ibiza TGI

Gasolina sin plomo o gas natural son los combustibles con los que el Ibiza TGI puede funcionar. Este modelo de mecánica 'híbrida', que puede recorrer 100 kilómetros por sólo 2,81 euros, está disponible en todos los acabados de la gama Ibiza, incluido el deportivo FR, que se complementa con la versión FR EcoPlus, equipada de serie con elementos como control de velocidad de crucero adaptativo, faros Full LED, ra-

dio media System Plus con pantalla táctil a color de 8 pulgadas, Full Link, sensores de aparcamiento o cámara de visión trasera. Al igual que el resto de los Seat con motor TGI, los importantes descuentos de la marca se unen a los 2.500 euros del Movalt. Además, su etiqueta ECO lo acredita para disfrutar de las múltiples ventajas con que cuentan los vehículos con ese distintivo ambiental.

dealerBest



Consigue tus objetivos para este 2017

Ya estamos llegando a la recta final del 2017, y con ello nos llegan las presiones de los **objetivos por ventas** y las necesidades que nos inducen a dar salida a ciertas unidades que nos molestan en el stock y que debemos vender, para cumplir con las expectativas generadas y así poder recibir el añorado beneficio que tanto nos merecemos por el esfuerzo generado en la comercialización de las unidades pactadas con el fabricante. Conocedores de estas necesidades, desde **dealerBest** ponemos a vuestro servicio **una solución global para todos los vehículos matriculados a vuestro nombre**.

Consistente en dar cobertura para la salida de todos los vehículos que tienes en el stock y de los que necesitas la venta inminente para llegar a los objetivos pactados. Para ello, contamos con especialistas que diseñarán planes a medida a corto o largo plazo, que te asegurarán **minimizar los tiempos de rotación y maximizar la rentabilidad de tu stock**. Para implementar todo esto en tu organización, utilizaremos diferentes canales de venta tanto dentro como fuera de nuestras fronteras, dependiendo del tipo de producto y de las necesidades de los diferentes mercados a los que nos dirigiremos.

En definitiva, es una herramienta, que te permitirá **aliviar el sobrestockaje y ayudar a cumplir con tus objetivos**.

Desde dealerBest nos encargaremos de todo lo necesario para llegar a la consecución de tus objetivos:

- **Comercialización de tu stock a diferentes canales.**
- **Gestión del transporte** tanto a nivel nacional, como internacional.
- **Gestión documental necesaria** tanto para Export (baja por exportación) como para mercado nacional (notificación de venta/transferencia)
- **Preparación de la documentación necesaria**, para la recuperación de impuestos en caso de exportaciones (Impuesto matriculación, IVA e IVTM).

¿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



¡No dejaremos que se te escape ninguna posibilidad de negocio!

En nuestro área soluciones de stock podréis encontrar medidas que os permitirán maximizar los beneficios en tu stock y acceder a nuevas oportunidades para tu negocio.

¿Quieres que te contemos cómo lo hacemos?

Tomás Carrasco

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

MOPAR

PENSADOS PARA EL FULLBACK

Los accesorios originales de Mopar, la organización de Fiat Chrysler Automóviles Group que ofrece servicios posventa y atención al cliente, llegan al pick-up de la marca italoamericana. Entre los elementos desarrollados para el nuevo vehículo de Fiat Professional destaca la tapa retráctil, resistente a la intemperie y fácil de usar, que protege la carga y la mantiene segura gracias a su sistema de bloqueo con llave. Es uno más del centenar de accesorios que acabará incluyendo un catálogo que ofrece al cliente del Fullback un amplio abanico de posibilidades para adaptar el vehículo a necesidades y estilos de vida diferentes. También novedad es la llegada de la segunda edición del sorteo con el que Mopar premia la fidelidad de sus clientes. La participación se cierra el 9 de enero de 2018 y los premios son un Fiat 500, 500 euros en Accesorios Originales y 100 Planes de Aceite y Filtro.



PRECIOS

2.0 TSI 300 CV St&Sp DSG 6	46.375 €
2.0 TSI 310 CV Manual St&Sp	44.585 €

Cuarenta unidades para el mercado español

SEAT

León Cupra R, el coche más potente de la marca

Son 799 unidades las que integran la serie especial del Seat de calle más potente fabricado por la marca: el León Cupra R. Lo impulsa el 2.0 TSI en versión de 300

ó 310 caballos, ambos asociados a tracción delantera y cambio de seis marchas, que en la primera es el automático DSG –habrá 300 unidades– y en la segunda la transmisión manual –las 499

unidades restantes–. Solo cuarenta de estos coches –la mitad con cada variación mecánica– se comercializarán en el mercado español, donde las entregas comenzarán a principios de 2018. Detalles exteriores, en los que la fibra de carbono cobra especial protagonismo, y un interior acorde con la vocación deportiva y exclusiva hacen de este Cupra un modelo excepcional e irrepetible.



SKODA

Y-Line: el Octavia Combi más atractivo

Con descuentos y financiación, por 20.890 euros –y 1.000 más con cambio DSG de siete marchas– se puede disfrutar del

Octavia Combi Y-Line, la versión 1.4 TSI de gasolina y 150 caballos equipada con el nuevo paquete, que imprime carácter y deportividad al práctico modelo de la marca checa. Molduras negras con efecto carbono y elementos cromados, cristales tintados, retrovisores negros, llantas de aleación Trius de 17 pulgadas y

Por 30.890 € con caja manual y 31.890 € con caja DSG

barras de techo plateadas se encargan de destacar ese aspecto que hace al Octavia Combi más atractivo e impactante. Por lo que se refiere al interior, sobre la base del acabado Ambition, la diferenciación la establece un equipamiento de serie propio de segmentos superiores, como el volante multifunción deportivo de tres radios con revestimiento de cuero o el recubrimiento de cuero de la parte posterior de los asientos delanteros. La distinción se completa con el paquete deportivo, configurado por un tren de rodaje deportivo y el Selector de Modos de Conducción.

TOYOTA

Novedades en la gama Auris

Ya se puede disfrutar del nuevo Auris en carrocería de cinco puertas o familiar, cuya principal novedad es la llegada del Feel!

Edition a la oferta de la motorización híbrida. Una versión que añade a la distintiva parrilla frontal en negro y llantas de aleación bi-tono de 17 pulgadas del Feel! la carrocería bi-tono o unicolor y el techo solar panorámico Skyview, éste opcional. No hay cambios en las motorizaciones, y de los cinco acabados que integran

Los descuentos van de 3.660 a 6.010 €



PRECIOS*	5p	Touring Sports
120 T Active	16.450€	17.700€
120 T Feel!	17.700€	18.950€
90D Business	16.850€	17.800€
90D Active	17.550€	18.800€
115D Active	19.500€	20.750€
140H e-CVT Business	19.050€	20.050€
140H e-CVT Active	19.550€	20.800€
140H e-CVT Feel! Edition	20.300€	21.550€
140H e-CVT Feel!	20.800€	22.050€
140H e-CVT Advance	22.750€	24.000€

* Precios con descuento

la gama, Active y Feel! son los únicos disponibles en gasolina, mientras los Business y Active se asocian a las dos potencias diésel; y sólo los Auris hybrid se pueden adquirir con cualquiera de los cinco.

NISSAN

SU MEJOR CONCESIONARIO ESPAÑOL

Macher, concesionario Nissan en Lanzarote, ha conseguido el Nissan Global Awards 2017, galardón que lo acredita como la mejor concesión de la marca en España. También es una de las mejores del mundo, puesto que solo 166 concesionarios entre 4.000 han logrado este año tal distinción. Marco Toro, el director general de Nissan Iberia, hizo entrega del trofeo a Sonia Toledo, la gerente de Macher (ambos en la foto).



OPEL

AYUDAS AL AUTOGAS

Hasta la llegada de 2018, a la aportación del Movalt –entre 500 y 1.000 euros– Opel añade una rebaja de hasta 1.000 euros en la factura de sus cinco modelos propulsados por Autogas (GLP), con independencia de que puedan acogerse o no a la aportación estatal. Además, y también hasta final de año, los Adam, Corsa, Astra sedán, Mokka X y Zafira BIFuel (gasolina y GLP) se entregan con un cheque de 400 euros en carburante Repsol Autogas.



CAPACIDAD OFF ROAD DEL
OPEL GRANDLAND X

Jesús Santiago

Me gusta el nuevo Opel Grandland X, pero por lo visto no tiene de momento tracción total. No es que necesite un todoterreno puro y duro, pero sí es habitual que me mueva por pistas de tierra y en invierno el agarre se complica mucho. Saben si llegará más adelante alguna variante 4x4. La función All Road que me aconsejan en el concesionario ¿es realmente eficaz? Gracias por adelantado.

RESPUESTA

No nos extraña que te guste el nuevo Opel Grandland X, un SUV compacto elegante, confortable y que comparte desarrollo y buena parte de su tecnología con el Peugeot 3008. Sin embargo, no tenemos 'buenas' noticias en forma de versiones que recurran a la tracción total, tecnología que sí presentan una buena parte de sus rivales en el segmento SUV compacto. Al menos enfocadas al aspecto 'off road'. Sí tenemos constancia de que a finales de 2018 podría llegar una variante híbrida enchufable que ubicaría el motor eléctrico en el eje trasero, dotando al conjunto de tracción integral, pero más enfocada a la eficiencia que al aspecto campero.

Por lo tanto, como decimos, no tenemos buenas noticias al respecto. O sí, depende. Si te mueves asiduamente por pistas de tierra, pero no necesitas la efectividad de un todoterreno, con bloqueos de diferenciales, caja reductora o una mayor altura al suelo, lo cierto es que



NEUMÁTICOS DE INVIERNO ¿TIENEN LIMITACIONES?

Alfredo Gómez

Siempre que me toca poner las cadenas me surgen las mismas dudas. ¿Los neumáticos de invierno son tan efectivos como se dice? ¿Tienen algún límite de velocidad específico? Vivo en Madrid pero viajo por mi trabajo por el norte y es raro el año que no tengo que recurrir a las cadenas al menos un par de veces. ¿Qué me recomiendan? Gracias.

RESPUESTA

El primer aspecto que hay que destacar es que los neumáticos de invierno, reconocibles por un logotipo con un copo de nieve en el interior de un dibujo en forma de montaña con tres picos y las siglas M+S (barro y nieve en inglés), no sólo sustituyen a las cadenas cuando aparece la nieve o el hielo; también son más efectivos cuando la temperatura baja de los 7 grados centígrados. Por lo tanto, son más efectivos no sólo ya en condiciones extremas, sino también a una temperatura que en invierno es muy habitual en todo el país. Sus compuestos específicos favorecen el agarre cuando aparece el frío. En muchos países son obligatorios en invierno.

Dicho esto, vamos con tus dudas. Efectivamente los neumáticos de invierno son realmente efectivos. Su compuesto y una banda de rodadura con

surcos más marcados y unas pequeñas laminillas facilitan tanto la tracción como la dirección o las frenadas. Además, no tienen un límite de velocidad específico, más allá del código de velocidad que homologue el neumático en cuestión, y el testigo de desgaste legal es igual al de los neumáticos de verano, es decir, 1,6 milímetros de profundidad.

El inconveniente es que debes cambiarlos de nuevo cuando llega el buen tiempo. No es un problema legal, ya que puedes circular todo el año con ellos, pero cuando suben las temperaturas pierden eficacia y se desgastan más rápidamente. Otra opción muy recomendable son los neumáticos All-Season, homologados tanto para invierno como para verano y que nos evitarán tener que cambiarlos en función del tiempo.

la efectividad del Pack All Road es sobresaliente. Cuesta entre 300 y 600 euros en la carta de opciones—dependiendo del acabado— y se compone de llantas de 18 pulgadas, neumáticos M+S y un control de tracción inteligente que se

regula mediante un mando giratorio. Dependiendo del programa elegido—Normal, Nieve, Barro, Arena y ESP Off—, adapta la motricidad y el par del motor a las diferentes superficies. Seguro que te sacará de apuros.

CONSULTAS RÁPIDAS

PULIDO DE FAROS

Alberto Corrales

Pues claro que son efectivos, aunque lógicamente nunca dará la misma luz que si pones un faro nuevo. Con el paso del tiempo, y las inclemencias meteorológicas y el propio calor que generan en su interior motiva que el policarbonato con el que se fabrica la superficie de los faros se vaya deteriorando, y se van haciendo más opacos, perdiendo mucha de su eficacia lumínica. La solución pasa por pulir la

superficie con unos productos químicos para que recuperen su funcionalidad. Si somos unos 'manitas' lo podremos hacer nosotros; si no, por unos 35 euros y en media hora nos lo harán en un taller especializado. Hay que tener en cuenta que es un aspecto que afecta a la seguridad, porque no alumbrar bien condiciona la conducción; por lo tanto, nos podría multar la Guardia Civil en carretera, y si tenemos que pasar la ITV es muy probable que nos echen para atrás el coche.

COLECTOR DE ESCAPE DAÑADO

Luis Campuzano

Por lo que nos cuentas, lo más seguro es que el colector de escape esté rajado. Si has tenido un golpe frontal o por deterioro, cuando se rompe se produce un sonido metálico al arrancar, como si algo estuviera suelto, que va desapareciendo según coge temperatura. El problema es que se trata de una pieza que no se puede reparar, porque una soldadura se irá con el tiempo.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CÓMO SE INFORMA A LA DGT DE UN CAMBIO DE DOMICILIO?

En general, dos son los registros cuya gestión compete a la Dirección General de Tráfico. Por un lado, el del Registro de Vehículos, donde consta el domicilio que, a su vez, se recoge en el Permiso de Circulación del vehículo; y por otro lado, el del Registro de conductores, donde consta la dirección del carné de conducir. Es muy importante que estos dos domicilios se encuentren correctamente actualizados en la DGT, puesto que, si no fuese así, además de todos los inconvenientes que se generan a la hora de remitirnos cualquier tipo de notificación, también podríamos ser denunciados y sancionados por ello. Existe la obligación de que todos los interesados tengamos perfectamente actualizados todos los datos en la DGT; es más, la obligación de comunicar los cambios dentro del plazo de 15 días desde que se produjeron los mismos; y para el caso de que no fuese así, la normativa de tráfico plantea una sanción que es catalogada como leve, por lo que su importe podría llegar a ser de hasta 100 euros.

Por todo ello, para actualizar los domicilios que constan en la DGT debemos acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico o al Ayuntamiento del domicilio, siempre que este último tenga convenio suscrito con la DGT, bien personalmente o bien por medio de representante, debidamente acreditado, rellenar la oportuna instancia que nos facilitarán—recordemos que tendríamos que hacer dos instancias, una para el Registro de Vehículos y otra para el Registro de Conductores—, y la gestión no supondrá ningún coste por ser gratuita. Se deberá llevar el DNI donde conste el nuevo domicilio, en su defecto, certificado de empadronamiento o tarjeta censal; no obstante, si no hubiera cambio de municipio bastará con un recibo actual de agua, luz, gas... Además, será necesario aportar el permiso de circulación y la tarjeta de ITV del vehículo.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDE RECURRIR PRESENTANDO PRUEBAS DE HORARIOS O FILMACIONES DEL LUGAR

Me salté un semáforo en rojo para dejar pasar a una ambulancia. Había una cámara y ahora me llega la multa. ¿Puedo hacer algo para evitar el pago?

RESPUESTA

En primer lugar debemos hacer un breve resumen del procedimiento sancionador. Así, hay que indicar que cuando nos llega la notificación de una denuncia lo primero que debemos hacer es identificar al conductor, y una vez identificado, si el conductor detuvo el vehículo correctamente pero luego reinició la marcha antes de que la luz del semáforo lo permitiese, como consecuencia de tener la obligación de facilitar el avance de un vehículo prioritario en servicio de urgencia, se podrían formular alegaciones en este sentido, reconociendo ser el conductor, facilitando los datos al efecto y aportando las pruebas que se pudieran conseguir respecto a la circulación de la ambulancia por el lugar a la hora de la denuncia, o solicitando a la Administración que revisase las propias filmaciones que dieron lugar a la denuncia. Hay que tener en cuenta que, hoy en día, es habitual que este tipo de infracciones

sean detectadas por numerosas cámaras y sistemas de grabación que han instalado, principalmente, los ayuntamientos, que captan la secuencia del paso de los vehículos, si bien sigue siendo posible que la denuncia la formule un agente de la autoridad que pudiera apreciar el hecho e, incluso, un agente de movilidad, un controlador o cualquier persona que deseara formular la denuncia a la vista de una presunta infracción. En este último caso, sería necesario solicitar en el escrito de alegaciones la ratificación del denunciante para que se manifestase sobre la realidad de los hechos.

En este sentido hay que recordar que cuando se plantea recurrir una multa de tráfico siempre tenemos que considerar que ejercer nuestro derecho de defensa nunca implica que, por ello, se pueda concluir la existencia de una garantía de éxito. Podrán existir más o menos probabilidades, pero nunca una garantía absoluta.

Por último, señalar que no respetar la luz roja de un semáforo es una infracción catalogada como grave y, por tanto, será sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.



▶ 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comHAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE.
SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

El Fiat Cinquecento contra todos

Con la denominación Cinquecento, este Fiat llegaba dispuesto a pelear entre el tráfico urbano. Lo comparábamos con los utilitarios más marchosos: Fiat Panda, Seat Marbella, Renault 5 y Peugeot 106.

Para empezar, una exclusiva, pues Motor16 publicaba las primeras fotos de la nueva generación del Opel Corsa, el modelo fabricado en Zaragoza que ya era un

clásico entre los utilitarios.

Y las novedades de la semana tenían un aire entre deportivo y exclusivo. Porque conducíamos por primera vez el



Mercedes SEC, imponente coupé con motores de 8 y 12 cilindros. Y la otra toma de contacto era con el Alfa Romeo RZ, un roadster del que llegarían a España solo 8 unidades.

Deportividad también en nuestra prueba a fondo, que tenía como protagonista al Opel Calibra, que en su versión más dinámica -Turbo, 16 V y tracción total 4x4- nos gustaba por el rendimiento de su motor y el cambio.

Y más allá de los deportivos, comparábamos a un utilitario recién llegado, el Fiat Cinquecento con sus rivales. De él -890.000 pesetas- destacábamos su manejabilidad; del Seta Marbella -974.000 pesetas- sus aptitudes urbanas. En el Fiat Panda -933.000 pesetas- nos gustaba su consumo; el acabado en el Peugeot 106 -999.000 pesetas- y el comportamiento del Renault 5 -943.000 pesetas-.



LA PORTADA
Nº 473
FECHA
10-11-1992
HABLAMOS DE

Los coches pequeños dominaban claramente nuestra portada, con la imagen de la comparativa entre el Fiat Cinquecento, Fiat Panda, Peugeot 105, Renault 5 y Seat Marbella. Junto a ellos, la imagen exclusiva de la segunda generación del Opel Corsa. Y la portada la coronaba el imponente Mercedes SEC.



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

Descubrimos el Laguna, un sucesor para el Renault 21

Una de las berlinas de más éxito en nuestro mercado, el Renault 21, enfilaba la recta de salida; y para sustituirlo, se preparaba el Laguna, del que descubríamos sus secretos.

Dos exclusivas compartían protagonismo esta semana en las páginas de Motor16. Por un lado la nueva generación del BMW Serie 7, la berlina alemana de

lujo, que optaba por un diseño más ligero, aunque sin perder nada de su poderío.

La otra mostraba, sin ningún tipo de camuflaje, el trabajo que



estaba haciendo Renault para sustituir a uno de sus modelos de más éxito. Del Laguna mostrábamos todos sus secretos, incluso el interior casi dos años antes de su lanzamiento comercial.

Entre las novedades de la semana, la gama del Ford Escort/Orion, con interesantes novedades, tanto en apartados estéticos como técnicos que valorábamos en nuestra toma de contacto.

La prueba a fondo tenía un protagonista de lo más refinado, el Mercedes 300 CE Cabriolet, un modelo de más de 9 millones de pesetas y 220 caballos que retomaba la tradición de cuatro plazas en la marca de la estrella.

Para terminar, poníamos a prueba los Opel Vectra más deportivos: 2.0 GT de 115 CV, el 2.0 GT 16V de 150 y el imponente Turbo 16V 4x4 de 204 CV.



LA PORTADA
Nº 474
FECHA
17-11-1992
HABLAMOS DE

El sustituto del Renault 21, el Laguna, aún tardaría casi dos años en llegar, pero ya era el protagonista de nuestra portada con unas fotos exclusivas. Junto a él, la toma de contacto con la gama del Ford Escort/Orion y también la prueba a fondo del elegante Mercedes 300 CE Cabriolet.

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



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



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

NO NECESITAS UN GOLF.



Control Gestual



Coche conectado con Car-Net



Cuadro de mandos digital



Llamada de emergencia



Asistente para atascos



Asistente de aparcamiento



Sensor de ángulo muerto



4 Años de Mantenimiento
Volkswagen Long Drive



Aunque un poco de ayuda nunca viene mal.
Gama Golf desde 16.900 €*.

Hacemos realidad el futuro.



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km): 4,8. Emisión de CO₂ (g/km): 109.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.900 € para un Golf Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Incluye 4 años de mantenimiento Volkswagen LongDrive durante 4 años o 60.000km (lo que suceda antes) sin coste adicional para vehículos financiados. (El servicio contratado restante conlleva coste adicional). Volkswagen Long Drive es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Oferta válida hasta 31/12/2017 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo Golf Sport con opcionales.