

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Prueba de fiabilidad NISSAN MICRA 1.5 DCI 90 CV



LOS PRIMEROS 10.000 KILÓMETROS

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO Nº 1.716 del 19 de diciembre de 2017 al 1 de enero de 2018



CINCO SUV PARA COMPRAR...

EL IBIZA AVENTURERO



Seat **Arona** 1.6 TDI 115 CV

Prueba

Al volante



DESDE 10.900 EUROS **Dacia Duster**

Al volante



Ford EcoSport
AHORA TRACCIÓN 4X4

ECONÓMICO Y DIVERTIDO

Kia Stonic

Bajo la lupa



Bajo la lupa

Jeep Compass

VALE PARA TODO



... Y UNO PARA SOÑAR

Lo último

Lamborghini **Urus** ▶ 305 km/h ▶ 232.700 euros



Lo último



Gama Initiale Paris. Lo más de Renault en lujo y tecnología



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

Volvo XC60 de 140 KW (190 CV) a 235 KW (320 CV). Consumo de (l/100km) de 5,2 a 7,7. Emisiones CO₂ (g/km) de 133 a 176.

Al detalle



7 MILLONES DE RENAULT EN VALLADOLID

La historia de la fábrica de Renault en Valladolid sigue escribiendo páginas y apuntando cifras. Allí se han producido ya 7 millones de coches desde que en 1972 saliera de la factoría de Carrocería y Montaje 2 el primer Renault 8 hasta la fabricación del Renault Captur Initiale Paris con el que se logra esta cifra. Y Renault, tanto en Valladolid como en Palencia o Sevilla sigue haciendo historia en España. Enhorabuena.



UN MADRID SIN POLICÍAS

El centro de Madrid se convierte en estas fechas navideñas en un hervidero de ciudadanos moviéndose de un sitio a otro, andando, en coche o en transporte público. Y los habitantes y visitantes nos hemos encontrado una alarmante ausencia de policías municipales regulando el tráfico rodado. A cambio, les toca controlar a los peatones que 'circulan en sentido contrario' en las calles aledañas a la Puerta del Sol con una dotación de agentes que han restado a la que controla la circulación con coches... Delirante

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Europa apuesta por un transporte limpio

La Unión Europea empuja a los fabricantes a rebajar las emisiones, que en 2030 deberán estar por debajo de los 67 g/km de CO₂.

Parece evidente que el importante reto europeo por un transporte cada vez menos contaminante, invita a una serie de reflexiones. Para empezar, la Comisión de Energía y Medio Ambiente, presidida por el español Miguel Arias Cañete, está dispuesta a convertirse en un ejemplo mundial en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. De hecho, Bruselas multará a los fabricantes de automóviles que en 2025 no hayan reducido un 15 por ciento las emisiones de CO₂. Exactamente igual que lo hará con los que en 2030 no lo rebajen en un 30 por ciento en comparación con los niveles de 2021. Esto significa que los automóviles no podrán emitir más de 67 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, frente a los 95 establecidos para 2021 y los 114,4 que, por término medio, emitían los automóviles nuevos que se vendieron en España durante 2016. La UE, por lo de una de cal y otra de arena, establecerá ayudas por valor de 1.000 millones de euros, que servirán como apoyo a una industria que se enfrenta a una reconversión larga y difícil. En este punto, hace al caso recordar, las declaraciones del que fuera consejero delegado del grupo Volkswagen en tiempo del 'dieselgate', Martin Winterkorn. Según sus palabras, cada gramo de CO₂ que la industria reduce, tenía un coste de 100 millones de euros.

En relación con España, y como dato de interés, tenemos un parque de casi

35 millones de automóviles, de los cuales sólo 30.500 están considerados como vehículos cero. Ahora, llega el Plan Movalt, dotado escasamente con 20 millones de euros, para subvencionar la compra de automóviles impulsados por energías alternativas, como son los eléctricos puros, híbridos enchufables y tradicionales que se mueven con gas licuado de petróleo y gas natural comprimido... Y solo dura unas horas. Un plan no solo escaso, sino que también deja fuera de este esquema de ayudas a los vehículos que cumplen con el Euro VI. En resumen, que la Unión Europea, cuyas emisiones representan el 9,5 por ciento a nivel mundial, quiere estar a la cabeza de los vehículos limpios. Mientras, China, que si no fuera con ellos, es la que más contamina el planeta, con

el 28,5 por ciento y, además, se ha convertido en la más competitiva como fabricante de coches eléctricos, aunque en ese país la producción de electricidad genera más CO₂ que en ningún otro lugar. Tampoco se queda atrás EE. UU, segundo en el ranking contaminante con un 14,5 por ciento y un Donald Trump que anunció en junio la salida de su país del Acuerdo de París, y ha anulado los planes de energías limpias que Barack Obama puso en marcha. Una necesidad que contrasta con la mayoría de los fabricantes y su continua apuesta por vehículos movidos por tecnologías alternativas.

En España tenemos un parque de casi 35 millones de automóviles, de los cuales sólo 30.500 están considerados como vehículos cero. Ahora, llega el Plan Movalt, dotado escasamente con 20 millones de euros, para subvencionar la compra de automóviles impulsados por energías alternativas —eléctricos puros, híbridos enchufables, GLP o GNC—, pero esas ayudas se agotan en unas pocas horas. Y así seguimos...

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 Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Masada, Javier Rubio y Montse 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 FIIPP. Depósito Legal: M302471983

© 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.



IMPRESIONANTE



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

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

TIPO
S-DESIGN



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€).



SUMARIO

Nº 1.716 · 19 diciembre 2017 al 1 enero 2018.
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA MCLAREN SENNA

La última creación de la firma británica, un coche de carreras que se puede utilizar en la calle, con el nombre del mítico piloto brasileño.

10.- EN PORTADA SEAT ARONA 1.6 TDI 115 CV

Comparte plataforma, desarrollo y comportamiento con el Ibiza, pero el Seat Arona, además, añade un punto aventurero.

16.- CUATRO RUEDAS LAMBORGHINI URUS

Un auténtico "SUVperdeportivo": 650 caballos, 305 km/h, más de 232.000 euros...

18.- DACIA DUSTER

Totalmente nuevo y mucho más refinado y tecnológico, el Dacia Duster sigue manteniendo un precio imbatible.

20.- FORD ECOSPORT.

El SUV urbano de la marca del óvalo apuesta por la tracción total para distinguirse en un segmento cada vez más competido.

22.- SEAT LEÓN CUPRA R

Un coche capaz de ofrecer altísimas prestaciones a quien sepa aprovecharlas; tan elevadas que para disfrutarlas al máximo lo mejor será hacerlo en un circuito.

24.- SUBARU XV

El nuevo XV estrena mejoras de todo tipo y mantiene un alto grado de exclusividad.

26.- VW POLO GTI

La guinda de la gama del Volkswagen Polo viene de la mano de este GTI con 200 caballos. Por ahora, solo con cambio manual.

28.- PRUEBA DE FIABILIDAD CON EL NISSAN MICRA 1.5 DCI 90 CV

Nuestra prueba de larga duración con el utilitario japonés alcanza los primeros 10.000 kilómetros... y seguimos a buen ritmo.

32.- GAMA RENAULT INITIALE PARIS

Lo más exclusivo de Renault tiene



6

16



25



22



28



44



'nombre y apellidos'; se llama Initiale Paris y eleva a la categoría premium a Koleos, Talisman y Espace.

38.- JEEP COMPASS

El nuevo Jeep Compass es uno de esos vehículos que hace de todo y bien: urbano, viajero incansable, aventurero total...

42.- KIA STONIC

El Stonic es una de las alternativas más atractivas del segmento SUV por argumentos como tecnología, seguridad, practicidad, eficiencia...

46.- PEUGEOT 308 GTI

Combina a la perfección una utilización diaria como coche versátil con unas prestaciones de alto nivel provenientes de su motor de 270 caballos.

48.- LA SEMANA

54.- +INTERESANTE INTERIORES DEL MERCEDES CLASE A

Un revolucionario interior para la nueva Clase A de Mercedes, que se presentará el próximo mes de marzo en el Salón de Ginebra.

52.- BAZAR, IDEAS PARA REGALAR EN NAVIDAD

Sugerencias para sorprender a los amantes del automóvil.

54.- A LA ÚLTIMA

Busca tu marca

ALFA ROMEO	56
DACIA	18
FORD	20
JEEP	38
KIA	42
LAMBORGHINI	16
MCLAREN	6
MERCEDES	50
NISSAN	28
PEUGEOT	46
RENAULT	32
SEAT	10,22
SUBARU	24
VOLKSWAGEN	26

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

56.- DE CARRERAS ALFA ROMEO VUELVE A LA FÓRMULA 1.

Un Alfa Romeo fue el ganador del primer GP de F-1 en 1950. Ahora la marca del Biscione, de la mano de Ferrari, vuelve a la máxima categoría del automovilismo deportivo.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



EL NUEVO SPRINTER, POR DENTRO

Su interior es lo primero que conocemos del nuevo Sprinter, que será comercializada a partir de la próxima primavera y que en 2019 contará con la versión eléctrica eSprinter. Mercedes-Benz anuncia avances en materia de conectividad o versatilidad, variantes lujosas dirigidas al transporte VIP de pasajeros y varias primicias derivadas de su filosofía adVANCE, que recoge futuristas soluciones de transporte.

MOTORES 1.3 TCE DE RENAULT

Scénic y Grand Scénic estrenarán en el primer trimestre de 2018 el motor de gasolina 1.3 TCE, con cuatro cilindros, turbo, inyección directa y 1.330 centímetros cúbicos. Desarrollado por la Alianza Renault Nissan en colaboración con Daimler y fabricado en Valladolid, estará disponible en tres niveles de potencia –TCe 115, TCe 140 y TCe 160– y se asociarán a una caja manual de seis marchas, aunque los dos más enérgicos ofrecerán también la automática EDC de siete.



Creado para circuitos, legalizado para carretera
Nuevo McLaren: se llama Senna y tiene 800 CV

En ocasiones, el nombre de algo da una idea de sus propiedades. Y que McLaren Automotive haya bautizado su nueva criatura con el nombre del mítico piloto brasileño de Fórmula 1 es toda una declaración de intenciones. Hablamos de un biplaza que en el Reino Unido costará, impuestos incluidos, 750.000 libras –855.000 euros– y del que la firma británica quiere fabricar 500 unidades en su planta de Woking a partir del tercer trimestre de 2018. Es el McLaren más extremo jamás creado, y por eso la aclaración procede: diseñado para circuitos pero legalizado para ir por carretera. Porque el Senna, que sólo pesa 1.198 kilos, monta en

posición central trasera un V8 Twin-Turbo 4.0 de 800 CV y 81,6 mkg –todo eso pasa al suelo a través del eje trasero–, lo que se traduce en 668 CV por tonelada. Y es que tanto su chasis Monocage III –evolucionado a partir de la estructura del 720S– como los paneles de carrocería son de fibra de carbono, dando lugar a una carrocería en la que la forma sigue a la función, pues en el diseño han sido prioritarios la aerodinámica y el apoyo ‘downforce’. El McLaren Senna introduce una nueva generación de soluciones en cuanto a aerodinámica activa frontal y trasera, de modo que el apoyo aumenta al frenar o según el tramo de la curva por el que circu-

lamos. Otra prioridad ha sido la refrigeración de la mecánica, a la que ayuda la toma de aire superior, que no interfiere en el flujo de aire hacia el enorme alerón trasero móvil –de 0,65 metros cuadrados–, que con el Senna parado tiene su cúspide a 1.219 milímetros del asfalto. Y las puertas se han concebido para que piloto y copiloto puedan entrar y salir fácilmente, incluso con casco. En cuanto a la mecánica, su V8 se asocia a una caja de doble embrague con siete marchas –las levas son cómodas con y sin guantes–, y podrá elegirse entre los modos Comfort, Sport y Track. Sobre velocidad punta o aceleración, aún no hay datos.



◀◀ El Senna recurre a una aerodinámica revolucionaria, con elementos clave como el doble difusor trasero, que arranca bajo el eje posterior y se va elevando para acelerar el flujo del aire, o el gran alerón, que ejerce también de aerofreno.

▶▶ El cliente podrá elegir entre el interior de Alcantara y el de piel, aunque se han limitado al máximo los revestimientos para ahorrar peso. También los mandos se han simplificado, y casi todo se controla desde la pantalla central.



◀◀ Las puertas, de fibra de carbono, integran dos secciones acristaladas: una superior, que forma parte del techo, y la ventanilla, con una zona fija y otra más pequeña móvil. Y el cristal inferior de cada puerta puede sustituirse por un panel de fibra de carbono.

PARA PENSAR

6000

caballos rinde el Ford Mustang V8 5.0 con el kit compresor Ford Performance Parts

El kit, desarrollado junto a Roush Performance y compatible con las cajas de cambios manuales y automáticas, es una de las 70 opciones y mejoras que ofrece la gama de componentes Ford Performance Parts, dirigida al Mustang y a las versiones ST y RS de modelos Ford.

EL PUNTAZO

Del Hennessey Venom F5 sólo se harán 24 unidades. Este exclusivo ‘made in USA’ cuesta 1,4 millones de euros, rinde 1.622 CV y rebasa los 482 km/h de velocidad máxima.



Con precios desde 45.500 euros

Opel abre la cartera de pedidos del Insignia GSi

Disponibles como Grand Sport de cinco puertas –a partir de 45.500 euros– o Sports Tourer de carrocería familiar –desde 46.700 euros–, el Insignia GSi llega a España como opción más dinámica de la gama –sistema FlexRide personalizado, altura rebajada 10 milímetros, tracción total con reparto vectorial de par, neumáticos Michelin Pilot Sport 4S, caja automática de 8 marchas con levas, frenos Brembo...– y sus dos motores: 2.0 Turbo de gasolina, con 280 CV, o diésel 2.0 BiTurbo, con 210 CV.



Primera aparición en público del nuevo Aston Martin Vantage, cuyos pedidos iniciales ya cubren casi el primer año de producción. Su V8-Biturbo 4.0 de Mercedes-AMG rinde 510 caballos y le permite alcanzar los 313 km/h.



▲ El Bollinger Motors B1 parece querer tomar el relevo del mítico Defender; pero es eléctrico y sus dos motores suman 360 caballos.

► El Infiniti QX50, de 4,69 metros, estrena el 2.0 VC-Turbo de 268 CV con compresión variable.



◀ El Lexus RX L ofrece siete plazas gracias a sus 11 centímetros extra de distancia entre ejes.



Los Ángeles Auto Show De todo un poco

En el Auto Show californiano, los SUV fueron protagonistas, pero hubo sitio para superdeportivos y algunas berlinas, que en Norteamé-

rica siguen teniendo éxito. Es el caso del Mazda6, cuya gama 2018 introduce mejoras de todo tipo y adopta los nuevos Skyactiv-G 2.5:

uno con desconexión activa de cilindros y otro, ya con turbo, que rinde 250 CV. También Infiniti sorprendería a nivel mecánico con



▲ Fabricado en China y basado en el Artega GT alemán, el Saleen S1 monta un motor Ford EcoBoost de 456 CV.

el 2.0 VC-Turbo de su nuevo QX50, pues se beneficia de un sistema de compresión variable capaz de variar la relación de 8:1 a 14:1 según

la situación. Aston Martin Vantage, Lexus RX L y Nissan Kicks—probable relevo del Juke—centraron también el interés 'europeo'.



▼ El Lincoln Nautilus, un lujoso SUV de cinco plazas, ofrece dos motores: 2.0 Turbo de 245 CV y 2.7 Turbo de 335 CV.



▼ El Subaru Ascent mide cinco metros, tiene 8 plazas y monta un motor boxer 2.4 Turbo de 260 CV.



▼ El Nissan Kicks es un SUV de 4,29 metros que se vende en EE.UU. y podría relevar al Juke.



▲► Un recorrido de 320 kilómetros por Los Ángeles, realizado con una sola carga de batería, ha puesto punto y final al desarrollo del I-Pace. En marzo ya conoceremos su precio.

EL JAGUAR I-PACE CIRCULA POR L.A. De cara a su lanzamiento comercial en 2018, el Jaguar I-Pace ha completado su fase final de desarrollo, y lo ha hecho, todavía camuflado, en el entorno de Los Ángeles. En concreto, recorriendo con una sola carga de batería los

320 kilómetros del trayecto entre la conocida calle Sunset Boulevard de la ciudad californiana hasta Morro Bay, en la cercana localidad de San Luis Obispo. Tras ello, el nuevo vehículo cien por cien eléctrico de la firma británica iniciará las pruebas de validación, y en el mes de marzo

podrían darse a conocer ya sus características técnicas, equipamientos y precios. Según Jaguar, se han empleado más de 200 prototipos en el desarrollo del I-Pace, recorriéndose 2,4 millones de kilómetros y requiriendo unas 11.000 horas de trabajo de expertos e ingenieros.



¿Te gusta conducir?

DIFÍCIL DEFINIRLO. DIFÍCIL RESISTIRSE NUEVO BMW SERIE 6 GRAN TURISMO

Consumo promedio: desde 7,7 hasta 8,2 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 177 hasta 187 g/km.

Llegó, vio y venció

En un segmento en plena ebullición, el nuevo Seat Arona se encuentra realmente a gusto. La solidez del chasis, sobre todo con un acabado FR que consolida aún más su dinámica, le brinda una agilidad muy similar a la del Ibiza, modelo con el que comparte desarrollo. El propulsor diésel de 115 CV es un viejo conocido que hace gala de buen rendimiento y bajo consumo, el conjunto se remata con calidad, el interior es amplio y el equipamiento, completo. Ahora mismo, el rival a batir.

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

La revolución ha llegado definitivamente al grupo de los SUV-B. Este tipo de carrocería se multiplica día a día, y en este segmento comienzan a ser legión tras la reciente llegada de Citroën C3 Aircross, Opel Crossland X, Kia Stonic o Hyundai Kona; y de nuestro protagonista, el Seat Arona, quizás el más completo a tenor del buen sabor de boca que nos ha dejado durante nuestra prueba.

Físicamente se encuentra a medio camino entre el Seat Ateca, su hermano mayor en tendencia todocamino, y el Seat Ibiza, con el que comparte plataforma, mecánicas y tecnología.

La diferencia de precio con respecto a

un Ibiza equivalente, a igualdad de motor y equipamiento, ronda los 2.550 euros, una cifra a tener en cuenta... por alta. ¿Qué obtenemos a cambio? Básicamente, más sensación de espacio interior, un puesto de conducción más elevado y, por tanto, mejor visibilidad, así como un acceso más confortable. La moda se paga. Son casi 10 centímetros extra de altura, lo que nos permite ir sentados 5,2 centímetros más altos que en el Ibiza.

Su distancia libre al suelo es de 19 centímetros, y esa holgura nos permitirá afrontar pistas de tierra con mayor desahogo, aunque no conviene crecerse, porque su vocación es puramente asfáltica. De hecho, el Arona no contempla ninguna versión con tracción total ni ayudas camperas al respecto. En este sentido hay

rivales más eficientes y cualificados para usos 'off road' que el modelo español.

Sí saca pecho el Arona en calidad, tanto percibida como real, sencillamente porque está muy bien hecho, aunque como suele ser norma en este segmento los plásticos duros ganan por goleada. No presenta guiños en cuanto a modularidad, como una banqueta trasera deslizable que sí tiene algún rival –Renault Captur, Citroën C3 Aircross...–, pero saca muy buena nota en habitabilidad, sobre todo si analizamos el espacio para las piernas en las plazas traseras o la altura al techo. También brilla en la cota de anchura, aunque acoplar tres adultos en un largo desplazamiento será un acto de fe, porque tampoco ayuda el voluminoso túnel central.



▲▼ El propulsor diésel 1.6 TDI de 115 caballos necesita del 'apoyo' del AdBlue para cumplir con la normativa en emisiones. El acabado FR ofrece una estética y un talante más deportivo que el resto de la gama.



Y la zaga concluye con un maletero que ofrece 400 litros de capacidad, cifra atractiva pero que no bate records. Sus formas y el generoso portón ayudan a la

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Si tuviera que destacar lo que más me ha llamado la atención del Seat Arona elegiría su dinámica. De hecho, si me vendan los ojos me habría costado diferenciarle del Ibiza, aunque el puesto de conducción, más elevado, me habría desvelado su naturaleza SUV. Me gusta como está hecho, su habitabilidad, sus maneras en marcha y el agradable tacto general. El motor también suma puntos, aunque hubiese preferido contar con una caja DSG, no disponible en esta versión.

hora de introducir objetos voluminosos, y el piso se puede situar en dos alturas diferentes para facilitar que la superficie quede totalmente plana.

Nuestro Arona se 'viste' con el acabado FR, el más deportivo no sólo por estética, sino también por sus fundamentos dinámicos. De hecho, añade elementos como un diferencial electrónico XDS, una suspensión deportiva y amortiguadores activos, este último un elemento opcional junto a las llantas de aleación de 18 pul-

PRECIO	23.870 €
EMISIONES DE CO ₂ :	108 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Dinámica muy ágil y estable. Tacto general muy agradable. Equipamiento de serie muy completo. Habitabilidad. Calidad percibida. Motor eficiente y refinado.
DEBE MEJORAR	
-	Ubicación baja de la pantalla táctil del salpicadero. Modularidad interior frente a algún rival. Plaza central trasera incómoda, debido a lo voluminoso del túnel. Depósito pequeño.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****





◀ El maletero ofrece 400 litros de capacidad y el piso se puede situar en dos alturas. Por la rueda de repuesto, de uso temporal, hay que pagar 100 euros.

▶ El acabado FR del Arona remata el interior con unas butacas delanteras de corte más deportivo. La habitabilidad es otra de sus bazas.



DINÁMICA
RECUERDA EN TODO A LA DEL IBIZA. TAMBIÉN EN CUANTO A AGILIDAD, UNA AGRADABLE SORPRESA PORQUE EL ARONA ES BASTANTE MÁS ALTO INTERIOR 'IBICENCO' NO POR EL COLOR BLANCO, SINO PORQUE ES IGUAL AL DEL IBIZA. ESO SÍ, VAMOS SENTADOS CINCO CENTÍMETROS MÁS ALTOS



▲ El cuadro de mandos es como el del Ibiza, y en 2018 llegará el nuevo Digital Cockpit configurable. La guantera no es muy grande y no se contempla un freno de estacionamiento eléctrico.



▲ La pantalla táctil de 8 pulgadas es de serie y presenta una gran definición, aunque nos gustaría que estuviera algo más elevada. El selector de programas de conducción Drive Profile es de serie.



▲ El cambio manual es de seis relaciones y ofrece un agradable tacto. Pero esta versión TDI de 115 caballos no contempla la caja DSG.

gadas que también portaba nuestra unidad. Todo esto suma puntos positivos a la hora de analizar su dinámica.

Por cierto, sorprende para bien la calidad de rodadura y la agilidad de la que hace gala. Muy similar en este sentido a la del Ibiza, aunque no llega, lógicamente, en valores absolutos a la de éste debido a un centro de gravedad más elevado y a los 45 kilos de lastre. De todas formas, habrá que ir muy al límite para darse cuenta de esas diferencias.

La dirección es comunicativa y rápida, la zaga contribuye a la estabilidad del conjunto y con el asistente de programas de conducción Drive Profile podremos configurar a nuestro gusto el 'setting' del vehículo, de acuerdo a cuatro modos: Eco, Normal, Sport e Individual. De esta manera se modifica el mapa de actuación del motor, de la suspensión activa, de la dirección, del control de velocidad adap-

tativo ACC y hasta de la climatización. Mucha 'artillería', por tanto, para completar un gran chasis, quizás el más deportivo de su segmento actualmente.

Y no parece que esa 'base' pase demasiados apuros con el propulsor de nuestro protagonista. Nos referimos al motor 1.6 TDI de 115 caballos, que se convierte en la máxima expresión en cuanto a potencia de la gama diésel actualmente. Muchos son sus atractivos, pero entre ellos no se encuentra el de poder combinarlo con una caja DSG, transmisión sí disponible para el Arona 1.6 TDI de 95 CV.

Este bloque de cuatro cilindros se gestiona por medio de un cambio manual de seis relaciones y ofrece un funcionamiento agradable y solvente. Desde apenas 1.500 rpm ya comienza a 'trabajar' a pleno pulmón, y su empuje se mantiene constante hasta las 4.000 vueltas. Si queremos apurar, en el cuadro comproba-

remos que la aguja sube hasta las 5.000 vueltas, pero realmente no merece la pena llevarle hasta ese extremo porque forzaremos para nada.

El tacto del cambio es preciso y los desarrollos se van alargando en las relaciones finales. De hecho, podemos circular plácidamente por autopista a 120 km/h mientras el propulsor 'palpita' a sólo 2.100 rpm, y no llegamos a los 6,5 litros de consumo en ese escenario. Incluso en carretera, a 90 km/h, las 'pulsaciones' del motor se fijan en 1.600 vueltas, y a ese tranquilo régimen el máximo par motor ya está disponible totalmente.

Si tenemos que realizar un adelantamiento tampoco encontraremos demasiados problemas. Pongamos por caso que necesitamos rebasar a un camión y la maniobra requiere incrementar la velocidad de 70 a 100 km/h. Engranamos la cuarta velocidad y bastarán 7,8 segun-



◀ El acabado FR añade un diferencial electrónico XDS y una suspensión más deportiva en su dotación de serie. Como resultado, esta versión va de cine.

jada de los 4,1 l/100 km que homologa la marca. Con los 40 litros del depósito tendremos una autonomía inferior a los 700 kilómetros. Por cierto, para cumplir con la normativa en materia de emisiones esta versión necesita de la ayuda del AdBlue.

Por último, nos queda por analizar su equipamiento, generoso como corresponde al acabado FR, el más completo de la gama Arona. Por eso se destaca del resto con elementos en su dotación como un climatizador automático bizona, una cámara de visión trasera, Radio Media Systema Plus con pantalla táctil de 8 pulgadas, asistente de aparcamiento automático Park Assist, asientos deportivos o carrocería bicolor.

En definitiva, el Arona, prácticamente el último en llegar al segmento de los SUV más compactos, se coloca directamente en el grupo de cabeza.

dos y 195 metros de pista libre para completar la operación. Son unos números solventes, sin duda.

También nos ha gustado el Arona a la hora de analizar su capacidad de frenado, tanto por las distancias registradas

–38,4 metros desde 100 km/h hasta detenerse por completo– como por la forma estable y sin sobresaltos a la hora de hacerlo. Por cierto, el consumo medio durante nuestra prueba ha sido de 5,9 litros, un cifra muy llamativa, pero ale-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo de geometría variable. Intercooler.
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.200
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	56,8
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 276 mm / Discos 230 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por eje semirígido, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.303
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,3
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

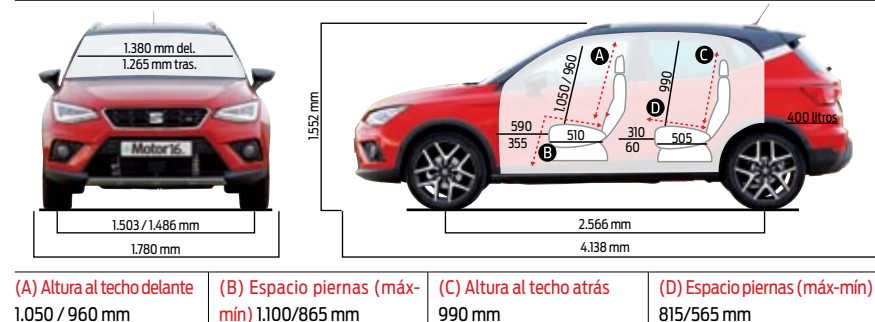
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control de cruce con limitador	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo trasero abatible y partido	▲		
Faros Full LED			▶
Radio Media System Plus	▲		
Aparcamiento autom. Park Assist	▲		
Llantas aleación 17 pulgadas	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión deportiva	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta cansancio del conductor	▲		
Llamada de emergencia		▼	
Asistente conducción Drive Profile	▲		
Diferencial electrónico XDS	▲		
Airbag frontales y laterales del.	▲		
Airbag de cortina del. /tras.	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Front Assist	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Asistente de arranque en cuesta	▲		
Retrosor interior electrocrómico	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Faros Full LED: 600 euros. Rueda de repuesto: 100. Easy Pack (apertura y arranque sin llave, y control de cruce adaptativo): 450. Red Pack (cinturones y pinzas de freno en color rojo): 300. Street Pack FR (llantas de 18 y suspensión activa): 650. Alarma: 250. Connectivity Plus Pack (navegador, cargador inalámbrico y amplificador de antena GSM): 600. Asientos deportivos en Alcantara: 300. Winter Pack (asientos delanteros calefactados y lavaparabrisas calefactable): 350. Beats Sound Pack (Beats Audio System, subwoofer y rueda minimizada): 500.



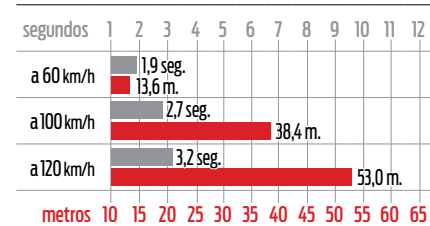
MEDIDAS



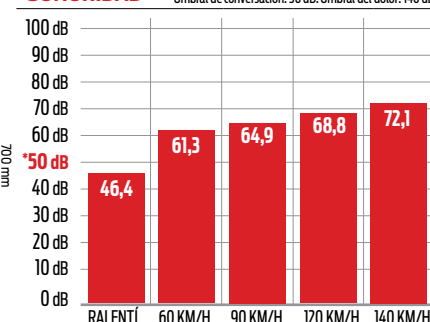
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,1)
Recorriendo (metros)	167
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	43,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,3 km/h de promedio	6,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,7
Conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,4
A 140 km/h de cruce	7,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	678
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	4,1

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



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



	SEAT ARONA 1.6 TDI 115 CV FR	CITROËN C3 AIRCROSS 1.6 BLUEHDI 120 CV SHINE	PEUGEOT 2008 GT LINE 1.6 BLUEHDI 120 CV	RENAULT CAPTUR XMOD ENERGY DCI 110 CV
Precio	23.870 euros	21.400 euros	22.130 euros	23.050 euros
Cilindrada	1.598 cc	1.560 cc	1.560 cc	1.461 cc
Potencia	115 CV / 3.250-4.000 rpm	120 CV / 3.500 rpm	120 CV / 3.500 rpm	110 CV / 4.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.500-3.200 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm	26,5 mkg / 1.750 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	- / - / 4,1 l/100 km	4,7 / 3,8 / 4,1 l/100 km	4,3 / 3,3 / 3,7 l/100 km	4,1 / 3,7 / 3,9 l/100 km
Emisiones	108 g/km CO2	107 g/km CO2	96 g/km CO2	101 g/km CO2
Autonomía	975 kilómetros	1.097 kilómetros	1.216 kilómetros	1.153 kilómetros
Vel. máxima	185 km/h	183 km/h	190 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	10,1 segundos	9,8 segundos	9,6 segundos	11,4 segundos
Maletero	400 litros	410-520 litros	360 litros	377-455 litros
Dimensiones	4.138 / 1.780 / 1.552 mm	4.154 / 1.756 / 1.637 mm	4.159 / 1.739 / 1.570 mm	4.122 / 1.778 / 1.556 mm
Batalla	2.566 mm	2.604 mm	2.537 mm	2.606 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,6 metros	10,4 metros	10,4 metros
Depósito comb.	40 litros	45 litros	45 litros	45 litros
Peso	1.303 kilos	1.233 kilos	1.275 kilos	1.205 kilos
A favor	Si tomamos como referencia sus cualidades dinámicas y el tacto de conducción tan preciso que ofrece, sería la mejor opción en este sentido. Su calidad de acabado es muy buena, el motor resulta muy agradable y el equipamiento es muy completo.	La habitabilidad es muy buena y su puesta en escena es la más original de todas. Monta una banqueta trasera deslizable por partes que le brinda una mayor modularidad y el propulsor es muy refinado y eficiente. Su dinámica es estable, pero no tan ágil como la del Arona.	A pesar de ser el más potente, junto al Citroën –con el que comparte motor–, es el que menos consume y el que más autonomía ofrece. Su dinámica es muy ágil y ofrece el sistema Grip Control de serie, lo que le permite abandonar el asfalto con ciertas garantías.	El interior es muy versátil porque presenta una banqueta trasera deslizable, aspecto que le brinda ofrecer el maletero más generoso. El sistema XMod y los neumáticos M+S le permiten afrontar superficies deslizantes como barro o nieve sin problemas.
En contra	Es el que más consume, y eso unido al depósito de combustible con menor capacidad le condena a tener una menor autonomía. La pantalla del salpicadero queda algo baja y el túnel central es demasiado voluminoso.	Hay algunos mandos mejorables, ergonómicamente hablando, y pese a ser más ligero que el Peugeot 2008, con el mismo motor homologa algo más de consumo. El tacto del cambio es algo impreciso si lo manejamos con rapidez.	Los neumáticos M+S le pasan factura a la hora de frenar, como le ocurre al Captur. Su maletero es algo más pequeño, y su particular puesto de conducción, con un volante pequeño y el cuadro por arriba, no gusta a todo el mundo.	El propulsor es el de menor cilindrada y el menos potente, y por eso sus prestaciones son algo inferiores. La calidad de los acabados también está un paso por detrás, y monta frenos de tambor en las ruedas traseras.



EL DETALLE

SEGURIDAD Cinco estrellas

El Seat Arona comparte casi toda su estructura con el nuevo Ibiza, además de idénticos sistemas de seguridad. Por tanto, estaba cantado que el nuevo SUV español del segmento B cumpliría con el riguroso trámite exigido por EuroNCAP, registrando la máxima puntuación posible: cinco estrellas. Con respecto al Ibiza, obtiene la misma nota en la protección de los ocupantes delanteros y en asistentes de seguridad; pero mejora, incluso, la calificación en protección de los más pequeños usando sistemas de retención y en el atropello de peatones.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,46 euros/km. Coste km total: 0,60 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 359,88 euros/año. Seguro a todo riesgo: 523,40 euros/año, con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

SEAT

Seat, S.A. Autovía A-2, kilómetros 585, Martorell, 08760, (Barcelona). Tlf: 93 708 50 00.

RED DE POSVENTA

331 puntos de asistencia y 191 concesionarios en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje.

www.seat.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 27.970 EUROS



La tradición de Lamborghini de bautizar sus coches con nombres de toros españoles tiene continuidad en el Urus, que rinde tributo al uro, especie desaparecida hace más de cuatro siglos de la que procede nuestra raza brava.

Milagroso sacrilegio

Que un fabricante de superdeportivos como Lamborghini se decida a lanzar un SUV tiene mucho de sacrilegio, pero da una idea sobre el cambio de gustos entre el público más adinerado. La casa italiana lo ha sabido ver, pues el Urus es capaz de circular por desiertos o 'lijarnos' a 305 km/h.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Al contrario de lo que sucede con Bentley, que en 2015 debutaba con el Bentayga en esto de hacer vehículos todo-terreno, o de Ferrari, que aún se afana en el desarrollo de su primer SUV, en Lamborghini ya existía un precedente 'campero' llamado LM002, del que se fabricaron unas 300 unidades y que, curiosamente, usaba una carrocería fabricada por Irizar en Euskadi. Pero hablamos del periodo comprendido entre 1986 y 1993, de una producción prácticamente artesanal y de un mastodónico automóvil de 2.700 kilos creado con ciertas pretensiones para el uso militar. Nada que ver con nuestra época ni con el planteamiento de un Urus cuya viabilidad vio clara el grupo Volkswagen, propietario de la firma de Sant'Agata

Bolognese, cuando decidió mostrar en 2012 el Urus Concept. Y la acogida fue tal que el proyecto cobró vida.

Ahora, más de cinco años después, el Lamborghini Urus es una realidad, y hay que agradecer a la casa italiana y a sus dueños germanos que se atreviesen con lo que, para muchos, podría ser casi sacrí-

lego. Sin embargo, el Urus no es un SUV más, sino el primer Super SUV: Super Sport Utility Vehicle. Bajo su apasionante estampa de 5.112 milímetros de largo, 2.016 de anchura y 1.638 de altura, y con una distancia entre ejes de 3.003 milímetros, se esconde un deportivo real, pues el motor es un V8 4.0 Twin Turbo –es el

primer Lamborghini turboalimentado– cuyos 650 caballos de potencia –a 6.000 rpm– y 86,7 mkg de par máximo –entre 2.250 y 4.500 vueltas– permiten que un conjunto que anuncia 2.200 kilos anuncie prestaciones tan impactantes como los 305 km/h de velocidad punta –pocas máquinas se le resistirán en las 'autobahn'–,

Equipa dirección en las cuatro ruedas, discos de freno carbocerámicos y neumáticos 285/45 R21 delante y 315/40 R21 detrás. Y en opción, 285/35 R23 y 325/30 R23.



◀▶ En el interior puede elegirse entre configuración de cuatro y cinco plazas, el maletero anuncia 616 litros y las puertas no tienen marco. El Urus equipa suspensión neumática ajustable y un sistema de estabilización antibalaceo.

los 3,6 segundos que necesita para acelerar hasta 100 km/h o los 12,8 segundos que tarda en pasar de 0 a 200 km/h. El motor corta a 6.800 rpm, y gracias a la inyección directa y la desactivación de cilindros se homologa un gasto de 12,7 l/100 km –el Urus tiene un depósito de 85 litros– y emisiones de CO₂ de 290 g/km.

Pero la deportividad extrema no consiste sólo en 'correr', y el Urus cumplirá como Lamborghini auténtico' en base a su cambio automático de 8 marchas ligado a una avanzada tracción total permanente con vectorización activa de



par, de manera que el reparto de fuerza normal entre ejes –40 por ciento delante y 60 detrás– cambia según las necesidades, mandando hasta un 70 por ciento delante o hasta un 87 detrás. Además, el

conductor puede elegir entre siete modos de conducción, pues a los radicales programas Sport y Corsa, que ajustan el ESC pensando en el máximo disfrute, suma el Strada, destinado a un uso 'tranquilo'

por carretera, los Terra –uso 'off road' puro–, Neve –nieve– y Sabbia –arena– para superficies difíciles, y una última modalidad, llamada Ego, que podremos personalizar: suspensión, dirección, tracción...





4WD IDEAL PARA LOS MÁS AVENTUREROS, TIENE TRES MODOS -2WD, AUTO Y LOCK-, CONTROL DE DESCENSOS, UNOS EXCELENTES ÁNGULOS OFF-ROAD... PERO LOS 4X2 TAMPOCO SE QUEDAN ATRÁS



▲ El sensor de ángulo muerto es de serie en los Prestige, muy bien equipados. Así gana seguridad.



▲ Este color Orange Atacama es nuevo. Las líneas maestras no varían, pero es mucho más atractivo.

La fórmula del éxito

Dacia da un nuevo impulso a su exitoso Duster y lanza esta segunda generación, que estrena diseño, añade tecnología, mejora su ergonomía y mucho más, pero sin sacrificar su precio, detalle vital para que siga triunfando como lo viene haciendo desde 2010.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hace siete años que Dacia combinaba con éxito dos palabras de moda en el argot del automovilismo por aquel entonces: 'low cost' y 'crossover'. Nació el Duster, un todocamino compacto del que han vendido más de un millón de unidades, unas 70.000 en España.

Se trata de un modelo de referencia para ellos, por lo que pusieron el máximo cariño a la hora de actualizarlo, sobre todo a nivel estético, para no perder sus líneas maestras. Es cierto que todas las piezas de su carrocería son nuevas, que estrena luces diurnas LED -no de serie en todos-, que puede equipar llantas de hasta 17 pulgadas o que ofrece 147 accesorios para personalizarlo. Eso sin olvidar los dos nuevos tonos exteriores; Orange Atacama

y Beige Dune, para un total de nueve.

Pero es dentro donde más puntos gana, y eso que sigue abusando de plásticos duros pero con un tacto y unos ajustes mucho mejores. También su presentación está más ordenada, con una consola enfocada al conductor, mandos más a mano, sin pasar por alto un volante con regulación en altura y profundidad. Los asientos son nuevos y el del

conductor estrena una regulación en altura mucho más lógica, apoyacodos y soporte lumbar.

En cuanto al espacio, se mantiene prácticamente igual, más que nada porque las dimensiones no han variado y también mantiene la plataforma B0 del anterior Duster, con una distancia entre ejes de 2.674 milímetros. Eso se traduce en espacio para cinco ocupantes

y un maletero con 445 litros de capacidad, que quedan en 411 en los 4WD, pues estos últimos llevan la rueda de repuesto en el interior y no 'colgada' por la parte inferior. Esto se debe a que suman el diferencial trasero y también una suspensión multibrazo.

Es de agradecer que haya una bandeja rígida para cubrir el maletero, 27,2 litros repartidos por el interior en pequeños huecos... Si bien sigue pecando en algunos detalles a mejorar, pero todo no lo podía tener.

Llega a España con cuatro motores, todos ellos usados en su antecesor. Decir que el 1.6 SCe tendrá una versión alimentada por GLP, de igual forma que el 1.5 dCi 90 estrena un cambio manual con 6 velocidades.

Tuvimos ocasión de conducirlo con el 1.2 TcE, un motor

que mantiene los cuatro cilindros y tiene turbocompresor para ofrecer 125 CV, gracias a los cuales se mueve con soltura. Es agradable y se nota el mejor trabajo en insonorización, de igual modo que se agradece el mejor tacto de su cambio manual y, sobre todo, de la dirección, ahora eléctrica y variable. No es muy rápida -3,1 vueltas entre topes-, pero no requiere tanta fuerza como antes para mover el volante. Gracias a ello sorprende por su agilidad y por el confort de marcha, ayudado por unas suaves suspensiones



▲ La presentación interior gana enteros y ergonomía. Ahora el volante se regula en profundidad y puede haber incluso climatizador.

que filtran todo lo que pasa bajo nosotros con una facilidad pasmosa.

Eso mismo le sucede al 1.5

dCi 110, opción ideal para quienes busquen el ahorro de cara al surtidor, porque en el recorrido obtuvimos un gas-

to de 6,4 l/100 km frente a los 8,6 del 1.2 TcE. Y eso que el diésel equipaba el cambio EDC de seis velocidades, una opción verdaderamente interesante para los 'comodones' y que sólo puede equipar este motor.

Con 210 milímetros de altura libre al suelo y unos sensacionales ángulos de ataque, ventral y salida -30, 23 y 33 grados respectivamente-, el Duster no le teme a abandonar el asfalto. Y si además optamos por los 4WD, mejor que mejor. Estos tienen tres modos de funcionamiento -2WD, Auto y Lock-, control de descensos...

Dacia apuesta fuerte con este Duster, que ahora presume de equipamiento al poder ofrecer sensores de lluvia y luces, tarjeta manos libres, climatizador automático, sistema de visión 360 grados, seis airbag -estrena los de cortina-, sensores de ángulo muerto... ¿Ahora quién habla de 'low cost'? Lo tiene todo a su favor, ayudado por los tres años de garantía ó 100.000 kilómetros, o por un precio de partida de 10.900 euros para el 1.6 SCe 115 Access. El resto de precios se conocerán en enero.

PRECIO		DESDE 10.900 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 115 A 156 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Mejor ergonomía. Más tecnología. Aislamiento acústico. Comportamiento. Precio.	Consumo real del TcE. No EDC y 4WD. Detalles de acabado. Equipamiento del Access.	

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 SCe	1.2 TcE	1.5 dCi 90	1.5 dCi 110	1.5 dCi EDC
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.197	1.461	1.461	1.461
Potencia máxima/rpm	115 CV/5.500	125 CV/5.300	90 CV/3.750	110 CV/4.000	110 CV/4.000
Par máximo/rpm	15,9 mkg/4.000	20,9 mkg/2.300	20,4 mkg/1.750	26,5 mkg/1.750	26,5 mkg/1.750
Tracción	Delantero	Delantero ó 4WD	Delantero	Delantero ó 4WD	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Automático EDC, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos Vent./Tambores	Discos Vent./Tambores	Discos Vent./Tambores	Discos Vent./Tambores	Discos Vent./Tambores
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.254	1.275 (4WD: 1.392)	1.280	1.280 (4WD: 1.395)	1.379
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.341/1.804/1.693	4.341/1.804/1.693	4.341/1.804/1.693	4.341/1.804/1.693	4.341/1.804/1.693
Volumen maletero (l)	445	445 (AWD: 411)	445	445 (AWD: 411)	445
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,9 (GLP: 12,2)	10,4 (4WD: 11,0)	13,8	11,8 (4WD: 12,4)	11,9
Velocidad máxima (km/h)	172 (GLP: 172)	177 (4WD: 179)	158	171 (4WD: 169)	171
Consumo mixto (l/100 km)	6,6 (GLP: 6,9)	6,2 (4WD: 6,4)	4,4	4,4 (4WD: 4,7)	4,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	149 (GLP: 156)	138 (4WD: 145)	115	115 (4WD: 123)	116
Precios desde... (euros)	10.900	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

Ford tiene experiencia en el segmento todocamino. Una sabiduría que ahora vuelca en su crossover urbano EcoSport para convertirlo en un modelo muy competitivo que ahora, con todos los descuentos, arranca en 13.900 euros.



Estrena 2.300 piezas

Andrés Mas | amas@motor16.com

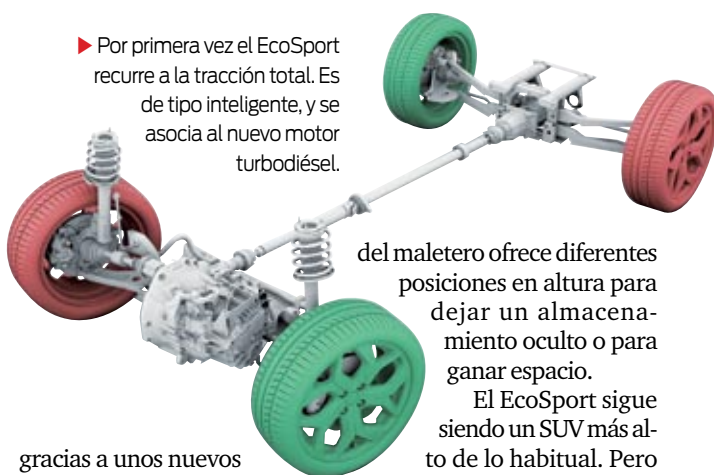
Frente al actual, el nuevo EcoSport mantiene plataforma y nombre, pero poco más. El SUV de Ford ha renovado un total de 2.300 piezas y ha dado un paso de gigante en aspectos como la calidad, la tecnología o el equipamiento.

Exteriormente, el actualizado EcoSport adopta el aire de familia de Kuga y Edge, incorpora luz día LED y, opcionalmente, algunas versiones pueden llevar faros de xenón. Se han renovado paragolpes y rejilla frontal, de forma que ahora el coche ofrece una apariencia más rotunda y transmite más solidez y aspecto de SUV grande. Como ya ocurrió en el anterior modelo, la rueda de respuesta desaparece del portón trasero y se convierte en opcional para sustituir el kit de reparación de serie. Esta posibilidad, más justificada ahora que el EcoSport puede llevar tracción total –al salir del asfalto hay más riesgo de pinchazo–, ha obli-

gado a mantener ese portón de apertura lateral en vez del vertical, lo que no siempre resulta práctico al aparcar cerca de una pared u otro vehículo.

Y aunque la longitud del EcoSport aumenta 80 milímetros –hasta los 4.096 mm– y el maletero tiene algún litro más –335 litros–, no sobra espacio ni en las plazas traseras ni en la zona de carga. Aunque la sensación sí es de mayor amplitud por la forma del nuevo salpicadero, muy similar al del nuevo Fiesta, y porque se ha ganado algún centímetro extra para las piernas detrás

► Por primera vez el EcoSport recurre a la tracción total. Es de tipo inteligente, y se asocia al nuevo motor turbodiésel.



gracias a unos nuevos asientos, más ergonómicos, finos y ligeros. Además, y como novedad, el suelo

del maletero ofrece diferentes posiciones en altura para dejar un almacenamiento oculto o para ganar espacio.

El EcoSport sigue siendo un SUV más alto de lo habitual. Pero al volante se obtiene una visión magnífica del entorno, sin que luego esa altura pase factura con balanceos incómodos.

Otra de las novedades interesantes del EcoSport en esta etapa es la tracción total, que llegará a nuestro mercado antes del verano de 2018. Dicha tecnología, no muy habitual en este segmento, se podrá combinar exclusivamente con el nuevo motor diésel Ford EcoBlue de 1,5 litros y 125 CV con cambio manual de 6 velocidades. Durante la toma de



CON AIRE DE FIESTA EL SALPICADERO DEL ECOSPORT COPIA DEL FIESTA MUCHOS ELEMENTOS. PUEDE LLEVAR PANTALLAS DE 4,2, 6,5 Y HASTA DE 8 PULGADAS



◀ El nuevo piso del maletero, que se puede situar a diferentes alturas, es de fibra y gracias a su diseño especial admite 300 kilos de peso.

▼ El EcoSport se puede personalizar con 14 combinaciones de color aprovechando las cuatro tonalidades del techo.



contacto, este diésel de cuatro cilindros nos ha cautivado con una baja sonoridad y una elasticidad sorprendente. Empuja desde poco más de 1.000 rpm, admite la utilización de marchas largas a baja velocidad y los consumos medidos durante la prueba, de recorrido muy variado y exigente, han sido siempre bajos.

La plataforma del EcoSport



sigue siendo la misma, pero elementos como los amortiguadores, la dirección y el tarado del ESP

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST 125	1.0 ECOBOOST 140	1.5 TDCI 100
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	140 / 6.300	100 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	17,3 / 1400-4.500	18,4 / 4.400	21,9 / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v. (Aut. 6 v.)	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.280 (Aut: 1.324)	1.280	1.288
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.096 / 1.765 / 1.653	4.096 / 1.765 / 1.653	4.096 / 1.765 / 1.653
Volumen maletero (l)	334 / 356	334 / 356	334 / 356
Capacidad depósito (l)	52	52	52
De 0 a 100 km/h (s)	12,7 (Aut: 11,6)	11,8	14,0
Velocidad máx. (km/h)	180	188	160
Consumo mixto (l/100 km)	5,2 (Aut: 5,8)	5,2	4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	119 (Aut: 134)	119	107
Precios desde (descuento básico)	18.850	22.000	20.200

han sido revisados una vez más –ya lo hicieron en la actualización de primavera de 2016– para mejorar el aplomo y reducir la sequedad e incomodidad que se notaba en el anterior. Y entre lo que se hizo entonces y algún ajuste más, lo cierto es que se ha mejorado aún más la calidad de pisada de un coche con el hándicap de su mayor altura.

Probamos en esta primera toma de contacto el EcoSport con el nuevo motor diésel y en versión 4x4, y el coche muestra una gran solidez general y un comportamiento neutro y eficaz, fruto también de la utilización en este caso de la tracción total. El SUV de Ford

es todavía más fácil de conducir que antes y, en general, además de ese andar fácil y agradable, descubrimos mayor silencio de marcha, más aplomo y menos balanceos. Cuando le toca el turno a un EcoSport de tracción delantera, con eje trasero sencillo –multibrazo en los 4x4– y motor de gasolina de 125 CV, el resultado es similar, y aunque menos cómodo en asfalto muy rugoso, el eje trasero revisado rueda aplomado convirtiendo su conducción en un ejercicio agradable y seguro.

A partir del 11 de diciembre se pueden realizar pedidos del EcoSport, y hasta el 28 de febrero estará disponible una edición especial de lanzamiento basada en los acabados Titanium y ST Line con el motor EcoBoost de 125 CV, y dotada de un mayor equipamiento, con una factura especial de 15.800 euros. Y el precio de partida para la gama normal del nuevo EcoSport es de 13.900 euros con todos los descuentos posibles.

310 CV EL 2.0 TSI MERECE UN HOMENAJE POR PROGRESIVIDAD Y ENTREGA CONSTANTE DE POTENCIA

CUPRA
Los Seat Sport de calle

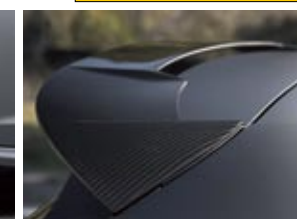
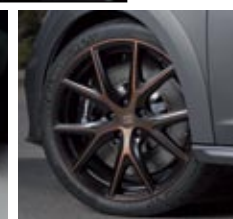
Seat ya ha adelantado que la gama Cupra va a convertirse en una división de la marca, con nuevos modelos, exposiciones específicas en los concesionarios y una influencia cada vez más marcada de Seat Sport. Esto último, que ya se aprecia en el León Cupra R por su cercanía mecánica con las unidades que compiten en el TCR, es un activo de gran valor para la marca española. Luca de Meo, presidente de Seat, no ha tardado en aprovecharlo, como ya hizo en Fiat con el relanzamiento de Abarth, o en Audi con la línea RS. El inminente 2018 debería ser el año de dicho lanzamiento, respaldado por la credibilidad que precisamente se ha labrado Seat Sport en el plano internacional a lo largo de buen número de años. A los actuales León Cupra y Cupra R seguirán un Cupra Ateca y otro modelo más, que no será ni el Ibiza ni el Arona ni el SUV derivado del 'concept' 2020. Siguiendo el camino trazado por Volkswagen, la gama Seat se enriquecería con otro modelo adicional de gran volumen, que sí daría origen a un tercer Cupra.



Abstenerse turistas. El Seat León Cupra R es un coche capaz de ofrecer altísimas prestaciones a quien sepa aprovecharlas, tan elevadas que para disfrutarlas al máximo lo mejor será hacerlo en un circuito.



◀ Un volante para disfrutar las trayectorias; está forrado en Alcantara, igual que el pomo del cambio y los inmejorables asientos.



◀ El kit aerodinámico en fibra de carbono le da un carácter único, como la pintura opcional Gris Pirineos Mate.



◀ El León Cupra R tiene un gran aliado en los neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2. Los parachoques también son exclusivos.



Se busca piloto

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Miércoles, 22 de noviembre de 2017. Mientras los primeros León Cupra R destinados al mercado alemán se están produciendo en la planta Seat de Martorell, un pequeño grupo de periodistas nos ponemos a los mandos de las unidades recién fabricadas. Nos toca el León Cupra R 002/799, es decir, el segundo de una serie limitada de 799 unidades: todas con carrocería de cinco puertas y a tope de equipamiento, 499 con cambio manual y 300 con cambio DSG de doble embrague. Junto a nosotros, un invitado de lujo, Jordi Gené, piloto de éxito en Fórmula 3000, Resistencia, Superturismos... Trabaja para Seat Sport, y entre sus numerosas actividades está la de hacer vueltas rápidas en el circuito de Nürburgring, po-

niendo a punto las versiones más rápidas de la gama.

La cita es en la carretera de Rubió, Barcelona, un típico tramo de rallye en subida, con una zona rápida y otra algo más lenta. Está cerrado al tráfico para la ocasión, de manera que vamos a poder conducir en carretera como nunca lo hacemos. Hay que estar tan seguro de su producto como Seat lo está del Cupra R para montar una

toma de contacto de estas características, con un nivel de exigencia absolutamente fuera de lo normal. Pero estamos ante un auténtico fuera de serie, capaz de aceptar el reto... y superarlo con nota.

Si hasta Rubió hemos seleccionado el modo Confort del Seat Drive Profile, con una comodidad de uso poco común en un coche de 310 CV -300 en la versión con cambio DSG-, para el tramo elegimos

el modo Cupra. Nada más accionarlo, el régimen de ralentí sube de 800 a 1.000 rpm, el sonido del motor cobra carácter y la centralita electrónica modifica la entrega de potencia, más agresiva. El ambiente se torna más radical, pero el tacto del volante en Alcantara sigue transmitiendo la misma confianza como para arrancar en 'Maximun Attack'. Hay que sujetarlo con firmeza, porque el asfalto está ligeramente ondulado y el diferencial autoblocante VAQ tipo Haldex exige más atención. Pero cualquiera diría que las Michelin Pilot Sport Cup 2 llevan locite en su compuesto; no patinan absolutamente nada.

1ª, 2ª, 3ª, 4ª... A cada cambio, el escape petardea con un zarpazo de notas graves, y nos ponemos a 180 km/h. Empiezan las curvas, la mayoría de 3ª, y el Cupra R se inscribe sin vacilaciones hasta el

vértice para salir 'pie a tabla', traccionando con una eficacia asombrosa. En las enlazadas, los cambios de apoyo no plantean duda. Este León R tiene vocación de coche de carreras: soportes de motor reforzados, dureza específica de

amortiguación, puesta a punto de la dirección progresiva, vías unos milímetros más anchas, 2 grados de caída negativa en cada rueda con nuevas manguetas en el tren delantero... Todo casa para que la conducción sea extremada-

mente precisa y de una eficacia increíble.

El motor TSI 2 litros turbo de inyección directa se muestra pletórico a cualquier régimen, pero arriba del todo estira 300 rpm más que el del Cupra, hasta las 6.500 rpm. 3ª, 4ª, 3ª, 2ª... el cambio es preciso; y sus desarrollos, ideales para un vehículo que podrá compaginar holgadamente carretera, autopista e incluso circuito: 41 km/h a 1.000 rpm en 6ª. El conjunto es homogéneo, con una dirección milimétrica. Sólo el tacto del freno requiere cierta adaptación, muy asistido en su primer tramo. Pero el trabajo de los enormes discos de 370 y 310 mm de diámetro, Brembo taladrados los delanteros, es adecuado. Se va muy rápido y la última zona del recorrido tiene varias curvas de segunda. Al coronar el tramo y detenernos, humean lo suyo: misión cumplida.

Queda claro que se trata de un producto fuera de serie. Y si las altas prestaciones de conjunto son su nota más destacada, el impacto visual es enorme. El León tiene un diseño atractivo, que ha permitido un gran desarrollo estético y aerodinámico, con un 12 por ciento más de apoyo. Junto a los faldones específicos hay que destacar los elementos en fibra de carbono: spoiler, alerón, difusor y parte de los estribos. La pintura Gris Pirineos Mate opcional -2.680 euros- es mucho más espectacular en realidad que en foto, y combina estupendamente con las inserciones en color cobre de llantas, retrovisores y logos. El conjunto es de lo mejor y más exclusivo que se puede encontrar en esta poblada categoría de compactos extremos, a la que últimamente han llegado más rivales, como los Hyundai i30 N y Honda Civic Type R.

PRECIO DESDE **44.585 €**

EMISIONES DE CO₂: **158 Y 170 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

- Exclusividad. Prestaciones. Comportamiento. Motor. Transmisión. Equipamiento y confort.
- Una versión aligerada haría del Cupra R el 'no va más' de los compactos deportivos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 310 CV	2.0 TSI 300 CV DSG
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984
Potencia máxima (CV/rpm)	310 / 5.800-6.500	300 / 5.500-6.200
Par máximo (mkg/rpm)	38,8 / 1.800-5.700	38,8 / 1.800-5.700
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	235/35 R19	235/35 R19
Peso (kg)	1.453	1.479
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.324 / 1.816 / 1.435	4.324 / 1.816 / 1.435
Volumen maletero (l)	380	380
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,3	6,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	170	158
Precios desde... (euros)	44.585	46.375



DESDE **23.300 €**

EMISIONES OFICIALES: DE 145 A 155 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Comportamiento y tracción. Usos 'off road'. Precios 'reales' entre 21.900 y 28.200 euros. Equipamiento. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Sólo motores de gasolina y sin turbo. Cambio de variador. Toda la gama es AWD y automática. Consumo.

Replanteado

El segundo XV nace a partir de una moderna plataforma y estrena mejoras de todo tipo. Un SUV seguro, bien equipado y muy exclusivo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El primer XV no desaparece, pues hasta el próximo verano se ofrecerán sus versiones diésel, con precios desde 25.275 euros, descuento incluido; pero la segunda generación del 'best seller' de Subaru está ya en España, y con muchas más novedades de lo que su continuista imagen—poniendo uno junto al otro se descubren más diferencias— indica. Para empezar, la plataforma es nueva, y de ahí derivan ventajas: un 70 por ciento más de rigidez, protección ejemplar en caso de choque—así lo demuestran las pruebas de EuroNCAP—, centro de gravedad bajo... Eso se adereza con una carrocería

15 milímetros más larga—sus 4,47 metros le sitúan como rival de Qashqai, Ateca y compañía— que presume de 30 milímetros extra de distancia entre ejes y de unas vías más anchas, de modo que hay más amplitud—incluso el maletero es mayor, aunque los 385 litros sigan pareciéndonos pocos— y el coche pisa mejor, a



◀ El interior es más amplio, cómodo y silencioso, y la calidad de siempre se une ahora a detalles más refinados. La tracción es excelente: el reparto normal es 60:40, y puede llegar a un 50:50.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6i	2.0i
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 bóxer (horiz. y opuest.)	4 bóxer (horiz. y opuest.)
Cilindrada (c.c.)	1.600	1.995
Potencia máxima/rpm	114 CV / 6.200	156 CV / 6.000
Par máximo/rpm	15,3 mkg / 3.600	20,0 mkg / 4.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática CVT, 6 vel.	Automática CVT, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos vent.	Discos vent. / Discos vent.
Neumáticos	225/60 R17	225/55 R18
Peso en vacío (kg)	1.425 (Sport: 1.408)	1.439
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.465 / 1.800 / 1.615	4.465 / 1.800 / 1.615
Volumen maletero (l)	385 / 835	385 / 835
Capacidad depósito (l)	63	63
De 0 a 100 km/h (s)	13,9	10,4
Velocidad máx. (km/h)	175	194
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	145	155
Precios desde... (euros)	23.300	27.900

lo que ayuda la nueva suspensión—estabilizadoras unidas al chasis para reducir un 50 por ciento el balanceo—, una dirección más rápida y una tracción muy eficaz; sobre todo en uso 'off road', donde el XV presume de agilidad y 22,1 centímetros de altura libre al suelo.

El interior, más ergonómico y refinado, tiene una completa dotación—la tercera entrega del conjunto de asistentes de seguridad EyeSight es de serie— ya desde el nivel básico Sport, que con descuento arranca en 21.900 euros.

Dos motores bóxer de gasolina forman la gama: el muy renovado 1.6 de 114 CV y el 2.0 de 156 con inyección directa, pero ninguno tiene turbo y la caja automática CVT, pese a las mejoras, no ayuda en cuanto a prestaciones o agrado.



Go Further

NUEVO FORD FIESTA

48 CUOTAS DE
125€/mes*

Entrada 2.892€ / Cuota final 6.096€ / TAE 8,88%
Financiando con FCE Bank / Hasta 31/12/17

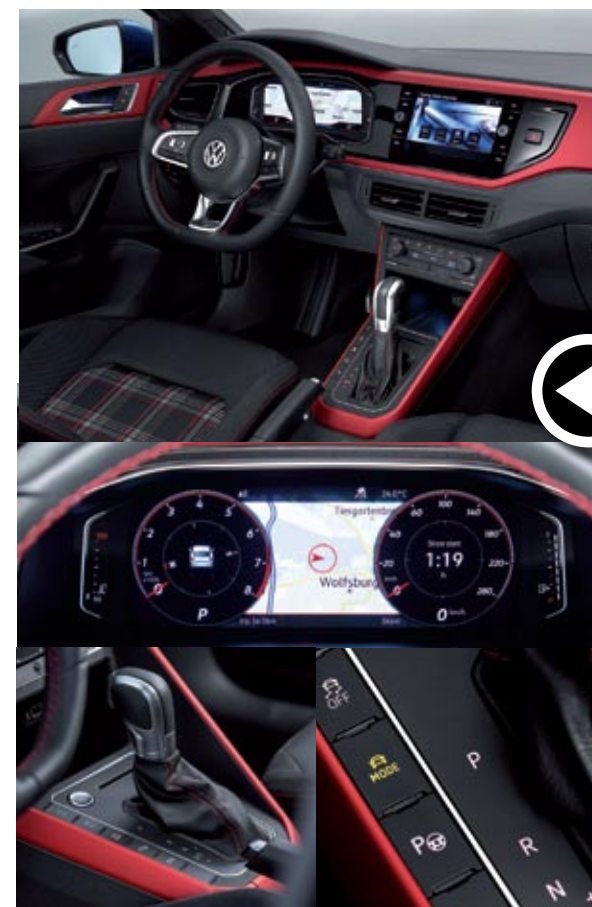


- Conectividad SYNC 3 con control por voz compatible con Apple CarPlay y Android Auto.
- Pantalla multifunción táctil de 6,5".
- Avisador y asistente de carril.
- Sensores de parking traseros.



GAMA FORD FIESTA CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 3,6 A 7 L/100KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO₂ DE 94 A 139 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR.

*Fiesta 5 puertas Trend+ 1.1 TIVCT 63KW (85CV) con Pantalla de 6,5", SYNC 3, sensores de parking traseros, retrovisores plegables eléctricamente, encendido automático de luces, avisador y asistente de cambio de carril. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank, plc. SE a 49 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 12.596,60€. Entrada de 2.892€. Importe total del Crédito 9.704,60€. 48 cuotas de 125€/mes. Cuota Final 6.096€. Com. Apert. 329,96€. TIN 7,35%. TAE 8,88%. Importe Total adeudado 12.425,96€. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 31/12/2017. No compatible con otros dtos. **ford.es**



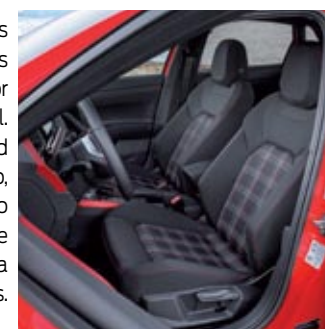
INTERIOR SE REMATA CON CALIDAD Y SE RODEA CON RASGOS TÍPICOS 'GTI' EN EL VOLANTE, LOS COLORES O LOS ASIENTOS. EL CUADRO DE MANDOS DIGITAL COCKPIT SE OFRECE EN LA DOTACIÓN DE SERIE



▲ Los 200 CV y, sobre todo, el incremento de par hacen que el nuevo 2.0 TSI resulte muy agradable.



► Los asientos deportivos brindan una mejor sujeción lateral. La capacidad del maletero, como en el resto de la gama, se incrementa hasta los 349 litros.



Todo un carácter

El nuevo Volkswagen Polo GTI apuesta ahora por un propulsor 2.0 TSI, que le permite alcanzar los 200 CV de potencia, y estrena una plataforma que le brinda más estabilidad sin ceder agilidad en su dinámica. Equipado hasta los dientes, de momento sólo está disponible con caja DSG.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Uno de cada tres Volkswagen que se venden en España es un Polo, pero apenas un dos por ciento de los matriculados lleva las siglas GTI. Qué lástima, diríamos, porque la versión tope de gama es más caprichosa en precio, pero es un vehículo que te engancha cuando lo conduces.

La nueva generación del Polo GTI se beneficia, como el resto de sus hermanos, de la nueva plataforma MQB A0, que le brinda un mayor espacio interior, una pisada más generosa y estable, y un equipamiento mucho más avanzado.

Sin embargo, el gran protagonista es su nuevo propulsor. En contra de la tendencia 'downsizing' del resto de la gama, en este caso se aumen-

ta la cilindrada hasta apostar por un 2.0 TSI –antes, el GTI empleaba un 1.8 TSI– para incrementar la potencia hasta los 200 CV. «Son sólo 8 caballos más que antes», pensará más de uno, pero la gran baza está en el incremento del par máximo, que pasa de 25,5 a 32,7 mkg, es decir, un 28 por ciento más.

Con esto se consigue un

mayor agrado de conducción porque la respuesta nada más superar el ralentí es inmediata. Además, recurre a un sistema de inyección dual, pues la alimentación es directa o indirecta en función de la carga del motor en cada momento. Y todo ese potencial se gestiona, de momento, a través de la transmisión DSG de seis relaciones. Los 'puristas' que

quieran un cambio manual tendrán que esperar hasta junio de 2018.

Con más 'vitaminas' bajo el capó, mejores prestaciones y una plataforma que le brinda la estabilidad propia del segmento C pero con la agilidad que distingue a un coche del segmento B, este modelo se convierte en un juguete con el que podemos hacer tiempos en un circuito o circular placidamente en un uso diario.

En este sentido, monta un diferencial electrónico XDS que ordena en cierto modo la salida en estampida de toda esa 'caballería' en curva. Y de serie también contempla el avanzado chasis Sport Select, capaz de variar el tarado de los amortiguadores en dos modos: Normal y Sport. Esta posibilidad se ofrece como opción en el Polo 'nor-

mal' con acabado Sport, pero en el caso del GTI los ajustes son más deportivos. También hay cambios a la hora de configurar la dirección en nuestro protagonista.

Lo cierto es que en nuestra primera toma de contacto tuvimos ocasión de rodar en varios escenarios, y en todos ellos nos conquistó. En tráfico urbano es uno más, salvo por el sonido más 'de carreteras' que sale por el escape. También convence en autopista porque no es demasiado sonoro si apostamos por

► El nuevo Polo GTI monta de serie el chasis Sport Select con amortiguadores activos.



el modo Eco en el asistente de perfiles de conducción, que el Polo GTI incorpora de serie y también permite seleccionar los modos Normal, Sport e Individual.

En carretera, con la configuración Sport y jugando de manera secuencial con el cambio, se convierte en un purasangre, más estable y menos nervioso que antes, pero sigue siendo tremendamente eficaz. Y como examen final nos metimos en un circuito de velocidad, donde le sacamos todo el jugo y le llevamos al límite. En ese escenario aguanta hasta casi las 6.400 rpm para subir de marcha, no acusó en exceso las exigentes frenadas

y sólo en giros cerrados con el control de tracción desconectado sufrimos alguna pérdida de motricidad, inevitable por otra parte.

Como el resto de la gama, el Polo GTI sólo se asocia ya a la carrocería de cinco puertas, y el precio, 26.330 euros –23.100 si aplicamos todos los descuentos posibles– 'duele' menos si analizamos su rica dotación de serie.

Así, además de lo ya comentado hasta ahora, añade el cuadro de mandos Digital Cockpit, asientos deportivos GTI, un equipo multimedia Composition Media con pantalla táctil de 8 pulgadas asociado al App Connect, cli-

matizador, sensores de aparcamiento con asistente Park Pilot, faros delanteros y traseros con tecnología Led, control de velocidad adaptativo ACC o llantas de aleación de 17 pulgadas, aunque el incremento de 94 milímetros en la distancia entre ejes permite, según Volkswagen, optar a llantas de 18 en esta generación.

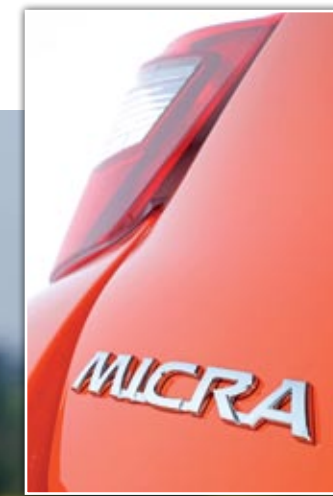
La seguridad se garantiza con elementos como el Front Assist con frenada de emergencia y detector de peatones, el aviso de fatiga del conductor o el sistema de frenado anticollisiones múltiples, entre otros. ¿A que duele algo menos la factura final?

PRECIO		26.330 €
EMISIONES DE CO ₂ : 134 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Prestaciones. Motor con gran respuesta a bajo régimen. Dinámica. Equipamiento de serie.	Precio algo elevado. Gasto en conducción deportiva. Sin cambio manual en su debut.	

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máxima (CV/rpm)	200/4.400-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	32,7/1.500-4.400
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática 6vel.
Frenos del/tras.	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/45 R17
Peso (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm/w)	4.053/1.751/1.461
Volumen maletero (l)	349 / 1.125
Capacidad depósito (l)	40
De 0 a 100 km/h (s)	6,7
Velocidad máx. (km/h)	237
Consumo mixto (l/100 km)	5,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	134
Precios desde... (euros)	26.330

La prueba de fiabilidad del Nissan Micra ha retomado su actividad y ya hemos llegado a los 10.000 kilómetros rodando sin descanso a manos del equipo de pruebas de Motor 16. El nuevo modelo quiere recuperar el tiempo perdido frente a sus rivales; y ahora sí tiene todo lo necesario para conseguirlo. El Micra contraataca.



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

MOTOR	1.5 DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	90 CV / 4.000
Par máximo/rpm	22,4 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

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

RUEDAS	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.157
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999 / 1.743 / 1.455
Capacidad del maletero (l)	300
Capacidad del depósito (l)	41

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	179 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,4
De 0 a 50 km/h	4,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,1 (11,9)
Recorriendo (metros)	203

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	27,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	51,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5
Recorriendo (metros)	295
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,0
Recorriendo (metros)	475
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 25,1 km/h de promedio	5,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,1
En conducción dinámica	7,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,0
A 140 km/h de cruceo	5,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	820
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	3,8
Ciclo extraurbano	3,4
Ciclo mixto	3,5

¡Al ataque!

Andrés Mas y Equipo de pruebas
amas@motor16.com

El Micra ya no para. Comenzamos el test con un viaje de 1.200 kilómetros que nos demostró que el nuevo modelos de Nissan no se achanta ante un largo desplazamiento, sorprendiéndonos a la vez con unos consumos de risa. Pero a continuación, y antes de somerterle al Correvit para capturar los primeros datos y que luego nos sirvan de referencia para analizar la evolución del coche, los probadores tienen una misión clara: ciudad, ciudad y ciudad. Va a ser un es-

nario habitual para el Micra en manos de sus clientes y queremos conocer su respuesta ante desafíos habituales en ese entorno, tales como los atascos, el aparcamiento, la seguridad activa, los consumos o la visibilidad perimetral. Y para empezar a hablar se recorren 584 kilómetros en Madrid intentando no tomar demasiado a menudo las vías de circunvalación, las conocidas M-30, M-40 y M-50. Y el informe de los probadores no puede ser más positivo: el Micra 1.5 dCi de 90 caballos se mueve "como Pedro por su casa" en el infierno de la gran ciudad. Con

sus cuatro metros de longitud callejea con holgura, es manejable, su sistema de parada y arranque automático en las detenciones –el Stop/Start– le permite reducir notablemente el gasto en las congestiones, su gran superficie acristalada le proporciona una visibilidad adecuada, al coche se le cogen rápidamente las medidas y aparcar con él es una delicia. En cuanto a los consumos, en ese intensivo uso por ciudad logramos una cifra de 5,7 l/100 km, dos litros más cada 100 kilómetros de la media homologada por el fabricante, pero es que ha si-

do ciudad pura y dura, de la que machaca elementos como el embrague o dispara los consumos de tanto avanzar, frenar y parar. Además, parte de ese aumento habría que considerarlo normal frente a una homologación realizada en laboratorio, con carácter sólo de referencia. No obstante, en el peor de los escenarios el Micra turbodiesel puede recorrer más de 700 kilómetros en ciudad con un sólo depósito. Y más adelante analizaremos el gasto del coche en carretera, cifras que han sorprendido, por bajas, a todos los probadores. Pero, además

BANCO DE POTENCIA Seis caballos más de lo anunciado

Como ya es habitual en este tipo de pruebas, nuestro protagonista ha pasado por los rodillos del Banco de Potencia de la Central de Bosch en Madrid, donde Javier de Santos ha medido todos los datos. Y como ya es un hábito en todos los modelos que han pasado por nuestras manos, el Micra 1.5 dCi, que homologa una potencia de



◀▶ Nuestro Micra visitó el Banco de Potencia de Bosch con 3.099 kilómetros. 90 caballos, ha rendido 71,7 kW, o lo que es lo mismo: 96 caballos a 4.410 revoluciones por minuto, y a 154 km/h. Cuando hayan pasado unos miles de kilómetros más esta cifra seguro que aumentará.



ACABADO EL SALPICADERO DEL MICRA DESTILA PERSONALIDAD Y CALIDAD, CON PARTES MULLIDAS Y AJUSTES **IMPECABLES Y VISTOSOS**

BANCO DE PRUEBAS

Examen riguroso, resultados interesantes

Nuestro compañero Gregorio Arroyo se ha llevado al INTA a nuestro protagonista para someterlo a una buena prueba a fondo de todo lo que habitualmente le hacemos a los coches analizados: aceleraciones, recuperaciones, sonómetro, frenadas y consumos. Cuando lo hace, el coche sólo tiene 2.000 kilómetros, y según comenta Goyo las recuperaciones no han sido todo lo buenas que podría esperarse. En general, sin embargo, el Micra

diésel ha acelerado con genio, y digamos que sus prestaciones iniciales permiten salir de la ciudad y afrontar un viaje sin ninguna pega. Sorprenden los datos de frenada, ya que el Micra circulando a 120 km/h se ha detenido en 51,4 metros, un dato magnífico si tenemos en cuenta que el coche equipa tambores traseros. Claro que a la hora de conseguir este dato ha ayudado mucho la medida de los neumáticos: 205/45 R17.

► Nuestro compañero del Centro Técnico sometiendo al Micra del Test de fiabilidad al conocido Correvit. A la derecha, midiendo la sonoridad al ralentí.



de los consumos, hay otro aspecto del Micra que debemos destacar porque es un tema de seguridad, y hay que agradecer que Nissan no haya esca-

timado en este aspecto. Y es que no es propio de un vehículo de este segmento ofrecer en la dotación de serie elementos como el sistema anticollisión

autónomo con reconocimiento de peatones, un asistente de luces de carretera, alerta por cambio involuntario de carril, lector de señales de tráfi-



► El maletero del Micra cubica 300 litros, y ampliables fácilmente. La rueda de repuesto temporal cuesta 100 euros.

co, asistente de tráfico trasero cruzado, control de los ángulos muertos laterales, cámara de visión 360°, asistente de arranque en pendiente, control de tracción con control activo de la trazada para reducir el subviraje, indicador de baja presión de los neumáticos o los retrovisores exteriores con calefacción, entre otros.

En estos primeros 10.000 kilómetros el Micra ha pasado por Oviedo, Andorra, Labastida, Nerja, Valencia, Murcia y la ciudad de Pau, en Francia. Y en cuanto a los consumos en carretera, lejos de las grandes ciudades el Micra diésel de 90 CV ha estado realizando medias de 5 litros cada



► David Stey es el protagonista principal de un espectáculo del motor denominado 'Hollywood Motorshow'. Ha participado en más de 800 películas.

EN MANOS DEL EXPERTO PIEZAS Y AJUSTES DE CALIDAD

El nuevo Nissan Micra se fabrica en Flins, Francia, en una planta gestionada por Renault, socio de Nissan en la Alianza. El nuevo Micra es el primer turismo Nissan que se produce en una planta de Renault en Europa y supone el retorno de la producción del Micra al continente, más cerca de su base de clientes, tras un paréntesis de siete años. Se fabrica sobre una versión modificada de la plataforma V de Nissan. Este hecho supone maximizar las ventajas de la 'Alliance Production Way', un sistema de gestión de fabricación y de talleres que es compartido por Renault y por Nissan. Además de permitir que las plantas administren mejor su capacidad de producción, este sistema aplica estándares y buenas prácticas de ambas marcas para garantizar que se cumple



► Los discos de freno delanteros, con sus pastillas y sus soportes, están intactos. Pero tras concluir los 25.000 kilómetros el desgaste ya debería ser visible.



y se mantiene la mejor calidad de producción. Y nuestro mecánico de cabecera confirma, punto por punto, que el Micra se ha fabricado con ese nivel de calidad. La

primera revisión profunda del coche, nada más recogerlo del concesionario, nos proporciona resultados muy positivos, con ajustes, remates y soluciones realmente interesantes de todo aquello que no está a la vista del propietario. Anclajes, esquema de suspensión, amortiguadores, pinzas, discos y tambores de freno, cableado, soportes del chasis... Jose María Moreno analiza casi con lupa cada rincón del coche antes de que el Micra se ponga a hacer kilómetros y no encuentra ni un solo resquicio que le permita poner una pega. Es verdad que acabamos de empezar, y que no ha habido ocasión para que el coche muestre un mínimo síntoma de fatiga. De momento hemos tomado medidas de todo aquello con tendencia a envejecer, a la espera de que aparezcan los primeros desgastes. Si es que aparecen.



El Micra de nuestra prueba, frente al ayuntamiento de Labastida, en Álava. Esta población, a tiro de piedra de La Rioja, tiene alrededor de 1.500 habitantes y sorprende con un casco histórico muy atractivo.



En La Rioja Alta se encuentra el Castillo de la Sonsierra con las montañas de Valdezcaray nevadas de fondo en la foto. Es del siglo XII y se encuentra en lo alto de un cerro dominando el río Ebro.



Placer tecnológico

Bajo la denominación Initialie Paris, Renault ofrece sus productos más selectos, una exclusividad que sitúa a Koleos, Espace, Talisman y Talisman Sport Tourer al nivel de las firmas premium en términos de lujo, diseño, confort, seguridad o asistencia a la conducción.

La máxima calidad es visible en las versiones Initialie Paris, pues sus equipamientos exclusivos y los materiales de alta calidad, como la piel de napa plena flor, contribuyen a elevar el confort y lograr una experiencia de conducción en la que nada se deja al azar, pues hasta el confort de los asientos o las prestaciones acústicas y térmicas reciben un tratamiento especial, en línea con lo que se espera del lujo francés. Renault, además, pone a disposición de sus clientes servicios de atención específicos, y la dotación de Koleos, Espace, Talisman y Talisman Sport Tourer

alcanza niveles de clase premium, sobre todo en el terreno de la tecnología. Así, ofrecen lo último en conectividad e incorporan asistentes como la alerta de cambio de carril, el lector de señales de tráfico, la ayuda al aparcamiento manos libres, la conmutación automática de luces de carretera y cruce, el freno activo de emergencia o el regulador de velocidad adaptativo; que, según el caso, asocian a la tracción All Mode 4x4i o al sistema Multi-Sense, que gestiona desde el chasis 4Control de cuatro ruedas directrices hasta la amortiguación pilotada.

LA SEGURIDAD EN EL KOLEOS PARA NO CHOCAR... Y TAMBIÉN POR SI CHOCAMOS

El nuevo Renault Koleos ha obtenido las cinco estrellas, máxima nota posible, en las pruebas de seguridad de EuroNCAP, resultado en el que el resultado determinante su poderosa estructura, que emplea acero de alto límite elástico para la cuna del motor y acero de muy alta resistencia para la célula central, que rodea el habitáculo. Además, los airbag frontales adaptan su inflado al tipo de colisión y a la posición del ocupante, y en

la dotación de serie encontramos también airbag laterales delanteros y de cortina para ambas filas, reposacabezas contra el latigazo cervical delante y detrás, cinturones con pretensor y limitador de esfuerzo en las cinco plazas... Asimismo, EuroNCAP reconoció la completa dotación del Koleos en el ámbito de la seguridad activa, destacando el conjunto de ayudas a la conducción (ADAS), como la frenada activa de emergencia AEBs

para ciudad y carretera, la alerta de cambio involuntario de carril LDW, el aviso de ángulo muerto BSW y el reconocimiento de señales de tráfico. Y una legión de sistemas facilitan la vida a bordo mediante cámaras y sensores, que se traducen en el AHL –cambio automático de luces carretera/cruce– o el Easy Park Assist, un sistema de ‘parking manos libres’ que se sirve de las ayudas al estacionamiento delanteras, traseras y laterales.

► El equipamiento de seguridad del Koleos incluye los últimos asistentes de conducción, que podemos ajustar desde la pantalla táctil.



▲ El nuevo Koleos ha obtenido las preciadas cinco estrellas de EuroNCAP, como Espace y Talisman.



◀ El Initialie Paris se distingue exteriormente por sus llantas diamantadas de 19 pulgadas, la calandra específica o el adorno cromado en la aleta delantera.

Con asfalto, y sin él

El Koleos, el gran SUV con el que Renault completa su gama crossover, pone en juego motores diésel de hasta 175 CV, un sistema 4x4 eficaz y fácil de usar, y niveles de refinamiento, confort y tecnología que alcanzan su punto culminante en la versión Initialie Paris con transmisión X-Tronic.

El nuevo Renault Koleos, con sus 4,67 metros de largo, los 2,71 metros de distancia entre ejes que se traducen en cinco cómodas plazas y sus 542 litros de maletero –ampliables en segundos gracias al sistema Easy Break– ofrece un alto confort a sus ocupantes, bienestar al que contribuye la gran cantidad de espacio para guardar objetos –suman 35 litros– o un refinamiento que se logra mediante acabados exclusivos, dignos de un modelo del segmento D de gama alta: cromo satinado ultrafino, material con espuma para salpicadero y guarnecidos de puerta... La tapicería de piel de asientos y reposabrazos incluye respaldos en contraste, los portavasos delanteros tienen función de calentamiento y refrigeración, y la iluminación ambiental, personalizable, puede adoptar tonalidades verde, azul, amarilla, roja o violeta. Y a la luminosidad del habitáculo contribuye un amplio techo solar actistalado, de 0,80 metros cuadrados, que se extiende hasta las plazas traseras.

La versión Initialie Paris dCi 175 CV X-Tronic 4WD, que tiene un precio de 41.504 euros descuento incluido, equipa

el motor diésel 2.0 –dotado de turbo de geometría variable, alimentación con 1.600 bares de presión e inyectores

piezoeléctricos–, que rinde 38,8 mkg de par máximo entre 2.000 y 3.000 rpm y se asocia a la caja automática X-Tronic, de tipo CVT –mayor suavidad en atascos, por ejemplo– pero que reproduce el comportamiento de las cajas automáticas multimarchas en las aceleraciones fuertes. De hecho, el conductor puede optar por el modo secuencial, con siete relaciones. Y también incorpora la tecnología All Mode 4x4-i, sistema de tracción total que, a diferencia de los usados por otros competidores, tiene un mando para elegir el modo de transmisión: 2WD –tracción delantera para mejorar el consumo–, 4WD Auto –reparte par automáticamente entre ambos ejes según la adherencia, alcanzando un 50:50– y 4WD Lock –bloquea el reparto en ese eficaz 50:50 para optimizar la motricidad sobre arena, nieve o barro–.



◀ El Koleos Initialie Paris equipa tapicería de cuero Nappa plena flor negro degradado en tonos grises, reposacabezas envolventes delante...





Tanto el Talisman de carrocería sedán como el Talisman Sport Tourer ven coronada su oferta por las versiones Initiale Paris, disponibles con los motores dCi 160 Twin-Turbo y TCe 200, ambos asociados al cambio EDC. Mecánicas de alto rendimiento que se combinan con las últimas tecnologías y con equipamientos de clase premium.



◀▶ El maletero del Talisman Sport Tourer tiene 572 litros y ronda un máximo de 1.700; mientras que la berlina también destaca: 608 litros.



◀▶ Para que el conductor se acomode al entrar, el asiento retrocede automáticamente 50 mm, y vuelve después a su posición inicial. El nivel Initiale Paris implica 10 vías de reglaje –8 eléctricas–, y mediante R-Link 2 podemos memorizar 6 perfiles y ajustar el del copiloto.

El doble de exclusivo

Cuatro son los Talisman Initiale Paris, fruto de combinar las dos carrocerías con los dos motores más energéticos de la berlina gala: el Energy TCe de gasolina con 200 CV y 26,5 mtkg –gasto de 5,6l/100 km y

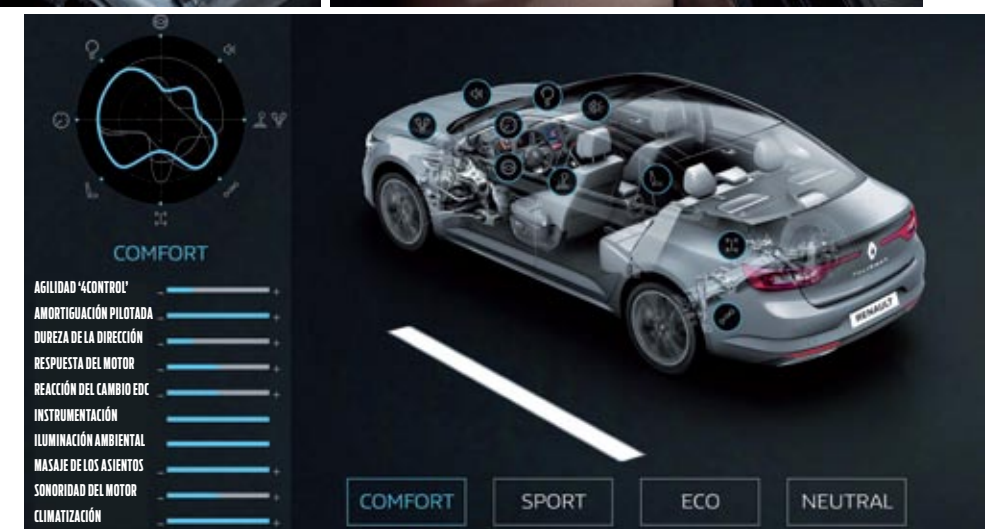
aceleración de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos– y el diésel Energy dCi Twin-Turbo de 160 CV y 38,8 mtkg –4,4l/100 km y emisiones de CO₂ de 116 g/km–, incluyendo éste la tecnología LNT (Lean NOx Trap),

que acaba con los óxidos nítricos y no requiere mantenimiento. Ambas mecánicas, además, se unen a la caja automática de doble embrague EDC, con siete marchas en el TCe y seis en el dCi.

Como parte de su soberbia dotación de serie, los Talisman Initiale Paris incluyen el chasis 4Control de cuatro ruedas directrices, sin equivalente en el segmento porque va asociado a la amortiguación pilotada,

▼ Por encima de 50 km/h en modo Confort –de 60 en Neutro y de 80 en Sport–, las ruedas traseras giran en igual sentido que las delanteras.

▼ Bose Surround: **1.-** Altavoz ‘medios-agudos’ de 8 cm en el tablero. **2.-** Dos altavoces ‘agudos’ de 2,5 cm en neodimio en el tablero. **3.-** Dos altavoces ‘banda ancha’ de 16,5 cm en puertas delanteras. **4.-** Dos altavoces ‘agudos’ de 2,5 cm en neodimio en puertas traseras. **5.-** Dos altavoces ‘banda ancha’ de 16,5 cm en puertas traseras. **6.-** Dos altavoces ‘medios-agudos’ de 7 cm en la bandeja trasera. **7.-** Dos altavoces ‘graves’ elípticos de 15x23 cm. **8.-** Amplificador digital con 7 canales de ecualización.



▲ La tecnología Multi-Sense del Talisman controla el chasis 4Control de cuatro ruedas directrices y la amortiguación pilotada; pero en realidad va más allá, pues es capaz de adaptar íntegramente la personalidad del coche a los deseos y el ‘humor’ del conductor. Porque según elijamos los modos Confort, Sport, Eco, Neutro o Perso –éste, configurable a nuestro gusto–, así será la firmeza de la dirección o el funcionamiento de la caja EDC, la respuesta y sonoridad del motor, el diseño de la instrumentación, el color de la iluminación interior...

que analiza la carretera cien veces por segundo, de manera que logra el máximo control y un excelente confort. Y mediante la tecnología Mul-

ti-Sense, el conductor puede adaptar la respuesta del coche, pues según el modo elegido así será la firmeza de los amortiguadores o el umbral

de velocidad en el que las ruedas traseras, en vez de girar en sentido contrario a las delanteras –por eso el diámetro de giro es de sólo 10,8 metros–

empiezan a girar en el mismo, lo que redonda en más placer de conducción y seguridad.

Es solo la punta del iceberg en cuanto a tecnología, pues el Talisman presume de su tablet conectada R-Link 2 con pantalla táctil de 8,7 pulgadas, sistema Bose Surround, tablero de a bordo digital de 7 pulgadas, Head-Up Display en color sobre el parabrisas y lo último en ayudas a la conducción –virtud destacada por EuroNCAP, como la robustez de la plataforma CMF C/D, al otorgarle cinco estrellas–, como regulador de velocidad adaptativo ACC, frenada activa de emergencia, luces de curva, aviso de cambio de carril, alerta de distancia de seguridad, reconocimiento de señales de tráfico con alerta por exceso de velocidad, alarma de ángulo muerto, ayuda al estacionamiento, cambio automático de luces carretera/cruce o ayuda al arranque en cuesta.



INITIALE
PARIS



▲ Los precios del Espace Initiale Paris, descuento incluido, arrancan en 43.525 euros.



▲ Caja automática EDC de doble embrague con los dos motores: de seis marchas en el dCi y de siete en el TCe. De serie traen climatizador 'trizona', cámara de visión trasera, pantalla táctil de 8,7 pulgadas, audio Bose...



▲ Con el nuevo motor de gasolina Energy TCe 225 EDC, el Espace pasa de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos. Y su gasto es bajísimo: 6,8 l/100 km.

de conducción, para esconderlos sin esfuerzo. Una operación que también podremos hacer desde el maletero, usando la botonera ubicada en el panel lateral izquierdo.

Los Espace Initiale Paris, además del Pack Multi-Sense 4Control, incorporan de serie el Pack Advanced Safety, integrado por la alerta de distancia de seguridad y la frenada de emergencia asistida, y el pack Visio System, dotado de cambio automático de luces carretera/cruce, alerta por cambio involuntario de carril, alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico y parabrisas atérmico; por no hablar de la cámara visión trasera, el climatizador automático de tres zonas con mando independiente en la segunda fila, sensor de toxicidad y filtro combinado para partículas, gases y olores, un equipo de sonido Bose de 12 altavoces, navegador 3D...

Por último, para los más exigentes hay opciones de personalización como los Packs City, Cruising o Invierno, que permiten a cada cliente configurar su Espace Initiale Paris para hacerlo aún más selecto.

En otra dimensión

Tanto si elegimos el interior de serie con cinco plazas como si lo configuramos para siete, el Espace Initiale Paris procura una calidad de vida a bordo superior a lo habitual en su clase: por amplitud y modularidad, por equipamiento y calidad premium, o por sus avanzadas tecnologías de asistencia. Y también sus motores Energy brillan: el diésel dCi 160 Twin-Turbo y el TCe 225 by Renault Sport.

La llegada en 2015 de la quinta generación del Espace no sólo fue un hito en la historia de este modelo, reconvertido en un innovador crossover al

mezclar rasgos SUV con las ventajas de un monovolumen, sino que abrió una era tecnológica en Renault, al poner en juego soluciones que des-

pués se han ido extendiendo a otros vehículos de la marca, como el sistema Multi-Sense, que se adapta a la personalidad o el 'estado de ánimo' del

conductor, o el sistema multimedia conectado R-Link 2, las cuatro ruedas directrices 4Control, la amortiguación pilotada... Además, el Espace se

caracteriza por una experiencia de conducción fuera de lo común en su clase, y especialmente con el exclusivo acabado Initiale Paris, que recurre a materiales refinados en tapicerías y guarnecidos, y propone al cliente una atención particular y servicios específicos de alta gama.

Aunque para 'atenciones', las que reciben los ocupantes del Espace gracias a su interior de 'Clase Business'. El nivel Initiale Paris apareja butacas delanteras eléctricas con 10 vías de ajuste y permite memorizar 6 perfiles de reglaje gracias al R-Link 2, mientras que la segunda fila se compone de tres

asientos individuales e idénticos. La tercera, opcional y formada por otros dos asientos, puede esconderse completamente bajo el suelo, al igual que la segunda; lo que lleva la capacidad máxima, con solo dos plazas en uso, a los 2.101 litros si se trata de un Espace de cinco plazas o los 2.035 si tiene siete plazas. Y gracias a la 'mágica' función One Touch, usando la pantalla táctil de 8,7 pulgadas del R-Link 2 podemos visualizar y seleccionar el asiento o los asientos que queremos abatir, desde el puesto



◀▶ La función One Touch permite plegar los asientos de las filas segunda y tercera tanto en conjunto como de forma individual desde la pantalla R-Link 2.





Polifacético

Cuesta encontrar un coche que sepa hacer de todo, y que sepa hacer de todo... de verdad. Pero el nuevo Jeep Compass es uno de esos vehículos que lo hace, y además lo hace bien. Es un magnífico modelo urbano, un viajero incansable y un aventurero total. Es un SUV polifacético.

Jeep siempre es sinónimo de aventura. Pero hace ya tiempo que a ese nombre mítico también se le relaciona con la palabra polivalencia. Y así es el

nuevo Jeep Compass, un todocamino aventurero y polivalente que aporta interesantes soluciones e inimaginables capacidades en todos los entornos

que uno pueda imaginar. Porque será polivalente, pero lo que no ha perdido es su legendaria facilidad para salir del asfalto con garantías. Y

para poder hacerlo de esa manera, como siempre, Jeep ha dotado a su nuevo Compass de multitud de argumentos que colocan al SUV italoame-



▶▶ La calidad del Jeep Compass está entre las mejores del segmento. La pantalla central puede ser de 5,0, 7,0 u 8,4 pulgadas; las dos últimas, con función táctil capacitiva. El cambio automático tiene 9 marchas.



◀ El Compass ofrece un interior holgado para cinco ocupantes; y los asientos, de nuevo diseño, sujetan el cuerpo a la perfección. Destacan los grandes reposacabezas, sobre todo en las plazas delanteras.

eficiente 1.6 MultiJet II con Stop&Start, que rinde 120 CV a 3.750 rpm y 32,7 mkg de par a 1.750 rpm, en combinación con un cambio manual de seis marchas y la tracción 4x2. Y el 2.0 MultiJet II con Stop&Start, que desarrolla 140 CV a 4.000 rpm, ligado al cambio automático de nueve velocidades. O el de 140 CV a 3.750 rpm con el cambio manual de seis velocidades. Ambos desarrollan 35,7 mkg de par a 1.750 rpm e incluyen tracción 4x4.

ricano en una posición dominante dentro del segmento más competido y exitoso del momento.

El nuevo Jeep Compass ofrece ocho combinaciones de motores y cambios, incluyendo dos propulsores de gasolina, tres diésel y dos tipos de

caja de cambio: automática, de nueve velocidades, y manual, de seis.

La oferta de mecánicas de gasolina incluye un motor 1.4 Turbo MultiAir2 con Stop&Start que desarrolla 140 CV a 5.000 rpm y 23,5 mkg de par a 1.750 rpm, en combina-

ción con el cambio manual de seis velocidades y la tracción 4x2; y el motor 1.4 Turbo MultiAir2 de 170 CV a 5.500 rpm y 25,5 mkg de par a 2.500 rpm, asociado al cambio automático de nueve velocidades y la tracción 4x4.

La gama diésel incluye el

Una versión de mayor potencia del 2.0 MultiJet II con Stop&Start -170 CV en combinación con el cambio automático de nueve velocidades y la tracción 4x4, incluyendo el específico programa Low del Trailhawk- completa la oferta diésel disponible en el nuevo Compass.





TRAILHAWK ESTA VERSIÓN DEL JEEP COMPASS SE CONVIERTE EN UN TODOTERRENO CAPAZ DE PASAR CASI POR CUALQUIER SITIO



CAPACIDAD OFF ROAD El mejor de su clase



Las versiones del Jeep Compass dotadas de tracción total cuentan con cuatro modos de conducción, más un programa adicional, denominado 'Rock', que se le adjudica a la versión Trailhawk. Cuando se seleccionan, se ven de esta forma en la pantalla.

Todos los Jeep Compass, incluidos los de tracción delantera, van bien por pistas, y por cualquier camino por malo que sea. Sin embargo, las versiones de tracción total ofrecen la mejor capacidad todoterreno de su clase gracias a dos avanzados e inteligentes sistemas de motricidad 4x4 permanentemente activos: el Jeep Active Drive y el Jeep Active Drive Low, este último con una relación de ascenso de 20:1, donde ambos pueden enviar el cien por cien del par disponible a cualquier rueda si es necesario. Estos dispositivos

incluyen el Jeep Select-Terrain, sistema que ofrece hasta cinco modos de conducción: Auto, Snow, Sand y Mud, además del programa Rock, exclusivo de la versión Trailhawk. Esta última variante ofrece una mayor altura libre al suelo –casi 2,5 centímetros extra–, placas protectoras en los bajos, gancho trasero en color rojo, paragolpes específicos con mejores ángulos –30° el de ataque, 24,4° el ventral y 33,6° el de salida–, llamativos neumáticos todoterreno y hasta 216 milímetros de altura libre al suelo.

El Jeep Compass 4x4 es uno de los vehículos todocamino más completos de su segmento –ver recuadro–, y al margen de su facilidad para salir del asfalto también se ha pensado que los sistemas con los que cuenta no disparen los consumos en carretera si no es necesario. Por eso el Compass en versión de tracción total cuenta con una unidad de transferencia de potencia y un eje trasero desconectable con el fin de diseñar versiones con tracción 4x4 que obtengan un mayor ahorro de combustible. Los sistemas 4x4 Jeep Active Drive y Jeep Active Drive Low conectan instantáneamente el eje trasero cuando se necesita tracción en las cuatro ruedas, pero en caso contrario el coche es como si fuese un tracción delantera, con el ahorro de consumo que esto supone. Todos los modelos Compass 4x4 también cuentan con la función 4WD 'Lock', que bloquea la tracción 4x4 permanentemente y que puede ser seleccionada por el conductor con el botón específico en el control del Selec-Terrain.

Ya que hemos hablado de consumos, hay que decir que la horquilla de gasto medio homologado de este modelo ha quedado establecida entre

los 4,4 l/100 km del Compass 1.6 M.jet de 120 CV con tracción delantera y cambio manual de 6 velocidades, y los 6,9 del Compass más potente y equipado, con el motor de gasolina 1.4 M.air de 170 CV con tracción total y cambio automático. Y en ciudad, donde el Compass también impone su agrado de uso y facilidad de conducción, los consumos oscilan entre los 5,2 l/100 km del diésel de 120 caballos y los 6,7 l/100 km del gasolina de 170. Cifras excelentes y, casi con toda seguridad, prácticamente desconocidas por un gran público que relaciona este tipo de vehículos con un consumo más elevado.

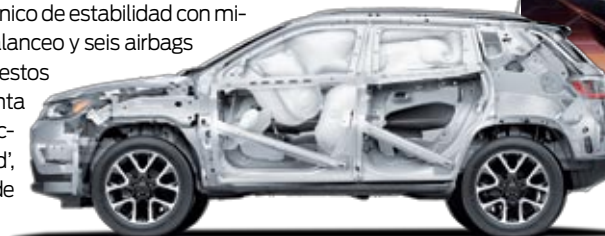
El nuevo Jeep Compass no se mantiene al margen de las nuevas tendencias en tecnología de comunicación y establece un nuevo estándar en términos de sistemas de infoentretenimiento dentro de su gama. Porque ofrece tres nuevos sistemas Uconnect (Uconnect 5.0, 7.0 y 8.4 NAV) que brindan funciones de comunicación, entretenimiento y navegación para mejorar tanto la experiencia de conducción como la comodidad a bordo. Los sistemas Uconnect 7.0 y 8.4 NAV disponen de una pantalla táctil



MOPAR.- Los propietarios del nuevo SUV compacto de Jeep podrán elegir entre más de 70 accesorios originales Mopar, diseñados y desarrollados para adaptarse a una variedad de estilos de vida y satisfacer todos los requisitos de uso y deseos de personalización. La gama de accesorios Mopar disponible en el nuevo Compass incluye accesorios específicamente desarrollados para mejorar el estilo y las prestaciones del vehículo, aumentar su funcionalidad y sus características de transporte, y garantizar la libertad al aire libre y la seguridad.

SEGURIDAD: 5 ESTRELLAS EURONCAP Y 70 FUNCIONES DE SEGURIDAD DISPONIBLES

Además de conseguir las deseadas cinco estrellas en los exigentes 'crash test' de EuroNCAP, el Jeep Compass ofrece más de 70 funciones de seguridad activa y pasiva, incluyendo aviso de colisión frontal plus, aviso de salida de carril plus –ambos de serie en toda la gama–, detector de ángulo muerto y control de cruce en la parte trasera, cámara de visión trasera ParkView con líneas de cuadrícula dinámicas, sistema de ayuda automática al aparcar en paralelo y batería, control de cruce adaptativo, control electrónico de estabilidad con mitigación electrónica del balanceo y seis airbags de serie. Apoyando todos estos sistemas, el Compass cuenta con un habitáculo con estructura de 'jaula de seguridad', con más del 65 por ciento de aceros de alta resistencia.



El Compass obtuvo muy buenos resultados en los distintos 'crash test' de EuroNCAP. Más del 65 por ciento de su carrocería es acero de alta resistencia.



El maletero del Jeep Compass cubica 438 litros, ampliables a 1.191 litros cuando se abaten los respaldos. En caminos va de cine.

capacitiva de alta definición e incluyen las nuevas funciones Apple CarPlay y Android Auto –de serie en Limited y Trailhawk– para llamar con el sistema manos libres, para la navegación –solo en el sistema 8.4 NAV– y para los mensajes de voz. Todo ello permite integrar perfectamente los sistemas de control de voz de los teléfonos con una gama completa de funciones de infoentretenimiento.

Un ejemplo de este culto a la tecnología del Compass es que las versiones Limited y Trailhawk también cuentan con la aplicación Jeep Skills dentro del Uconnect 8.4 NAV. Esta aplicación proporciona indicadores específicos para la conducción todoterreno, que permiten al conductor monitorizar su rendimiento en las rutas fuera de carretera.

El Jeep Compass está disponible desde 25.540 euros en versión de gasolina con 140 CV, tracción delantera y cambio manual.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 M.AIR 2	1.4 M.AIR 2 4X4	1.6 MJET	2.0 MJET 4X4	2.0 MJET 4X4 AUT.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.368	1.598	1.956	1.956
Potencia máxima (CV/rpm)	140 / 4.000	170 / 4.000	120 / 3.750	140 / 4.000	170 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750	25,5 / 2.500	32,6 / 1.750	35,7 / 1.750	38,8 / 1.750
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 9 vel.	Manual, 6 velocidades	Man. 6 vel./Aut. 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	225/60 R17	215/65 R16	215/65 R16	225/60 R17
Peso (kg)	1.430	1.549	1.519	1.575 (Aut: 1.619)	1.619
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394 / 1.819 / 1.635	4.394 / 1.819 / 1.647	4.394 / 1.819 / 1.635	4.394 / 1.819 / 1.647	4.394 / 1.819 / 1.647
Volumen maletero (l)	438 / 1.191	438 / 1.191	438 / 1.191	438 / 1.191	438 / 1.191
Capacidad depósito (l)	60	60	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	9,3	10,7	10,1 (Aut: 10,5)	10,1
Velocidad máx. (km/h)	195	200	188	192 (Aut: 190)	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	6,2	6,9	4,4	5,2 (Aut: 5,7)	5,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	143	160	117	138 (Aut: 148)	148
Precios desde... (euros)	25.500	36.500	25.500	31.800 (AT: 34.300)	39.200



Divertida practicidad

Con una campaña promocional de 4.181 euros para toda la gama que sitúa la versión 1.2 CVVT Concept en 12.919 euros, el Stonic se convierte en una de las alternativas del segmento SUV más atractivas. Y sus argumentos van más allá: tecnología, seguridad, agrado, practicidad, eficiencia...

El nuevo Kia Stonic entra con fuerza en el segmento de mercado que más crece, el de los crossover compactos, y lo hace presumiendo de atractivos, como unos precios ajustados

que van de 17.100 a 22.800 euros, según motor y nivel de equipamiento, y que ahora resultan mucho más accesibles aún gracias a la campaña promocional de 4.181 euros:

arrancan en 12.919 euros si optamos por el motor 1.2 CVVT de gasolina y 84 CV, en 14.669 euros si preferimos el 1.0 T-GDi de 120 CV y en 15.869 si elegimos el diésel

1.6 CRDi de 110 CV. Y siempre con la garantía de 7 años o 150.000 kilómetros—sin límite de kilometraje en los tres primeros años—, común al resto de modelos de la marca.



MOTORES La joya de la corona, el 1.0 T-GDI

El Stonic dispone de las últimas mecánicas de Kia, en gasolina y diésel, concebidas para mejorar eficiencia, prestaciones y placer de conducción. Así, desde el lanzamiento está disponible el motor atmosférico 1.2 CVVT MPI (inyección multipunto de gasolina), con 84 CV y 12,4 mkg de par; mientras que el propulsor con menor consumo de la gama —4,2 l/100 km— es el diésel 1.6 CRDi VGT, que genera 110 CV y 26,5 mkg de par. Pero la versión de mayor venta equipa el T-GDI (inyección directa de gasolina turboalimentado) de tres cilindros, con una respuesta inmediata, gran economía y mayor ligereza, lo que descarga el eje delantero y optimiza la estabilidad. Rinde 120 CV y 17,6 mkg, gasta sólo 5,0 l/100 km y a mediados de 2018 habrá una versión de este motor con 100 CV. Todos se asocian a una caja de cambios manual, y también en 2018 llegará al mercado una transmisión automática de doble embrague con siete marchas.



Desarrollado a la vez que el nuevo Rio, con el que comparte plataforma, mecánicas y su moderna tecnología, el Stonic es un práctico SUV de 4,14 metros de largo, 1,76 de ancho y 1,52 de alto que se desenvuelve con tanta agilidad dentro de la ciudad, donde se beneficia de unas dimensio-

nes compactas y de una postura al volante elevada —vamos sentados cuatro centímetros más altos que en el Rio—, como en carretera, escenario donde manifiesta su personalidad más divertida e, incluso, deportiva. Llegado el caso, hasta se atreverá fuera del asfalto por sus 18,3 centímetros de

distancia libre al suelo. Y además de cinco confortables plazas —detrás, los tres posibles ocupantes van cómodos porque el suelo es prácticamente plano y la altura al techo alcanza ahí los 97,5 centímetros—, el Stonic cuenta con un maletero de 332 litros que podemos ampliar fácilmente —gracias al respaldo abatible por secciones 60:40— hasta los 1.135 litros. Bajo el piso, además, hay una rueda de repuesto.

Y abundan los huecos donde colocar cosas —los diseñadores los han elevado al máximo para facilitar su uso—, como una bandeja doble en la consola central que admite hasta los smartphone de mayor tamaño, bolsas en las cuatro puertas capaces de admitir botellas, dos reposavasos dobles delante, el portagafas del conductor, el apoyabrazos deslizante con cofre o la práctica guantera principal, con espacio para una tablet.

Siguiendo con el análisis del interior, en el diseño se aprecian las influencias europeas —el nuevo crossover de Kia, concebido en su centro de Francfort, ha sido desarrollado específicamente para nuestro continente—, y las líneas rectas que distinguen su imagen externa se trasladan también al habitáculo, donde destacan los perfiles esculturales como piezas geométricas

▼ El Stonic se reconoce fácilmente como Kia por detalles como su parrilla 'tiger-nose' o el sólido pilar C trasero, inspirado en los SUV de mayor tamaño.



▲ Hay disponibles cinco colores de techo, y las combinaciones bitono son 13. También se puede pedir el Stonic en un solo color.



7 AÑOS DE GARANTÍA 0 150.000 KILÓMETROS COMO EL RESTO DE LA GAMA KIA. Y EL PRECIO DEL STONIC ARRANCA AHORA EN 12.919 EUROS

LAS VERSIONES TECH EQUIPAN INSTRUMENTACIÓN 'SUPERVISION' Y TAPICERÍA 'COLOR PACKAGE'



◀ El Stonic incorpora la pantalla táctil 'flotante' de 7 pulgadas, que queda muy a mano, y disponemos de una completa tecnología de infoentretenimiento, como información del tráfico en tiempo real TomTom y compatibilidad con Android Auto y CarPlay.



▲ Detalles refinados por todas partes, como las tomas USB delante y detrás, el botón de arranque y apagado del motor, el control por voz, los grandes mandos de calefacción y ventilación en la consola central...



un acabado más colorista, pero también elegante, gracias al paquete de color naranja.

En cuanto al sistema de infoentretenimiento y su ya citada pantalla táctil, de 7 pulgadas, constituye el control central del Stonic porque integra las funciones del smartphone con la gestión de funciones clave del vehículo. Incluye de serie Apple CarPlay y Android Auto, y permite a los usuarios acceder a sus aplicaciones o a la música en 'streaming' durante la marcha. Hay navegación y radio digital DAB –pueden ser de serie, en función de la versión–, y unos puertos USB frente a las plazas delanteras permiten conectar físicamente los dispositivos móviles. En la zona trasera hay otro puerto USB en los acabados



◀ El maletero, de 332 litros y con doble fondo, se amplía a 1.135 abatiendo el respaldo posterior. Vamos sentados cuatro centímetros más altos que en el Rio, y las plazas traseras son amplias, pues la ausencia de túnel central en el suelo optimiza el confort de la quinta plaza.



o el panel pintado del tablero. Y tanto las salidas de ventilación como los bordes externos del salpicadero recuerdan a los grupos ópticos. Además, se prioriza la disposición horizontal del cuadro frente a los asientos para aumentar la sensación de espacio, y consola y mandos han sido orientados ligeramente hacia el conductor para facilitarle, por ejemplo, el manejo de la pantalla central táctil 'flotante', situa-

da a la altura natural de la vista –evita desviar la atención de la carretera– que permite reducir el número de botones. No obstante, para controlar la calefacción y la ventilación, y también muy a mano, hay unos grandes mandos giratorios bajo la pantalla.

Las posibilidades de personalización son amplias, pues el cliente puede elegir entre la tapicería negra de un tono o

que disponen de reposabrazos central, y las versiones equipadas con navegador –Drive y Tech– ofrecen los Connected Services de Kia –sin coste durante los siete años posteriores a la compra– proporcionados por TomTom. El paquete opcional de conectividad incluye actualizaciones sobre el tráfico, localización y avisos de cámaras de velocidad, búsqueda de puntos de interés o previsiones meteorológicas.

Pero el Stonic dispone de muchas más tecnologías –ver cuadro sobre seguridad– concebidas para maximizar el confort o la funcionalidad, como el equipo de sonido con seis altavoces, control de velocidad de crucero, llave inteligente, botón de parada y arranque del motor, cámara de visión trasera, climatizador automático, sensor de lluvia y luces... En este sentido, sorprende la rica dotación de serie del nivel básico Concept, disponible con los tres motores de la gama, al igual que los más completos Drive y Tech.

Gracias a los cinco colores de techo existentes –negro, verde, rojo, blanco y naranja–, el comprador de un Stonic puede elegir opcionalmente

entre 13 combinaciones bitono de carrocería, aunque el nuevo crossover de la firma coreana, que lleva llantas de 15 ó 17 pulgadas dependiendo



▲ Es una gran idea que los tres motores disponibles se combinen con los tres acabados: Concept, Drive y Tech.

de la motorización, también ofrece 9 pinturas monotonas, erigiéndose en el Kia más personalizable hasta la fecha.

En el plano dinámico, sus tres motores de entre 84 y 120 caballos se asocian a un chasis



▲ La cámara trasera de asistencia al estacionamiento es de serie en los niveles Drive y Tech, y este último lleva el conjunto de ayudas Advanced Driving Assistance Pack, opcional en Concept y Drive.

SEGURIDAD Prevención y protección

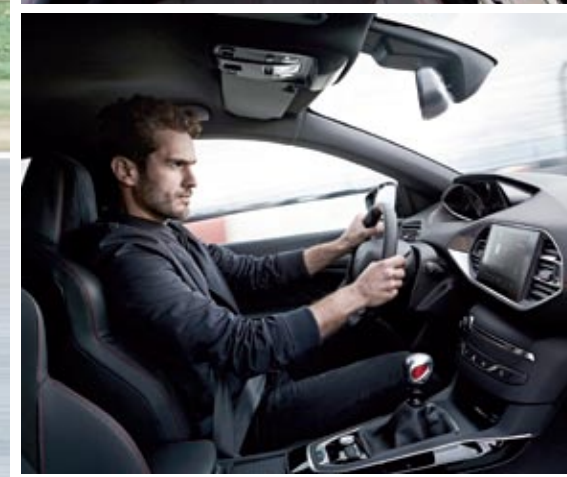
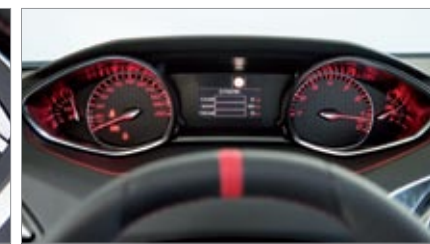
El Stonic tiene una plataforma y una carrocería ligeras y resistentes, pues un 51 por ciento del bastidor está fabricado con acero de alta resistencia y contiene 98 metros de unión por adhesivo estructural para mejorar la rigidez y la seguridad. En caso de colisión, los flujos de energía en el bastidor están diseñados para disiparla alrededor, por encima y por debajo del habitáculo. Además, incorpora seis airbags –frontales, laterales y de cortina–, así como anclajes Isofix para sillas infantiles en los asientos traseros. Monta de serie también control de estabilidad ESC y sistema de gestión de la estabilidad VSM, así como vectorización del par por frenado, control de frenado en curva, estabilizador en rectas y asistente de arranque en rampa. Y gracias al programa DRIVE WISE de Kia puede incorporar ayudas de conducción como asistencia de frenada de emergencia AEB, sistema de mantenimiento de carril LDW, detección de fatiga DAW y asistente dinámico de las luces de carretera.

donde los ingenieros han priorizado seguridad, diversión y dinamismo deportivo, destacando una suspensión delantera y trasera relativamente firme –específica del Stonic– para optimizar el aplomo en

recta y reducir el balanceo, o una dirección ajustada para ser rápida y directa, y que procura una entrada en curva más precisa que otros modelos de Kia ya existentes y que la mayoría de sus rivales.



PARA TODOS LOS DÍAS UNA DE LAS VIRTUDES MÁS VALORADAS DEL 308 GTI ES SU EQUILIBRIO ENTRE DEPORTIVIDAD Y CONFORT



◀ El denominado i-cockpit ofrece de partida una estética ŕacing muy a tono con el caŕcter del 308 GTi. Sobre todo por un volante con personalidad y unos relojes de dise~no elegante y deportivo. En el 308 ḿas dinámico, los faros Full LED son de serie.

▲ Muchos peque~os detalles aportan una gran personalidad al 308 GTi by Peugeot Sport. Y la combinaci3n de colores permite siempre que las siglas GTi luzcan como deben.

Destreza deportiva

El nuevo Peugeot 308 GTi combina a la perfecci3n una utilizaci3n diaria como versátil y c3modo coche 'para todo' con unas prestaciones de alto nivel. Son 270 CV por un precio de 32.050 euros.

El 308 GTi es un compacto que puede alardear de ser el GTi que mejor combina la conducci3n placentera y c3moda en el d'ia a d'ia con el genio y las altas prestaciones s3lo disponibles en los deportivos de pura raza. Pero este equilibrio tan dif'cil de alcanzar y tan perseguido por todos los fabricantes s3lo se consigue con tiempo y experiencia.

Para empezar, la forma de explotar el potencial de su chasis ha sido encomendada a Peugeot Sport, que ha trabajado sobre el motor de gasolina THP 270 S&S -siglas de 'Stop and Start'-, utilizando una tecnolog'ia de vanguardia: pistones forjados en aluminio, bielas y segmentos reforzados, cojinetes de biela con revestimiento de pol'mero o tornillos de bielas reforzados. Adem'as,

los 270 caballos y el generoso par de 33,7 mkg son perfectamente dosificables, incluso a alto r'egimen, gracias al dise~no espec'fico del pulm3n de mando de la 'wastegate', o v'lvula de descarga del turbo.

Para gestionar un par tan elevado el cambio manual de seis marchas se ha reforzado.

Sus dos 'rboles ahora est'n granallados y los pi~ones tienen un tratamiento de carbonitruraci3n profunda.

Gracias a este procedimiento termoqu'mico, la resistencia de la pieza queda reforzada contra el desgaste y la fatiga, al enriquecerla con carbono y n'itrgeno. Por 'ltimo, el

punto que hay a la salida de la caja se ha hecho m'as corto para mejorar la aceleraci3n. El resultado es extraordinario porque el motor no necesita ir constantemente alto de vueltas para mostrar su car'cter, y cuando se estira la aguja del cuentavueltas, la respuesta es contundente pero no brusca. La caja manual se maneja con precisi3n y rapidez, como parece exigible en un GTi. Y los frenos responden con empe~o, aunque se abuse de ellos. Los discos delanteros de 380 mil'metros, con s3lidos estribos de cuatro pistones de 38 y 41 mm de di'metro, est'n ventilados y montados en un cubo de aluminio. En la parte trasera, su di'metro es de 268 mil'metros, lo que garantiza un frenado eficaz y preciso.

Pero sepamos cu'el es



el secreto para ofrecer un comportamiento dinámico especialmente eficaz sin comprometer la comodidad. La totalidad de la suspensi3n vertical delantera es espec'fica: dureza del muelle, ajuste del amortiguador con un tope hidr'ulico de recuperaci3n para limitar el ruido, tope de ataque progresivo, endurecido y alargado para intervenir desde el inicio de la compresi3n.

Tambi3n se ha aligerado la barra estabilizadora para un mejor equilibrio con el tren trasero. En este 'ltimo se ha incrementado la rigidez de la barra de torsi3n y de sus soportes, pasando de 30 a 500

daN/mm en lateral, y de 170 a 490 daN/mm en vertical.

El diferencial antideslizamiento Torsen, integrado en la caja de cambios y asistido electr3nicamente, ofrece el par 3ptimo para una buena adherencia en curva. Y los programas de ayuda

► El consumo medio homologado del 308 GTi es de s3lo 6 litros cada 100 kil3metros; el mejor dato de su segmento.

electr3nica est'n adaptados al temperamento deportivo del coche. El ajuste de la direcci3n con asistencia el'ctrica est' espec'ficamente dise~ado para funcionar en coordinaci3n con el Torsen. Tambi3n implica un nuevo ajuste del sistema de control de tracci3n

para un funcionamiento optimizado. Y el car'cter m'as deportivo del ESP permite m'as deriva en giro sin que su trabajo reste deportividad. Aunque los m'as decididos podr'an desconectarlo totalmente. Diferentes personalidades para un GTi 'nico.



▲ Discreto, pero directo al coraz3n de los m'as expertos. La doble salida de escape delata su condici3n y hace honor a las siglas GTi.



la frase

Francisco Javier García Sanz. Vicepresidente mundial del Grupo Volkswagen y presidente del Consejo de Administración de Seat

«Los clientes piden soluciones de movilidad que les permitan reducir esa hora de atasco y no gastar un minuto en buscar aparcamiento. Estas soluciones deben ser sostenibles, colaborativas y conectadas. Hay que democratizar la movilidad sostenible».

en breve

► **DEBATE SOBRE EL COCHE AUTÓNOMO.** - En la jornada sobre los desafíos del vehículo conectado y autónomo organizada por Anfac y la DGT, Tráfico expresó su interés por desarrollar el marco regulatorio para facilitar la circulación de esos vehículos. La normativa se centrará en la definición de responsabilidades y la aptitud técnica de los sistemas autónomos.

► **MÁS VENTAS QUE EN 2016.** - A falta de un mes para terminar el año, Seat superó las ventas de todo 2016. Los 435.500 vehículos comercializados en todo el mundo suponen un +14,7% sobre esos 11 meses del año anterior.

► **TRASLADO DE PRODUCCIÓN.** - El nuevo eléctrico de Ford se fabricará en México. La decisión supone que la planta de montaje de Michigan (EE.UU.) no será su principal centro de producción para este tipo de vehículos.

► **PSA SE ASOCIA CON NIDEC.** - El grupo francés y el primer fabricante mundial de motores de precisión unen fuerzas para desarrollar y fabricar motores eléctricos en Francia, tanto para las marcas de PSA como para cubrir las necesidades de otros constructores.



EURONCAP

Sprint final

Divididos en dos grupos claramente diferenciados, un total de quince modelos integran la última entrega del sprint llevado a cabo por el organismo independiente EuroNCAP, que ha valorado 31 vehículos en los dos últimos meses de 2017 y cierra el año con 64 modelos evaluados.

En el primer grupo se encuadran los coches nuevos, como Hyundai Kona, Kia Stinger, la última generación de la Serie 6 de BMW y el Jaguar F-Pace, que saldan el examen con el máximo de cinco estrellas, mientras MG ZS, nuevo Dacia Duster, Kia Stonic y DS 3, también evaluados por primera vez, se conforman con tres. Pobre resultado que mejora notablemente el Kia con el pack opcional de seguridad, que lo convierte en un cinco estrellas. En cuanto a los modelos que han sido renovados, el único que se mantiene en el club de los más seguros es el Toyota Yaris, que refrenda las cinco estrellas logradas bajo las reglas menos estrictas de 2005 y 2011. Baremos actuales que dejan con tres estrellas

al Giulietta de Alfa Romeo y los C-Max y Grand C-Max de Ford, merecedores de cinco en 2010.

Tampoco consiguen mejorar sus cuatro estrellas anteriores el Toyota Aygo y el Opel Karl, que se deben conformar con tres, aunque con el equipo de seguridad opcional el Aygo alcanza las cuatro de 2014. Mención especial merece el Fiat Punto, el primer vehículo analizado por EuroNCAP que recibe un 0, frente a las cuatro estrellas logradas en 2000. El motivo de tan nefasta nota en el veterano utilitario italiano, que lleva a la venta desde el año 2005, es la imposición de obtener un

	Adultos	Niños	Peatones	Seguridad
★★★★★				
BMW Serie 6	86%	85%	81%	59%
Hyundai Kona	87%	85%	62%	60%
Jaguar F-Pace	93%	85%	80%	72%
Kia Stinger	93%	81%	78%	82%
Toyota Yaris	83%	80%	63%	57%
★★★				
Alfa Romeo Giulietta	72%	56%	59%	25%
Dacia Duster	71%	66%	56%	37%
DS 3	69%	37%	55%	29%
Ford C-Max / Grand C-Max	76%	60%	59%	29%
Kia Stonic	85%	84%	62%	25%
Con pack de seguridad, 5 estrellas	93%	84%	71%	59%
MG ZS	71%	51%	59%	29%
Opel Karl	61%	60%	58%	25%
Toyota Aygo	74%	63%	64%	25%
Con pack de seguridad, 4 estrellas	82%	63%	64%	57%
0 ESTRELLAS				
Fiat Punto	51%	43%	52%	0%

mínimo de puntos en cada una de las cuatro áreas para conseguir incluso una sola estrella. Requisito que el Punto no cumple por su decepcionante asistencia al conductor y prevención de choques, pues de serie solo incluye recordatorio del uso del cinturón para el conductor. Deficiencias que anulaban las dos estrellas que merecían sus calificaciones en protección

de ocupantes –adultos y niños– y peatones. Resultados que justifican el endurecimiento de los protocolos con el que se quiere mantener constante el esfuerzo de las marcas por ofrecer sistemas más eficaces a la hora de salvaguardar la integridad de los ocupantes de sus coches, y que la seguridad no sea privilegio de los segmentos premium.

Medioambiente A la venta los distintivos de la DGT

La prohibición de que los coches más contaminantes –los que no tienen distintivo de la DGT– circulen por Barcelona ha aglizado la venta de los distintivos medioambientales de la

DGT, que convertirán a la Ciudad Condal en la primera que los utiliza. Hasta ahora gratuitos, pasan a costar cinco euros y se pueden adquirir en 30 oficinas de correos de Cataluña, a las que se unirán 70 más en toda España antes de que acabe diciembre. En



Barcelona, los coches con mecánicas de gasolina matriculados antes de 2006, los diésel de antes de 2000 y las furgonetas anteriores a 1994 no podrán circular en los episodios de alta contaminación y deberán dejar de hacerlo definitivamente en

la zona de bajas emisiones a partir de 2020.

Toyota Europa Un español al frente de la nueva división

Agustín Martín, el presidente y CEO de Toyota España, compaginará ese cargo con la máxima

responsabilidad en la división creada por Toyota Europa para encuadrar la



LA FOTO



Renault Valladolid: salto a la barrera de los siete millones

Siete millones de unidades y 45 años separan el R-8 y al Captur, que conmemoran los siete millones de vehículos fabricados en la factoría de Carrocería y Montaje de Renault en Valladolid desde que en 1972 se iniciara la producción en esa planta, en la que se han hecho 19 modelos. El honor de ser el 'siete millones' se lo lleva un vehículo 'Made in Spain', pues se trata de un Captur Initiale Paris, en negro amatista con techo gris platino, que cuenta con un motor TCe de 120 CV, fabricado también en Valladolid, y un cambio TL4, hecho en Sevilla.



Coche del Año en España Título para el nuevo Seat Ibiza

El utilitario español ha iniciado su reinado como 'Mejor Coche del Año 2018' en España, un premio que desde hace 46 años organiza el diario ABC y que ahora otorgan 57 jurados de medios especializados –entre los que se encuentra el equipo de pruebas de Motor16– y el público, que emite su voto a través de la web del periódico. Con 293 puntos, la quinta generación del Ibiza se ha impuesto a los otros siete candidatos que optaban al premio en esta ocasión, con el Hyundai i30 en segunda posición, con 252 puntos, y el Citroën C3 Aircross, que se fabrica en la factoría de Figueruelas (Zaragoza), colocado tercero con 175 puntos. Por detrás aparecen Alfa Stelvio (153 puntos), Kia Stonic (125), Peugeot 5008 (122), Jeep Compass (88) y Honda Civic (87). Como 'Mejor Coche del Año en España', el nuevo Ibiza sucede a otro Seat, el Ateca, que logró el galardón en la edición anterior, lo que da la victoria a la marca dos años consecutivos, algo que no ocurría desde 2013, cuando el Peugeot 208 sucedió al 508.

nueva movilidad, el coche conectado y los sistemas multimedia. Como vicepresidente de Toyota Mobility&Connected Car en Toyota Motor Europa (TME), el ejecutivo español se pone al frente de uno de los pilares más importantes de la compañía

japonesa en el Viejo Continente. Es la tercera vez que Martín se integra en TME, donde con anterioridad a dirigir la filial española ha sido general manager de Planificación de Producto y director de Marketing para todo el mercado europeo.

Tráfico Se acabó la huelga de examinadores

Con una enmienda en los Presupuestos Generales del Estado, pactada por todos los grupos parlamentarios –con excepción del PP– para cubrir el complemento de 250 euros que reivindican los examinadores de Tráfico, se pone fin a la huelga iniciada en junio. Se calcula que el conflicto ha costado 15 millones de euros, provocado el cierre de numerosas autoescuelas y dejado sin examen a 167.000 aspirantes, según Tráfico, y a 230.000 según la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE). Los examinadores, a través del presidente de la asociación, Joaquín Jiménez, han pedido disculpas a los perjudicados.

Cataluña Pirelli traslada su sede a Valencia

La filial española del fabricante de neumáticos italiano es una de las 2.907 empresas que en los últimos meses se han trasladado desde Cataluña a

otras regiones de España. Pirelli ha elegido Valencia para ubicar ahora su sede social y se une a TAB Spain, otra empresa relacionada

Ganvam reafirma su fuerza

“La voz de la distribución”

Reivindicar la fuerza de la distribución en el sector del automóvil español y reclamar su derecho de representación ante las administraciones públicas centró las declaraciones del presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam), Lorenzo Vidal de la Peña, en su encuentro con los medios de comunicación. Para el nuevo presidente, «la automoción tiene dos brazos perfectamente articulados y representados (fabricación y la distribución)» y es Ganvam, una patronal fuerte, la voz más plural y numerosa de la venta y reparación, aunque hasta ahora, por su peso industrial, la cara más visible del sector hayan sido los fabricantes. También asegura que la asociación que preside no es sólo la patronal del Vehículo de Ocasión, pues representa a talleres independientes, concesionarios y talleres oficiales. Actividades sin las que la distribución no puede afrontar el reto de convertirse en un interlocutor fuerte y válido ante la Administración. Además, de la Peña incide en la necesidad de reconducir las relaciones con los fabricantes porque «si bien los coches son de ellos, los clientes y sus datos pertenecen a la distribución», lo que supone que vendedores y talleres no puede quedarse al margen del desarrollo de los nuevos servicios que se deriven de la conectividad. Junto a eso, añade como asignaturas pendientes para revitalizar el sector: una reforma fiscal que corrija la baja rentabilidad de las empresas, la lucha contra el intrusismo y la competencia desleal en venta y reparación, y la «urgente renovación del parque automovilístico».





◀ Los asientos incorporan nuevas funciones, como ventilación o un paquete multicontorno con masaje incluido. Los habrá de tres tipos: básicos, confort y deportivos.



◀ El salto cualitativo es abismal. El interior es más práctico, más amplio, se remata con más calidad y se rodea de una carga tecnológica mucho más avanzada.



◀ Los difusores de aire del salpicadero se inspiran en las turbinas de un avión y están iluminadas. Las hereda de la Clase E Coupé.

asientos que portará este modelo, que gozan de más confort y nuevas funciones, como ventilación o un paquete multicontorno con masaje incluido. Este último pack consta de una bomba neumática eléctrica que ajusta el contorno en los apoyos laterales y lumbar. No confundir con los asientos dinámicos de la Clase S. Además, las plazas traseras cuentan ahora con regulación de inclinación del respaldo.

Otro aspecto destacado es que se ha mejorado la visibilidad un 10 por ciento respecto al modelo sustituido gracias a unos montantes más esbeltos, sobre todo los traseros, y a la

Se recurre, asimismo, a un nuevo volante, prácticamente idéntico al de la Clase S, con mandos sensoriales y el control de velocidad Tempomat incorporado, pues se abandona la palanca empleada hasta ahora.

También tuvimos ocasión de acomodarnos en los nuevos

▲▲ Las dos pantallas 'flotantes', de 10,25 pulgadas cada una, le dan un aspecto más vistoso y avanzado. Habrá tres tipos de asientos diferentes y tres líneas de acabado: Style, Progressive y AMG.

nueva ubicación de los retrovisores exteriores.

Otro factor a destacar es el tecnológico, donde recibirá un arsenal en materia de seguridad, procedente de sus hermanos mayores. En un vehículo joven la conectividad es vital. En este sentido se ha optimizado la integración con el smartphone, y gracias a la aplicación Amazon Alexa contaremos con un asistente personal virtual. También nos avisará si recibe un golpe de aparcamiento, se pondrá en contacto con la policía en caso de robo y podremos programar funciones desde casa con el móvil, entre otros servicios.

Interioridades

La nueva Clase A de Mercedes se presentará en marzo en el Salón de Ginebra, pero en Motor 16 ya hemos tenido ocasión de ver su revolucionario interior y de acomodarnos en él. No solo es más amplio, sino que la puesta en escena es más tecnológica y los avances resultan significativos.

Han pasado 20 años desde que viera la luz la primera Clase A de Mercedes. No fueron unos comienzos fáciles, pero desde entonces se han fabricado más de tres millones de unidades. Con la tercera generación consumiendo sus últimas semanas —el nuevo modelo será presentado durante el Salón de Ginebra, y en primavera se iniciará su comercialización— hemos tenido ocasión de conocer su innovador interior, y el salto cualitativo ha sido abismal.

La nueva interpretación del lujo moderno llega avalada por una puesta en escena más vistosa y tecnológica, nuevas funciones en conectividad y una habitabilidad y un maletero más generosos. Por

ejemplo, se han ganado 35 milímetros a la altura de los codos en las plazas delanteras y 36 en las traseras, 22 milímetros en el ancho al nivel de los hombros en las plazas traseras y otros 8 milímetros en la altura hasta el techo.

Y ya que estamos con cifras,

señalar que el maletero crece 29 litros, hasta los 370. No solo es más grande, también es más práctico porque el portón es ahora 20 centímetros más ancho, ya que los pilotes traseros se dividen en dos módulos, facilitando así la carga de objetos voluminosos.



▲ Con sus rasgos, el Mercedes EQA Concept nos proporciona algunas pistas sobre la apariencia definitiva de la futura Clase A.

Sería injusto quedarnos sólo en los números, porque el escenario interior sufre una auténtica revolución. Así, se apuesta por un salpicadero 'flotante' y el cuadro analógico pasa a ser historia; porque todas las versiones recurren a un tablero de instrumentos que consta de dos pantallas digitales y configurables, heredadas de la Clase E y la Clase S. En el caso de la Clase A serán 'flotantes' y algo más pequeñas, ya que de serie son de 7 pulgadas, aunque en opción se pueden montar unas de 10,25 pulgadas, que son precisamente las que ilustran estas páginas. También se puede combinar una pequeña y otra más grande en el lado derecho.

LA NUEVA CLASE G, POR DENTRO EL ICONO SE REINVENTA

Motor 16 también tuvo ocasión de conocer el habitáculo de la futura Clase G de Mercedes. El renovado modelo se estrenará en enero, durante el Salón de Detroit, pero ya hemos podido acomodarnos en su interior. En esta ocasión se mantienen algunos guiños de este icono, como el asa de agarre frontal para el pasajero delantero o el cuadro de mandos analógico de serie,

aunque en opción ofrecerá una pantalla digital de 12,3 pulgadas. Sin embargo, el conjunto se remata con más calidad y es más amplio, sobre todo en las plazas traseras, donde se incrementa 150 milímetros el espacio para las piernas o 27 el ancho a la altura de los hombros. También incorpora airbags de rodilla y un nuevo volante con mandos sensoriales.



◀▲ El diseño de la nueva Clase G hereda muchos de los rasgos icónicos de siempre, como el cuadro analógico o el agarradero frontal en el lado del pasajero delantero.

Esta Navidad, regalos para todos

Los coches inspiran los regalos navideños. ¿Buscas un detalle clásico, deportivo, atrevido...? Si tu pasión son los automóviles, te proponemos algunas ideas para que nadie se quede sin regalo en casa. Visita las webs y los concesionarios de tus marcas preferidas; hay mucho donde elegir.

Montse Turiel | mturiel@motor16.com



Camiseta.- Con el Audi R8 como protagonista de cómic, esta camiseta se convertirá en la favorita de los pequeños. Está fabricada en algodón 100%. **21,02 €** (https://shops.audi.com/es_ES/web/eshop)

Coches de madera.- Cinco modelos icónicos en miniatura -Tracción Avant, Rosalie, Tipo H, 2 CV y Méhari- fabricados en madera de haya. Harán las delicias de niños y mayores. **12 €** (<https://lifestyle.citroen.com>)



Tapa para el ordenador.- Volvo, patrocinador oficial de la vuelta al mundo a vela, dispone en su boutique de artículos para todos los estilos y gustos. Personaliza tu ordenador con esta tapa, con una fotografía y el logotipo originales de la Volvo Ocean Race. Se adapta a pantallas de hasta 17". **18,85 €** (<https://collection.volvocars.com/es>)

Patinete eléctrico.- Los que quieren un regalo verdaderamente original pueden pedir este patinete de Peugeot. Se llama e-Kick y ha ganado este año el premio 'Red Dot', considerado el 'Oscar' del diseño. También se vende como opción de equipamiento del 3008. **899 €** (<https://boutique.peugeot.com/fr>)



Monedas de colección.- Con motivo del 25 aniversario del Museo Thyssen-Bornemisza, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda le dedica una colección compuesta por cinco monedas, que presenta diseños diferentes en anverso y reverso y donde se representan algunas de las obras más emblemáticas conservadas en el museo. **66,55 €** (<http://www.fnmt.es/leccionista>)



Chaqueta.- Para los más deportivos de la casa, el coupé de altas prestaciones Nissan GT-R, que esconde un corazón de 570 CV de potencia, inspira esta cazadora. Lleva el logo bordado. (<https://www.nissan.es/propietarios/accesorios.html>)



Libro Guinness.- Los fans de los récords sobre ruedas tienen una cita con el Guinness World Records, ya a la venta. En esta entrega hay una nueva sección con las hazañas más espectaculares del motor, los pilotos más laureados, los vehículos más increíbles... **25,95 €** (www.planetadelibros.com)



Pijama.-

Con prendas como esta, los más pequeños de la casa también puede vestirse con los colores de su escudería de F1 favorita y emular a pilotos como el madrileño Carlos Sainz, ahora en el equipo Renault. **20 €** (<https://shop.renaultsport.com>)

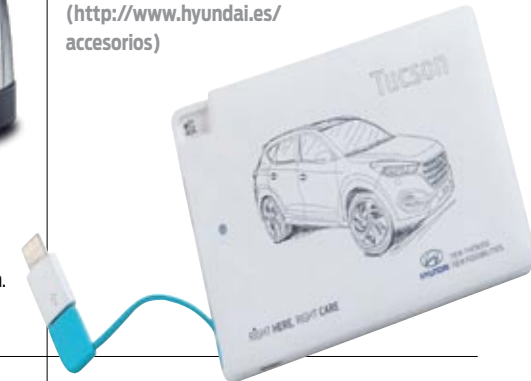


Tostadora.- Complementos, accesorios o detalles para el hogar, como esta tostadora inspirada en la TI, son algunos de los artículos que ofrece la tienda de Volkswagen. **75 €** (<https://store.volkswagen.es>)

Taza.- Para los amantes del café, nada mejor que una taza protagonizada por uno de los deportivos con más historia, el Ford Mustang. **27,90 €** (<https://fordlifestylecollection.com/es>)



Batería.- Los más tecnológicos de la familia seguro que disfrutarán con esta batería externa para el móvil inspirada en el Tucson de Hyundai. **18,22 €** (<http://www.hyundai.es/accesorios>)



Navegador.- Entre los 'gadgets' para el automóvil que puedes encontrar en la marca Garmin, se encuentra este navegador de la serie Drive que, además de llevarte por la ruta adecuada, incluye alertas de seguridad y un indicador de fatiga del conductor. **Desde 119 €** (www.garmin.com/es-ES)



Fundas para el móvil.- Pensadas para los amantes de los deportes al aire libre, estas fundas de Fiat están fabricadas en neopreno de alta densidad y protegen el teléfono de golpes o salpicaduras de agua. **21,02 €** (http://store.fiat.com/es_es)

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp ultimate
con tecnología
ACTIVE

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

MUSEO PORSCHE



VUELVE EL 911 MÁS ANTIGUO

Tres años ha durado la restauración del Porsche 911 más antiguo que conserva la marca y que se podrá ver –hasta el 8 de abril de 2018– en una exposición del Museo Porsche titulada '911 (901 Nº 57): Despega una leyenda'.

El coche fue fabricado en octubre del año 1964 y es una de las primeras unidades de producción en serie de este deportivo, conocido entonces como 901. En 2014, un equipo de televisión alemán lo encontró, fue comprado por Porsche y ahora ha sido restaurado.

HYUNDAI KONA

EL COCHE DE LA CAMPEONA

La nadadora Mireia Belmonte, elegida por Hyundai como embajadora de la marca, acaba de recoger el nuevo Kona que utilizará a partir de ahora para su uso personal. La campeona olímpica es la imagen de este



modelo, que acaba de llegar al mercado. Conducirá una unidad del crossover en color blanco, equipada con un motor 1.6 TGD i con cambio DCT de doble embrague y acabado Style.

INICIATIVA SOLIDARIA



El número de parejas participantes en esta segunda edición fue de 20, y todos utilizaron el Suzuki Vitara 1.6 DDIS.



El equipo ganador empleó un tiempo total de 1:00:04 en recorrer un total de 60 kilómetros a una media de 60 km/h. Rebajando en un litro el consumo medio oficial.

2.000 KG DE ALIMENTOS EN EL MINICONSUMO SOLIDARIO

Suzuki ha celebrado la segunda edición de su miniconsumo solidario 'Litros x Kilos' para periodistas especializados. El reto era idéntico al del año pasado: reducir en condiciones reales de tráfico el consumo medio homologado del Suzuki Vitara 1.6 DDIS 4x4 diésel

de 120 caballos, establecido en 4,2 l/100 km. La diferencia entre el consumo medio homologado y el obtenido durante la prueba se multiplicaría por 100 y por el número de parejas participantes y se convertiría en kilos de alimentos de primera necesidad que serían en-

tregados a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid. Los ganadores, Enrique Fernández, de la revista 'Alta Gama', y Santiago Ibáñez, de 'El Periódico', obtuvieron un consumo medio récord de 3,2 l/100 km, que ha permitido entregar 2.000 kg de alimentos.

PEUGEOT

UNA BICI CON PREMIO

La bicicleta plegable y eléctrica de Peugeot, eFO1, ha ganado el premio Estrella de Oro del Observatorio francés del diseño, uno de los galardones más importantes del país galo en este sector. El jurado de este galardón ha destacado el innovador sistema de plegado de la bici, que se puede cerrar en solo diez segundos y tres movimientos ejecutados en cualquier orden.



UN LEAF DE CINE

El Nissan Leaf es uno de los protagonistas de la película 'El Secreto de Ibsim', cuyo rodaje comenzará en breve en Ibiza con actores como Ángela Molina o Fernando Tejero.

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 €

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 €

Copa Mundial de la FIFA Rusia 2018™
MONEDA DE PLATA



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 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
Diputado, 303
08009 - Barcelona
Tel.: 93 487 02 00
Fax: 93 487 03 92
Tel.: 902 103 010
www.latiendacncasa.es

También en:
Estancos
Comercios Numismáticos y Filatélicos

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





▲ El brasileño Carlos Pace, con el Brabham Alfa Romeo BT45 en el Gran Premio de Francia de 1976, disputado en Paul Ricard.



▲ El piloto italiano Vittorio Brambilla, al volante del Alfa Romeo 177 en el circuito de Monza con ocasión del GP de Italia de 1979.



▲ El austriaco Niki Lauda y su Brabham de motor Alfa Romeo, durante el Gran Premio de Holanda de 1979, en Zandvoort.



▲ El motor V12 usado en 1979 fue acusado de 'excesivamente sediento'. Era potente, aunque el Alfa Romeo 177 resultaba pesado y poco aerodinámico.

El regreso al futuro de Alfa Romeo

En la primera carrera de la Fórmula 1 moderna, Silverstone 1950, Giuseppe Farina encabezó el triplete de Alfa Romeo, y sus coches ganaron todas las pruebas excepto las 500 Millas de Indianápolis. En 1951, Juan Manuel Fangio logró el segundo título consecutivo para la marca. Ferrari era entonces su gran rival. Hoy, Alfa Romeo vuelve a la Fórmula 1 de la mano del fabricante italiano.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Una marca que ha ayudado a hacer historia de este deporte, Alfa Romeo se unirá a otros grandes fabricantes que participan en Fórmula 1”, afirmaba el presidente de Fiat Chrysler, Sergio Marchionne, al anunciarse el acuerdo de colaboración con Sauber. “Al-

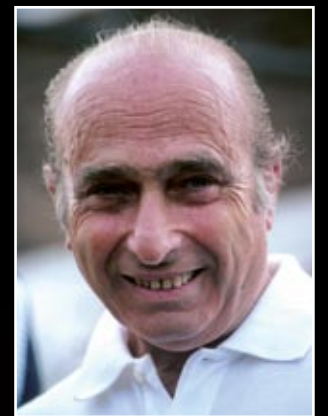
fa Romeo tiene una larga historia de éxito en los grandes premios, y estamos muy orgullosos de que una compañía de tanto renombre internacional haya elegido trabajar con nosotros para su retorno a la cima del automovilismo”, explicaba el responsable de Sauber Pascal Picci, cabeza visible del equipo que Alfa Romeo usará como plataforma para su retorno.



▲ Alfa Romeo regresa a la Fórmula 1 de la mano de Sauber, aunque realmente la marca italiana será sólo el patrocinador principal del equipo suizo.



◀ La Fórmula 1, nacida en 1950, tuvo como primer ganador al italiano 'Nino' Farina, y en la siguiente temporada el título fue para el argentino Juan Manuel Fangio. Ambos, con coches de Alfa Romeo.



En realidad, la historia de la marca italiana en este deporte es más bien modesta, pero no por ello deja de ser bienvenida un nombre de tanta rai-gambre deportiva.

“La marca se beneficiará de la tecnología compartida y el conocimiento estratégico con un socio como Sauber”, apuntaba durante el anuncio oficial el presidente de Ferrari. Porque este retorno es muy diferente al de otros grandes fabricantes, ya que no se trata de un programa de competición propio, sino de un patrocinio. Una forma diferente de volver a los circuitos que aportará ventajas para ambas partes, con Ferrari como ‘primo zumoso’.

Último equipo de la parrilla en la Fórmula 1, dicho acuerdo proporcionará a Sauber un importante y necesario aporte de capital y recursos técnicos. “El acuerdo representa el reposicionamiento de la marca Alfa Romeo, que vuelve a

la Fórmula 1 tras una ausencia de treinta años”, recordaba el propio Marchionne. Porque para Alfa Romeo se busca potenciar su imagen y percepción deportiva en el contexto de la salida al mercado de Fiat Chrysler.

Además de las indudables ventajas comerciales, el binomio de Alfa Romeo-Sauber también ofrece ventajas deportivas y políticas. En el primer apartado, el equipo suizo fogueará a las jóvenes promesas de Ferrari Charles Leclerc y Antonio Giovinazzi. En el segundo, Sauber acentúa su condición de aliado para Ferrari ante la remodelación que Liberty persigue para redefinir el futuro de la Fórmula 1. Marchionne ya ha comenzado a defender el peso específico del equipo italiano utilizando la retirada de la Fórmula 1 ante el nuevo rumbo insinuado por los nuevos responsables americanos para la categoría. Y es que las unidades de po-



▲ El presidente de Fiat Chrysler, Sergio Marchionne, fue el encargado de anunciar el acuerdo de colaboración de Alfa Romeo con Sauber. El objetivo es potenciar la imagen y la percepción deportiva de la marca italiana.



EL ACUERDO DE ALFA ROMEO CON SAUBER ALCANZA HASTA EL FINAL DEL PRESENTE CICLO DE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA, EN 2020



◀ Al margen de la Fórmula 1, la experiencia de Alfa Romeo en competición ha recorrido varias etapas. Desde los coches pioneros como el Tipo B —arriba— hasta los Turismos y el DTM —abajo—, pasando por los 'Sport Cars', donde la marca logró los títulos en 1975 y 1977.



▶ A la derecha, y de arriba abajo, el francés Patrick Depailler con el Alfa Romeo 179 en el GP de Sudáfrica de 1980; el norteamericano Mario Andretti con el 179C en el GP de Estados Unidos de 1981, y el italiano Mauro Baldi con el 183T en el GP de Inglaterra de 1983, en Silverstone.



▶ Sobre estas líneas, el estadounidense Eddie Cheever con el Alfa Romeo 184T en el GP de Inglaterra de 1985, en Brands Hatch. A la izquierda, el Osella FA1G de motor Alfa Romeo, pilotado por el canadiense Allen Berg en el GP de Francia de 1986.

caracterizaron por un consumo de combustible que se vio más penalizado si cabe ante las restricciones reglamentarias para mitigar las exageradas potencias de los propulsores turboalimentados. Por la presión interna y las pérdidas en el mercado automovilístico, en 1983 se transfirió la gestión del equipo oficial a Paolo Pavanello, responsable de un exitoso equipo italiano, el Euroracing. En 1984 llegó Benetton como patrocinador y el italiano Ricardo Patrese logró el último podio para la marca, precisamente en el Gran Premio de Italia. Pero tenía sus días contados ante los pobres resultados

Cerrado el equipo oficial, Alfa Romeo volvió a su antiguo papel de suministrador de motores hasta 1988 con el modesto equipo Osella. Cuando el Grupo Fiat se hizo con su control se canceló toda presencia en la Fórmula 1 ante la imagen embarazosa que ofrecía para la marca. En la última carrera de aquella temporada, el italiano Alex Caffi no pudo terminar... por quedarse sin gasolina. Fuera de la Fórmula 1, Alfa Romeo siguió compitiendo en el DTM alemán. También inició una corta aventura como suministrador de motores con un atrevido aunque poco exitoso salto al Indycar de Estados Unidos desde 1989 hasta 1991, donde ni siquiera cosechó un podio.

El acuerdo con Sauber alcanza hasta el final del presente ciclo de tecnología híbrida, en 2020. Más allá, todo son incertidumbres para la marca e incluso para Ferrari, si escuchamos a Marchionne. Aunque su presencia se mantuviera en el futuro más allá de esa fecha, con la mítica Scuderia presente en la Fórmula 1 nada indica que Alfa Romeo vaya a disfrutar un protagonismo propio como fabricante. Pero ya es una gran noticia que vuelva a los circuitos. Una marca con su pasado estuvo demasiado tiempo fuera de ellos.

tencia híbridas han proporcionado un gran poder político a Ferrari y Mercedes, como se está comprobando en los últimos tiempos. El acuerdo de Sauber es otro reflejo de ello, con Haas ya en la órbita del equipo italiano.

Pero ¿cómo podría afectar a la imagen de la marca si Sauber no mejora el rendimiento sustancialmente el rendimiento de estos últimos años? Porque no puede decirse que Alfa Romeo haya labrado su carisma deportivo en la Fórmula 1, con la excepción de los dos primeros años antes mencionados. Ni tampoco parece que Sauber pueda reverdecir para la marca antiguas glorias logradas fuera de ella. Algunas voces en Italia han lamentado que Marchionne no apostara por un programa de competición propio en otras categorías más directamente identificadas con su producto de calle.

La marca italiana participó por primera vez en un gran premio —no bajo el formato actual— en 1924. Antonio Ascari ganó la primera carrera para la marca en Cremona, y otra al año siguiente en la que los pilotos de la marca incluso se detuvieron para comer mientras los mecánicos trabajaban en sus monturas. Eran otros tiempos, y tal era la superioridad de sus coches. Alfa Romeo lograba su primer título de constructores.

Desde 1932 hasta el 34 los coches italianos ganaron todas las carreras, con pilotos como Rudolf Caracciola y Tazio Nuvolari. La marca también quedaba eclipsada ante el potencial de las alemanas Auto Unión y Mercedes, pero Alfa se defendía hasta el punto de que Nuvolari ganó el Gran Premio de Alemania de 1935. La invasión alemana durante la Segunda Guerra Mundial

obligó a cancelar los planes deportivos de la marca hasta el final del conflicto. Tras la guerra, y antes de la entrada en vigor del actual Campeonato del Mundo, Alfa Romeo logró numerosos triunfos durante la década de los años cuarenta, logrando veintiséis victorias consecutivas y cimentando entre 1946 y 1949 una leyenda a la que dio continuidad durante los dos primeros campeonatos de la nueva Fórmula 1 a partir de 1950.

Pero la falta de recursos económicos obligó a la marca italiana a abandonar la Fórmula 1 para concentrarse en las carreras de 'sport cars', donde lograron los títulos de 1975 y 1977, ampliando así su aureola deportiva, aunque ya fuera de la Fórmula 1. Pero en los años sesenta seguía presente en el campeonato como suministrador de motores. En la década de los setenta, An-

drea de Adamich, un piloto muy vinculado a la marca, incluso utilizó un propulsor derivado de los 'GT' a bordo de un tercer McLaren, a la vez que otros pilotos montaban motores italianos en varios March privados, siempre de manera no oficial y con poca proyección deportiva.

Alfa Romeo inició una nueva era en la Fórmula 1 de la mano de Bernie Ecclestone y Brabham durante los setenta. Su famoso V12 'plano', diseñado por el ingeniero Carlo Chitti, fue buscado como alternativa a Ferrari y sus motores de la misma arquitectura. En 1976, el equipo británico sustituyó los Ford Cosworth por los motores italianos, y en el Gran Premio de Argentina del año siguiente Carlos Pace logró el primer podio para la marca en veintiséis años, y John Watson la primera 'pole' desde los cincuenta. Niki Lau-

da ganó en el Gran Premio de Suecia con el famoso Brabham 'aspiradora' y el motor italiano a sus espaldas, aunque el monoplaza sería posteriormente descalificado.

A pesar de la oposición interna —especialmente de los sindicatos— Carlo Chitti logró que Alfa Romeo dejara de estar presente como mero suministrador de motores para convertirse en un equipo totalmente oficial. En 1979, el italiano Bruno Giacomelli de-

butaba con el 177 en el Gran Premio de Bélgica. Pesado y poco efectivo aerodinámicamente, con un motor potente pero sediento de combustible, el comienzo no fue afortunado para Alfa Romeo. Sin embargo, se ampliaron los esfuerzos en 1980, ya con dos monoplazas y el francés Patrick Depailler a bordo. Tan solo una vez rozó la victoria Giacomelli, en el Gran Premio de Estados Unidos, cuando tras lograr la pole y liderar la carrera tu-

vo que abandonar por avería mecánica con la meta la vista. Ya no habría otra oportunidad semejante para ganar un gran premio. Al menos, el piloto italiano logró cinco podios aquella temporada.

Hasta 1985, el equipo oficial italiano siguió en la Fórmula 1, incluso con la presencia de patrocinadores como Marlboro, incluyendo el fichaje en 1981 de Mario Andretti, campeón del mundo de 1978. Los motores italianos se

MATRICULACIONES EN EUROPA

EN LA SENDA DEL CRECIMIENTO

El incremento de casi todos los mercados, con la excepción más notable del Reino Unido –cae por octavo mes consecutivo–, coloca en 1.258.220 las ventas de turismos nuevos en los 28 países de la UE y los tres de la Efta en noviembre. Supone un 5,8 % de crecimiento sobre el mismo mes de 2016 y sube el acumulado a 14.493.361 unidades (+4,0 %). Son datos de la patronal de fabricantes europeos ACEA, que destaca el día laborable más en noviembre de este año en el alza de las matriculaciones del mes. También con contadas excepciones, todas las marcas se benefician de una subida mensual que, como se puede comprobar en el cuadro, supera los dos dígitos en Peugeot, Skoda y Toyota, entre las que ocupan el 'top ten', destacando también la subida interanual del fabricante japonés. A nivel de grupos, Volkswagen mantiene

con comodidad su liderazgo en noviembre (310.647 unidades, +5%) y lo que va de año (3.450.444, +2,6 %), con Seat como su marca con mayor crecimiento (+12,1 y +15,0 %, en el mes y acumulado, respectivamente). PSA, en segunda posición, presenta el crecimiento más espectacular, con 200.211 matriculaciones (+83,1 % en el mes y 1.715.318 (+25,6 %) de enero a noviembre, por el efecto de la compra de Opel y pese a que DS sigue a la baja: -9,3 y -31,2 %. También con notable subida en el mes (+10,1 %), la tercera posición la ocupa Renault, con 139.335 entregas y 1.484.449 unidades en el acumulado (+7,9 %), destacando el avance de Dacia: +24,5 % en el mes y +12,4 % en lo que va de año.

LOS MAYORES MERCADOS				
	Noviembre	%17/16	Enero/Nov.	%17/16
ALEMANIA	302.636	9,4	3.187.312	3,0
FRANCIA	180.005	10,3	1.917.376	5,3
REINOUNIDO	163.541	-11,2	2.388.144	-5,0
ITALIA	156.332	6,8	1.848.919	8,7
ESPAÑA	104.170	12,4	1.131.988	7,8
POLONIA	41.210	10,8	437.178	17,4
BÉLGICA	39.645	0,0	518.486	2,5
HOLANDA	37.713	17,6	399.547	15,31
SUECIA	32.484	2,1	344.435	2,8
AUSTRIA	29.547	15,9	327.669	7,8
EU	1.216.702	5,9	14.047.460	4,1
EFTA	41.518	2,4	445.901	1,2
EU+ EFTA	1.258.220	5,8	14.493.361	4,0

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS				
	Noviembre	%17/16	Enero/Nov.	%17/16
VW	142.087	1,5	1.579.227	-0,5
RENAULT	99.579	5,2	1.048.578	6,1
PEUGEOT	80.523	20,4	853.491	6,8
FORD	80.335	4,3	961.902	0,3
OPEL	71.953	--	287.269	--
MERCEDES	71.805	2,1	831.323	7,6
BMW	68.112	-2,2	755.229	0,1
AUDI	65.429	3,6	770.882	0,2
SKODA	61.374	11,6	655.246	7,2
TOYOTA	53.607	11,6	631.860	15,0

MAZDA

ST Red Heritage, el MX-5 más exclusivo

Muy especial es la nueva versión del icónico modelo japonés, que está disponible por 29.000 euros y al que su capota de lona en rojo oscuro y sus exclusivos asientos de cuero en color Camel convierten en una irresistible tentación para los forofos del roadster más vendido del mundo, que pueden ver en el MX-5 ST Red Heritage una pieza de coleccionismo. Impulsado por el motor 2.0 de 160 caballos y con cambio manual como única alternativa, en este singular modelo Soft Top (techo blando) también resaltan las llantas de aleación de 17 pulgadas Bright Dark y el equipo de Sonido Bose, con 9 altavoces. Equipamiento al que se añaden Mzd Connect con HMI Commander, navegador, faros Full LED y acceso Inteligente sin llave, como elementos más destacables.



Por 29.000 €

BMW

M5: disponible desde 136.600 €

La sexta generación de la berlina de alto rendimiento de la marca alemana ya tiene precios para el mercado español, al que llegará en marzo de 2018. El primer BMW M5 con tracción xDrive cuenta con los 600 caballos del potente V8 de 4,4 litros, que lo lleva de 0 a 100 km/h en menos de 3,5 segundos y lo lanza a 250 km/h (limitación electrónica); mientras que con la opción M Driver's Package la velocidad

máxima sube a 305 km/h. Cuenta con todos los sistemas inteligentes que incorpora la última generación de la Serie 5, y gracias a la reducción de peso de la suspensión y al techo de carbono, es más ligero



M5 M5 First Edition 136.600 € 158.845 €

que el anterior M5, a pesar de la tracción total M xDrive. El precio, establecido en 136.600 euros para la versión básica, sube a

158.845 en el First Edition, una edición limitada de 400 unidades para todo el mundo que incluye elementos distintivos.

Hasta 115 CV y desde 16.530 euros



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

SEAT

Motores diésel para el Ibiza

La llegada de las tres alternativas mecánicas diésel redondea una gama hasta ahora compuesta por las versiones de gasolina y las 'híbridas', de gas natural comprimido (GNC). La oferta diésel se centra en el 1.6 TDI, con potencias de 80, 95 y 115 caballos, con cambio manual o automático DSG. Hay cuatro niveles de equipamiento: Reference, Style, Xcellence –orientado al confort– y el deportivo FR, a los que se une el Reference Plus, que añade aire acondicionado, volante multifunción, bluetooth con audiostreaming y sistema de radio Media System Touch a la terminación básica, que sin descuentos y promociones se

PRECIOS	
1.6 TDI CR 80 CV Start&Stop REFERENCE	16.530 €
1.6 TDI CR 80 CV Start&Stop REFERENCE PLUS	17.430 €
1.6 TDI CR 95 CV Start&Stop REFERENCE	16.990 €
1.6 TDI CR 95 CV Start&Stop REFERENCE PLUS	17.890 €
1.6 TDI CR 95 CV Start&Stop STYLE	19.230 €
1.6 TDI CR 95 CV Start&Stop XCELLENCE	20.710 €
1.6 TDI CR 95 CV Start&Stop FR	20.710 €
1.6 TDI CR 115 CV Start&Stop STYLE	19.840 €
1.6 TDI CR 115 CV Start&Stop XCELLENCE	21.320 €
1.6 TDI CR 115 CV Start&Stop FR	21.320 €

puede adquirir por 16.350 euros. La lista de opciones aporta la posibilidad de mejorar, especialmente, los niveles superiores, con elementos como control de velocidad de cruce adaptativo con radar de proximidad, techo panorámico eléctrico o el Drive Profile, que es el selector de modos de conducción de Seat.

AIXAM

Eléctricos para conducir sin carné

Dos modelos cien por cien eléctricos amplían la oferta de la casa francesa especializada en microcoches, que se conducen con la licencia de ciclomotor o el permiso AM. Los nuevos eCity y eCoupé de Aixam cuentan con baterías de

iones de litio, que se van recargando en frenadas y retenciones, y se cargan al completo en tres horas y media en un enchufe de 220 V. La marca indica una autonomía de 80 kilómetros y coloca en un euro la recarga para recorrer 100 kilómetros, a lo que se une un bajo coste de mantenimiento. Silenciosos y ecológicos, tienen la velocidad limitada a 45 km/h, y en sus 3 metros de largo y 1,5 de ancho ofrecen espacio para dos personas y un maletero de hasta



980 litros. Hay muchas opciones de personalización y un rico equipo de seguridad y conectividad. El eCity, disponible en versiones Pack y Premium, parte de 14.790 euros, mientras que el eCoupé –Design Premium o GTI– se puede conseguir desde 17.790 euros.

VOLKSWAGEN

La gama Golf se completa con el Sportsvan

Se inicia la venta de la versión que completa la renovada gama Golf, variante que se sitúa entre el cinco puertas y el Variant, y está disponible desde 17.900 euros, aplicados los descuentos. Llega con cuatro motorizaciones –pronto se com-

pletarán con el 1.6 TDI de 115 caballos–, con transmisión manual de seis velocidades para el gasolina menos potente y automática DSG de siete relaciones para las versiones de 150 CV, quedando el TSI de 130 CV como la única con ambos

cambios. Desde el nivel de acceso, el Sportsvan lleva luces led, control de velocidad de cruce Tempomat, volante multifunción, faros antiniebla, AppConnect, multimedia Composition Media con pantalla táctil de 8 pulgadas y 'Security&Service', que asiste al conductor en caso de avería.

PRECIOS	
1.0 TSI 110CV 6 vel. EDITION	22.370 €
1.0 TSI 110CV 6 vel. ADVANCE	24.420 €
1.5 TSI EVO 130CV 6 vel. ADVANCE	26.360 €
1.5 TSI EVO 130CV DSG 7 vel. ADVANCE	28.230 €
1.5 TSI EVO 150CV DSG 7 vel. ADVANCE	29.740 €
1.5 TSI EVO 150CV DSG 7 vel. SPORT	32.660 €
2.0 TDI CR 150 CV DSG 7 vel. ADVANCE	31.110 €
2.0 TDI CR 150 CV DSG 7 vel. SPORT	35.370 €



CITROËN



VENTAJAS DE NAVIDAD

Para cerrar el año, Citroën organiza una Navidad «Inspirada en Ti», con descuentos, unidades limitadas, regalos y financiación aplazada. Por ejemplo, hay descuentos de hasta 1.500 euros, se incluye como regalo en algunos modelos el Citroën Advanced Comfort –valorado en 1.500 euros– y se puede comenzar a pagar en abril la compra realizada a través de PSA Financial Services. No menos interesante es conseguir un C4 BlueHDI 100 Tonic (full equip) por 13.990 euros, un C3 Aircross pagando 130 euros al mes, con cuatro años de mantenimiento incluido, o un C3 PureTech 110 S&S #97 Edition por 13.990 euros, con la cámara ConnectedCAM.

SEAT

RÁPIDA ENTREGA

Reducir los tiempos entre el pedido del coche y la entrega es lo que ofrece la marca española con Fast Lane, el servicio que ya funciona en nuestro país, de momento para las configuraciones más demandadas del León. Con este innovador proceso el plazo entre la selección del vehículo y su recogida en el concesionario va de 14 a 21 días, un plazo de entrega muy por debajo de los 90 días en que se sitúa la media. Importante es el papel de los concesionarios en el proceso, porque sobre ellos recae la formalización del pedido, el cierre del contrato y la entrega al cliente.





2018: una nueva oportunidad para el cambio

El próximo 1 de enero nos adentraremos en el año 2018, con lo que habremos consumido casi dos décadas de este S.XXI que, si por algo se caracterizará en los libros de historia, será por la cantidad, calado y sobre todo velocidad de los cambios que la sociedad ha experimentado. En este sentido, las tecnologías de la información son el principal catalizador y, por ello, las empresas que más y mejor las han introducido dentro de sus procesos son las que más y mejor han marchado. No nos sería difícil nombrar cuatro o cinco empresas cuyo auge ha ocurrido en este siglo,

y a buen seguro que todas tienen que ver con las tecnologías de las que hablamos. Ahora bien, la tecnología no es ni mucho menos algo estanco ni reservado a grandes multinacionales, sino que está presente en todos y cada uno de los procesos de todas y cada una de las empresas, en mayor o menor medida. Desde dealerBest te proponemos un ejercicio doble de visión: **el primero, reflexiona sobre cómo era tu empresa en 1999 y cómo es en 2017; el segundo, compara este desarrollo con las posibilidades de que has dispuesto. Una**

vez lo hayas visualizado, ¿estás en la situación que te gustaría o crees que aún tienes camino por recorrer?

Si has respondido afirmativamente, tu empresa **aprovecha todo el potencial de la tecnología para sus procesos**. Te damos nuestra más sincera enhorabuena. Seguramente dispones de más tiempo y más tranquilidad que tus competidores. Sólo nos queda desearte la mejor de las suertes para este año que comienza y esperar que podamos encontrarnos en alguno de los muchos foros donde estamos presentes como partners, patrocinadores y proveedores.

Si la respuesta no ha sido tan positiva, no hay nada que temer. Desde dealerBest nos postulamos, con toda la humildad, como motor del cambio en tu organización para 2018. ¿Por dónde empezar? Podríamos comenzar por darle una vuelta a tu gestión documental y administración interna, dándote la posibilidad de eliminar buena parte del papel y digitalizar los procesos comerciales y de gestión. Por otra parte, podríamos habilitar sedes adicionales a tu negocio, permitiendo que la descentralización te permita ahorrar en los impuestos de tus flotas. También podríamos dar cabida a la revolución del vehículo eléctrico en tu concesionario, transformando tus instalaciones y consiguiendo ahorros espectaculares. Por último, podemos integrarte en un nuevo concepto de gestión de flotas, para que tu VO sea dinámico y rentable. En todo caso, sabemos que **la cla-**

ve del éxito no reside sólo en la tecnología, sino, sobre todo, en las personas. Debido a esto, todos y cada uno de nuestros servicios están impregnados de nuestro sello 'Fresh', el poso que dejan las personas que quieren lo que hacen. Es por ello que también podríamos trabajar en tareas como la formación, la selección, la comunicación o la retórica comercial. Con todo ello, aunamos las dos mayores vetas de crecimiento actual para las empresas, la tecnología y las personas.

Sólo nos queda desearte, ahora sí, una muy Feliz Navidad y un muy próspero año 2018, donde esperamos que ocurran muchos y buenos cambios a tu organización.

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

FCA

ALQUILER A LARGO PLAZO

Leasys, la compañía de FCA Bank especializada en movilidad, ha lanzado Be-Free, un producto destinado a los compradores particulares de Fiat Chrysler Automóviles, que adapta el pago del vehículo a las necesidades del cliente. Con esa modalidad, que no requiere entrada, se puede disponer de un Fiat 500 Pop de 65 caballos, por ejemplo, pagando 48 cuotas de 177 euros, operación que contempla 60.000 kilómetros con los principales servicios incluidos. Además, si el usuario cambia de opinión o varían sus necesidades, el automóvil se puede devolver sin penalización. La oferta se completa con Be-Free Plus, que incluye todos los servicios necesarios de un particular, y Be-Free Pro (normal o Plus), diseñada para empresas, autónomos y profesionales liberales que precisan una utilización más intensiva.



SUBARU El Levorg 2018 desembarca en el mercado

Seguridad, confort y diseño son los puntos en que especialmente ha trabajado la marca japonesa para mantener la exclusividad de un modelo que combina la habitabilidad y versatilidad de un turismo familiar con la agilidad de los Subaru deportivos.

ALD AUTOMOTIVE Nissan Micra: protagonista en diciembre

La versión diésel 1.5 dCi Acenta en carrocería de cinco puertas del Micra es la elegida para su oferta del mes por la compañía de renting y gestión de flotas del Grupo Societé Générale. Supone que en diciembre el nuevo modelo de Nissan se puede disfrutar por una mensualidad de 198 euros, tras pagar una cuota inicial de

Impulsado por el 1.6 Boxer Turbo de inyección directa de gasolina (170 CV) y asociado al cambio automático de 7 relaciones Lineartronic de funcionamiento mejorado, entre las novedades en seguridad del Levorg 2018 destacan un EyeSight optimizado, faros delanteros led adaptativos, retrovisor interior inteligente y cámara de aparcamiento delantera. Se unen un diseño renovado por dentro y por fuera, y el aumento de la calidad de

2.000 euros, con un contrato de renting de 48 meses y 60.000 kilómetros. Son precios sin Iva, y el cálculo de ALD Automotive coloca en 6.131,62 euros el ahorro que supone esta oferta de renting sobre la compra del mismo vehículo, puesto que la oferta incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo, cambio de neumáticos, asistencia en carretera 24

OPEL

177 caballos diésel y acabado superior para el Grandland X

Apenas ha desembarcado en el mercado y el SUV de Opel amplía la gama con un nuevo motor diésel y un acabado de nivel premium. Una versión tope de gama que parte de los 39.800 euros y extiende la oferta del Grandland X con el dos litros de 177 caballos –el más potente en este modelo–, asociado a cambio automático de ocho velocidades y unido al acabado Ultimate. Como corresponde a la opción más alta de la gama, elementos de lujo no faltan en este nuevo nivel, que parte de los 31.350 euros (Grandland X 1.2 turbo de 130 CV) y resalta por las llantas de aleación bicolor de 19 pulgadas, los

raíles de techo cromados o el techo y los retrovisores en negro diamante. Entre otros muchos elementos destacan el sistema de sonido Denon, infoentretenimiento Navi 5.0 IntelliLink con pantalla táctil a color de ocho pulgadas, faros adaptativos AFL LED, cámara

PRECIOS		
	PVP	Descuento
1.6 GT CVT Sport	30.900 €	1.000 €
1.6 GT CVT Sport Plus	34.300 €	3.000 €
1.6-S GT CVT Exe. Plus	36.900 €	3.000 €

rodadura sin reducir el carácter deportivo. También vibraciones y sonoridad se han aminorado, y los asientos traseros ahora se abaten en tres partes: 40/20/40. Otras mejoras se centran en el sistema de ayuda de arranque en cuesta y la calefacción de los espejos retrovisores, para desempañarlos más rápidamente en los días más fríos.

horas y el compromiso de calidad de la primera compañía europea y la tercera en el mundo del sector del renting y gestión de flotas.



6.131 € de ahorro sobre la compra



Con el 2.0 diésel desde 39.800 €

ra de visión 360°, asistente avanzado de aparcamiento, alerta de cambio Involuntario de carril con corrección de trayectoria...

BMW

CIUDAD ELÉCTRICA

Ibericar Cuzco cuenta con la mayor superficie de venta independiente de la Península destinada en exclusiva a los eléctricos de BMW. Un showroom convertido en una auténtica Ciudad BMW durante la presentación de las nuevas instalaciones del Grupo Salvador Caetano, dispuesto a ofrecer una experiencia a los clientes atraídos por los BMW i. Apuesta por la movilidad eléctrica que se concreta en el nº 474 de la calle Alcalá de Madrid, con 9.800 metros cuadrados. Ibericar Cuzco pertenece al grupo portugués Salvador Caetano, el mayor operador de posventa en Madrid.



▲ María Dolores Martínez, gerente de la sucursal Madrid Este, y Paulo Matos, director general de Ibericar Cuzco.

BP

OCHO NUEVAS ESTACIONES EN ANDALUCÍA

La petrolera británica, que acaba de celebrar dos años sin accidentes en sus operaciones de transporte y suministro de productos –40 millones de kilómetros recorridos–, cuenta ya en Andalucía con 212 puntos de servicio, tras las nuevas aperturas. De las 8 incorporaciones recientes, las ubicadas en la provincia de Sevilla (Aznalcázar y Dos Hermanas) y la del municipio gaditano de Villamartín son del Grupo Coar, otras tres –en la capital andaluza– son de Gasolineras Isbilya; y las dos restantes están en Rota (Cádiz) y Baeza (Jaén). Ahora hay 34 puntos de BP en Sevilla, 34 en Cádiz y 14 en Jaén.



¿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





AYUDAS A LA PILA DE COMBUSTIBLE

Alberto San Juan

Tengo entendido que el Plan Movalt contempla ayudas a los vehículos eléctricos, híbridos, de gas y también a los de pila de combustible. No sabía que se vendían este tipo de vehículos en España. ¿Cómo funcionan realmente? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

Efectivamente las ayudas de la Administración para adquirir un vehículo nuevo, que por cierto se agotaron en apenas 24 horas, están destinadas a vehículos eléctricos, híbridos, alimentados por gas natural GNC o licuado del petróleo GLP, así como por pila de combustible. Y, como dices, no tenemos constancia de que se vendan este tipo de vehículos a particulares, entre otras cosas porque apenas hay una docena de estaciones de servicio que tengan hidrógeno para alimentar a estos modelos. Por eso, aunque las ventas son prácticamente insignificantes todavía a nivel mundial, éstas se centran en mercados como el japonés, el estadounidense y contadísimos países del norte de Europa.

Los vehículos de pila de combustible presentan las ventajas de un eléctrico, pero no sus inconvenientes. El hidrógeno que se almacena en tanques a alta presión se oxida y se convierte en electricidad, alimentando al motor eléctrico y a una batería que no tiene tanta capacidad como la de un eléctrico porque no la necesita. De esta manera se consiguen autonomías superiores a los 500 kilómetros, con la ventaja de que en apenas tres o cuatro minutos podemos repostar. Y el único desecho que se produce es agua, tan limpia que incluso se podría beber. El hidrógeno se obtiene del agua o de los actuales hidrocarburos, pero el problema es el coste para producirlo.



CARTA DE LA SEMANA

SEAT IBIZA O VOLKSWAGEN POLO, AMBOS CON MOTOR 1.0 TSI Y CAMBIO DSG. ¿IGUALES O NO?

Antonio Gutiérrez

Voy a cambiar de coche a principios de año y dudo entre el Seat Ibiza y el Volkswagen Polo. Leo que se trata básicamente del mismo vehículo. ¿Es así realmente? Quiero el motor 1.0 TSI de 95 CV con cambio DSG, pero no lo veo en el Ibiza. ¿Llegará pronto? Gracias.

RESPUESTA

Cuando lees que se trata del mismo coche quiere decir que comparten la avanzada plataforma MQB A0, adaptada a vehículos más pequeños que presumen de la misma tecnología, motores, cambios y, prácticamente, equipamiento. Luego cada marca tiene su propia estrategia a la hora de ofertar su gama, y por eso el propulsor 1.0 TSI de 95 CV está disponible con caja DSG de siete relaciones en el Volkswagen Polo y no se contempla –por lo menos a medio plazo– en el Seat Ibiza.

Dicho esto, sí es cierto que el Polo quizás se remata a los puntos con algo más de calidad que su alma gemela española. Y aunque las diferencias también son mínimas, porque el comportamiento dinámico de ambos es muy similar, en este caso el Ibiza incrementa algo el talante deportivo, algo

que siempre suele hacer Seat con sus vehículos. En cualquier caso las diferencias son mínimas, como también son testimoniales las variaciones en cuanto a prestaciones o consumos.

Somos defensores del cambio DSG, sobre todo cuando la utilización del vehículo cubra muchas horas en ciudad. Por eso, ante la duda que planteas, y sin tener seguridad de si finalmente llegará la caja automática al Ibiza TSI 95 CV, nuestra recomendación sería que te hicieras con el Polo con ese motor y cambio DSG. Otra posibilidad sería dar el salto a las versiones 1.0 TSI de 115 CV, donde el Ibiza ya sí contempla la caja de doble embrague de siete relaciones con los acabados Xcellence y FR. El Polo lo hace en el acabado Sport y, curiosamente, su precio de salida es algo más barato: 360 euros menos.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿TE PUEDEN DEJAR UNA MULTA EN EL BUZÓN O TIENEN QUE ENTREGAR LA CARTA PERSONALMENTE?

Como norma general las denuncias se notificarán en el acto al denunciado, si bien podrá efectuarse en un momento posterior en alguna de las siguientes circunstancias:
1.- Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.
2.- Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.
3.- Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

4.- Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo. Cuando no se entreguen en el acto o bien sean notificaciones posteriores dentro del procedimiento sancionador, serán notificadas a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV). Sólo si no se dispone de la DEV, la notificación se efectuará en el domicilio que, expresamente, hubiese indicado el interesado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico; que pueden ser dos distintos, el del registro de vehículos (el que consta

en el Permiso de Circulación del Vehículo) o el del registro de conductores, pudiendo la Administración elegir uno u otro. Cuando la notificación, finalmente, se intenta realizar en uno de los domicilios indicados anteriormente, deberá quedar constancia de su recepción, por ello, podrá realizarse a través de correo certificado o mediante el propio personal de la Administración; en cualquier caso, de no hallarse presente el interesado en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad firmando el correspondiente recibí. Si nadie se hiciera cargo de la notificación se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado. Es cierto que algunas administraciones, especialmente las que llevan a cabo la entrega de la notificación mediante personal propio, tras los dos intentos de entrega fehaciente, si, finalmente, no encontrasen a nadie en el domicilio, suelen dejar la notificación en el buzón de correos, pero dicha entrega no podrá ser considerada fehaciente, por lo que en este caso la notificación se llevaría a cabo mediante la posterior publicación en el Boletín Oficial del Estado, siendo este momento el que marcaría el plazo para hacer las gestiones oportunas.

BUENA PREGUNTA

EN LA WEB DE LA DGT O EN LAS JEFATURAS DE TRÁFICO

¿Cómo puedo saber cuántos puntos me quedan en el carné? RESPUESTA

En primer lugar debemos recordar que, inicialmente, a cada carné se le asignó un saldo de 12 puntos. Tras el transcurso de los 3 primeros años, sin ser sancionado por una infracción que tuviese pérdida de puntos, se recibían como premio 2 puntos más y, desde esa fecha, si volvían a transcurrir otros 3 años sin ninguna sanción con pérdida de puntos, se recibía otro punto más. Por tanto, un conductor que no hubiese sido sancionado nunca con pérdida de puntos, lo máximo que puede llegar a tener son 15 puntos.

Del mismo modo hay que recordar que si un conductor hubiese perdido puntos, recuperaría hasta el total de 12 si en los dos años siguientes a la pérdida no volviese a ser sancionado con otra pérdida de puntos, o a los tres años si la pérdida inicial fue por una infracción muy grave.

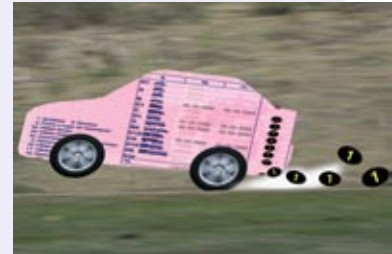
Igualmente debemos recordar que un conductor novel, o quienes hayan recuperado el carné tras haber tenido previamente una sentencia judicial que les supuso la retirada del carné, tendrán inicialmente un saldo de 8 puntos, pasando a tener 12 a los dos años si no fuesen sancionados por una infracción que conllevara la pérdida de puntos.

A partir de estas premisas, para conocer los puntos que hemos podido perder y los que nos pueden quedar, podemos utilizar varios medios:

En primer lugar, y el más efectivo, acudiendo personalmente o mediante la oportuna representación a cualquier jefatura provincial de tráfico, donde nos podrían facilitar, incluso, un histórico de antecedentes, donde se podrán ver las infracciones por las que se perdieron puntos y si se ha ido recuperando alguno a lo largo del tiempo.

Una segunda opción es acceder, con el DNI electrónico, a la página web de la Dirección General de Tráfico, donde también se podrá ver el histórico de antecedentes.

Y, por último, si no se dispone de DNI electrónico o del mecanismo adecuado para su uso, también se podrá acceder a través de la página web de la Dirección General de Tráfico, mediante la solicitud de unas claves de acceso, pero en este caso la información facilitada únicamente se referirá a los puntos que, en ese momento, consten en el carné de conducir.



▶ 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.

CONSULTAS RÁPIDAS

LUCES LED SIN LAVAFAROS

Antonio Pertierra

El paso de la tecnología xenón a led ha sido mucho más rápida de lo esperado, y no se rigen por la misma normativa. Por eso los vehículos nuevos que portan faros led están homologado para no tener que llevar lavafaros, aunque sí cuentan con un sistema de autonivelación que se activa siempre al arrancar el vehículo, con el fin de evitar deslumbramientos. En los

faros de xenón el sistema de lavafaros es obligatorio, a no ser que la capacidad lumínica de las bombillas sea inferior a los 2.000 lúmenes. Algunos modelos sí contemplan lavafaros con las luces led, pero suelen ser asociados a paquetes 'off road'.

TESTIGOS DE DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS

Angel Muñoz

Los canales del dibujo de los neumáticos permiten el drenaje o la evacuación del agua,

mejorando el contacto de la rueda con el suelo. En la ITV nos echarán el vehículo atrás si la profundidad del dibujo es inferior a 1,6 milímetros, pero también nos podrán sancionar si rodamos sin cumplir con esa medida que marca la ley. De todas formas, no hay que apurar tanto porque cuando el dibujo presenta sólo 3 milímetros de profundidad –prácticamente el doble de lo permitido– el neumático ya ha perdido hasta un 50 por ciento de la adherencia en mojado.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Citroën Xantia, llega el sustituto del BX

El BX, uno de los dominadores del segmento de las berlinas, empezaba a decaer en su éxito comercial. Y en la marca francesa no perdían ni un minuto en presentar el Xantia, un modelo que abría una nueva era en la marca.

Estaba terminando el año 1992 y se había anunciado una rebaja del IVA para la compra de un coche. Pero como el Estado no quería dejar de ingresar, esa bajada se compensaría con la creación de un nuevo impuesto, el de Matriculación.

La gran novedad de la semana venía de Francia y aportaba



LA PORTADA
Nº 475
FECHA
24-11-1992
HABLAMOS DE
 El Citroën Xantia era el protagonista indiscutible de nuestra portada, aunque su llegada al mercado no sería hasta marzo de 1993. Junto a él la prueba a fondo del Toyota Camry y la primera toma de contacto con las nuevas versiones –diésel y de 5 puertas– del Peugeot 106.

un sugerente nombre y una imagen moderna y elegante. Citroën desvelaba las primeras imágenes e informaciones del Xantia, su nueva berlina para sustituir al BX.

También nos poníamos al volante de la renovada gama Peugeot para 1993, con novedades como el 405 GT o las versiones diésel y de 5 puertas del 106.

La prueba a fondo estaba protagonizada por el Toyota Camry.

La berlina japonesa, con motor V6 de 188 CV destacaba por su propulsor y su nivel de acabado.

En la comparativa enfrentábamos dos compactos de muy distinto origen. El Renault 19 1.4 (1,67 millones y 80 caballos) se las veía con el Hyundai Pony 1.5 (1,57 millones y 84 caballos). Del francés nos gustaba mecánica y habitabilidad; del coreano, equipamiento y precio.



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

Nissan Micra, el primer japonés elegido 'Coche del Año en Europa'

Aunque se fabricaba en Reino Unido, el Nissan Micra se convertía en el primer modelo japonés que ganaba el premio más prestigioso del sector en Europa. Todo un hito.

Un personaje, para empezar: José Ignacio López de Arriortúa, recién nombrado vicepresidente de General Motors, repasaba para Motor16 su trayectoria y sus proyectos. Un camino que le llevó a ser uno de los hombres más poderosos y conocidos del sector.

La semana venía cargada de novedades. Nos



LA PORTADA
Nº 476
FECHA
1-12-1992
HABLAMOS DE

poníamos al volante de los Porsche Carrera RS en el 20º aniversario del 911. También conducíamos el Rover 200 Coupé –que quería rivalizar con el Opel Calibra– y el nuevo Citroën XM Turbo, una señorial berlina marcada por la suavidad en su comportamiento.

La prueba a fondo era al recién elegido 'Coche del Año en Europa 1993' un premio conseguido por el Nissan Micra, primer ja-

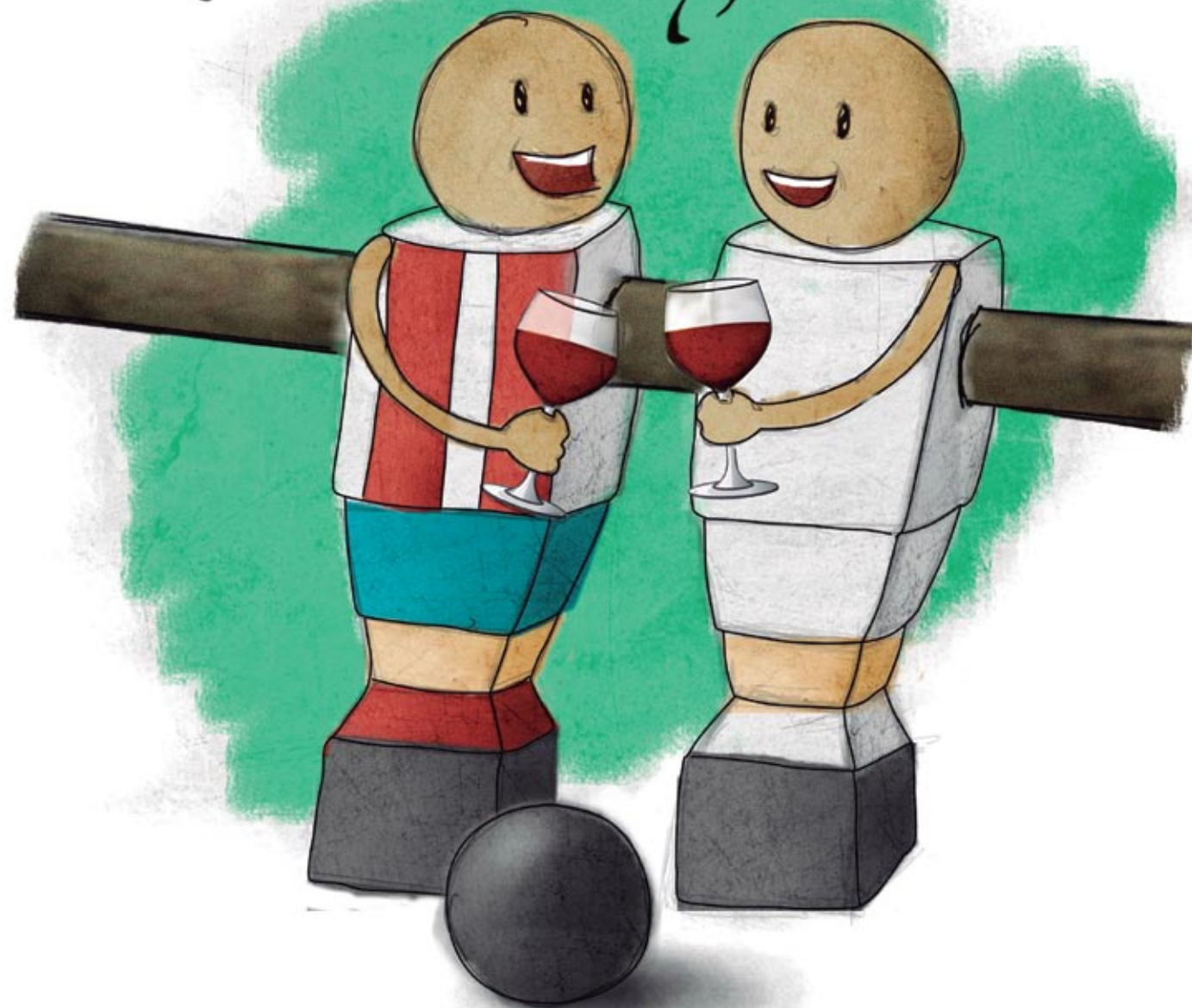
ponés que lo lograba. Del Micra, con motor 1.3 de 75 caballos nos gustaba su mecánica brillante, su acabado y equipamiento.

La comparativa la protagonizaban los rivales del Ford Escort 1.6 Ghia. Frente al del óvalo, el Citroën ZX, el Fiat Tipo, el Opel Astra y el Renault 19. Con potencias entre 86 y 100 caballos, brillaban por su compromiso entre precio, equipamiento y espacio.

El Nissan Micra, que había logrado el histórico hito de ser el primer japonés elegido 'Coche del Año en Europa' era protagonista casi absoluto de nuestra portada... El segundo título mundial de Carlos Sainz en los rallies se merecía también un espacio en la misma, así como la comparativa del Ford Escort y rivales.



el vino que hace
Amigos



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

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

BARCELONA
EQUESTRIAN
CHALLENGE



CONFIANZA SEAT

4
AÑOS

GARANTÍA
MANTENIMIENTO
ASISTENCIA EN CARRETERA



seat.es/arona

El estilo dice coupé. La aventura, SUV. Yo digo Arona.

Nuevo SEAT Arona por 13.900 €.

Llega nuestro SUV urbano, con diseño personalizable, faros Full LED, y toda la tecnología y equipamiento en seguridad para seguir tu propio camino: Full Link, Sistema de sonido BeatsAudio™, Sistema KESSY de apertura y arranque sin llave, Detector de ángulo muerto, Control de crucero adaptativo y Asistente de frenada en ciudad. Unos dicen esto, otros aquello. Yo digo Arona.



SEAT

Consumo medio combinado de 4,0 a 5,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 115 g/km. (Datos de consumo y emisiones provisionales).

PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT ARONA 1.0 TSI 70 kW (95 cv) Reference por 13.900 €. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/12/2017 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500€, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 4 años de mantenimiento SEAT Service o 60.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 80.000 Km (lo que antes suceda) y 4 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado Arona FR con opcionales.