

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Al volante

ALPINE A110



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.717 del 2 al 15 de enero de 2018



¡¡¡DIVERTIDÍSIMO!!!

Un año mágico

100

Novedades para 2018



Citroën C5 Aircross



Audi A7 Sportback



Mazda 3



Dacia Duster



Ford Fiesta ST



Hyundai i30 Fastback



Infiniti QX50



Seat Arona TGI



Nissan Leaf



Jaguar E Pace



BMW X2



Renault Mégane RS



Volvo XC40

PROBAMOS EL

HYUNDAI KONA

1.6 T-GDI 177 CV 4X4

Se atreve con todo



Ford Kuga

Por

18.500€

Financiando con FCE Bank hasta 31/01/18



FORD KUGA CON MOTOR ECOBOOST PARA MUCHOS, EL MEJOR MOTOR GASOLINA DEL MUNDO.

Motor EcoBoost de Ford, elegido por 6º año consecutivo como Mejor Motor Internacional del Año.



Go Further

GAMA FORD NUEVO KUGA MCA CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 4,6 A 7,4 L/100KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO2 DE 120 A 171 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR. Kuga Trend 1.5 EcoBoost 88KW (120cv). La oferta incluye IVA, transporte, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dtos. promocionales, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 12.000€ y permanencia mín. 36 meses en Financiación Convencional y 25 meses en MultiOpción. Unidades limitadas. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 31/01/2018. No compatible con otros dtos. ford.es

Al detalle



ANGEL NIETO TEAM, HOMENAJE MERECIDO

Desde su fallecimiento, la figura de Ángel Nieto ha estado presente en homenajes, recuerdos, libros y todo tipo de iniciativas. La última, y posiblemente la que más ilusión hubiera hecho al '12+1', la ha tomado Jorge Martínez 'Aspar', que ha decidido cambiar el nombre de su equipo por el de 'Angel Nieto Team', en un gesto que demuestra la calidad humana del ex piloto valenciano. «Gracias a él tenemos la mejor afición del mundo. Ángel será eterno y nunca se irá de nuestros corazones», afirma Aspar. Y nosotros corroboramos.



TEST DROGAS DGT

Seguimos perplejos tras conocer los datos de la última campaña de la DGT de control de alcohol y drogas. Nada menos que un 26 por ciento de los más de 3.000 conductores sometidos al test de drogas dio positivo y a 225 se les han instruido diligencias judiciales por delitos contra la seguridad vial; y entre ellos hay incluso conductores de transporte escolar. ¿Cuándo les va a entrar en la cabeza a algunos que coche y drogas o alcohol son incompatibles?

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas, 28918 Leganés, Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

ISSN 0212-9000

Difusión controlada por OJD

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

La industria del motor progresa adecuadamente

Con unas ventas que crecen un 7 por ciento respecto a 2016, parece que el sector del automóvil deja atrás los malos tiempos.

Sin lugar a dudas, los datos sobre la evolución del sector automovilístico español en 2017 muestran una más que razonable mejoría. De hecho y a pesar de los constantes ataques de las diferentes administraciones al automóvil, la adquisición de vehículos crece y goza de buena salud. Según los últimos indicadores, el mercado nacional cerrará el presente ejercicio con unos 1,23 millones de turismos y todoterrenos vendidos, lo que significa un 7% más que el ejercicio anterior. Un dato especialmente positivo si tenemos en cuenta que las ayudas públicas a la compra (PIVE), brillan por su ausencia desde hace más de un año. De ahí que las ventas a particulares, siendo buenas, representen el 52% y estén tres puntos por debajo de las cifras de 2016.

Diferente ha sido el satisfactorio comportamiento de las empresas, con un crecimiento en sus compras del 13%. Otro tirón importante ha sido el de los alquiladores, con unas matriculaciones en torno a las 250.000 unidades entre turismos y vehículos comerciales. Esto representa un 18,5% del mercado total. Tampoco les ha ido mal a los concesionarios. Según Faconauto, en los últimos tres años se han recuperado 35.000 empleos, de los que se

perdieron en los tiempos duros de la crisis. Asimismo, el 53,5% de las operaciones de compraventa de vehículos en 2017 se realizaron a través de las financieras propiedad de las automovilísticas.

Más desfavorables son los indicadores de la producción de coches en España, con el primer descenso de los últimos cinco años. En total estará en torno a los 2,87 millones la cifra de unidades fabricadas, lo cual, sin ser dramático, significa un 1% menos respecto a los vehículos que se montaron en 2016. La causa de esto hay que buscarla en la menor demanda en mercados como el británico (Brexit), el turco además de la preparación en las grandes

plantas de montaje para la llegada de nuevos modelos de gran volumen. En resumen, que el sector empieza a dejar atrás los malos tiempos, progresa adecuadamente y va a por nota en 2018. Ahora solo hace falta que las administraciones persigan menos al automovilista y cumplan con la promesa pendiente de eliminar los impuestos de matriculación y circulación. Sumen a esto un año mágico cargado de novedades y solo nos queda por desearles un ¡Feliz Coche Nuevo!

La producción de coches en España vive el primer descenso de los últimos cinco años, con 2,87 millones unidades fabricadas, un 1 por ciento menos respecto a los datos de 2016. La bajada de mercados como el británico por el Brexit o la preparación en las grandes plantas de montaje para la llegada de nuevos modelos de gran volumen pueden explicar este descenso.



NKM945J06

NKM945J03

VINTAGE SLIM SPORT

Neckmarine



OFFICIAL WATCH RFEPV

SUMARIO

Nº 1.717 · 2 al 15 de enero de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA

HONDA INSIGHT CONCEPT

La marca japonesa recupera la denominación Insight para una futura berlina híbrida.

10.- EN PORTADA

HYUNDAI KONA 1.6 T-GDI 177 CV

El SUV coreano, con tracción total y 177 caballos, se atreve con todo.

16.- CUATRO RUEDAS

RENAULT TWINGO GT

Retocado por Renault Sport, un utilitario con mucho 'picante'.

18.- 100 COCHES PARA 2018

Las novedades de un año mágico.

18.- ASTON MARTIN

VANTAGE, AUDI A7 SPORTBACK, BENTLEY BENTAYGA DIÉSEL

20.- BMW X2, CITROËN C5 AIRCROSS, DACIA DUSTER, FORD FIESTA ST

22.- HYUNDAI I30 FASTBACK, INFINITI QX50, JAGUAR E-PACE, KIA CEE'D

24.- LAMBORGHINI URUS, MAZDA3, MERCEDES CLASE A, NISSAN LEAF

26.- PEUGEOT 508, RENAULT MÉGANER S, ROLLS-ROYCE CULLINAN, SEAT ARONA TGI

28.- SUZUKI JIMNY, TOYOTA YARIS GRMN, VW TAUAREG, VOLVO XC40

30.- ALPINE A110

Un deportivo divertidísimo de conducir. Vuelve un mito.

32.- AUDI RS4 AVANT

Un deportivo de altas prestaciones para toda la familia.

34.- KIA NIROPHEV

Lo mejor de dos mundos: 58 km de autonomía eléctrica y dinámica de coche 'de verdad'.

36.- MERCEDES AMG GLC 63S



18

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



36



32



42



16



34

Con 510 CV tiene alma de deportivo y cuerpo de SUV.

37.- VW GOLF SPORTVAN

Actualiza su imagen y estrena motores con hasta 150 caballos.

38.- NISSAN MICRA 1.0

Económico y seguro, el Micra 1.0, un gran primer coche.

40.- GAMA PEUGEOT 308

Nuevos motores y la transmisión automática EAT8 multiplican los atractivos del compacto del león.

42.- SUZUKI IGNIS

De Madrid a Zaragoza por autovía y vuelta por caminos con el SUV japonés.

48.- LA SEMANA

51.- AL DÍA

DESARROLLO GLOBAL VOLVO
Producir donde se vende, una de las bases del ambicioso futuro de Volvo.

52.- +INTERESANTE CALIDAD AUDI

Los secretos que hay tras el desarrollo de cualquier vehículo de la firma de los cuatro aros...

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS DAKAR 2018

La gran aventura del desierto marca, un año más, el inicio de la temporada deportiva. En el año de su adiós, Peugeot es favorito.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



La Guardia Civil de Tráfico recibe 'juguetes' por Navidad

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha adquirido 291 unidades de la BMW R 1200 RT, que se unen al parque motociclista de la DGT y serán usadas para patrullar carreteras y autopistas españolas, tanto de la península como de las islas Baleares y Canarias, sustituyendo a las BMW R 850 RT. Asimismo, la Dirección General de Tráfico ha invertido 6,7 millones de euros en la compra de 156 nuevas furgonetas –se suman a las 40 ya entregadas en verano–, transformadas para la realización de atestados y controles de alcohol y drogas.



NUEVO CHEVROLET SILVERADO

Uno de los iconos de la industria del automóvil estadounidense, el Chevrolet Silverado, cambia de arriba abajo, y lo hace tras una fase de desarrollo que contó con la opinión de más de 7.000 potenciales clientes. Cambia el diseño, se reduce el peso de forma drástica y aparece una versión LT Trailboss para usos 'off road' extremos.



LLEGA UN TOYOTA ULTRADEPORTIVO

Toyota Gazoo Racing participará en el Tokio Auto Salon 2018, cita reservada a preparadores de coches donde exhibirá el prototipo GR Super Sport Concept, que traslada tecnologías y diseños del Mundial de Resistencia WEC a un potencial deportivo de calle.

CAJA DE DOBLE EMBRAGUE PARA LOS MINI

Tanto el Mini Cabrio como los Mini de 3 y 5 puertas adoptan la transmisión automática Steptronic de 7 velocidades con doble embrague, que permite acelerar sin interrupciones de par y presume de cambios de marcha más rápidos y cómodos. Su palanca selectora tiene un botón 'P' para el bloqueo en estacionamiento y un modo 'S' que se activa desde la posición 'D' empujando el mando a la izquierda, lo que posibilita también cambiar manualmente.



▲ La nueva caja permite la función 'planeo' en los modos de conducción Mid y Green.



Avanza un nuevo sedán de mecánica híbrida

Así es el nuevo **Honda Insight Concept**

El nombre Insight nos traslada a una época en la que Honda lideraba, junto a Toyota, en el campo de los vehículos híbridos animados por dos motores: uno térmico y otro eléctrico. De hecho, la primera generación del Insight, lanzada en 1999, fue el primer vehículo híbrido a la venta en Norteamérica, donde causó sensación por su ligera carrocería de tres puertas y su diseño aerodinámico, que en combinación con la entonces inédita tecno-

logía IMA (Integrated Motor Assist) se traducía en el consumo en carretera más bajo del momento: 70 millas por galón, cifra equivalente a 3,36 l/100 km. Le siguió un segundo Insight, ya con carrocería de mayor talla, cinco puertas y cinco plazas, que llegó en 2009 y seguía empleando la tecnología IMA, aunque de los 72+14 CV de potencia del primer Insight se pasaba a 98+14 CV, pues como motor de gasolina el Insight II usaba un 1.8 de cuatro cilindros

en lugar del 1.0 tricilíndrico del Insight I. Y la tercera generación del Insight llama a la puerta, pues en el Salón de Detroit se verá el 'concept' que lo anticipa y la producción del coche de serie podría empezar en la segunda mitad de 2018, para lo que Honda usará la planta de Greensburg (Indiana), de donde también salen los CR-V y Civic destinados al mercado norteamericano. Su sistema híbrido de dos motores será, al parecer, completamente nuevo.



▲▲ Honda quiere ubicar el nuevo Insight por encima de la gama Civic. Y aún más arriba, sitúa otras cuatro berlinas electrificadas: el Accord Hybrid y los Clarity Fuel Cell, Electric y Plug-in Hybrid.

▼▼ El Insight III estrenará una nueva tecnología híbrida que promete consumos mínimos.



▼ La firma japonesa pretende que dos tercios de sus coches vendidos en 2030 estén electrificados.



PARA PENSAR

145.200

euros cuesta el renovado i8 Coupé, al que BMW dota de una batería más capaz.

La batería de los nuevos i8 –ahora también hay un Roadster por 160.200 euros– tiene 34 Ah, frente a la anterior de 20 Ah, y eso eleva la potencia máxima a 374 CV y la autonomía eléctrica a 55 kilómetros.

EL PUNTAZO

Para conmemorar el centenario de Mitsubishi, la compañía japonesa ha reconstruido su primer vehículo de pasajeros, el Model A de 1917. Pero lo ha hecho usando la plataforma del Outlander PHEV. El resultado se llama Re-Model A.



Centro técnico de Honda Europa
El simulador más moderno, en Alemania

El centro técnico de Honda R&D Europa en Offenbach (Alemania) dispondrá del simulador de conducción más avanzado del mundo, que se dedicará al desarrollo y las pruebas de futu-

ros vehículos de la firma nipona. La experiencia de conducción con el sistema Driver-in-Motion DiM250 es lo más parecida posible a la conducción real, pues si los simuladores actuales, de-

rivados de simuladores de vuelo, usan tecnologías de movimiento con seis accionamientos –seis grados de libertad de movimiento–, el nuevo emplea nueve actuadores y genera grados de movimiento adicionales, reproduciendo mejor la maniobrabilidad y aceleración del vehículo, y generando características de conducción más precisas.



Estreno mundial en Detroit

Un prototipo mostrará el **futuro diseño de Infiniti**

De la mano de Alfonso Albaisa y Karim Habib, responsables del área de Diseño de Infiniti, la firma con sede en Hong Kong aprovechará el Salón de Detroit para desvelar un 'concept' que mostrará el nuevo lenguaje de diseño

de la marca, que tiene en cuenta tecnologías de futuro como la conducción autónoma o revolucionarios sistemas de propulsión. Será una berlina «muscular» de cabina larga, dotada de trenes motrices compactos y menos intrusivos.

Coupé y Cabrio de hasta 630 CV
Los nuevos deportivos de la Clase S, a la venta

Las versiones de dos puertas de la Clase S ya están disponibles en España, iniciándose las entregas del Coupé en enero, y en abril si se trata del Cabrio. Ambos modelos se benefician de innovaciones introducidas recientemente en la berlina, como nuevos sistemas de conducción, mejoras en la funcionalidad, el puesto de conducción 'widescreen', nuevos volantes, el control de confort Energizing y equipos de infoentretenimiento novedosos. Además, la nueva Clase S Coupé y Cabrio equipa de serie, en exclusiva, pilo-

tos traseros de tecnología OLED, y las versiones 'básicas' S 560 4Matic estrenan un motor V8 4.0 Biturbo optimizado, con 469 caballos, 71,4 mkg y desconexión selectiva de cilindros, lo que reduce el consumo



▲ El S 560 4Matic Coupé es el más 'asequible': 162.150 euros. Su V8 4.0 rinde 469 CV.

un 8 por ciento, pues se homologan 8,7l/100 km de gasto medio. Al margen de los S 560 4Matic, la gama contempla las versiones AMG S 63 4Matic+, con un V8 de 612 CV y precios desde 210.000 euros, y AMG S 65, con un V12 de 630 CV y precios a partir de 296.800 euros.

Aunque por tamaño sus rivales serían modelos como el Renault Captur, el Citroën C3 Aircross o el Peugeot 2008, el Hyundai Kona más potente y equipado puede hablar de tú a tú con vehículos del segmento superior. Y aunque su precio ronda los 30.000 euros, el Kona esconde mucho coche.

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

En realidad, el Kona más potente no tiene ni un solo rival entre los de su especie, porque no existe un todocamino urbano del entorno de los 4,16 metros de longitud que recurra a una combinación similar, con un motor de gasolina turboalimentado de 177 caballos, tracción total y cambio automático de doble embrague. Todo un 'aparato', con elevadas prestaciones e imagen rompedora. Por tanto, el Hyundai SUV más moderno y original, en su versión tope de gama, se desmarca y sube un escalón para plantar cara a rivales de mayor alcurnia, con idéntica intensidad que

lo hacen dentro de su verdadero segmento las versiones más modestas, disponibles desde 16.500 euros.

El diseño del Kona entra por los ojos al primer vistazo, un buen comienzo si tenemos en cuenta que los clientes de este segmento valoran la estética por encima del resto en una hipotética lista de razones de compra. Y, al entrar, esos mismos clientes se encuentran con un interior no muy revolucionario pero sí moderno, ordenado y de calidad. Toda la franja intermedia del salpicadero es de material blando, hay huecos por todas partes, la pantalla flotante central es de 8 pulgadas y ofrece todo lo que un automovilista moderno puede necesitar en cuanto a conectividad

o ayudas a la conducción, los asientos tienen un diseño simpático y además sujetan, los cinturones de seguridad son del color del coche y las posibilidades de personalización son generosas. En el freno de mano tradicional de palanca cuya presencia ya empieza a chocar, un volante multifunción que carece de levas de cambio –no por motivos técnicos, sino por decisión de marketing internacional– y un climatizador automático que no es bizona. El maletero sorprende por su aprovechamiento del espacio, sobre todo bajo el plano de carga –una bandeja que puede soportar 60 kilos–, bien compartimentado y hasta con tres niveles. Eso sí, la rueda de repuesto ni está ni se la espera, y es susti-

► La tracción total sólo está disponible en el Kona de motor más potente.

tuida por un kit de reparación que suele complicarlo todo en caso de pinchazo.

En espacio interior el Kona cumple. No destaca, pero sí está más cerca del segmento de los todocamino urbanos –a los que supera en este aspecto– que de los modelos algo más grandes con los que se enfrenta gracias a esta combinación mecánica. El túnel central, con sus 10 centímetros de alto y 23 de ancho, no es de los más voluminosos y la cerradura del portón, al abrirlo, queda a 1,86 metros de altura, lo que evita el riesgo de chichón.

El motor del Kona es una delicia por respuesta y sonoridad. Porque ofrece un empuje progresivo y cómodo si no se quiere ir de 'rally', pero también una personali-



LA CLAVE

amas@motor16.com

Si hay una marca que últimamente me tiene muy sorprendido, ésa es sin duda Hyundai. Porque está lanzando productos de calidad, adaptados al mercado europeo y con tecnologías avanzadas. El Kona es una buena muestra de ello, y en un segmento que no se lo pone fácil a nadie por variedad y calidad. Incluso comparando esta versión 'vitaminada' con modelos del segmento superior, el Kona sale bien parado. Y la estupenda garantía remata la faena.

PRECIO **29.790 €**

EMISIONES DE CO₂: **153 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

➕ Diseño exclusivo y muy llamativo. Acabado. Comportamiento. Equipamiento de serie muy completo. Agrado de uso. Maletero muy bien distribuido.

DEBE MEJORAR

➖ Ausencia de levas en el volante. Consumo muy sensible al uso. Suspensión firme y algo seca en suelo rugoso. Freno de mano algo anticuado, con palanca.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



iImparable!



▲ El maletero, muy bien compartimentado, está compuesto por tres niveles. Y tiene más volumen que algunos de sus rivales de tamaño más grande.



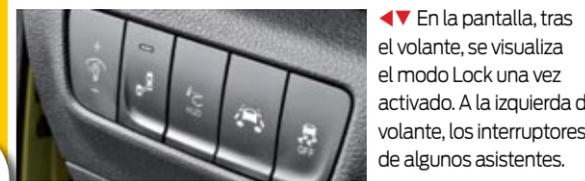
**ORIGINAL
HABRÁ OPINIONES
PARA TODOS LOS
GUSTOS, PERO LO QUE
ESTÁ CLARO ES QUE EL
KONA SE SALE DE LA
RUTINA POR DISEÑO
PANTALLA FLOTANTE
COMO YA ES HABITUAL
EN MUCHOS MODELOS
RECIÉN LLEGADOS, Y SE
VE A LA PERFECCIÓN**



▲ Hay una gran diferencia entre ir en modo Eco y hacerlo en modo Sport; sobre todo se nota en la sensibilidad del pedal acelerador.



▲ El botón Drive Mode permite seleccionar tres modos de conducción: Eco, Sport y Comfort. El botón Lock ayuda mucho.



◀ En la pantalla, tras el volante, se visualiza el modo Lock una vez activado. A la izquierda del volante, los interruptores de algunos asistentes.



▲ El Kona de Hyundai muestra aplomo y buenas maneras, sobre todo cuando la adherencia se reduce.



▲ El espacio para las piernas en las plazas traseras es un poco justo si viajan en el coche cuatro adultos de talla elevada. Y la banqueta posterior no es corredera.



▲ Al cambio automático de doble embrague y siete relaciones sólo le faltan las levas en el volante.

dad contundente si se elige el modo Sport y se pisa el acelerador sin piedad, momento en el que conseguiremos aceleraciones de 0 a 100 km/h mejores que las de un BMW X2 de 192 CV, o sólo un segundo más lentas que las de un Volkswagen Golf GTI de 230 CV, menos pesado.

La caja de cambios 7DCT con sistema de doble embrague es, en parte, responsable de estos datos, ya que mejora la aceleración un 10 por ciento y rebaja el gasto de combustible y las emisiones hasta un 20 por ciento en comparación con una transmisión automática convencional de seis marchas. Sin embargo, las alegrías con el acelerador en el Kona se pagan irremediablemente en el surtidor con un consumo muy sensible al uso. En situaciones normales, con uno o dos ocupantes y sin buscar el ahorro, el original todocamino coreano rondará los 9 litros cada 100 kilómetros. Si seleccionamos el modo Eco del coche, y el modo miniconsumo en nuestro

subconsciente, podremos llegar a los 7,5 u 8,0 l/100 km. Pero si vamos sacándole los 'higadillos', la cifra más baja que veremos en el ordenador serán 11 l/100 km.

El Kona de tracción total recurre a un eje trasero de tipo multibrazo más elaborado que el que utilizan los Kona de tracción delantera. El esquema, ya de partida, mejora la pisada y optimiza el paso por curva independientemente de la irregularidad del asfalto, algo que se agradece cuando el par es generoso y la potencia se acerca a los 200 caballos. Pero, además, la tracción total aporta un plus de seguridad en forma de eficacia en el agarre que siempre viene bien, y que se agradece más cuanto peor es la adherencia.

El sistema 4x4 es básicamente el mismo del Tucson; por lo tanto, es un sistema de gestión electrohidráulico que sustituye el diferencial central mecánico por un paquete de embragues multidisco, que en función del agarre se pueden ir com-

primiendo para repartir el par entre ejes. Además, el control de tracción y el ESP se encargan de actuar sobre ambos ejes simulando un bloqueo de diferencial y frenando las ruedas que pierden adherencia. Pero, además, este sistema tiene algunas peculiaridades interesantes.

En condiciones normales el sistema convierte al Kona en un tracción delantera, aunque siempre reparte un poco de par atrás. Ese par enviado al eje trasero va aumentando si se pisa mucho el acelerador, si detecta pavimento deslizante –puede hacerlo sin llegar a perder tracción– o si se llega a perder tracción claramente. Y en esas condiciones, si es necesario, el reparto puede llegar al cien por cien al eje con más tracción. Pero lo mejor llega cuando se activa el botón Lock, disponible para situaciones comprometidas de adherencia pero mucho más utilizable en realidad.

Con este sistema activo no es cierto, como muchos creen, que se bloqueen ambos



ejes con un reparto del 50 por ciento fijo entre ellos. En realidad, si por ejemplo las ruedas del tren delantero están sobre una placa de hielo, son las traseras –que pisan suelo seco– las que recibirán el cien por cien del par disponible aunque esté

activado el modo Lock. Hasta 40 km/h, y teniendo más o menos adherencia las cuatro ruedas, el modo Lock sí actúa repartiendo el par al 50 por ciento y mejorando notablemente el agarre. Y si se deja activado y se supera esa velocidad, el sis-

◀ El Kona más potente también tiene tracción total, y se agarra al asfalto como una lapa, aunque en una conducción muy al límite se muestra algo subvirador.

tema va a seguir repartiendo par según las necesidades. Además, va a estar latente y su sistema predictivo actuará todavía más rápidamente, por lo que con baja adherencia es aconsejable llevarlo siempre funcionando. El resultado es excepcional, pues el Kona, con par de sobra, dotado de buenos neumáticos mixtos y con este sistema 4x4 tan eficaz, es capaz de dejar en la estacada a más de un todoterreno de raza –ya lo comprobamos con el Tucson en las dunas dejando atrás a más de un estupefacto 'dunero' con montura más que preparada–. Y también queda asegurado el agarre sobre nieve o por el campo.

Con todo, el nuevo Kona muestra cierta tendencia al subviraje al límite, y su firme suspensión puede incomodar un poco en asfaltos deteriorados. Dos aspectos que pasan sin pena ni gloria ante el derroche de buenas maneras, eficacia y agrado en el día a día que muestra el producto más moderno y sofisticado de Hyundai.

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 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.591
Alimentación	Inyección directa, con turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	177/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	27,0 / 1.500-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DCT de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	47,3
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente, por eje multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R18
Marca	Hankook
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.476
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,3
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Asientos dnteros eléctricos	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Regulador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Asientos con calefacción/ventilación	▲		
Faros LED	▲		
Equipo de sonido Premium	▲		
Aparcamiento asistido		▼	
Control de descenso	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Tapicería de cuero	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call		▼	
Alerta aproximación tráfico trasero	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Freno auto. con detección peatones	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Asistente de luz de carretera	▲		
Tracción total	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Head-Up Display	▲		

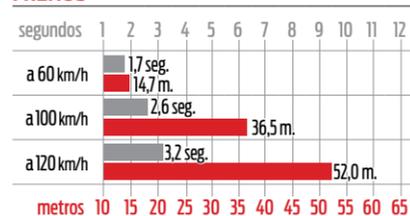
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 400.

BANCO DE PRUEBAS

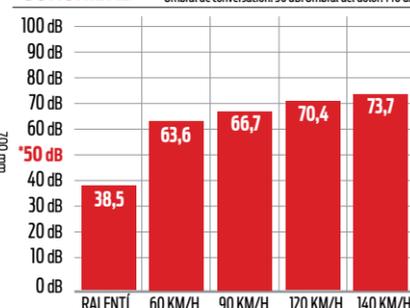
VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,4 (7,9)
Recorriendo (metros)	113
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,6
1.000 m desde 40 km/h en D	26,5
De 80 a 120 km/h en D	5,1
Error de velocímetro a 100 km/h	96
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	10,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,1
Conducción dinámica	11,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,8
A 140 km/h de crucero	9,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,0
Ciclo extraurbano	6,0
Ciclo mixto	6,7

FRENOS

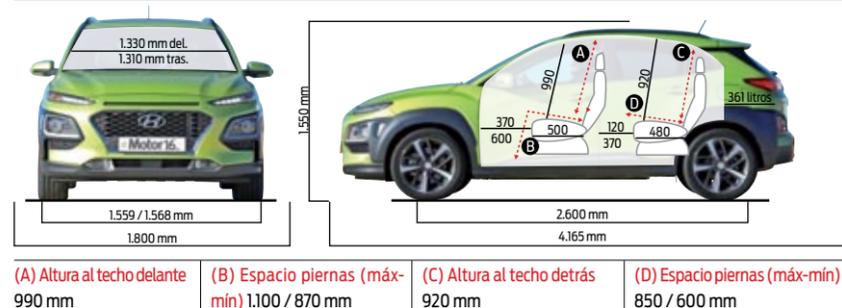


SONORIDAD

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



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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



	HYUNDAI KONA 1.6 T-GDI 177 4X4 DCT STYLE	JEEP RENEGADE 1.4 MULTIAIR 170 CV LIMITED 4X4 AUTO ACTIVE DL	MAZDA CX-3 2.0 150 CV AWD AUTOMÁTICO	VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TSI 4MOTION 190 CV
Precio	29.790 euros	33.545 euros	26.230 euros	33.995 euros
Cilindrada	1.591	1.368	1.998	1.984
Potencia	177 CV / 5.500 rpm	170 CV / 5.500 rpm	150 CV / 6.000 rpm	190 CV / 4.200-6.000 rpm
Par máximo	27,0 mkg / 1.500-4.500 rpm	25,5 mkg / 2.500 rpm	20,8 mkg / 2.800 rpm	32,6 mkg / 1.450-4.200 rpm
Cambio	Automático, doble embrague, 7 vel.	Automático, de convertidor, 9 vel.	Automático, de convertidor, 6 vel.	Automático, doble embrague, 7 vel.
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	8,0 / 6,0 / 6,7 l/100 km	8,8 / 5,8 / 6,9 l/100 km	7,8 / 5,5 / 6,3 l/100 km	8,5 / 5,8 / 6,8 l/100 km
Emisiones	153 g/km CO2	160 g/km CO2	146 g/km CO2	155 g/km CO2
Autonomía	750 kilómetros	700 kilómetros	700 kilómetros	810 kilómetros
Vel. máxima	205 km/h	196 km/h	195 km/h	216 km/h
0 a 100 km/h	7,9 segundos	8,8 segundos	9,6 segundos	7,2 segundos
Maletero	361 litros	351 litros	350 litros	392 litros
Dimensiones	4.165 / 1.800 / 1.550 mm	4.255 / 1.805 / 1.684 mm	4.275 / 1.765 / 1.535 mm	4.234 / 1.819 / 1.572 mm
Batalla	2.600 mm	2.570 mm	2.570 mm	2.593 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,8 metros	10,6 metros	11,2 metros
Depósito comb.	50 litros	48 litros	44 litros	55 litros
Peso	1.476 kilos	1.505 kilos	1.340 kilos	1.495 kilos

A favor	En contra
<p>+</p> <p>El Kona es divertido y eficaz en cualquier terreno. Y en esta versión tope de gama, el equipo de serie es espectacular. El acabado del último Hyundai está a un nivel 'casi' premium. Y su maletero, grande y muy bien compartimentado.</p>	<p>Como no podía ser de otra manera, el Renegade es el más eficaz del grupo en el campo haciendo honor a la mítica marca Jeep. Además, su cambio automático de 9 marchas es moderno y eficaz. Está bien servido en sistemas de seguridad e infoentretenimiento.</p>
<p>-</p> <p>Cambio automático, tracción total y casi 180 caballos en gasolina no se suelen traducir en consumos bajos. Faltan las levas de cambio en el volante. El freno de estacionamiento es de palanca y desentona en un interior tan moderno.</p>	<p>Aunque es algo más grande, su precio es más elevado y habría que estar pendiente de los descuentos. El Renegade, además, es el más pesado del cuarteto y supera la tonelada y media, lo que se refleja en unos consumos que también se sitúan por encima del resto.</p>



EL DETALLE

3 MODOS DE CONDUCCIÓN A la medida

La versión más potente y equipada del Hyundai Kona dispone de tres modos de conducción, seleccionables desde un botón junto a la palanca de cambios. Se trata de los programas Eco, Sport y Comfort. Y como ya ocurre en otros modelos, este equipamiento permite modificar a voluntad algunos parámetros del motor, del cambio automático, del sistema de tracción total, de la asistencia a la dirección o del climatizador. Por ejemplo, en modo Eco busca siempre la

marcha más larga posible, reduce la potencia del aire acondicionado e intenta ir, siempre que sea posible, en tracción delantera. En el modo Comfort, el sistema busca el equilibrio entre prestaciones y consumos, y prioriza sobre todo el confort de uso. Por su parte, el modo Sport apura más las marchas antes de cambiar a una relación superior, acorta el recorrido efectivo del acelerador para que sea más sensible y mejora el tacto de la dirección asistida.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO	RED DE POSVENTA
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,81 euros/km. Coste km total: 1,66 euros/km.	86 Concesionarios oficiales, más red secundaria.
SEGURO	GARANTÍA
Seguro a terceros: 389,28 euros/año. Seguro a todo riesgo: 570,38 euros/año con franquicia de 300 euros.	Cinco años sin límite de kilometraje
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.	www.hyundai.es
DATOS DEL COMPRADOR	
HYUNDAI	
Importador: Hyundai Motor España S.L. Edificio Nectar. C/ Quintanapalla, 2. 1ª Planta. 28050 Madrid. Tlf: 91 360 52 60	
PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:	
32.190 EUROS	





Circuito urbano

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

En mayo de 2013 estábamos todavía a un año de conocer la tercera generación del Renault Twingo, pero la firma francesa nos lo adelantaba con el impresionante Twin'Run, un prototipo –inspirado en el legendario R5 Turbo y en el Clio V6– que utilizaba un motor 3.5 V6 con 350 caballos colocado en posición central. Así, era capaz de lanzar sus 950 kilos de peso hasta los 250 km/h de velocidad punta o de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.

La versión de calle heredaba en cierta medida la esencia de aquel Twin'Run gracias a su naturaleza 'todo atrás' –tracción trasera y motor trasero–, pero había quien echaba en falta más potencia y un sutil toque maestro. En otras palabras, faltaba que Renault Sport pusiera su 'mano' sobre el pequeño utilitario de la firma del rombo.

En ese momento nació la hipótesis de un posible Twingo R.S., que finalmente se ha

Cuando Renault lanzó su nuevo Twingo, las mentes maquiavélicas comenzaron a urdir algo más picante. Su naturaleza 'todo atrás' era un punto de partida perfecto, y para los urbanitas más dinámicos lanzaron esta versión GT, puesta a punto por Renault Sport.

quedado en este GT, una versión que combina diversión, prestaciones y agilidad para convertir la ciudad en tu circuito diario.

El tono Naranja Sunset exclusivo para él –cuesta 409 euros–, los adhesivos negros, las llantas de 17 pulgadas o la doble salida de escape dela-

tan a este GT, que apuesta por el conocido 0.9 TCe con una admisión específica –incluida la toma especial en el lado izquierdo–, entre otras mejoras, para pasar de 90 a 110 CV. Potencia que debe mover poco más de una tonelada.

El Twingo GT presume de la misma habilidad 'callejera' del resto, por lo que la ciudad es su hábitat favorito. Hay que hacerse al puesto de conducción, con un piso muy elevado y un reposapiés algo incómodo, pero te acostumbras. No estaría mal, dado su aire urbanita, que se hubiera apostado por un cambio automático, pero Renault Sport ha trabajado en la caja manual de cinco marchas, que tiene mejor guiado y recorridos más cortos que en el resto de los Twingo. Así, da gusto recurrir al pie izquierdo y escuchar su motor subir de vueltas... Sólo escuchar, porque no hay cuenta-vueltas en este GT, por lo que para apurar las marchas debemos recurrir a la vieja fórmula: el oído.

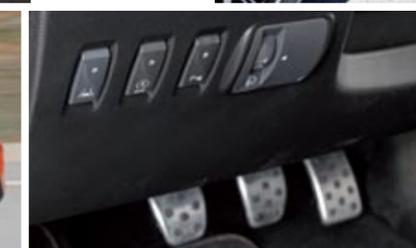
En ciudad serás el rey del 'arranca-para', pero fuera de



▲ En su instrumentación falta un cuentavueltas. Tiene detalles específicos como los pedales, las molduras o el pomo de aluminio. El cambio manual es mejor que en el resto de la gama Twingo.



◀ Los asientos delanteros deberían recoger mejor, y sólo hay espacio para cuatro ocupantes. Bajo el capó delantero, muy pocas cosas: sólo la batería y el líquido del lavaparabrisas.



▲ El Twingo GT presume de prestaciones. Sería ideal un modo 'off', o latente, para los controles.



▲ Su maletero –188 litros– es pequeño; y la bandeja, frágil. Debajo va el 0.9 TCe, y hay que hacer 'maniobra' para llegar a él.

ese paisaje este Twingo GT no desentona. Sólo cuando hay viento lateral o el asfalto está muy roto muestra su peor cara, pues las suspensiones son bastante firmes para pegar al asfalto su carrocería en las curvas... Pero prepárate para poner a punto tus brazos con sus 3,9 vueltas de volante en-

tre topes, una dirección demasiado lenta. Pero el Twingo GT no es nada torpe, y sólo tienes que ver sus datos de aceleración y recuperación. Además, tampoco gasta en exceso.

Las curvas le gustan, y se nota ese concepto 'todo atrás' por una dinámica especial, aunque debería ofrecer un modo 'Sport' –en su lugar tiene ECO–, en el que sus controles te dejaran disfrutar más de este deportivo de bolsillo.

LA CLAVE

Si te mueves mucho por ciudad y buscas algo diferente, este Twingo GT es ideal, pero en ese escenario ganaría con un cambio automático como el del Smart. Corre de sobra, gasta lo justo, se mueve como pez en el agua por calles estrechas, se aparcia bien... En carretera no se achanta y ofrece diversión por su tracción trasera.

SUS RIVALES



SMART FORFOUR BRABUS
Es el clon del Twingo GT, pero tiene un cambio de doble embrague de 6 velocidades, algo que no justifica su precio extra. Presume de imagen, y lo hay en Fortwo y también en Fortwo Cabrio.

Precio	20.200 €
Potencia	109 CV
Consumo	4,6 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 s.



VOLKSWAGEN UP! 1.0 TSI
Que no te defrauden sus 20 CV menos, porque este Up! corre mucho: 185 km/h. No tiene una estampa tan deportiva y se ofrece con tres puertas y, por 470 euros extra, con cinco. Llegará un GTI con 110 CV.

Precio	14.190 €
Potencia	90 CV
Consumo	4,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 s.

LAS CIFRAS <small>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)</small>	
MOTOR	0.9 TCe
Disposición	Trasero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	898
Alimentación	Inyección multipunto, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.750
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,9
Diámetro de giro (m)	8,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos (del.-tras.)	185/45 R17 - 205/40 R17
Marca	Yokohama
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.076
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.595 / 1.646 / 1.554
Capacidad del maletero (l)	188 - 980
Capacidad del depósito (l)	35

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (9,6)
Recorriendo (metros)	161
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,4
Error de velocímetro (a 100 km/h)	+ 3%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción dinámica	11,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	546
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,2



La industria, ante otro año mágico

El ejercicio que ahora comienza consolida la tendencia de los últimos años, con una industria que acelera el ritmo de renovación de productos y afronta el reto de la movilidad ecológica; aunque sin descuidar conceptos tradicionales como el lujo y las prestaciones, apostando por las tecnologías de asistencia a la conducción y potenciando la apuesta SUV. En las siguientes páginas reunimos lo que vendrá, e incluso probamos modelos tan novedosos como el Alpine A110 o el Audi RS 4 Avant.

Gregorio Arroyo y Pedro Martín | motor16@motor16.com

ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO.- El primer SUV de la casa corona su gama con esta radical versión de 104.000 euros que pone en juego 510 CV para acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanzar 283 km/h. Su gasto, 9,0 l/100 km.



ASTON MARTIN DB11 VOLANTE.- En el primer trimestre empiezan las entregas del DB11 Volante, descapotable dotado de un motor 4.0 V8 Twin-Turbo de 510 CV. La nueva capota permite ganar un 20 por ciento de volumen en el maletero, y su precio en Alemania es de 199.000 euros.



ASTON MARTIN VANQUISH.- Sorprendido a la salida del circuito de Nurburgring hace unas semanas, el futuro Vanquish ultima su fase de desarrollo de cara a su llegada en 2018. Su motor V12 podría rendir entre 650 y 700 CV, y habrá más novedades.



ASTON MARTIN VANTAGE EL HEREDERO DE UNA DEPORTIVA DINASTÍA

Con un peso en seco de 1.530 kilos gracias a su moderna estructura de aluminio, que estrena un 70 por ciento de componentes, el nuevo Vantage supone un gran salto respecto a su antecesor. Mide 4.465 milímetros –34 menos que un Porsche 911– y monta un 4.0 V8 Twin-Turbo de 510 CV y 69,9 mkg que, asociado a un cambio ZF de 8 marchas, permite alcanzar 314 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. Por primera vez en la marca, equipa un diferencial electrónico trasero E-Diff.



AUDI A8.- A las versiones 55 TFSI –340 CV de gasolina y precio desde 104.560 euros– y 50 TDI –diésel de 286 CV y 97.460 euros– se sumarán en 2018 el A8 L e-tron –un híbrido enchufable de 449 CV–, el W12 de 585 CV y dos V8: 4.0 TFSI de 460 CV y 4.0 TDI de 430 CV.



AUDI Q3.- La segunda generación del Q3, que llegará en 2018 y se fabricará en Hungría, crece de longitud y distancia entre ejes, tendrá un maletero más grande que el actual y, además de versiones deportivas SQ3 y RS Q3, tendrá una variante e-tron híbrida enchufable y, quizás, otra eléctrica.



AUDI R8 RWS.- El R8 Rear Wheel Series, una serie limitada a 999 unidades, parte del R8 V10 de 540 CV pero tiene solo tracción trasera, lo que ahorra 50 kilos en el Coupé y 40 en el Spyder. Pasa de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, alcanza 320 km/h y su imagen es específica.



AUDI TT.- Será posiblemente en el Salón de Ginebra, en marzo, cuando veamos la primera evolución de la tercera generación del TT, actualmente a la venta. No serán cambios radicales, pero estrenará ópticas y paragolpes, y adoptará algunos equipamientos nuevos.



AUDI TT RS.- La renovación de la gama TT afectará también a las versiones RS, y aunque no es probable que vea sustituido su 2.5 TFSI de cinco cilindros por otra mecánica hay quien apuesta por una potencia superior a los 400 CV actuales. En la carrocería, nuevas ópticas y otros ligeros cambios.



AUDI A1.- La segunda generación del A1, que se fabricará en Martorell una vez haya dejado de producirse allí el actual Q3, llegará en el segundo semestre, con plataforma MQB A0, maletero de 350 litros, cinco puertas, 4,04 metros de largo y más calidad que Polo e Ibiza.



AUDI A7 SPORTBACK PROGRESO TECNOLÓGICO

Nueva entrega del gran coupé de cinco puertas de Audi, ahora con 4.969 milímetros de largo y disponible inicialmente con el 3.0 V6 TFSI –recibe la denominación 55 TFSI– de 340 CV y 51,0 mkg, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos. Homologa un gasto de 6,8 l/100 km y emisiones de 154 g/km, y se beneficia, como los otros motores, de la tecnología mild-hybrid MHEV, con un sistema eléctrico de 48 voltios y un alternador que funciona como motor de arranque asociado a una batería de iones de litio.



BENTLEY CONTINENTAL GT CONVERTIBLE.- La firma británica aún comercializa las variantes descapotables de la generación anterior, pero tras la llegada del nuevo modelo, disponible ya en Coupé, este año veremos la nueva carrocería 'abierta'.



BENTLEY FLYING SPUR.- La próxima generación, que llega a finales de 2018, compartirá la plataforma MSB-F con el último Porsche Panamera, y podría ofrecer motores mucho más enérgicos, pues Bentley quiere convertirlo en un Continental GT... pero de cuatro puertas.



BMW i3S.- La firma de Munich renueva su eléctrico i3, cuya gama adopta una versión más dinámica, llamada i3s, que anuncia 184 CV y arranca en 41.850 euros. Tiene suspensión más firme y neumáticos de mayor medida, y acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos.



BENTLEY BENTAYGA PLUG-IN HYBRID UN ENCHUFABLE MUY DISTINGUIDO

El grupo Volkswagen, propietario de Bentley, está dotando a sus mejores vehículos de mecánicas PHEV, o híbridas enchufables. Es el caso de los Audi Q7 e-tron y A8 e-tron, o del Porsche Panamera 4 E-Hybrid y Turbo S Hybrid. Y seguro que de alguno de ellos toma órganos para dotar al Bentayga de su primera versión electrificada, que llegará a lo largo de 2018. Muchos apuestan por los 680 CV del Panamera híbrido más deportivo, aunque no se descarta un planteamiento menos extremo y más ahorrador –la autonomía en modo eléctrico rondaría los 50 kilómetros–, que llevaría la potencia a unos 400 CV. Por supuesto, con tracción total.



BMW X2 UN NUEVO TODOCAMINO DEPORTIVO DE 4,36 METROS

Con precios que arrancan en los 40.450 euros del sDrive20i de tracción delantera y 192 CV de gasolina –la otra versión es el xDrive20d de tracción total y motor diésel de 190 CV, que cuesta 42.500 euros–, en marzo se inician las entregas del X2, un SUV derivado del X1 que mide 4,36 metros de largo, 1,82 de ancho y 1,53 de alto, y tiene un maletero de 470 litros, ampliables a 1.355 si abatimos la segunda fila. La distancia libre al suelo es de 182 milímetros –10 menos si pedimos el chasis M opcional– y equipa suspensión trasera multibrazo y discos ventilados de freno en ambos ejes. Las dos versiones tienen cambio automático Steptronic: de 7 marchas y doble embrague el de gasolina, y de 8 con convertidor el diésel.



BMW i8 ROADSTER.- El i8 de carrocería descapotable pesa 60 kilos más que el Coupé y conserva las puertas de apertura 'en tijera'. Su capota se pliega en 15 segundos, hasta una velocidad de 50 km/h, y su precio es de 160.200 euros. El alcance eléctrico es de 53 kilómetros.



BMW M3 CS.- Edición limitada a 1.200 unidades que eleva el carácter deportivo del M3 con sus 460 CV –10 más que el 'normal' gracias al paquete de competición– y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos. Alcanza 280 km/h y ve mejorado su chasis. Los pedidos, desde enero.



BMW SERIE 8 CABRIO.- El modelo deportivo de gran lujo que BMW desvelará en 2018 tendrá una carrocería descapotable de la que podrá disfrutar, incluso, la variante M8, cuyo nuevo V8 4.4 Biturbo rondará los 700 CV. El coche está concluyendo ya su fase de pruebas.



CITROËN C5 AIRCROSS POR FIN, EN VERANO

Se vende desde hace meses en China, pero a Europa llega a mediados de año para completar por arriba al C3 Aircross y luchar frente a 3008 –con el que comparte la plataforma EMP2 de PSA–, Ateca y Qashqai. Mide 4,50 metros de largo, 1,84 de ancho y 1,67 de alto, tiene una distancia entre ejes de 2,73 metros que se traducirá en gran amplitud y su maletero anuncia 482 litros de capacidad. Además, introducirá la nueva suspensión con Amortiguadores Progresivos Hidráulicos y su interior estará presidido por dos grandes pantallas: el cuadro de instrumentos configurable de 12,3 pulgadas y la pantalla táctil central capacitiva de 8 pulgadas. Ofrecerá el sistema Grip Control de mejora de la tracción, y más adelante habrá una versión híbrida enchufable e-AWD de 300 CV.



BMW SERIE 8 COUPÉ.- El deportivo grande de la marca, sucesor de la actual Serie 6, equipará motores de gasolina turboalimentados de 6, 8 y 12 cilindros; pero también se especula con un diésel, y la lógica apunta a la presencia de una versión híbrida.



BMW X4.- Un descuido al cargar un camión en Carolina del Sur dejó al descubierto el X4 2019, que podría ser desvelado oficialmente a finales de año. Recibe modificaciones evidentes a nivel estético, estrenará nuevos equipamientos y tecnologías, e incorporará mecánicas aún más eficientes.



BMW X5.- La tercera generación del X5 no será tan grande como la actual porque ya tendrá por encima un X7. Reducción de talla que se acompaña de una arquitectura más moderna –la usada en la Serie 7– para aligerar el peso de modo radical y bajar el consumo.



BMW X7.- De la factoría de Spartanburg (EE.UU.) están saliendo ya las primeras unidades de 'pre-producción' del X7, un SUV de gran tamaño –rival del Audi Q7– que será presentado a finales de 2018. Ofrecerá tres filas de asientos y nuevas tecnologías de asistencia.



BMW Z4.- El pasado verano BMW presentaba el Concept Z4, y todo indica que el parecido con el modelo de calle que llegará este año será evidente. Una de las claves estará en la ligereza, pues usará soluciones de construcción provenientes de i3 e i8. Y su versión más 'seria' rendirá unos 400 CV.



CITROËN C4 CACTUS.- Su renovación se aprovecha para potenciar su vertiente 'berlina', lo que le permitirá cubrir el hueco del C4, que inicialmente no tendrá sustituto. Será muy personalizable y más cómodo, pues usará los amortiguadores progresivos hidráulicos.



DACIA DUSTER MEJORA TODO LO MEJORABLE

Su precio de partida, 10.900 euros, deja claro que Dacia no renuncia a la filosofía 'low cost' que ha hecho triunfar al primer Duster. Pero esta segunda generación evoluciona positivamente en diseño, tecnología, ergonomía o confort rutero, y mantiene virtudes que siempre le han distinguido, como sus buenos ángulos 'off road' o una altura libre generosa –21 centímetros–, tanto en las versiones 4x4 como en las de tracción delantera. Maletero de 445 litros –411 con tracción total– y gran variedad de motores: en gasolina, 115 y 125 CV, y en diésel, 90 y 110 CV, este último disponible con cambio EDC.



DS 7 CROSSBACK.- El primer producto cien por cien DS es este lujoso y tecnológico SUV de 4,57 metros que llega ahora con precios desde 32.950 euros, en el caso de la versión BlueHDI 130. Ofrece también el BlueHDI 180; y en gasolina, el Puretech 180 y el Puretech 225.



FERRARI PORTOFINO.- Desvelado hace unos meses, las entregas del nuevo Gran Turismo V8 descapotable de la firma italiana se inician ahora. Mide 4,59 metros y presenta valores de escándalo: motor V8 de 600 CV, aceleración de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos, punta de 320 km/h...



FORD ECOSPORT.- No cambia por fuera de manera radical –la evolución es más evidente con el nuevo acabado ST Line–, pero el EcoSport estrena 2.300 piezas. Y en unos meses ofrecerá dos novedades mecánicas: la tracción total y el diésel 1.5 TDCi de 100 CV.



FORD FIESTA ST SU MOTOR 1.5 ECOBOOST DE 200 CV ES REVOLUCIONARIO

A comienzos de año, y con carrocerías de 3 y 5 puertas, llega la versión más deportiva del Fiesta, que luce el emblema ST y equipa un motor con 200 CV y 29,6 mkg. Se trata de un revolucionario 1.5 EcoBoost tricilíndrico que, además de turbo, admisión variable y una alimentación que combina inyección directa e indirecta, tiene un sistema que desactiva uno de los cilindros cuando se requiere poca potencia. Además, el conductor puede seleccionar los modos Normal, Sport y Track, que modifican la dirección, la respuesta del motor, el sonido, la acción del ESP... Acelera de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos.



HYUNDAI i30 FASTBACK EL NUEVO COUPÉ DEPORTIVO DE CINCO PUERTAS

La nueva gama i30 de Hyundai se completa con la llegada de una carrocería inédita que combina los rasgos de un sedán con los de un coupé gracias a una zaga más deportiva. Es 11 centímetros más largo y 3 más bajo que el i30 de cinco puertas, y la puesta a punto del chasis es más dinámica al contar con unos tarados de suspensión más firmes. El interior mantiene las cinco plazas, y el maletero presume de 450 litros de capacidad. La gama de motores contempla versiones de gasolina de 120 y 140 caballos, mientras que en ciclo diésel la apuesta pasa por el 1.6 CRDi, también conocido, con 110 y 136 CV. Llegará al mercado español antes de la primavera.



FORD FIESTA ACTIVE.- La versión más aventurera del Fiesta incrementa la altura al suelo dos centímetros respecto al resto de la gama, e incorpora protecciones para afrontar pistas con mayor solvencia y barras en el techo. Sólo contempla la tracción delantera.



FORD FOCUS.- La cuarta generación de este modelo compacto ya ultima su puesta a punto de cara a su comercialización en verano. Será algo más grande y más ligero que el modelo actual, incorporará nuevas tecnologías y ofrecerá una amplia gama de motores EcoBoost y TDCi.



FORD TOURNEO CUSTOM.- A principios de año llega este renovado modelo con capacidad de hasta nueve plazas y dos largos de carrocería. Monta motores diésel con hasta 170 CV y estrena asistentes en seguridad y conectividad, como el sistema SYNC 3.



INFINITI QX50 MOTOR VC-TURBO CON RELACIÓN DE COMPRESIÓN VARIABLE

Este espectacular SUV premium de 4,69 metros de longitud y cinco plazas nace desde una nueva plataforma y llegará al mercado español en la segunda mitad de 2018. Más allá de su cuidado habitáculo, la banqueta trasera deslizable o un maletero enorme, la gran novedad es que incorpora un revolucionario motor de gasolina 2.0 turbo de cuatro cilindros con relación de compresión variable: entre 8:1 y 14:1. Rinde 268 CV, se gestiona con una transmisión automática de variador continuo XTronic y tendrá versiones con tracción delantera o total. Destacar, también, la tecnología ProPilot, enfocada hacia la conducción autónoma.



HONDA CIVIC DIÉSEL.- Prácticamente un año después de su lanzamiento, la última generación del Honda Civic incorporará en marzo el eficiente motor diésel 1.6 i-DTEC de 120 CV, renovado a fondo para cumplir las futuras normativas de emisiones.



HYUNDAI i20.- Muchos de sus rivales del segmento B se han renovado, así que Hyundai ya ultima el nuevo impulso que afectará al i20. Los cambios serán sobre todo estéticos, y se aprovechará también para actualizar la oferta multimedia. No descartamos más sorpresas...



HYUNDAI KONA ELÉCTRICO.- La variante 'Cero Emisiones' del Kona afronta su recta final de desarrollo para su presentación oficial en marzo, en el Salón de Ginebra. Se anuncian 400 kilómetros de autonomía, más que el actual Hyundai Ioniq eléctrico.



HYUNDAI VELOSTER.- Debuta en enero en el Salón de Detroit y sigue apostando por su personal carrocería con tres puertas, dos en la derecha más la del conductor. En su gama de motores podría incorporar una versión con 275 CV que llegaría desde el i30 N.



JAGUAR F-PACE SVR.- Será el próximo modelo que surja desde la división de vehículos especiales de la marca británica. Bajo el capó montará un propulsor 5.0 V8 con 570 CV, gestionados por un cambio automático de ocho relaciones y asociados a la tracción total.



JAGUAR I-PACE.- Será una realidad a finales de año y se convertirá en el primer modelo eléctrico de Jaguar. De aspecto crossover, apuesta por un motor eléctrico de 400 CV y su autonomía rondará los 500 kilómetros. La tracción, a las cuatro ruedas.



JAGUAR E-PACE EL EVOQUE DE JAGUAR

Hace unas semanas que se pueden hacer pedidos ya del primer SUV compacto de Jaguar, pero será en los primeros compases de 2018 cuando se inicie 'oficialmente' la comercialización del E-Pace. Este nuevo modelo mide 4,39 metros de longitud, ofrece un amplio habitáculo con cinco plazas y un maletero de 557 litros. Dispone de motores de gasolina y diésel con potencias que oscilan entre los 150 y los 300 CV, cajas manuales de seis relaciones o automáticas de nueve, versiones con tracción delantera o total, y asistentes para poder circular sobre superficies de baja adherencia a una velocidad constante. A la venta desde 37.450 euros.



JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK.- Recurre a un brutal motor 6.2 V8 sobrealimentado por compresor que rinde 707 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. Presenta tracción total, frenos Brembo y suspensión Bilstein.



JEEP CHEROKEE.- Hará su debut oficial en el Salón de Detroit y llegará a España en otoño. Los cambios estéticos son palpables, con un diseño más en la onda del Compass. El interior gozará de más calidad, tendrá nuevos equipamientos y los motores serán más eficientes.



JEEP WRANGLER.- Este icono del 4x4 crece en talla y tecnología, además de mejorar sus espectaculares cualidades 'off road'. Monta dos sistemas de tracción total diferentes, con reductora, y estrena un motor de gasolina de 270 CV apoyado por un propulsor eléctrico.



KIA CEE'D UNA GAMA MÁS EXTENSA QUE NUNCA

Si el nuevo i30 demostraba que Hyundai podía hacer un compacto al nivel del mismísimo Golf, en 2018 será el turno de la nueva generación del Cee'd, con el que Kia quiere meterse de lleno en la pelea del segmento C europeo. Comparte plataforma y mecánicas con su 'primo' i30, y llegará inicialmente con dos carrocerías: una de cinco puertas y otra familiar, con un maletero de gran volumen. En ambos casos, el progreso en materia de calidad, confort, tecnología y agrado se anuncia como radical. Pero, además, la firma coreana podría estar preparando otras dos variantes del Ceed. La primera, un familiar 'shooting brake' inspirado en el Proceed Concept, y la segunda, un crossover más deportivo que el Niro.



LAMBORGHINI URUS SE ACABARON LOS COMPLEJOS

La marca italiana de superdeportivos se rinde a la tendencia SUV con este espectacular modelo de 5,11 metros y cinco plazas que no renuncia al dinamismo del resto de sus hermanos.

Por eso incorpora un descomunal motor V8, el primero turboalimentado en la marca, que eroga 650 CV y le permite alcanzar los 305 km/h de velocidad punta, o acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Todo ese potencial se gestiona mediante una transmisión automática de ocho relaciones y un avanzado sistema de tracción total. En su tecnología encontramos elementos como dirección en las cuatro ruedas, una suspensión con muelles neumáticos o un asistente con siete programas de conducción.



KIA NIRO EV.- A la estela de la variante híbrida y la recién estrenada PHEV enchufable, el Niro afronta la puesta a punto final de la versión cien por cien eléctrica. Quizás sepamos más en su debut en Ginebra, aunque compartirá tecnología con el Hyundai Kona EV.



KIA STONIC DCT Y 1.0 T-GDI 100.- La gama de este nuevo SUV compacto se completará antes del verano con el lanzamiento del motor 1.0 T-GDI de gasolina en versión de 100 CV y la llegada del cambio de doble embrague de siete relaciones DCT, unido al propulsor 1.0 T-GDI de 120 CV.



LAND ROVER DISCOVERY SPORT.- Lleva poco tiempo en el mercado, pero la marca británica trabaja ya en la renovación del Discovery Sport. A los cambios estéticos añadirá nuevas tecnologías y motores más eficientes. Podría llegar a finales de 2018, o ya en 2019.



MAZDA 3 CON MOTOR DE GASOLINA SKYACTIV-X... SIN BUJÍAS

Este Kai Concept que vimos en el último Salón de Tokio adelanta las formas de la que será nueva generación del Mazda3, que será presentada en 2018 y podría comercializarse ya a punto de alcanzar el 2019. El lenguaje KODO característico de la marca japonesa cobra una nueva dimensión más escultural y agresiva si cabe en el nuevo compacto nipón. La nueva plataforma será más ligera y avanzada, lo que le permitirá presumir de un equipamiento tecnológico más sofisticado.

Sin embargo, lo más llamativo será la incorporación del nuevo motor de gasolina Skyactiv-X, que presenta un sistema de combustión diferente, sin bujías, y un consumo mínimo.



LEXUS CT 200h.- Ya está disponible el renovado modelo de acceso a la gama Lexus. No hay cambios en el sistema híbrido de 136 CV, pero sí actualiza su imagen y mejora su equipamiento, sobre todo en el aspecto que atañe a la seguridad.



LEXUS LS.- El nuevo 'buque insignia' de la marca japonesa mide 5,24 metros, sólo se presenta con un largo de carrocería y en nuestro mercado se comercializará exclusivamente en versión LS 500h, que rinde 359 CV y tiene tracción total. Lujo y eficiencia en su máxima expresión.



LEXUS NX.- Hace algo más de tres años que llegó al mercado este crossover urbano, y por eso había llegado la hora de actualizar su diseño exterior, lo que se acompaña de mejoras en el interior y en su equipamiento. Pero no hay cambios en su oferta mecánica.



LEXUS RX L.- La gama RX se amplía con el lanzamiento de esta versión larga de siete plazas gracias al incremento del voladizo trasero en 11 centímetros. En principio se impulsará con el sistema híbrido RX 450h L, que ofrece 313 CV de potencia.



MAZDA6.- En 2018 podremos disfrutar de esta renovada berlina, que actualiza tanto su imagen exterior como la presentación del interior, además de mejorar su equipamiento y estrenar motores, como un 2.5 de gasolina con sistema de desconexión activa de cilindros.



McLAREN SENNA.- Lleva el nombre del mítico piloto brasileño y se trata de un vehículo 'de carreras' homologado para la calle. Pesa 1.198 kilos y su motor central 4.0 V8 biturbo eroga 800 CV, que se transmiten a las ruedas traseras. Sólo se fabricarán 500 unidades.



MERCEDES CLASE A MÁS AMPLIO Y TECNOLÓGICO

La nueva Clase A de Mercedes tiene previsto hacer su debut oficial en el próximo Salón de Ginebra, que se celebra a comienzos de marzo. Por eso estas últimas semanas ha intensificado su puesta a punto. La marca alemana todavía no ha desvelado detalles sobre los motores o el chasis, pero sí conocemos cómo será el nuevo interior. En este sentido, cambia radicalmente. Desaparece toda la información analógica y se apuesta por dos pantallas flotantes en un habitáculo que da un salto considerable en cuanto a calidad. También se ha incrementado considerablemente la habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras, y el maletero crece hasta los 370 litros. Otro aspecto destacable es la mejora en la visibilidad debido a unos pilares más esbeltos. Podría llegar al mercado en verano.



MERCEDES-AMG A45.- La variante más deportiva de la futura Clase A quizás sea una realidad en la segunda mitad del año. Dispondrá de tracción total 4Matic y su motor dos litros turbo podría superar los 400 CV. Casi una 'bomba' y dirigido a manos expertas.



MERCEDES-AMG C63 COUPÉ.- Lo cazamos en el circuito de Nürburgring y su escaso camuflaje nos permite observar que sufrirá cambios estéticos en el frontal y en la zaga. El interior también se renovará, y el propulsor V8 superará probablemente los 510 CV.



MERCEDES CLASE A SEDAN.- Otro modelo que podría ver la luz en la recta final del año, y que ha sido desarrollado conjuntamente con Infiniti. Tendrá carrocería de cuatro puertas, de gran demanda en mercados como el chino, aunque podría llegar a Europa también.



NISSAN LEAF MÁS POTENCIA Y MÁS AUTONOMÍA

En apenas unas semanas ya podremos disfrutar de la segunda generación del Nissan Leaf, uno de los actores principales en cuanto a movilidad cien por cien eléctrica se refiere. Ha crecido en tamaño y también ha cambiado de aspecto, pero su principal virtud es que el motor tiene ahora una potencia de 150 caballos y la autonomía se incrementa hasta los 378 kilómetros. Este mayor rango de acción se debe a que las baterías de iones de litio tienen una capacidad de 40 kWh. El tiempo de recarga oscila entre las 16 horas y los 40 minutos, si acudimos a una carga rápida. La energía es ahora bidireccional, pudiendo pasar a la red si no utilizamos el vehículo. Está disponible desde 31.260 euros (sin ayudas).



PEUGEOT 508 BERLINA DE CINCO PUERTAS Y FAMILIAR MÁS DEPORTIVO

En el próximo Salón de Ginebra será desvelado el nuevo 508, que en su variante de carrocería berlina apuesta por una fórmula más funcional que hasta ahora: cinco puertas. Además, incorpora un puesto de conducción i-Cockpit muy similar al de los actuales 3008 y 5008, con volante pequeño, pantalla táctil central e instrumentación configurable. Más adelante, en verano, la oferta se completará con el 508 SW, familiar de líneas deportivas a caballo entre los 'break' tradicionales y los modernos 'shooting brake'. En cuanto a la parte mecánica, como acceso a la gama encontraremos dos motores recientemente incorporados al 308: el 1.2 PureTech 130 de gasolina con filtro de partículas y el diésel 1.5 BlueHDi 130. Y como cambio automático, recurrirá ya al EAT8.



MERCEDES CLASE G.- Este icono se renueva totalmente, pero mantiene el legado de siempre. El interior se remata con más calidad, es más habitable que antes y el equipamiento más sofisticado. Iniciar su comercialización antes del verano.



MERCEDES CLS.- La tercera generación llegará en marzo con un diseño renovado, una intensa puesta al día del interior y una gama de motores completamente nueva, incluida una variante que se apoya en un sistema eléctrico. Hereda gran parte del equipamiento de la Clase S.



MERCEDES CLASE X.- El primer pick-up de la marca es, básicamente, un Nissan Navara que se remata con mayor calidad y tecnología. Presenta dos motores diésel de 163 y 190 CV, y versiones con tracción trasera o total, estas última conectables o automáticas.



RENAULT MÉGANE RS DE CASA AL CIRCUITO COMO SI NADA

Los amantes de las grandes sensaciones están de enhorabuena con la llegada en primavera del nuevo Mégane RS. Este modelo monta un propulsor 1.8 turbo, el mismo del Alpine, que eroga 280 CV, aunque a finales de año aparecerá la variante Trophy que eleva la potencia hasta los 300 CV. Presenta dos tipos de chasis, Sport y Cup, este último de corte más deportivo y con un diferencial Torsen. El cambio puede ser manual o automático de doble embrague, recurre a la tracción delantera exclusivamente y presenta un sistema de dirección en las cuatro ruedas. También contempla un asistente con cinco programas diferentes de conducción y hasta podremos analizar los datos de la telemetría en la pantalla del salpicadero.



MINI CABRIO.- En apenas unas semanas el renovado Mini Cabrio iniciará una nueva etapa. Se trata básicamente de un 'facelift' estético propio de los modelos que cumplen su ciclo medio de vida. No se esperan grandes sorpresas al respecto.



MINI 3P Y 5P.- Este modelo también se somete a una actualización, tanto en carrocería tres como cinco puertas, que salpica ligeramente a su imagen exterior. La versión JCW mejora el rendimiento y la eficiencia de su propulsor dos litros turboalimentado.



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS.- Este nuevo modelo debuta con una imagen coupé y un motor 1.5 turbo de gasolina con 163 CV que se asocia a versiones con tracción delantera o total, así como a cambios manuales o automáticos. Más adelante llegará el diésel.



NISSAN KICKS.- Este modelo de ámbito global ya se vende en varios países, entre ellos Estados Unidos, al que pertenece la imagen. Sin embargo, este vehículo podría servir también como base del futuro Juke que veamos por nuestras carreteras.



OPEL ASTRA GSI.- Se convertirá en los próximos meses en otro de los gallitos del segmento de los compactos de corte deportivo. De momento afronta la recta final de su puesta a punto. Podría heredar los motores del Insignia GSI, con 260 CV en gasolina y 210 CV en diésel.



PEUGEOT PARTNER.- Otro modelo que aterrizará en los próximos meses con novedades de peso. Será más amplio, se rodeará de más tecnología y estrenará motores, posiblemente un 1.2 PureTech y un 1.5 BlueHDi. Quizás en marzo, en Ginebra, sabremos más...



ROLLS-ROYCE CULLINAN EL LUJO TOMA FORMA DE SUV

No hay duda de que será uno de los modelos que más dará que hablar en 2018. De hecho la marca que abanderó como nadie el lujo también ha sucumbido al embrujo de los SUV y por eso ya tiene muy avanzado el desarrollo del Cullinan, su primer modelo todocamino. A pesar de su tamaño y corpulencia la firma británica adelanta que el peso será contenido gracias al empleo del aluminio en su fabricación. De hecho parte de su puesta a punto dinámica se ha realizado en el trazado de Nürburgring. Muchos de sus componentes mecánicos parece que los hereda del Phantom, por lo tanto no sería extraño que bajo el capó apueste por el descomunal propulsor de gasolina biturbo de 6,75 litros con una potencia que rondaría los 570 caballos. Más adelante podría contar con una versión híbrida enchufable.



POLESTAR 1.- Esta nueva marca creada por Volvo será una realidad en 2019, aunque antes ya se podrán realizar pedidos de este coupé de cuatro plazas que presenta un sistema híbrido, compuesto por un motor de gasolina y dos eléctricos, que eroga 600 CV.



ROLLS-ROYCE PHANTOM.- Quizás sea el vehículo más lujoso del mundo y por eso apetece tanto conducirlo como viajar plácidamente en sus plazas traseras. Esta versión 2018 monta un propulsor V12 de 570 CV y en su variante larga mide 6,1 metros.



CUPRA ATECA.- Se presenta en el Salón de Ginebra y será el primer modelo que lleve Cupra ya como marca independiente de Seat. Chasis, frenos y dirección han sido ajustados para esta variante que montará el propulsor 2.0 TSI del León Cupra, posiblemente con 300 CV.



SEAT ARONA 1.0 TGI COMO UN MECHERO...

Siguiendo los pasos del Seat Ibiza, modelo con el que comparte plataforma y tecnología, el nuevo Seat Arona también pone en juego una eficiente variante alimentada por gas natural comprimido (GNC). El propulsor tricilíndrico 1.0 TGI ofrece una potencia de 90 caballos y puede funcionar tanto con gasolina como con gas, aunque siempre elegirá esta última fuente de alimentación como primera opción en su funcionamiento. El cambio es manual de cinco relaciones y la tracción exclusivamente delantera. Se mantiene la capacidad del depósito de gasolina, con 40 litros, y solo el volumen del maletero queda mermado, aproximadamente en 100 litros, debido a la ubicación de los tanques de alta presión donde se almacena el gas.



SUZUKI JIMNY INSPIRADO EN SU PRIMERA GENERACIÓN

Aunque muchos esperaban verlo en el Salón de Tokio del pasado mes de octubre, será finalmente en 2018 cuando Suzuki desvele la nueva generación del Jimny, un compacto vehículo todoterreno –respetando las medidas máximas que fija la legislación japonesa para catalogarlo como ‘kei car’, con las ventajas fiscales que ello supone– y que en esta esperada entrega tendrá una imagen ‘vintage’, inspirada en la primera generación: líneas cuadrangulares, faros circulares, gran altura al suelo... Y el más moderno, estará presidido por una instrumentación con dos grandes relojes. Habrá versiones 4x2 y 4x4, y ofrecerá probablemente el motor 1.2 DualJet de gasolina, con 90 CV; aunque también podría usar el tricilíndrico 1.0 BoosterJet de 111 CV.



SKODA FABIA.- La plataforma MQB A0, que estrenó el Seat Ibiza, para los utilitarios del Grupo VW, llegará al nuevo Fabia. De hecho el checo circula en pruebas camuflado bajo la carrocería de un Ibiza. Entre sus novedades, el motor 1.5 TSI con desconexión de cilindros.



SSANGYONG REXTON.- Amplio, con un aforo de hasta siete plazas, tracción total con posibilidad de incorporar una caja reductora y un equipamiento realmente generoso. Así es el nuevo Rexton, que monta un propulsor diésel de 180 CV de potencia.



SUBARU XV.- Este equilibrado SUV mejora en todo: estrena plataforma, es más amplio y refinado en el interior, y recibe un equipamiento más generoso. Contempla dos propulsores más generosos. Contempla dos propulsores boxer de gasolina con 114 y 156 CV asociados a la tracción total simétrica de la marca.



TOYOTA YARIS GRMN BOMBA DE BOLSILLO



Con la llegada del año Toyota pone en juego uno de los modelos más apetecibles al volante y prestacionales de su segmento. Se denomina Yaris GRMN, monta un propulsor 1.8 turboalimentado que eroga nada menos que 212 caballos de potencia y sus prestaciones dan vértigo si tenemos en cuenta su formato de bolsillo: la velocidad se ha limitado a los 230 km/h y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos. La caja de cambios es manual de seis relaciones y presume de un diferencial autoblocante mecánico en el eje delantero. Esta basado en el Yaris que compite en el Mundial de Rallyes y sólo está disponible en carrocería tres puertas. El interior recibe con asientos tipo bacquet y un cuadro de mandos específico. Cuesta 29.900 euros.

SUZUKI SWIFT SPORT.- Se trata de la versión más deportiva de la gama gracias a su propulsor 1.4 turbo que ofrece una potencia de 140 caballos. Su reducido peso, apenas 970 kilos, le brinda una gran agilidad y prestaciones. Llegará en abril.



SUZUKI VITARA.- Este equilibrado modelo se somete a la inevitable puesta al día de todo vehículo que cumple con su ciclo medio de vida. Por eso toca, sobre todo, actualizar ligeramente su imagen exterior y mejorar su dotación. No se esperan cambios mecánicos.



TESLA MODEL 3.- Se espera con expectación el modelo de acceso a la marca. Mide 4,69 metros de longitud y su sistema de propulsión eléctrico anuncia una autonomía de hasta 500 kilómetros. Las entregas comenzarán en la recta final del año.



TOYOTA C-HR HY-POWER.- Para estar más acorde a su imagen deportiva, Toyota prepara una versión del C-HR con más potencia –no se sabe cuánta–, sin renunciar a su tecnología híbrida. Presentado como concept en el Fráncfort, no hay fecha de lanzamiento.



TOYOTA SUPRA.- La marca japonesa recupera un nombre legendario para este coupé desarrollado en común con el futuro BMW Z4. La construcción ligera será una de sus claves; y en cuanto a sus motores, se habla de un V6 Turbo de 400 CV como tope de gama.



VOLKSWAGEN POLO GTI.- Ahora monta un propulsor 2.0 TSI de 200 CV asociado a una caja DSG y de serie contempla un chasis activo. La versión más potente de la gama hace gala de un equipamiento muy completo. En junio llegarán las versiones con cambio manual.



VOLKSWAGEN TOUAREG AL MÁXIMO NIVEL

Volkswagen va a coronar la gama SUV con la tercera generación del Touareg, que llegará en primavera y se inspira, en el concept T-Prime GTE presentado en el Salón de China de 2016. Con un frontal totalmente rediseñado utilizando el estilo de parrilla que estrenó el Arteon, el nuevo Touareg crece de tamaño de forma considerable, para incluso poder rivalizar con el Audi Q7. No en vano está desarrollado sobre la misma plataforma que el modelo de los aros, el Lamborghini Urus o el Bentley Bentayga. Entre las opciones mecánicas, habrá motores de entrada de cuatro cilindros turboalimentado y también sendos V6 sobrealimentado de 3.0 litros tanto en diésel como gasolina. Por supuesto, una variante GTE –híbrida enchufable– y se especula con un Touareg R, de corte claramente deportivo.



VOLKSWAGEN T-CROSS.- La fiebre SUV no tiene límites y por eso a finales de año llegará este ‘Polo todocamino’ que compartirá plataforma, tecnología y motores con el Seat Arona. Se fabricará en Navarra y sólo se contemplan versiones con tracción delantera.



VOLKSWAGEN TIGUAN GTE.- Siguiendo la estela del Golf GTE y Passat GTE, el SUV compacto alemán tiene previsto lanzar esta eficiente versión híbrida enchufable. La autonomía eléctrica superará los 50 kilómetros y la potencia rondará los 218 CV.



VOLKSWAGEN TIGUAN R.- Falta coronar la renovación del Tiguan con un tope de gama de corte deportivo. Y eso va a ser con esta versión R que ya hemos podido ver rondando por Nürburgring. El futuro SUV deportivo parece que utilizará el motor de 300 CV del Golf R.



VOLVO XC40 EL PRIMER SUV PEQUEÑO SUECO

A la estela de sus hermanos mayores, el XC90 y XC60, el nuevo XC40 llega a un segmento donde se medirá a rivales del calibre del Audi Q3 o BMW X1. Mide 4,43 metros de longitud y debuta en febrero con un motor diésel de 190 CV y uno de gasolina de 247, ambos asociados a una transmisión automática de ocho relaciones y a la tracción total. Más adelante la gama se completará con variantes de 150 CV tanto en gasolina como en diésel, y ya en 2019 será el momento de los modelos electrificados. Construido sobre una nueva plataforma, presenta una altura libre al suelo de 21 centímetros. El interior es premium por la calidad con que se remata y el maletero ofrece 460 litros de capacidad.





► El Alpine A110 de edición limitada incluye en su equipamiento los faros LED y los pilotos traseros con intermitentes dinámicos.



EXCLUSIVO EL INTERIOR DEL ALPINE A110 DESTACA POR DISEÑO Y EXCLUSIVIDAD, AUNQUE COMPARTE ALGUNOS MANDOS CON EL RENAULT CAPTUR. EL CUADRO DIGITAL ES CONFIGURABLE



▲▼ El Alpine A110 es divertido y manejable. El fondo plano mejora la aerodinámica; y el reparto de pesos equilibra muy bien el comportamiento.



► En Alpine han conseguido diseñar un portentoso heredero del mito. Con una aerodinámica y un peso excepcionales.

Estoy de vuelta

El regreso de un mito no siempre va aparejado al nacimiento de un modelo excepcional. En el caso del Alpine sí ha ocurrido. Llega ya el nuevo A110, que en su versión limitada cuesta 61.500 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Alpine A110 es un coche único, porque manteniendo el carisma y el encanto del mítico Alpine de hace 55 años, bajo su piel esconde un deportivo moderno con unas características fuera de serie. Por ejemplo, la plataforma está construida en aluminio y la carrocería combina ese metal con el material composite del techo y las piezas de plástico reforzado de las tapas de los maleteros, con 100 litros delante y 96 detrás. Además, en el habitáculo encontramos fibra de carbono. En esa estricta dieta los ingenieros franceses, en contacto permanente con algunos de los técnicos que desarrollaron el primer Alpine, han diseñado un deportivo biplaza que en su versión básica pesa 1.080 kilos, y en esta versión de serie limitada, más equipada, 1.103 kilos; alrede-

dor de 100 kilos más que un Alfa 4C –recordemos, con chasis de fibra de carbono–, pero 337 kilos más ligero que un Porsche Cayman, otro rival.

Otros dos objetivos prioritarios durante el desarrollo del Alpine A110 fueron bajar al máximo el centro de gravedad y optimizar el reparto de pesos. Objetivos logrados con creces al situar el primero entre los asientos y a la altura de

la cadera, muy cerca del suelo; y el reparto, en un amasillo 44:56, resultado de situar el motor por delante del eje trasero y el depósito de combustible por detrás del eje delantero. Además, el Alpine utiliza en ambos ejes suspensión de dobles triángulos, para mantener siempre las ruedas en contacto con el asfalto.

El A110 corre mucho, frena mejor y se agarra al asfalto

con una nobleza que obliga a ser muy rápido al volante para poner en aprietos a un chasis casi perfecto. Tampoco ha hecho falta sacrificar la comodidad en una conducción turística o en uso diario. El esquema de suspensión trabaja de cine y la dureza de los elementos verticales ofrece un compromiso casi mágico. En plena faena, al Alpine se le nota ligero, sin inercias, aplomado y seguro, con la sensación de control siempre bienvenida en un deportivo de más de 250 CV y tracción trasera. Y esto tiene validez también en zonas muy viradas, e incluso en circuito. En este último nos permitimos el lujo de activar el modo 'Track', que, entre otras cosas, desactiva todas las ayudas. Y es entonces cuando el Alpine gira a sus anchas, muestra su lado divertido propio de un tracción trasera y sa-

de lado una curva sí y otra también.

Lo permite el motor 1.8 Turbo –compartido con el nuevo Mégane RS y con el Renault Espace, en los que tiene rendimientos diferentes y se

asocia a otra transmisión–, el elevado par disponible y el cambio automático de doble embrague, adaptado a las características de un propulsor que sabe sacar todo el jugo a los 252 CV. Si activamos

el modo 'Sport' de los tres posibles, el A110 acelera como una exhalación adornando su avance con un sonido que acelera el ritmo cardíaco y 'engancha'. En la pantalla configurable tras el volante la aguja

del cuentavueeltas sube a toda pastilla hasta casi las 7.000, y si no cambiamos a una marcha superior ya se encarga él de hacerlo. Todo lo contrario de lo que sucede en el modo 'Track', en el que la aguja llega al corte y allí se queda esperando a que el 'piloto' decida si frena o quiere correr más cambiando con unas levas a los lados y de buen tamaño; pero fijas, no solidarias con un volante de magnífico diseño. El consumo real a ritmo de rallye oscila entre los 13 y los 15 l/100 km, aunque llaneando a 120 km/h hemos visto en el ordenador sólo 7,5 l/100 km.

Además de esta edición limitada a 1.955 unidades, más adelante llegarán los Alpine A110 Pure y Legend. El primero, más deportivo, y el segundo, más confortable. Y sus precios oscilarán entre los 57.000 y los 63.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8
Disposición	Central trasero
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Potencia máx. (CV/rpm)	252/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	32,6/2.000-5.000
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut., 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos delanteros	205/40 R18
Neumáticos traseros	235/40 R18
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.178/1.798/1.252
Vol. maletero del./tras. (l)	100 / 96
Depósito (l) - Peso (kg)	45 - 1.103
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	140
Precio (euros)	61.500



Hace 55 años nació la Berlineta Alpine A110, de la que se fabricaron en Francia más de 6.000 unidades, a las que hay que añadir las más de 1.500 que se hicieron en España a partir de 1967. Los conductores del primer A110 acostumbraban a decir que el coche se comportaba mejor en las curvas que en las rectas.

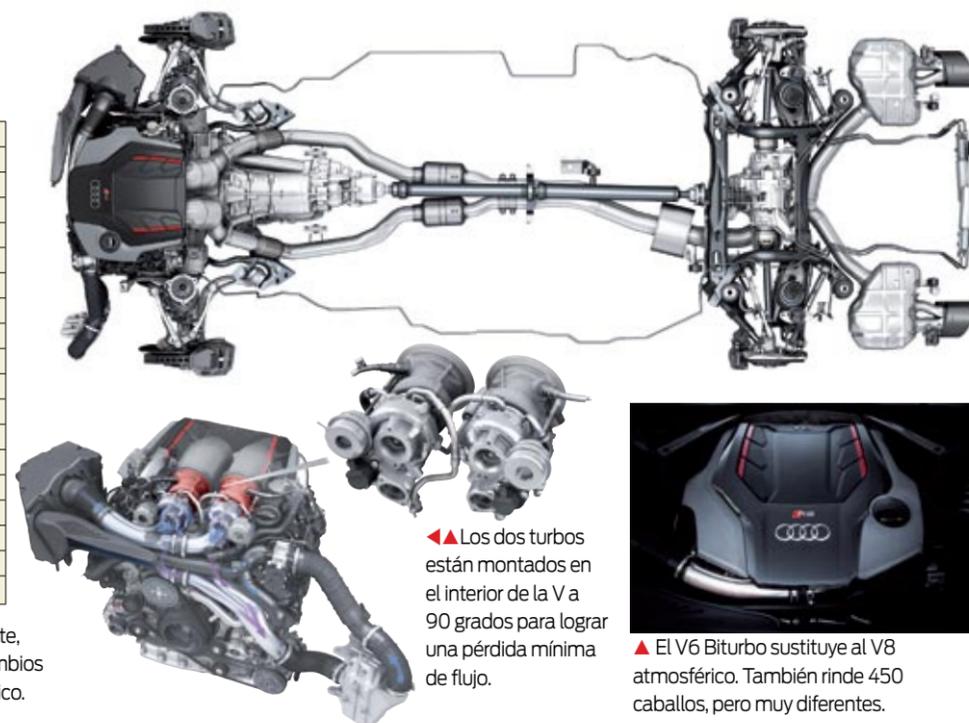


▲ El maletero del RS 4 Avant cubica 505 litros, 15 más que antes. Sólo habrá RS 4 en versión Avant.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.9 TFSI BIT.
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.894
Potencia máx. (CV/rpm)	450/5.700-6.700
Par máximo (mkg/rpm)	61,2/1900-5.000
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	275/30 R20
Peso (kg)	1.790
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.781/1.866/1.404
Volumen maletero (l)	505 / 1.510
Capacidad depósito (l)	58
De 0 a 100 km/h (s)	4,1
Velocidad máx. (km/h)	250 (280 op.)
Consumo mixto (l/100 km)	8,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	200
Precios desde... (euros)	96.900

▼▼ Como en todos los Audi, volante, pedales, asientos y palanca de cambios forman un conjunto muy ergonómico.



◀ Los dos turbos están montados en el interior de la V a 90 grados para lograr una pérdida mínima de flujo.



▲ El V6 Biturbo sustituye al V8 atmosférico. También rinde 450 caballos, pero muy diferentes.

Palabras mayores

Existe un deportivo de altas prestaciones que se puede utilizar a diario y en el que podrás llevar a toda la familia o a los amigos con su equipaje. Se llama Audi RS 4 Avant y sus datos asustan.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo deportivo de Audi combina unas prestaciones de infarto con espacio y versatilidad para el uso diario. En la maleta de novedades, el RS 4 Avant más eficaz de la historia guarda un motor 2.9 TFSI biturbo completamente rediseñado que sustituye al atmosférico, un peso que respecto al modelo anterior se reduce en 80 kilos, un consumo reducido un 17 por ciento, un cambio Tiptronic de 8 velocidades y convertidor de par con ajustes específicos más deportivos que viene a sustituir al S Tronic de doble embrague y 7 marchas, y una suspensión deportiva RS de serie que rebaja la altura de la carrocería 7 milímetros respecto al S4 con suspensión deportiva. Como no podía ser de otra forma, el nuevo RS 4 Avant puede llevar en opción dirección dinámica RS, frenos cerámicos y suspensión RS sport plus con Dynamic Ride Control y regulación de dureza.

Aunque Audi Sport ha con-

firmado que en 2020 tendrá su primer deportivo totalmente eléctrico, la filial encargada de los deportivos de la casa sigue desarrollando nuevos motores de gasolina de alto rendimiento. Por eso el RS 4 Avant estrena el motor V6 2.9 Biturbo que recientemente probamos en el RS 5 y que sustituye al V8 4.2 FSI atmosférico, con la misma potencia de 450 CV pero una espectacular ganancia de par, que pasa de 43,9 a 61,2 mkg. Gracias a esto y a la disminución de peso total, el nuevo deportivo de la marca de los cuatro aros acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, 0,6 segundos más rápido que antes. Mientras que la velocidad máxima pasa, con el paquete RS dynamic, de 250 a 280 km/h. El consumo, que como decíamos se ha reducido un 17 por ciento frente al modelo anterior, ha pasado a homologar 8,8 l/100 km, una cifra insólita si tenemos en cuenta peso y potencia.

El nuevo motor, como ya comprobamos en el RS 5, res-

ponde con rabia y contundencia pero a su vez de forma progresiva, sin baches o vacíos de potencia o empuje. Y siempre acompañado de un sonido embriagador que envenena. Y como la dinámica del coche acompaña, conducir el nuevo RS 4 Avant por una carretera de montaña es un placer incalculable. Los adelantamientos son visto y no visto gracias a la aceleración y a lo decidido del empuje de su propulsor biturbo. Y los cambios, mediante las levas de buen tamaño situadas en el volante, son tan rápidos que solo un experto se

dará cuenta de que no maneja un S Tronic, demostrando que una buena puesta a punto deportiva de este elemento, dotado de convertidor de par, permite olvidar fácilmente las tan de moda cajas de doble embrague, en teoría más rápidas. Otra de las jugadas maestras del RS 4 Avant es su tracción integral permanente quattro con diferencial central mecánico, única en el segmento. En situaciones normales el sistema realiza un reparto entre ejes del 60 por ciento atrás y el 40 por ciento delante, consiguiendo con ello sensaciones



más deportivas y cierta tendencia al sobreviraje. En caso de que algunos de los ejes pierda agarre al acelerar, gran

parte de la fuerza se manda al contrario, con un máximo del 70 por ciento al tren delantero y un 85 por ciento al tren trasero.

En el interior del RS 4 Avant se respira deportividad y calidad a partes iguales. Y como ocurre en cada Audi, en pocos segundos se alcanza la postura de conducción más cómoda, sea cual sea la estatura y corpulencia del usuario. Todo está a mano, todo se maneja con facilidad y todo se ve bien. Y para rematar, el espacio de carga ofrece 505 litros –15 más que antes–, amplia-

bles hasta los 1.510 si abatimos los respaldos.

Lógicamente un deportivo como este no puede ser barato. Pero aunque los 96.900 euros pueden parecer exagerados, basta echar un vistazo al equipo de serie o rodar una hora con el coche en una vía de montaña para valorar el trabajo del equipo técnico de Audi Sport, división de la firma de los cuatro aros a la que se quiere dar más importancia de ahora en adelante. Y desde luego, con 'aparatos' como este RS 4 Avant lo van a conseguir sin mucho esfuerzo.

PRECIO	96.900 €
EMISIONES DE CO ₂ : 200 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Prestaciones. Espacio y maletero. Comportamiento. Calidad general. Sonido espectacular.	<p>-</p> Algunos equipamientos sólo con sobreprecio. Coste elevado de las opciones.



 **58 KM DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA Y COMPORTAMIENTO DE COCHE DE VERDAD. DESTACA POR SU DINÁMICA Y TAMBIÉN POR EFICIENCIA**

Lo borda



Con la primera variante del Niro, el híbrido, Kia creó un coche muy recomendable por espacio, comportamiento dinámico o tecnología. Y ahora, con el híbrido enchufable remata la faena, pues a esas virtudes suma su uso como eléctrico con sus 58 kilómetros de autonomía.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Si buscas un SUV 'a secas' tienes mucho donde elegir; si además quieres que sea amplio y divertido de conducir encontrarás opciones. Cuando añades la variable de la tecnología híbrida, la cosa se reduce; y si quieres poder utilizarlo todos los días, incluso en ciudades en días de alta contaminación, no queda mucho donde mirar. Sobre todo a un precio medianamente razonable. Kia ya anunció todas estas características para su PHEV cuando lanzó el primer Niro -híbrido a secas- y sobre el papel parecía una buena idea.

Porque a las virtudes del Niro -amplitud interior, comportamiento dinámico sobresaliente y conducción divertida, tecnología de vanguardia...- sumaba la posibilidad de circular en modo eléctrico, sin emisiones durante 58 kilómetros y hasta 120 km/h. Y eso convertía al

Niro en una gran idea. En la realidad es aún mejor.

Porque, como hemos comprobado en la presentación nacional, el Niro PHEV es ideal para todos los días,

como coche único. Sus 141 caballos permiten que se enfrente sin complejos a cualquier reto, incluso viajes a plena carga. Y su autonomía eléctrica permiten recorrer

los trayectos cotidianos de más del 80 por ciento de los usuarios sin emitir ni un gramo. Y todo ello con el comportamiento y tacto de coche de verdad que hace muy divertida la conducción. Porque además de los modos híbrido o eléctrico que se seleccionan presionando un botón se puede elegir un comportamiento más dinámico en el modo Sport; al mover hacia la izquierda la palanca de cambios elegimos esta variante en la que cambia el sonido, se acortan las marchas y nos permite cambiar con la palanca haciendo un uso manual del coche... Solo faltan unas levas para que la sensación sea perfecta.

En todos los modos el coche muestra empuje y carácter (desde 0 ofrece 170 Nm de par) y tiene como aliado un cambio automático de doble embrague y seis velocidades rápido y suave. Y los frenos, con el tacto y la progresividad precisas, redondean el comportamiento. Y



▲ Dinámica de coche clásico, en marcha no parece un híbrido.

PRECIO		DESDE 26.045 €
EMISIONES DE CO₂: 29 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Comportamiento dinámico. Tacto de freno. Consumo. Amplitud interior y equipamiento.	 Freno de estacionamiento de pie. Maletero más pequeño. Precio respecto al híbrido.	



▲▲ Un interior bien terminado y de calidad. En la pantalla central se ofrece información sobre el sistema con un indicador de estilo de conducción que te va retando para mejorar. El cambio de seis marchas ofrece un gran rendimiento.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.580
Potencia máxima/rpm	105/5.700
Par máximo/rpm	15/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	44,5 kW
Par	17,3 mkg
Pot. máx. total	141 CV
Par máx. total	27 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.594
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	324/1.322
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	8,9 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	172
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emisiones CO ₂	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	58
Tiempo de recarga	2 h 15 ma 3,3 kW
Precios desde... (euros)	26.045

si hablamos de dinámica, la ubicación de las baterías, colocadas bajo el asiento trasero, favorecen un aplomo en curva al que te acostumbras inmediatamente. No están nada mal sus prestaciones, sobre todo los 120 km/h que alcanza en eléctrico; pero están mucho mejor si comparamos estas prestaciones con el consumo que homologa.

La contrapartida a todas sus virtudes está en un precio elevado, sobre todo comparado con la versión híbrida -y si no se renueva el Plan Movalt de ayudas a la compra-. Pero si por autonomía eléctrica esos 58 kilómetros son suficientes para nuestro uso diario, conviene hacer cuentas. El Kia Niro PHEV puede ser un buen negocio... Y muy divertido.



KIA SORENTO Gana en refinamiento

Aunque sin grandes cambios en el estilo o el diseño, Kia pone al día el Sorento con pequeñas pinteladas en el exterior (parrilla en negro, nuevo diseño de paragolpes, grupos ópticos o llantas...) y también el interior, donde es nuevo el volante. Y suma el acabado GT Line con estribos laterales, escape cromado, faros antiniebla con cuatro luces o las pinzas de freno en rojo para ganar estilo juvenil. También estrena sistemas de asistencia a la conducción como detección de fatiga del conductor, asistente de mantenimiento de carril, luces dinámicas con iluminación en curva...

Se mantiene el propulsor 2.2 CRDI de 200 CV con tracción 4x2 o 4x4. Y estrena un cambio automático, de 8 relaciones, ya usado en el Stinger, con el que reduce el consumo de 6,8 l/100 km a 6,2. Cómodo y muy agradable desde el primer momento; es un

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 CRDI
Disposición	Del. transv.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.199
Potencia máxima/rpm	200/3.800
Par máximo/rpm	45/1.750-2.750
Tracción	Del./total
Caja de cambios	Man 6/Aut 8
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/65 R17
Peso (kg)	1.957
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.800/1.890/1.685
Volumen maletero (l)	142/605/1.662
Capacidad depósito (l)	64
De 0 a 100 km/h (s)	8,7/9,4
Velocidad máx. (km/h)	205
Consumo mixto (l/100 km)	5,7/6,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	149/164
Precios desde... (euros)	N.D.

excelente rodador. El cambio es suave y rápido y los saltos entre marchas son casi imperceptibles. Y cuenta con 4 modos de conducción, incluido un modo Smart que analiza el estilo del conductor para anticipar sus preferencias. Llega en febrero.



▲▲ Con 7 plazas de serie, el Sorento estrena cambio de 8 marchas y acabado GT Line.



PRECIO 119.125 €

EMISIONES OFICIALES: 244 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Prestaciones. Dinámica y puesta a punto general. Exclusividad, calidad y equipamiento de serie.

DEBE MEJORAR

- Consumos en conducción deportiva. Precio elevado. Plaza central trasera por túnel de transmisión.

Diablo sobre ruedas

La máxima expresión de la gama GLC es la variante desarrollada por AMG con 510 CV, un vehículo con alma de deportivo y cuerpo de SUV.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Allá por 1999, Mercedes-AMG tuvo la 'osadía' de lanzar el ML 55, un SUV de alto rendimiento. Y desde entonces la tradición de combinar espacio, versatilidad y rendimiento ha sido una constante. El último ejemplo lo tenemos en el nuevo AMG GLC 63 S 4Matic+, disponible tanto en variante SUV como con carrocería Coupé, siendo el único modelo de su segmento que presenta un motor V8 biturbo.

Sólo tres datos para abrir boca: 510 CV, hasta 280 km/h de velocidad y 3,8 segundos

en el paso de 0 a 100 km/h. Este potencial requiere de una puesta a punto específica del cambio automático Speedshift MCT de nueve relaciones y de la tracción total 4Matic+, que

primará la motricidad sobre el eje trasero para incrementar la deportividad.

Otros elementos clave en su extraordinaria dinámica son el diferencial autoblocan-



▲ La variante AMG GLC 63 S Coupé es algo más larga y pesada que la de carrocería SUV 'normal', pero los reglajes dinámicos son los mismos.

te electrónico que actúa en las ruedas traseras, la suspensión neumática, unos frenos sobredimensionados o una dirección paramétrica superdirecta, con sólo 2,1 vueltas de volante entre topes.

También pudimos probar el asistente de conducción AMG Dynamic Select, que permite elegir entre los programas Comfort, Sport, Sport+, Individual y Race. El primero ofrece una función de 'planeo' que desacopla el motor entre 60 y 160 km/h, mientras que el último está orientado a un uso en circuito.

No hay diferencias de reglajes entre la carrocería SUV y el Coupé, y ambos llaman la atención por su agilidad y estabilidad, pese a acariciar las dos toneladas de peso. Y el motor ruge hasta acariciar las 7.000 rpm, con un constante 'petardeo' y efecto 'punta-cación' que se amplifica por un escape con mariposa variable que es una delicia. Tanto como el equipamiento de serie y la calidad con la que se remata un conjunto exclusivo que sacará los colores a deportivos biplaza de renombre.



◀ El equipamiento de serie, la calidad y el descomunal motor V8 de 510 CV son detalles exclusivos; como el precio, que parte de 119.125 euros, y 3.700 más en el caso de la versión Coupé.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	AMG GLC 63 S SUV	AMG GLC 63 S COUPE
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.982	3.982
Potencia máxima/rpm	510 CV / 5.500-6.250	510 CV / 5.500-6.250
Par máximo/rpm	71,4 mkg / 1.750-4.500	71,4 mkg / 1.750-4.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 9 relaciones	Automática, 9 relaciones
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos delante-detrás	265/45 ZR20-295/40 ZR20	265/45 ZR20-295/40 ZR20
Peso (kg)	1.935	1.945
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.679 / 1.931 / 1.625	4.745 / 1.931 / 1.584
Volumen maletero (l)	550 / 1.600	500 / 1.400
Capacidad depósito (l)	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	3,8	3,8
Velocidad máx. (km/h)	280	280
Consumo mixto (l/100 km)	10,7	10,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	244	244
Precios desde... (euros)	119.125	122.825

DESDE 22.370 €

EMISIONES OFICIALES: DE 113 A 122 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Habitabilidad y modularidad interior. Maletero. Buena visibilidad y acceso. Motores eficientes.

DEBE MEJORAR

- Motor 1.0 TSI sin cambio DSG. Propulsor 1.5 TSI 130 CV algo ruidoso en conducción dinámica.



El Golf más familiar

Actualiza su imagen, estrena motores con hasta 150 caballos y se rodea de una dotación más completa en seguridad e infoentretenimiento.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La familia Golf cierra el círculo con la renovación de la versión Sportsvan, la más orientada al ámbito familiar por su modularidad, espacio o funcionalidad, y por unas formas de monovolumen todavía muy apreciadas por los que buscan la máxima habitabilidad interior.

Por tamaño se sitúa entre un Golf 5p y un Golf Variant, con los que comparte la avanzada plataforma MQB, pero estirada cinco centímetros en su distancia entre ejes para ga-

nar espacio en las plazas traseras.

Los cambios estéticos salpican, básicamente, a parachoques y faros Led delanteros. Por su parte, el interior recibe un nuevo volante, un reposabrazos central y estrena tapicerías. Eso sí, iremos sentados 8,5 centímetros más altos en las butacas delanteras que en un Golf de cinco puertas, y podremos deslizar longitudinalmente la banqueta trasera por partes (60/40) hasta 18 centímetros. Además, el respaldo se puede regular ahora en inclinación.

Mientras, el maletero cubica entre 590 y 1.520 litros, superando la capacidad del Golf 5p, que anuncia 380 litros, pero quedando en inferioridad frente a la versión Variant, con sus 605 litros.

Bajo el capó estrena tres mecánicas de gasolina: un 1.0 TSI tricilíndrico de 110 CV y dos 1.5 TSI EVO, con 130 y 150 CV. Este último bloque contempla una gestión acti-

va de cilindros que permite desconectar dos de los cuatro cuando la carga del motor lo permite. En diésel ofrece un 2.0 TDI de 150 CV, y en los primeros compases de 2018 llegará un 1.6 TDI de 115.

El Golf Sportsvan incorpora una avanzada dotación, con elementos como una freno de emergencia que reconoce peatones, un asistente de atascos, la última generación del Park Assist o un sistema de protección activa de los ocupantes. Ya está a la venta con tres acabados -Edition, Advance y Sport-, y los precios oscilan entre los 22.370 y los 35.370 euros.

►► El interior cambia sutilmente. El nuevo sistema multimedia Discover Pro contempla una pantalla táctil de 9,2 pulgadas y puede manejarse mediante un control gestual.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI	1.5 TSI EVO 130	1.5 TSI EVO 150
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.498	1.498
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.000-5.500	130 CV / 5.000-6.000	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500	20,4 mkg / 1.400-4.000	25,5 mkg / 1.500-3.500
Tracción	Delanteras	Delanteras	Delanteras
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual 6 v. o Aut. 7 v.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.340	1.385 (DSG: 1.410)	1.420
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.351 / 1.807 / 1.613	4.351 / 1.807 / 1.613	4.351 / 1.807 / 1.613
Volumen maletero (l)	590 / 1.520	590 / 1.520	590 / 1.520
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	10,7	9,6	8,8
Velocidad máx. (km/h)	192	202	212
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,1	5,1
Emisiones CO ₂ (g/km)	113	116	116
Precios desde... (euros)	22.370	26.360	29.740



 **LLAMATIVO** REPRESENTA LA NUEVA ESCUELA JAPONESA DE DISEÑO, CON ARISTAS REMARCADAS Y AERODINÁMICA MUY CUIDADA (CX: 0,29)



Tu primer coche

Que sea económico, seguro y no corra demasiado es lo que muchos piden cuando se compra el primer coche de un hijo. El Nissan Micra 1.0 cumple estos tres requisitos, ofreciendo de serie el sistema anticolidión frontal con frenada de emergencia.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Competidor de modelos como el Seat Ibiza, el Nissan Micra basa en la economía el principal atractivo de su versión 1.0: economía de adquisición, con un precio PVP de 13.500 euros, al que restar un descuento de 1.500 euros, 750 euros de sobrevaloración si se entrega un coche usado y otros 1.500 euros si se finan-

cia con Nissan (es decir, 9.800 euros con todo); y economía de uso, con un consumo medio inferior a los 5 l/100 km. La seguridad es otro de sus puntos fuertes: seguridad preventiva, con un sistema de frenada de emergencia automática que puede ser de gran ayuda en caso de distracción; seguridad activa, con muy buen comportamiento diná-

mico; y seguridad pasiva a la última. Otra de las cosas que preocupan a los padres que adquieren un coche para un hijo novato es que no corra demasiado, como este Micra que se conforma con 71 CV de potencia y es de andar tranquilo, con un funcionamiento suave por debajo de 3.000 rpm, pero ruidoso a partir de ese régimen.

El planteamiento del Micra 1.0 es eminentemente urbano por las limitadas prestaciones de su motor tricilíndrico, pero no renuncia a los desplazamientos por carretera, donde su chasis muestra una excelente puesta a punto.

En conjunto, este Micra es un coche muy bien concebido, de notable amplitud interior, maletero suficiente-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Potencia máxima (CV/rpm)	71/6.300
Par máximo (mkg/rpm)	9,7/3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos/Tambores
Neumáticos	185/65R15
Peso (kg)	Desde 977
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999/1.743/1.455
Volumen maletero (l)	300
Capacidad depósito (l)	41
De 0 a 100 km/h (s)	16,4
Velocidad máx. (km/h)	158
Consumo mixto (l/100 km)	4,6
Emisiones CO2 (g/km)	103
Precios desde... (euros)	13.500



▲ Con 300 litros, la capacidad de maletero del Micra es un dato muy destacable.

mente amplio y gran facilidad de conducción. Es asimismo ágil y maniobrero, con 3,99 m de longitud total, y una direc-

GAMA MICRA Más novedades

La gama Nissan Micra se enriquecerá en 2018 con dos nuevas versiones de gasolina y mayores prestaciones: 1.0 Turbo 100 CV con cambio automático CVT, y 1.0 Turbo 120 CV. Nissan también tendrá otros lanzamientos a lo largo del año. Entre ellos el más destacado será el Leaf de nueva generación en el mes de abril. Asimismo, los Qashqai y X-Trail estrenarán el sistema de ayuda a la conducción ProPilot.



▲ La versión de 71 caballos del Micra es un modelo eminentemente urbano; pero fuera de la ciudad muestra una excelente puesta a punto.

X-Trail y Qashqai se han renovado y son líderes sólidos en sus respectivos segmentos.



QASHQAI, JUKE Y X-TRAIL Nissan Crossover, la gama líder

Diez años después de la llegada del Qashqai y de que la marca japonesa inventara el segmento crossover que ha revolucionado el mercado –ya significa más de un 30 por ciento de los coches que se venden–, la marca japonesa sigue dominándolo con fuerza en el global (11 por ciento de la cuota total del mercado) y es líder absoluto en dos de los tres segmentos. El Qashqai lidera los SUV medios y el X-Trail, los todocamino grandes de 7 plazas, y solo el Juke, que ya está en su séptimo año de vida, no es líder en su segmento, aunque ocupa el tercer escalón del podio. Este liderazgo se refleja también en otra cifra que ninguna marca ha conseguido batir hasta ahora: en 10 años Nissan ha vendido en España más de 330.000 crossover.

Y sigue sumando argumentos para mantener el éxito. Así el Qashqai y el X-Trail mejoran elementos de calidad interior y acabado, diseño y nuevas funciones del programa Nissan Intelligent Mobility como la alerta de tráfico trasero, el frenado automático con detección de peatones o el sistema de luces inteligentes. Y



por supuesto, la tecnología ProPilot que llegará a ambos en la próxima primavera y que en su primera fase permite circular de modo autónomo en autovías o autopistas, manteniendo la distancia con el coche que nos precede.

Y en cuanto al Juke, estrena la versión GT Sport PlayStation para celebrar la asociación de Nissan con PlayStation. Un modelo del que se ponen a la venta 500 unidades con un equipamiento específico, en el que destaca que en su precio va incluida una consola PlayStation 4 y el videojuego Gran Turismo Sport.

ción rápida y precisa. Donde sí puede mejorar es en aquello que los ingenieros de desarrollo agrupan bajo el acrónimo

NVH (noise, vibrations, harshness), referente a ruido, vibraciones y aspereza de funcionamiento. También podría

ser mejorable la visibilidad posterior del conductor.

Mención especial para las posibilidades de equipamiento y personalización a nivel de opciones, colores, equipo de sonido Bose 360 grados, etc. Si bien todos los Micra incorporan de serie el sistema de frenada de emergencia (anticolidión frontal), adicionalmente se ofrece, entre otros, el Pack Seguridad (500 euros) con detección de peatones, asistente de luces cortas/largas, control inteligente de cambio de carril, faros antiniebla delanteros y sensor de lluvia.



PRECIO DESDE 13.500 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 103 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Precio de 9.800 euros con ofertas. Sistema de frenada de emergencia de serie. Facilidad de conducción.	 Prestaciones limitadas. Rumorosa en terreno bacheado. Sonoridad del motor. Visibilidad posterior

Cuando Peugeot actualizó su 308 a mediados de año, anunció que durante los siguientes meses irían sumándose nuevos motores a la gama, además de la avanzada transmisión automática EAT8. Y la firma del león lo ha cumplido. Unos 'fichajes' de última hora que refuerzan la plantilla de cara a la nueva temporada.



Plantilla reforzada

P.Martin / J.Montoya | motor16@motor16.com

Fue en junio cuando el actual 308, que en ese momento ya había acumulado 760.000 unidades vendidas, acometía una remodelación que afectaba a su exterior –capó, calandra, grupos ópticos, paragolpes, llantas, tapa del depósito rectangular en vez de circular para acoger la toma de AdBlue...–, y también a su interior, con mejores materiales, nuevas tapicerías o una pantalla táctil más funcional. Al margen de novedades de equipamiento vinculadas a la conectividad, la telemática o los sistemas de ayuda a la conducción, capítulo éste donde se beneficiaba de tecnolo-

gías estrenadas por los nuevos 3008 y 5008: Active Safety Brake, Distance Alert, alerta activa de cambio involuntario de carril, aviso de atención del conductor, reconocimiento de señales de límite, regulador de velocidad activo con función

Stop, sistema de vigilancia de ángulo muerto...

Y en lugar de limitarse a cumplir la norma de contaminación Euro 6C, aplicada desde septiembre de 2017, Peugeot se comprometía a cumplir la que entrará en vi-

gor en 2020 –mucho más exigente– gracias a sus nuevas mecánicas. Unos motores que ahora ya están disponibles y que hemos podido probar, como el diésel BlueHdi 130 S&S, primicia dentro del grupo PSA y que se asocia a una caja manual de seis marchas también nueva. Beneficiado por unas 200 nuevas patentes del grupo francés, se trata de un 1.5 de cuatro cilindros que rinde 130 CV, 10 más que el 1.6 al que irá sustituyendo progresivamente en los modelos de Peugeot. Tiene culata de 16 válvulas y gasta entre un 4 y un 6 por ciento menos que el BlueHdi 120 anterior gracias a la reducción de cilindrada, a un nuevo intercooler

PRECIO DESDE 21.750 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 93 A 139 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento y confort. Suavidad (BlueHdi 130 y PureTech 130) y potencia (BlueHdi 180).	Muchas funciones gestionadas sólo desde pantalla táctil. Sonido 'racing' en modo Sport.



más eficaz y a un sistema de combustión inédito, inventado para el 908 que venció en Le Mans. Sobre el asfalto, el resultado convence porque el 308 BlueHdi 130 empuja con suavidad y progresividad, se muestra silencioso y aporta un nivel prestacional al nivel de lo que exige la mayoría. Una ruta de Madrid a Ávila con tres personas a bordo y tráfico intenso que obligaba a frecuentes adelantamientos nos permitió comprobarlo.

Pero si buscamos reacciones brillantes, nuestro motor es el BlueHdi 180, que ahora se asocia al cambio automático EAT8 de convertidor –irá relevando poco a poco al EAT6–; que es suave y rápido de reacciones como las mejo-



▲ El motor PureTech 130 está disponible con cuatro acabados, incluido el dinámico GT Line.

res cajas de doble embrague, baja el consumo un 7 por ciento, mejora el funcionamiento de la función Stop&Start y sa-



PEUGEOT SUV Los preferidos

La moda SUV que invade el mercado español no parece tener secretos para Peugeot. La marca francesa inició la 'crossoverización' de su gama de modelos con el 2008 en 2013, y ahora es líder del segmento SUV en ventas a particulares y su objetivo es ser número 1 global en 2018. Para conseguirlo, su estrategia por una estética y capacidad de SUV ha sido constante. El primer paso fue la renovación del 2008, que dotó al modelo francés de un aire más agresivo. Y los siguientes pasos fueron convertir dos modelos de filosofía monovolumen en SUV. 3008 y 5008 han combinado la modularidad, versatilidad o habitabilidad interior con un estilo exterior infinitamente más llamativo.

A eso se suman elementos tecnológicos como el i-Cockpit, que se ha convertido en seña de identidad de los últimos modelos Peugeot, o el Grip Control, que multiplica las capacidades dinámicas de los SUV Peugeot gracias sus cinco programas de uso, o las avanzadas ayudas a la conducción que ofrecen, con sistemas como la frenada automática de emergencia, la alerta de riesgo de colisión, el reconocimiento de las señales de límite de velocidad o el asistente de estacionamiento park assist y la cámara de visión 360°.



Y en las próximas semanas se esperan novedades mecánicas, con el nuevo motor diésel 1.5 BlueHdi de 130 caballos o la caja de cambios automática EAT8, de ocho velocidades, que sustituirá a la EAT6. Si a eso se suman más novedades, como los sistemas de hibridación enchufables en los que la marca está trabajando de cara a ofrecer una gama aún más eficiente, está claro que la firma francesa se prepara para seguir contando con el favor del público.

ca lo mejor de los 180 CV y 40,8 mkg. Y pulsando el botón Sport crece aún más su dinamismo; pero a cambio debe-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130	BLUEHDI 130	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500	130 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15-225/40 R18	205/55 R16-225/40 R18	205/55 R16-225/40 R18
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457	4.253 / 1.804 / 1.457	4.253 / 1.804 / 1.447
Volumen maletero (l)	420	420	420
Capacidad depósito (l)	52,5	52,5	52,5
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	10,8	8,8
Velocidad máx. (km/h)	210	204	225
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	3,5	4,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	116	93	116
Precios desde... (euros)	22.500	24.250	33.250



▲ El cambio EAT8 se ofrece, por ahora, sólo con el motor BlueHdi 180. Tiene palanca eléctrica, que no requiere esfuerzo, y levas en el volante.

mos soportar un sonido rúcing muy 'artificial' que acaba cansando en pocos kilómetros.

Por último, el tricilíndrico PureTech 130 de gasolina cambia de arriba abajo, pues adopta un filtro de partículas y un sistema anticontaminación

más eficaz, mejora su proceso de combustión y se asocia a un cambio manual de seis marchas rediseñado y más ligero; de manera que se reduce el gasto un 4 por ciento frente al Euro 6B y mejoran las prestaciones, ya antes buenas.





EL IGNIS NOS HABÍA CAUSADO TAN BUENA IMPRESIÓN QUE PLANTEAMOS UN RETO: IR A ZARAGOZA POR AUTOVÍA... Y VOLVER POR CAMINOS



Billete de ida y vuelta

De una idea aparentemente alocada, que en nuestro caso surgió mientras tomábamos un café, pueden derivar experiencias curiosas. Comentábamos en la redacción lo bien que va el nuevo Ignis y alguien propuso viajar a algún lugar para regresar a Madrid sin pisar el asfalto. Dicho y hecho.

No estaríamos contando aquí nuestro viaje de ida y vuelta entre Madrid y Zaragoza si no hubiese sido un tanto 'especial'. Sobre la primera parte de la ruta no hay tanto que decir, salvo que sorprende el confort

de marcha y la seguridad rutera que se aprecia al volante del Ignis, vehículo que conserva un nombre largamente usado por la firma japonesa pero que innova en todo lo demás: plataforma, suspensión, asisten-

tes de conducción, mecánica... Los 90 CV y 12,2 mkg de par del motor 1.2 DualJet de gasolina dan bastante de sí, y los 323 kilómetros entre la capital del país y la Catedral-Basílica del Pilar, en Zaragoza, supo-

nen casi un paseo. El Ignis, con sus 3,70 metros de largo y 1,69 de ancho, es un urbanita perfecto, pero se adapta bien a los viajes por autovía o carretera, donde presume de buena 'pisada' y un consumo

Pequeño gigante. El Ignis mide sólo 3,70 metros de longitud, pero ofrece cuatro amplias plazas y afronta bien los viajes largos.



moderado. Los 5,7 l/100 km medidos en nuestro recorrido 'asfáltico', con cruce sostenido de 120 km/h por la A-2, son un buen ejemplo de ello. Convirtiéndolo en dinero, hablamos de 22,50 euros de gasolina, no mucho más de lo que cuesta un billete de autobús entre ambas ciudades. Y si dividimos esa cantidad entre cuatro, cada ocupante del Ignis habría viajado de Madrid a Zaragoza por unos 6 euros.

En cualquier caso, creemos aún más interesante la segunda parte de esta historia. Hay más que contar porque debíamos regresar por caminos y no teníamos un todoterreno 'puro' para hacerlo, sino un racional y compacto 'crossover' dotado, eso sí, de la tracción integral AllGrip Auto que Suzuki emplea en varios de sus modelos. De hecho, creimos que sería buena idea dispo-

ner de un segundo vehículo... por si las moscas. Eran cientos de kilómetros 'off road' -una ruta, por cierto, desconocida para nosotros-, y preferíamos prepararnos ante lo que pudiera ocurrir. Pero, podemos adelantarlo ya, el Vitara 'de apoyo' no tuvo que intervenir jamás.

Así las cosas, tras recorrer la capital aragonesa ponemos rumbo de nuevo a Madrid, y en la salida 298 abandona-



Tras llegar a Zaragoza, y antes de iniciar el retorno 'campo a través', repostamos. Y no sólo porque no haya estaciones de servicio por los caminos, sino porque las zonas a recorrer no se distinguen por la abundancia de gasolineras.

mos la autovía, una remozada A-2 que ya no volveríamos a pisar hasta el límite provincial entre Guadalajara y Madrid, cuando descubriríamos asombrados que el gasto medio en uso 'campero' se había quedado en sólo 6,8 l/100 km. Casi increíble.

Es otoño, y en un año normal nuestro itinerario mostraría ya un paisaje reverdecido por las primeras lluvias tras el estío, pero este 2017 ha sido

Nuestro viaje de ida y vuelta entre Madrid y Zaragoza comienza por autovía. La A-2 nos conduce hasta la capital aragonesa, un recorrido de 323,2 kilómetros que completamos en menos de tres horas, pues es sábado por la mañana y el escaso tráfico permite mantener casi siempre la velocidad de cruce legal, de 120 km/h. El consumo, muy bajo: 5,7 l/100 km. Traducido a dinero, la ida sale por 22,50 euros.



De Madrid a Guadalajara la densidad de tráfico es mayor, pero rodamos casi a 120 km/h.



Pensando en el regreso 'off road' viajamos con un Vitara de apoyo; pero no intervino nunca.



A punto de abandonar la A-2 para entrar en Zaragoza, cuyos accesos parecen descuidados.

ES TIERRA DE ALMENDROS, CEREZOS Y OLIVOS, PERO EL PAISAJE MEDITERRÁNEO DEJA VER CLARAS HUELLAS DE LA DESERTIFICACIÓN



▲▼ Es sábado, luce el sol y una animada Zaragoza nos recibe con la Catedral-Basílica de Nuestra Señora del Pilar y sus torres de 98 metros. El maletero del Ignis cubica 514 litros al abatir su segunda fila, que es corredera.

seco como pocos y la falta de precipitaciones parece haberse cebado de forma especial en estas comarcas a caballo entre tierras del Ebro y del Tajo. Nos lo confirma un paisano, toda-

vía en suelo zaragozano, cuyo impoluto Fendt bloquea el camino junto a un campo de almendros: «mala cosecha este año, porque heló muy tarde en primavera y luego no ha llovi-

do nada». Después, sorprendido por nuestra presencia en una zona por la que «no pasa nadie», se interesa por la ruta en cuestión y se ofrece a apartar su vehículo. Pero no es ne-

cesario, porque el Ignis sale de la pista, recorre unos metros del rastrojo y retorna al camino salvando la pequeña cuneta y evitando al tractor.

Pasan los kilómetros, y la



▲▲ No llovía desde hacía semanas, casi meses, pero eso no restó dureza a una ruta donde abundan los caminos pedregosos, que pusieron a prueba al Suzuki.

SEGURIDAD: LA MÁXIMA DOTACIÓN DE SERIE SE TRADUCE EN 5 ESTRELLAS EURONCAP

El Ignis 1.2 AllGrip con acabado GLX de nuestro test mereció la máxima nota posible –cinco estrellas– en las pruebas de seguridad de EuroNCAP por su notable protección en caso de choque y su completo equipo de serie, que incluye el 'Dual Camera Brake Support'. Una de sus funciones preventivas es el Control Predictivo de Frenada, que avisa al conduc-

tor si hay riesgo de colisión para que frene. Si aumenta el riesgo, el sistema aplica una leve fuerza de frenado y sigue avisando; y si el conductor responde frenando, el sistema aumenta la fuerza de frenado. Pero si el conductor no responde y la colisión es inevitable, el sistema actúa frenando automáticamente. A ese asistente se suma la Alerta de Cambio

de Carril –avisa al conductor mediante una vibración del volante y una luz en la instrumentación– y la Alerta Antifatiga, además de otros muchos elementos de seguridad, también de serie: airbag frontales y laterales delanteros, airbag de cortina en las cuatro plazas, pretensores y limitadores de esfuerzo en todos los cinturones, anclajes Isofix traseros...



◀ Mediante sus dos cámaras, el Control Predictivo de Frenada detecta vehículos, peatones y carriles, ayudando a evitar colisiones y minimizar los daños a través de avisos y activando automáticamente los frenos.



▲ La Alerta de Cambio de Carril, activa por encima de 60 km/h, avisa al detectar un cambio de carril sin que el conductor utilice el intermitente.

▲ La Alerta Antifatiga, que también actúa por encima de 60 km/h, nos avisa si detecta trayectorias erráticas o zigzagueantes dentro del carril.

aridez del entorno –quien quiera saber lo que es la desertificación tiene en esta región del centro peninsular un buen espacio para aprenderse traduce en densas nubes blanquecinas que se elevan tras nuestros pasos. Los dos coches se van cubriendo más de arena que de polvo con el transcurrir de las horas, y en ocasiones más parece que recorreremos el norte de África

que las inmediaciones del Jalón, afluente del Ebro.

Salvo pequeños trechos de carretera, coincidentes normalmente con las travesías de apacibles pueblos donde las huellas de la emigración y el abandono son eviden-

tes, más del 90 por ciento de nuestra ruta desde Zaragoza iba a transcurrir lejos del asfalto, y casi siempre por buenos caminos de tierra donde la velocidad media no es baja. Pero también hay lugar para los pedregales, para suelos

agrestes que ponen a prueba los neumáticos –ni un pinchazo, y eso que rodábamos a ritmo 'alegre'– y la resistencia del conjunto. Golpeteos, vibraciones, piedras que saltan contra los bajos... Podría parecer una tortura inapropiada pa-



EL IGNIS PUEDE VENCER CASI CUALQUIER OBSTÁCULO, PERO TIENE POCO QUE HACER FRENTE A UN REBAÑO QUE RECORRE SU CAMINO



◀ Santa Cruz de Grio sale a nuestro encuentro en la comarca zaragozana de Valdejalón. Arriba, el gasto final en el trayecto 'off road'.

largos cubiertos de regreso a la capital no hay un obstáculo que le obligue a retroceder para intentarlo de nuevo. Conviene ir atentos si las roderas de la pista son profundas, pues el 'labio' inferior del frontal queda entonces más expuesto, pero hasta en situaciones extremas sorprende la agilidad del 'crossover' de Suzuki, capaz de salvar tramos descarnados con una de sus ruedas a un palmo del suelo.

Y es que la tracción AllGrip Auto nos ha parecido eficaz, al igual que la función Grip Control; aunque si tuviésemos que elegir una cualidad del pequeño Ignis nos quedaríamos, quizás, con su calidad y robustez: tras semejante excursión nada vibraba, nada sonaba y todo seguía en su sitio.

llase la zona. Y habremos de sumar las paradas, pues aquí y allá apetece detenerse para disfrutar la solitaria belleza de unos campos en los que la mano del hombre se va borrando,

los rebaños de ovejas se han convertido en excepción y los pueblos resisten con sus caseríos semidespoblados: Munébrega, Ibdes, Iruecha, Luzón, Renales... Es una España que

también existe y que atesora un patrimonio tan atractivo como olvidado.

El Ignis se mueve como pez en el agua por estos andurriales, y en los 300 kilómetros

USO INVERNAL Y 'OFF ROAD': UN UTILITARIO DE CAPACIDADES SORPRENDENTES

La tracción AllGrip Auto del Ignis garantiza una gran libertad para seguir conduciendo sin que nos afecten los cambios del clima o el tipo de superficie por el que transitamos. Se trata de un sistema de tracción 4WD de acoplamiento viscoso que distribuye par automáticamente a las ruedas traseras cuando detecta pérdidas de agarre en el tren delantero, lo que puede ocurrir sobre caminos de tierra o carreteras

nevadas, pero también con lluvia y en vías asfaltadas con gravilla en sus márgenes. Esta eficaz tracción total de Suzuki se asocia en el Ignis a otras virtudes, como una mayor altura al suelo y generosos ángulos de ataque y salida, ideal si nos atrevemos con pistas bastante 'rotas'. Y con barro o nieve abundante será decisiva la función Grip Control, que aplica el freno rápidamente a la rueda que pierde

agarre mientras envía par a la rueda opuesta, mejorando el rendimiento mediante el control de tracción. Asimismo, el Ignis AllGrip Auto se beneficia del Control de Descenso de Pendientes, que limita a unos 10 km/h la velocidad al bajar cuestas pronunciadas, o el Control de Retención en Pendientes, que durante dos segundos impide al coche recular mientras el pie se mueve del freno al acelerador.



◀ La Zaragoza más desconocida: arriba, junto al castillo-iglesia de San Miguel, en Ibdes; a la izquierda, en Viver de Vicort, pequeño pueblo en plena Sierra Vicora, cerca de Calatayud.

ra nuestro Ignis, pero Suzuki siempre se ha distinguido por la robustez de sus productos y este nuevo modelo no es una excepción. De hecho, al final del test bastará con un túnel de lavado para dejar el vehículo en el mismo estado en que nos fue cedido.

Quien se aventure en situaciones similares debe calcular medias de 25 km/h. Porque lo que se gana en los mejores caminos se pierde, con creces, en las veredas más difíciles e irregulares; esas por las que parece no haber pasado nadie desde que El Cid patru-



◀ En la consola central, junto al botón de la alerta de cambio de carril, van los mandos más útiles para los usos 'off road' exigentes: control de descenso y Grip Control.

▶ La suspensión es nueva, y presume de equilibrio: tan pronto filtra los baches del camino como garantiza una llamativa estabilidad en territorio de curvas.



▶ Además de un mínimo radio de giro, el Ignis se beneficia en usos extremos de generosos ángulos 'off road' y de sus 18 centímetros de altura al suelo.



◀ La nueva plataforma, más ligera, garantiza una mayor rigidez y una conducción más suave, aplomada y filtrada.



Descento de Pendientes. La velocidad del vehículo se reduce a 10 km/h, aproximadamente



Sin control de retención en pendientes



Con control de retención en pendientes

la frase

Seigo Kuzumaki. Ingeniero Jefe de Toyota Motor Corporation, responsable de I+D en Seguridad y Asuntos Gubernamentales de Tecnología.

«Trabajamos para popularizar las prestaciones de seguridad de forma más asequible. Estamos orgullosos de que nuestros sistemas para prevenir accidentes estén disponibles en el 92% de los vehículos que vendemos en Europa».



en breve

► **COCHES AUTÓNOMOS EN CHINA.** Pekín ha autorizado los ensayos con vehículos autónomos, aunque deberán llevar siempre una persona, podrán pasar a la conducción convencional y el conductor será el responsable de los posibles accidentes.

► **EL RACE EN EL CONSEJO MUNDIAL DE LA FIA.** La Federación Internacional de Automovilismo ha elegido al RACE como miembro de su Consejo Mundial, con su director general, Jorge F. Delgado, como representante de la entidad en ese órgano de gobierno.

► **LA UE ARMONIZA LAS REGLAS.** Endurecer los controles de homologación de vehículos y otorgar más poderes a la Comisión para imponer sanciones de hasta 30.000 euros al coche que incumpla los límites legales de emisiones es un acuerdo de los 28 bien acogido por ACEA. La reforma pretende aumentar los controles de los vehículos comercializados en la UE y agilizar las medidas de control.



EURORAP ANALIZA EL PELIGRO EN LA RED VIARIA ESPAÑOLA

Más km de riesgo elevado en nuestras carreteras

El último informe de EuroRAP, que analiza el riesgo de accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado, concluye que los tramos con riesgo elevado (negros y rojos) han pasado de los 3.264 km del anterior informe a los 3.595 km de este año, lo que coloca en el 10 % el incremento entre ambos estudios. El lado positivo es que hay 151 km negros menos, aunque la mejora experimentada en las seis últimas ediciones (del 20,7 % al 14,4 %) se vea entorpecida por el es-

tancamiento de los últimos años, hay un total de 85 km de «riesgo elevado», de los que 16 (uno menos que el año pasado) son «negros».

EL MAYOR PELIGRO EN DOS RUEDAS

Vía	Inicio*	Final*	Provincia	Acc./Año/ Km	% sobre el total**
M-14	0	2,8	MADRID	0,48	80,00
A-7	169,1	174,2	MÁLAGA	0,39	60,00
A2	605,1	611,6	BARCELONA	0,36	77,78
B-20	16,3	26,8	BARCELONA	0,32	76,92
B-20	0	3,4	BARCELONA	0,29	75,00
A-2	586,6	605,1	BARCELONA	0,29	66,67
A-3	348,2	352	VALENCIA	0,26	50,00
A-3	3,7	10,5	MADRID	0,25	83,33
B-23	0	15,5	BARCELONA	0,22	62,50

*Punto kilométrico **Sobre el total de accidentes de la vía

TOP TEN DE kilómetros rojos y negros

CARRETERAS*		PROVINCIAS**	
N-260	264	HUESCA	39
N-420	201	LERIDA	37
N-630	171	LEÓN	31
N-232	153	BURGOS	29
N-502	149	CANTABRIA	21
N-234	139	ORENSE	21
N-330	131	BADAJOS	20
N-621	130	ALBACETE	20
N-230	121	CUENCA	20
N-6	109	SALAMANCA	19

*Kilómetros **Porcentaje

TRAMOS DE RIESGO POR CC.AA.

% SOBRE KM ANALIZADOS	EXTREMADURA	12
ARAGÓN	ANDALUCÍA	11
CANTABRIA	MADRID	7
ASTURIAS	VALENCIA	6
CASTILLA Y LEÓN	MURCIA	1
GALICIA	LA RIOJA	0
CATALUÑA	NAVARRA	0
CASTILLA-LA MANCHA	PAÍS VASCO	0

La media del territorio español está en 14,4% País Vasco y Navarra casi no cuentan con km de la Red de Carreteras del Estado (RCE).

Suman 244 km, están en carreteras nacionales de calzada única, doble sentido e intersecciones al mismo nivel, con el agravante de que seis de esa lista de los más peligrosos aparecen en los tres últimos informes (ver cuadro).

En el reparto por carre-

teras, 12 concentran el 50 % de los km con mayor peligro, pero hay 61 con, al menos, un tramo «rojo o negro». Y, en el reparto por comunidades autónomas, Aragón encabeza la lista por zonas de peligro (ver cuadro), frente a la excepción de La Rioja,

el puntazo

Eléctricos y GNC arrasan el Movalt, quedando los modelos de GLP con sólo el 3 % de las operaciones.

Casi la mitad (49 %) de los incentivos para impulsar la compra de vehículos movidos por energías alternativas se los han llevado los modelos eléctricos. Muy cerca de esas cifras se sitúan los de gas natural comprimido (GNC), con el 48 % de los 20,91 millones de los fondos del Movalt, agotados en apenas 24 horas. Eso sólo deja el 3 % para la adquisición de unidades de gas licuado de petróleo (GLP). El mayor número de operaciones se registró en Madrid (más del 35 %), seguida por Cataluña (17,22 %) y Valencia (15,44 %), las únicas por encima del 10 %.

LOS 16 PEORES TRAZADOS

Vía	Inicio*	Final*	Provincia	Accidentes	Muertos	IMD	Índice riesgo
N-120	535,2	549,5	LUGO	9	1	4.244	135,4
N-260	117,3	179,5	GERONA	21	2	2.313	133,3
N-330	624,2	643,0	HUESCA	7	1	2.733	124,4
N-541	75,2	87,0	PONTEVEDRA	6	1	3.853	120,5
N-642	0,0	8,2	LUGO	3	0	2.789	119,8
N-629	33,7	48,0	BURGOS	5	2	2.753	116,0
N-234	398,2	408,4	SORIA	3	3	2.431	110,5
N-122	95,8	103,6	SORIA	2	2	2.141	109,4
N-630	66,6	87,1	ASTURIAS	9	1	3.780	106,1
N-432	142,9	153,6	BADAJOS	3	3	2.504	102,3
N-122	251,2	264,8	BURGOS	6	0	4.179	96,4
N-230	133,4	145,5	LÉRIDA	4	0	3.133	96,4
N-232	194,4	209,7	ZARAGOZA	9	4	5.723	93,9
N-120	117,7	123,6	BURGOS	2	0	3.398	91,1
N-547	47,3	54,8	A CORUÑA	3	0	4.020	90,9
N-230	156,2	166,7	LÉRIDA	3	1	2.895	90,

*Punto kilométrico

Aparecen como negros en los tres últimos informes

que sigue sin un solo kilómetro de riesgo elevado en su red estatal.

Si se trata de la siniestralidad de las motocicletas, que no deja de subir, los accidentes mortales y graves se concentran en diez tramos ubicados en grandes áreas metropolitanas (5 en Barcelona y 2 en Madrid). En 1.306 km (5,2% de la red) se producen el 50 %

de los siniestros graves de moto y ciclomotor, aunque los 20 tramos que suman más siniestros (162 accidentes) ocupan 414 kilómetros.

El European Road Assessment Programme (EuroRAP) es un proyecto de ámbito europeo, que evalúa el riesgo en la carretera mediante el análisis de los siniestros ocurridos du-

rante los último tres años, su gravedad y su relación con las características de la vía. Se creó en el año 2000 y lo lleva a cabo un consorcio integrado por 65 socios de 29 países diferentes, que incluyen tanto a administraciones públicas como a clubes automovilísticos, entre los que se encuentran los españoles RACE y RACC.

la cifra

5.000

millones de euros será la inversión del Plan Extraordinario en Carreteras, que se inicia con el 'bypass' de la A-30 en Murcia. Abarcará más de 2.000 km en actuaciones prioritarias y creará 189.000 puestos de trabajo. También Fomento ha dado luz verde al nuevo trazado en la A-1, que debe descongestionar el acceso norte a Madrid.



Si quieres saber más sobre los radares...
www.m16.in/8236

RADARES

Sube el número de denuncias

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha vuelto a analizar la actividad de los radares fijos bajo el control de la DGT, comprobando que del 1 de enero al 23 de octubre de 2017 han subido un 4 % las sanciones respecto al mismo periodo de 2016. El total de las 1.607.062 denuncias tramitadas ha supuesto más de 63 millones de euros, con el cinemómetro del km 59.2 de la N-VI a su paso por Segovia (en la foto) ocupando el primer lugar en la lista de los 25 'más multones', con una media 150 infracciones diarias detectadas.

EL QUINTETO MÁS ACTIVO

Segovia	N-VI	km 59,2
Jaén	A-44	km 76,3
Málaga	A-7	km 256,7
Málaga	A-7	km 246
Málaga	MA-20	km 10,4

Por comunidades autónomas, Andalucía presenta el mayor número de denuncias (425.979), seguida por Castilla y León (205.578) y Castilla-La Mancha (186.120), con Cantabria (22.313), Asturias (22.407) y Extremadura (24.222) acomodadas en las últimas posiciones. A nivel de productividad, los radares de Navarra, con 9.020 denuncias por punto de control, encabezan la lista, por delante de Canarias (6.371) y Andalucía (5.999). Mención especial merece Tenerife, que pasa del cero de 2016 a las 76.460 sanciones impuestas en el análisis de este año.

Toyota Versión eléctrica para todos en 2025

Toyota se une a Volvo y Jaguar Land Rover en el compromiso de no dejar ninguno de sus modelos sin opción eléctrica. El fabricante japonés ha previsto ofrecer versiones híbridas, enchufables o no, o eléctricos, de batería o pila de combustible, en

su gama Toyota y Lexus a partir de 2025, en una estrategia que contempla vender en 2030 más de 5,5 millones de unidades electrificadas, de las que más un millón deben ser cero emisiones; es decir, eléctricos de batería o pila de combustible. La iniciativa forma parte de la intención del fabricante japonés de reducir un 90 % el promedio mundial de emisiones de CO₂ de sus vehículos nuevos en

2050, con respecto a los niveles de 2010.

Light Van of the Year Tercer título para el Doblò

Por tercer año consecutivo el Doblò Cargo se convierte en el 'Light Van of the Year' (Comercial ligero del año), galardón que conceden periodistas especializados del motor, que vuelven a premiar el vehículo de Fiat Profesio-

nal por su dinámica y confort excelentes, capacidad de carga y volumetría en lo más alto del segmento, solidez, robustez y amplitud de la gama.



Geely Accionista principal de AB Volvo

Con la compra del 8,2 % de AB Volvo al inversor financiero sueco Cevian Capital, el fabricante de automóviles chino Geely se convierte en el primer accionista de Volvo, el segundo fabricante de camiones del mundo, aunque no

contará con la mayoría en poder de voto. Con esta operación, el grupo asiático espera abrir el mercado chino a los camiones, como hizo con los coches cuando en 2010 compró a Ford Volvo Cars, la antigua división de automóviles de la corporación sueca. La operación también permitirá a Geely aunar esfuerzos en el desarrollo de vehículos autónomos y eléctricos.

Michelin Superados los niveles de antes de la crisis

Con una producción de 420.000 toneladas de neumáticos acabará el año el fabricante francés de neumáticos, lo que supone un 4 % de incremento sobre el año anterior y supera los niveles anteriores a la crisis. En esa evolución España se consolida como

el primer productor europeo de la compañía, con exportaciones que superarán el 72 % de la fabricación que salió fuera de España en 2016. Además, 2017 acaba con la incorporación de 523 nuevos trabajadores a una plantilla en la que el 15 % son mujeres. Michelin recalca su interés por ofrecer neumáticos que mantienen prestaciones a lo largo de su vida útil, desde el primer al último kilómetro, en su

camino hacia el liderazgo en calidad, que se unirá al que ostenta en producto y mercado de recambio.

PSA Sinergias para el ahorro

La integración de Opel/Vauxhall ha llevado a la creación de un área de compras común para las cuatro marcas del grupo galgo. Con un volumen de 38.800 millones de euros

anuales en compras, se trata de reforzar la eficiencia y la potencia de esa actividad, con el aprovechamiento de las economías a escala y un interlocutor único para cada proveedor. También la corporación francesa ha reorganizado su Comité Ejecutivo con vistas a mejorar los resultados en China, reforzar el plan estratégico 'Push to Pass' y apoyar la recuperación económica de Opel/Vauxhall.



OPINIÓN

Movilidad sostenible

En este último trimestre del año existe una real presión informativa sobre el efecto contaminante de la circulación rodada. Si bien en un principio las Corporaciones Locales comenzaron a tomar medidas, también algunas Comunidades Autónomas, por noticias aparecidas en medios de comunicación parecen estar en prevención para limitar velocidades en caso de contaminación alta.

En el espacio político en el Congreso de los Diputados, por



Teófilo de Luis Rodríguez es diputado por Madrid y presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

iniciativa de diversos grupos, también se han planteado debates: coche autónomo; impulso motorización alternativa; transformación coches diésel en eléctricos.

Desde la Comisión Europea, el Comisario Miguel Arias propone medidas para reducir emisiones de coches y furgonetas en un 15% para el 2025 y del 30% para el 2030 a los efectos de cumplir los objetivos de la Cumbre de París que pretende para el 2030, reducir las emisiones en un 40%.

No parece aventurado afirmar, igual que con otros principios que inspiran la gestión de los responsables públicos, que el compromiso con la conservación de espacios y especies, es decir el medioambiente es objetivo de interés general.

Ahora bien, abordar el compromiso de conservación vinculado a la movilidad obliga a la consideración de ciertas variables en mi opinión.

Es evidente que no es el tráfico rodado el único agente emisor de gases contaminantes. La propia generación de energías según sea el origen, según su fuente y el sector indus-

trial son también agentes que contaminan.

Parece que en el debate no se debe olvidar que según sea el origen de la energía, su coste puede variar y que mucha actividad industrial incorpora como coste de producción el coste de la energía y que una alteración al alza en la misma puede afectar a la productividad del sistema económico y en consecuencia perder competitividad, cuota de mercado y afectar al crecimiento de la riqueza y a la generación de empleo. Quizás la posición de Alemania, respecto a las centrales de carbón, pueda estar en relación a este razonamiento, como también puede estar la posición de Francia que no ofrece inconveniente al cierre de centrales de carbón por el peso grande que tiene en nuestro vecino la energía nuclear.

Si pensamos en el ámbito de la movilidad conviene tener presente, según datos del sector, que de los turismos que circulan por Europa, solo un 3% se motoriza con energías alternativas a las energías fósiles, y que de los 6 millones de camiones que circulan por

Europa, el 95% usan el diésel como combustible. En nuestro continente el 88% de los vehículos comerciales ligeros llevan motorización diésel. En España solo el 0,4% de los vehículos ligeros usan energías alternativas.

Concretamente en relación a España y los plazos para disminuir emisiones, se debe valorar que la edad media de nuestro parque es de 12 años por encima de otros países de Europa.

A mi entender y jugando alguna de las variables comentadas, se puede afirmar que el objetivo de Conservar es viable, hay que trabajar continuadamente para asegurarlo pero sin perder de vista que no es el único valor a preservar.

Si conservar la naturaleza es fundamental, también es la prosperidad y el desarrollo de las sociedades que dirigen los cargos públicos. La evolución de la sociedad en su historia ha sabido incorporar los avances tecnológicos en el mercado de forma no traumática y hoy parece nos encontramos en un reto similar. Ambas variables son compatibles y somos los gestores o responsables públicos los que debemos garantizar un impulso en favor de bajar las emisiones pero sin demonizar fuentes de energía o productos.

Solo conseguiremos éxito pleno si logramos conjugar ambos importantes y legítimos intereses: la conservación del planeta y los niveles de desarrollo a los que tiene derecho la humanidad y para ello, apoyar la reducción de emisiones.

Nombramientos Siguen los cambios

El elegido para dirigir VW Vehículos es **Alberto Teichman**, que accede a su nueva responsabilidad desde la Dirección de Ventas de Audi España, cargo en el que lo sustituye **Paolo Prinari**, que ejercía como gerente de Audi Empresa desde 2013. Otra novedad en el Grupo VW es la creación de la División de Experiencia de Cliente y Transformación Digital, que unifica la relación del usuario con la marca y tiene en **Pedro Mateos** su primer director. Fuera del grupo alemán, **Laura Crespo** ha sido nombrada directora de marketing de BMW España, **Marieta Jaureguizar** directora de comunicación de Opel España y **Alberto Mauléon** Jefe de



▲ Alberto Teichman



▲ Pedro Mateos



▲ Paolo Prinari



▲ Laura Crespo



▲ Marieta Jaureguizar



▲ Carlos Tavares

Eventos de Mercedes-Benz Retail, el mayor distribuidor retail monomarca del país. Además, **Luis Aires**, presidente de BP España y vicepresidente de Estrategia y Portafolio de BP para Europa y África, ha sido elegido para ocupar la presidencia de la Asociación Española de Productos Petrolíferos (AOP) y **Carlos Tavares**, el máximo responsable de PSA, presidirá la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) durante este año que acaba de empezar.



Fabricar donde se vende

Producir donde se vende, fabricar anualmente 800.000 unidades e integrar las tecnologías emergentes, teniendo una versión electrificada en cada modelo en 2019, son las bases del ambicioso futuro de Volvo.

M^a Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

Hace poco más de un año Javier Varela llegó al Comité Ejecutivo de Volvo Cars para completar la espectacular transformación industrial, que convertirá a la corporación sueca en una potencia industrial global. Transformación que comienza en 2010 cuan-

do la china Geely compra a Ford la compañía sueca y se materializa en una estrategia, que conseguirá la producción de 800.000 unidades anuales en 2020, con facilidad para llegar al millón si la demanda lo requiere, manteniendo los rigurosos estándares de calidad que exige Volvo.

Con casi 26.000 de los

34.000 trabajadores de la marca bajo su mando, el responsable de fabricación y logística del constructor sueco, asegura que el futuro de la compañía pasa por la electrificación, la conducción autónoma, la conectividad y digitación y la movilidad compartida, destacando la apuesta por tener una versión eléctrica



▲ El XC40, que ya se fabrica en Gante (Bélgica), es el primer modelo con la plataforma modular para vehículos pequeños (CMA) de Volvo, que será la base de toda la serie 40.

en todos los modelos. Se une el lanzamiento de Polestar, la marca premium, que abandonará la electrificación y cuenta con una planta de fabricación propia en China (Chengdu) a punto de echar a andar (la producción comenzará en

JAVIER VARELA LA PRODUCCIÓN BAJO SU MANDO

Tras 26 años en PSA, donde llegó a coordinar la Estrategia Industrial del Grupo, el ingeniero vigués pasó a Volvo Cars como vicepresidente ejecutivo de fabricación y logística a finales de 2016, convirtiéndose en uno de los directivos más importantes de la industria de la automoción. Su cometido: completar la mayor transformación del sistema de producción emprendida por la compañía sueca en su 89 años de historia. En su exitosa trayectoria profesional dentro de PSA, también destaca la dirección de la planta de Sochaux y la vicepresidencia ejecutiva de las operaciones de Toyota Peugeot Citroën Automobiles en República Checa.

2019). También precisa que Volvo montará las baterías de sus eléctricos, que lo hará en cada región y con componentes suministrados por proveedores externos de la zona.

A nivel industrial, en esa idea de aumentar la producción y fabricar donde se vende, potenciando los niveles de integración local con los proveedores, se enmarcan las tres



▲ Germán López Madrid, presidente de Volvo Car España y senior advisor de Volvo Car Corporation, y Javier Varela, vicepresidente ejecutivo de fabricación y logística de Volvo Car Group.

plantas de ensamblaje y la de motores en China, el primer mercado mundial de la marca desde 2014, a las que se añaden las de India y Malasia. Se unen las factorías europeas de Torslanda (Suecia) y Gante (Bélgica), que completan la de motores de Skorde y la de estampación y componentes de Olfstrom. Además se ultima una factoría en Estados Unidos (Charlestone), que será la más sostenible del grupo, podrá hacer 150.000 unidades y comenzará a producir en la semana 35 de este año.

Estrategia que une la transformación de la gama, a punto de finalizar, con la ambición de fabricar donde se vende y permite mantener un crecimiento sostenido desde hace seis años. Además, con una «capacidad de financiación muy fuerte» la empresa es autosuficiente, asegura Varela.



En busca de la perfección

Seguro que alguna vez te han llamado la atención esos coches con adhesivos ‘psicodélicos’ que enmascaran un futuro modelo de producción. Son las denominadas ‘mulas’ de prueba, y Audi mueve cada día unas 600 unidades por 17 países diferentes, recorriendo más de 35 millones de kilómetros anuales, que es el equivalente a completar 875 vueltas al mundo.

Cada una de estas ‘mulas’ tiene un objetivo determinado, y todo cuanto se quiere analizar antes de comenzar su producción queda registrado en unas ‘cajas negras’, cada vez más sofisticadas. Y es que para que nos hagamos una idea, un Audi A3 equipa unos 15 asistentes de conducción, que generan 3 GB de datos a lo largo de ocho horas de ensayos, mientras que los nuevos A7 Sportback y A8 superan los 40 asistentes de conducción, lo que se traduce en 50 GB de información en el mismo tiempo; y se habla de hasta 550 Terabytes al año por cada coche. Todos estos datos son analizados exhaustivamente para tener controlada la digitalización, cada vez más común y donde Audi es punta de lanza.

¿Por qué un Audi cuesta más que otro coche de una marca generalista? No te fijes sólo en la fachada, sino también en lo que no se ve. Te explicamos los secretos que hay tras el desarrollo de cualquier vehículo de la firma de los cuatro aros... Para lograr la perfección.

Tan en serio se lo toman en la firma germana que incluso cooperan con universidades de Psicología para adaptar sus sistemas activos al público

real, pues no tiene los mismos gustos un cliente en Estados Unidos que otro en China o en Europa. Para acondicionarlos, no sólo se basan en modelos matemáticos, y por ello se prueban en condiciones reales. Eso tiene un coste, al que hay que sumar el de

un departamento exclusivamente encargado de detectar posibles ruidos parásitos y vibraciones, provengan de donde provengan. En caso de dar con ellos, todo se soluciona antes de que ese modelo llegue a la línea de montaje.

Y una vez que llega, unidades escogidas al azar se analizan mediante una sofisticada bancada digital –Master Jig– para detectar posibles imperfecciones en las piezas y en las uniones de la carrocería, donde presumen de ofrecer una precisión de 0,2 milímetros entre metal y plástico. Esto se contrasta con la plantilla original, ideada más de dos años antes de que comience la producción serie. Esta plantilla ya no es analógica, sino digital, y para obtener esa imagen, en los cuarteles generales de Audi en Ingolstadt emplean la célula de medición óptica más rápida del mundo, con un sensor de 16 Megapíxeles, que permite obtener más de 20 millones de puntos de medición en una carrocería en sólo cuatro horas, cuando a mano se necesitaban 48. Gra-



Hasta cuatro personas a la vez analizan a pie de campo cada ‘mula’ de pruebas. Y tienen más de 600 coches.



▲ Audi tiene un departamento exclusivamente dedicado a los semiconductores. Allí comenzaron a desarrollar en 2005 la tecnología OLED.



▲ Esta cámara de rayos X es un bunker: pesa 20 toneladas, tiene paredes de 30 centímetros de espesor y dentro se analiza de todo, como los tanques usados por las versiones g-tron, sin necesidad de destruirlos.



▲ La digitalización también llega al servicio postventa. Unos sensores darán con la avería, y todo ello se mostrará en un teléfono inteligente.



◀ Audi tiene un departamento que analiza ruidos y vibraciones. Usan las más avanzadas herramientas.

▶ Cada probador tiene su propio tablet donde anotar posibles anomalías tras la realización de pruebas reales.



cias a ello, en caso de detectar alguna anomalía se requiere de mucho menos tiempo para subsanarla. Y esto no sólo se hace con el exterior, sino que también se analiza a fondo el habitáculo, controlando al milímetro cada una de sus uniones.

Audi cuenta con sus propios laboratorios para desarrollar nuevas soluciones, como el dedicado a los semiconductores, de donde, por ejemplo, han salido los pilotos con tecnología OLED, que se comenzaron a probar en 2005. En esas instalaciones también se

han desarrollado nuevas tecnologías para los convertidores de corriente utilizados por los vehículos electrificados, e incluso el escáner láser frontal que se emplea para ‘alimentar’ a los diferentes asistentes a la conducción.

Audi es la que fija los requisitos a firmas como Bosch, Qualcomm, NVIDIA, Intel... Ellos trabajan para satisfacer las necesidades de la firma de los cuatro aros, pero en ocasiones son tan altas que algunos fabricantes, directamente, declinan la oferta. Porque entre las exigencias de los pliegos de condiciones de Audi figura que se les garantice una vida útil mínima de 15 años en sus componentes.

En los laboratorios de Ingolstadt también hay una

cámara de rayos X, que entre otras muchas funciones tiene la de detectar posibles defectos en los depósitos de gas natural que utilizan las versiones g-tron, que están fabricados con resina, fibra de vidrio y fibra de carbono. Esta máquina realiza una radiografía perfecta para analizar al milímetro cada uno de los componentes, pero si queremos mirar más allá, incluso cuentan con microscopios que ‘bombardean’ los objetos con neutrones para poder observar dentro de ellos. Tecnología de la NASA al servicio de Audi para detectar imperfecciones en las pantallas táctiles, por ejemplo.

Y es que siempre conviene mirar mucho más allá de la mera fachada.



◀ En esta ‘caja negra’ se guarda la información de cada ‘mula’ de pruebas. Los nuevos Audi A7 Sportback y A8 generan 50 GB de datos en ocho horas de ensayo. Un Audi A3, sólo 3 GB.

AUDI



UN CUENTO DE NAVIDAD

Michèle Mouton, la primera mujer en ganar una carrera del Mundial de Rallys, inspira a Audi para crear un cuento no sexista con el que felicitar la Navidad. La historia, titulada 'Por siempre jamás', combina animación 3D e imagen real y se puede ver en todos los canales de la marca en redes sociales, en Movistar+ y en más de 90 salas de cine.

En ella, la marca reinventa el cuento de 'La Cenicienta', transformando la carroza en coche y al príncipe azul en piloto de carreras.

PARA REGALAR UN MUSTANG HECHO RELOJ Si eres fan del Ford Mustang, nada mejor que pedir a los Reyes Magos que dejen bajo el árbol de Navidad uno de los relojes que fabrica la empresa REC



Watches. Los realizan de forma artesanal con piezas de este legendario modelo rescatadas de desguaces de todo el mundo. Están a la venta a partir de 1.200 euros.

RENAULT Y NISSAN



Arriba, Renault comercializará una edición limitada del Zoe para fans de la saga. Nissan ha presentado varios concepts inspirados en el universo 'Star Wars'.

El Nissan TITAN AT-M6 ha sido personalizado para simular el vehículo 'First Order Walker'.

LOS COCHES DE 'STAR WARS'

El universo 'Star Wars' invade las pantallas de cine y Nissan y Renault aprovechan para presentar sus vehículos más galácticos. Renault comercializará en primavera de 2018 -en principio, en Francia- una edición limitada a mil unidades del eléctrico Zoe, dedicada a Han Solo. Este modelo contará con detalles como la célebre silueta del Halcón Milenario en el capó,

techo y portón, distintivos específicos en los marcos de las puertas y un interior con molduras, ribetes, etc... en tono púrpura, lo que sin duda hará las delicias de los fans de 'Star Wars'. Pero Nissan ya le había hecho un guiño a la saga galáctica con siete concepts que revisan en versión 'Star Wars' los modelos más vendidos de la marca en Norteamérica: Altima, Maxima, Rogue,

etc. Fueron presentados en el Salón del Automóvil de Los Ángeles pero no está previsto que se comercialicen. El diseño de los modelos corrió a cargo de Lucasfilm, cuyo equipo realizó los bocetos, colores, texturas y gráficos. Se trata de modelos personalizados con todo tipo de camuflajes, llantas, luces... y hasta armas e inspirados en los distintos personajes de la saga.

PSA SOLIDARIOS TODO EL AÑO

En PSA (Peugeot, Citroën y DS) colaboran durante todo el año con entidades sin ánimo de lucro como la Fundación Aladina, Cruz Roja o la Fundación Abracadabra, entre otras. Además, los empleados de las distintas marcas se convierten en voluntarios en iniciativas solidarias como la 'Gran Recogida de Banco de Alimentos' o



CUMPLE TAMBIÉN 80 AÑOS DE EXPERIENCIA 4X4

MITSUBISHI CELEBRA SU CENTENARIO

El Modelo A de 1917 fue el primer Mitsubishi en lucir el emblema de los tres diamantes. Ahora, la marca celebra su centenario y los 80 años de experiencia 4x4.

Mitsubishi fue la primera marca japonesa en fabricar un vehículo en serie, el Modelo A. Desde entonces han pasado cien años. Hacemos un repaso a su historia a través de algunos de sus modelos más emblemáticos, muchos con tracción 4x4, una tecnología ligada a la marca desde hace 80 años.

PX33 (1936). Fue el primer 4WD con el logotipo de los tres diamantes. Estaba basado en el prototipo PSF33 y del mismo solo se fabricaron cuatro unidades, que fueron probadas en las condiciones más extremas.

Jeep J3 (1953). El Jeep japonés, fruto de un acuerdo con Willys Overland, estuvo en producción hasta 1998.

Forte (1980). Fue el modelo que impulsó la tecnología 4x4.

Pajero-Montero (1982). Uno de los pioneros de los SUV y uno de los modelos más exitosos de la marca. Del mismo, se han fabricado más de 3 millones de unidades.

Lancer Evolution (1992). Un coche icónico, del que se han fabricado diez generaciones y que ha logrado multitud de victorias y varios títulos en el Mundial de Rallys.

Outlander PHEV (2012). Al primer SUV híbrido enchufable con tracción a las cuatro ruedas le respalda su gran éxito comercial. Es el buque insignia de la tecnología de la marca.



Pajero/Montero, el espectacular Starion o el Colt son clásicos de la marca japonesa. El primero, el Model A.



El pick up L200 y el Lancer, dos de los mayores éxitos de la marca. Arriba, la tecnología PHEV.

El PX33 fue el primer 4x4 con el logo de Mitsubishi. A la derecha el coupé Celeste.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

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

ATENTOS A... HASTA EL 31/03/18 Los clientes de Seat se benefician de descuentos en los parkings de las estaciones de Puerta de Atocha, en Madrid, y Sants, en Barcelona. La marca ha abierto espacio propio en estas ubicaciones.



PARA PEUGEOT SERÁ LA ÚLTIMA PARTICIPACIÓN EN SU PROYECTO DE CUATRO AÑOS. LOS 3008 DKR PARTEN COMO FAVORITOS



El Dakar más africano o de Sudamérica

“Estamos ante una edición que será recordada durante mucho tiempo”. Ante cada nuevo Dakar se escucha el mismo augurio, pero en esta ocasión quizás haya motivos para justificarla. Primero, porque es Marc Coma quien lo anticipa. Segundo, porque su director de carrera ha querido preparar para su cuadragésima edición un recorrido diferente respecto a los últimos años. “Es la carrera que me gustaría ganar”.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Para empezar, un ganador del Dakar no solo debe derrotar a sus rivales, sino también a la propia carrera. En este sentido, el próximo Dakar complicará la vida a los participantes porque adquiere un formato diferente y más complejo. Como novedad inicial recupera Perú, que marcará completamente la primera semana, con varias etapas en bucle y todas ellas en las desconocidas dunas peruanas. Los organizadores han querido dificultar el panorama para los coches, con etapas en las que saldrán por delante de las motos y sin contar pistas para la navegación, crucial en los primeros días. Sin embargo, habrá inicialmente varias etapas en bucle que resultarán menos duras frente a pasadas ediciones.

La prueba cuenta así con

tres grandes bloques bien diferenciados. Desde la arena peruana, la carrera pasará a Bolivia, con la consiguiente factura de desgaste físico que provocan varios días entre los tres y cuatro mil metros de altura. Después se llegará a la que, se espera, sea la parte más dura en Argentina, donde al desgaste acumulado se unirá un recorrido muy exigente con el calor más intenso de todo el recorrido, según el propio Marc Coma anticipa. “Es la edición del Dakar sudamericano más dakariana que hemos hecho hasta ahora”, explica Carlos Sainz sobre la prueba; “empezamos por Perú con cuatro o cinco días de desier-

to, más desierto incluso que el de Atacama en Chile, así que van a pasar cosas inmediatamente. La primera semana va a decidir quién no va a ganar el Dakar. Y la segunda semana decidirá quién va a ganar».

Ante un recorrido tan arenoso, los organizadores han querido acercar los buggies –como Peugeot– y 4x4. A estos últimos se les ha reducido el peso –unos 100 kilos menos– y cuentan con 30 milímetros más de suspensión. A los

primeros no se les han introducido grandes modificaciones, aunque Peugeot cuenta con una montura más ancha e incluso mejor adaptada al mayor porcentaje de fuera de pista de esta edición. “Creo que este año va a ser más difícil” anticipa el propio Sainz, “es cierto

también que habrá más fuera de pista, y teóricamente será mejor para las dos ruedas motrices, pero va a ser un año muy complicado por este cambio de reglamentación y el recorrido en sí”.

Para Peugeot será la última participación de sus cuatro años de proyecto. Un año más parte como gran favorito tras sus victorias en las dos últimas ediciones. Este podría ser también el cierre para la carrera deportiva de Carlos Sainz al volante. El español, de nuevo

acompañado por Lucas Cruz, quiere terminarla con la victoria y, de paso, quitarse el mal sabor de boca del pasado año cuando sufrió un accidente en el momento en que era líder de la prueba. “No voy al Dakar pensando que va a ser el último, ya habrá tiempo de pensar en el futuro. Me preocupa pensar en hacerlo lo mejor posible y no si va a ser el último, porque no lo sé. Este año tenemos muchas ganas de acabar este periodo con Peugeot, vamos con la ilusión de todos los años, intentar acabar, y ganar”.

Pero Sainz no lo tendrá fácil porque Peugeot repite de nuevo “con tres compañeros muy fuertes”, apuntaba Sainz antes de viajar a Lima. “Cyril está cada vez más maduro, sabe mejor lo que quiere y puede estar arriba. Peterhansel no sé cuántas veces ha ganado, tiene una experiencia tre-

► Carlos Sainz y su copiloto Lucas Cruz se encargarán de uno de los cuatro nuevos 3008 DKR Maxi alineados por la firma del león. Los otros tres serán pilotados por Peterhansel, Despres y Loeb.



ADEMÁS DEL NUEVO BUGGIE MINI PARTICIPA CON SUS FIALES PROTOTIPOS 4X4, PILOTADOS POR HIRVONEN Y TERRANOVA



► Couasnon es el máximo responsable de competición de Michelin y de su 'dakariana' marca BF Goodrich.



PASCAL COUASNON Un neumático para conquistar el Dakar

El máximo responsable de competición de Michelin, Pascal Couasnon, pasó hace unos días por Madrid; y entre sus muchas obligaciones sacó unas horas para reunirse con los medios de comunicación. Hombre apasionado de su trabajo, no dejó ni una pregunta por responder, ni una explicación por dar. Y en su repaso a la presencia de Michelin en competición nos dejó diferentes mensajes. Desde su filosofía de competición –«Solo participamos en los campeonatos o disciplinas que nos supongan un reto»– a los puros resultados –«El trial es el gran 'olvidado', pero es uno de los campeonatos que más éxitos nos ha dado»– o sus expectativas de futuro –«Vemos con mucho interés los campeonatos de Fórmula E y la nueva categoría Moto-E, entre otras cosas porque las llantas de Fórmula E serán muy similares a las de los coches de calle». Y por supuesto la Fórmula 1, donde ni descartan su vuelta ni tienen prisa por hacerlo.

En esa conversación, el Dakar también fue tema clave. De la mano de BF Goodrich, con diez victorias consecutivas y un triplete en 2017, este año «hemos colaborado con todos nuestros equipos para ofrecerles un neumático que se adapte a las necesidades de cada coche y les permita sacar lo mejor de él». Así, han diseñado un neumático específico, BF Goodrich All Terrain T/A KDR2+ que da respuesta a las necesidades tanto de los 4x4 como de los 2 ruedas motrices. Así, X-Raid, Toyota Overdrive, Toyota Gazoo Racing y Peugeot Sport, los equipos oficiales, podrán luchar por la victoria con el mejor material posible. Palabra de Couasnon.

menda y sabes que va a estar ahí cuando la carrera se ponga difícil de navegación y problemas. Y Loeb está en su tercer año, tiene experiencia suficiente para ganarlo y velocidad de sobra».

Frente al equipo francés hay una potente flota de riva-

les, varios de ellos con victorias dakarianas a sus espaldas. De nuevo partirán tres Toyota del equipo Gazoo, con Giniel de Villiers, Nasser Al Attiyah y Bernhard ten Brinke, con una montura reforzada este año por el cambio de reglamento y las evoluciones técnicas

► El equipo Petronas de Rooy Iveco parte entre los favoritos en Camiones. Abajo, el Mitsubishi Montero de Cristina Gutiérrez, que junto a su copiloto Gabi Moiset luchará por el triunfo en la categoría T1-S.



que ha recibido. Sin embargo, el equipo sufrió en el aspecto logístico el pasado año y no parece en principio estar a la altura organizativa y de medios de Peugeot. Sin embargo, Al Attiyah podría encontrar en el recorrido de esta edición una baza a su favor. «La primera semana será rapidísimo», anticipa Nani Roma.

Por su parte, el piloto catalán sorprendería esta temporada al dejar Toyota en su primer año para volver con Mini, que juega dos bazas de futuro. Por un lado, con un nuevo buggie en pleno desarrollo y con la vista puesta en futuras evoluciones reglamentarias; un vehículo, además, totalmente diferente en concepto del utilizado por Peugeot. Pero sin olvidar los extremadamente fiables Mini 4x4, que también pilotarán Mikko Hirvonen y Orlando Terranova. Roma justifica su cambio porque «básicamente ha sido una cuestión de proyecto de futuro. En el Dakar los reglamentos no son nada estables, y en los próximos tres años va a ser así; por tanto, el proyecto de Mini, si el reglamento va para el buggie, lo tenemos, y si va hacia

los 4x4 ya tenemos una base muy buena. Toyota ha apostado solo por el 4x4».

¿Habrá más igualdad mecánica entre los diferentes conceptos y coches de cada equipo tras los cambios reglamentarios y evoluciones técnicas de cada uno? «Creemos que sí, nos favorece un poco y nos ha hecho los coches un poco más rápidos», explica Roma, «aunque no se ha penalizado tanto a los buggies. No será fácil, pero creo que estaremos todos más cerca y será una carrera más reñida. Los Toyota también van con una brida de 33 mm, son más rápidos y han hecho un coche nuevo. Será todo más competido y estarán los coches unos más cerca de otros».

Curiosamente, y además de Peugeot, el Dakar cuenta solo con otro equipo oficial –según explican sus organizadores–, el buggie Tivoli DKR de SsangYong, con Oscar Fuertes al volante y David Vallejo, un proyecto nacido en España pero apoyado por el fabricante coreano y la filial española. Para Fuertes –no así para su copiloto– será la primera participación en el Dakar con



► Tras su paso por Toyota, Nani Roma regresa a Mini, que este año pone en juego un nuevo buggie, en pleno desarrollo. El catalán tiene la vista puesta en futuras evoluciones del reglamento.



vistas a lograr una presencia continuada para el futuro, por lo que también afrontará el desafío de arrancar en un terreno donde no tiene gran experiencia: las dunas peruanas.

Por segundo año vuelve Isidre Esteve al Dakar en cuatro ruedas. Tras su experiencia de 2017, el catalán tiene objetivos más ambiciosos al contar con una montura muy competitiva para intentar terminar entre los veinte primeros de la carrera. Paralelamente, también mantiene el desarrollo del cojín inteligente –se adapta a las diferentes condiciones ambientales– que le permitió competir la pasada edición sin el menor problema físico para su condición, y que será comercializado el próximo año en el mercado gracias a su experiencia dakariana. Otro piloto español que repetirá será el popular aventurero Jesús Calleja. En 2011 descubrió que el Dakar era más duro de lo que esperaba, y en esta ocasión ha preparado a conciencia su segunda participación con varias pruebas de la Copa del Mundo de Raids y un intenso entrenamiento en terreno de dunas con el objetivo de



▲ Oscar Fuertes y David Vallejo participarán con el Tivoli DKR de SsangYong, un proyecto nacido en España y apoyado desde Corea.

acabar la prueba a toda costa. Paralelamente, creará un programa televisivo en el que contará toda la aventura desde sus primeros pasos.

Una vez más, si la suerte acompañara en el próximo Dakar podría darse un doblete español tanto en coches como en motos. En este segundo apartado habría que confiar especialmente en Joan Barreda, quizás el más rápido en la categoría como ha confirmado estos últimos años, pero aún pendiente de su primera victoria. La pasada edición, una polémica sanción a su equipo ante un repostaje considerado antirreglamentario evitó su triunfo. Y si este año busca la revancha, ante la presente edición arrastra la larga y complicada rehabilitación de la fractura sufrida en su muñeca

este pasado agosto. Solo en las últimas semanas se ha subido a la moto, por lo que necesitará ganar ritmo a medida que avance la prueba.

Tras los problemas extradeportivos del pasado año, el equipo se ha reestructurado en su dirección, y el piloto español confía también en que las últimas novedades –motor y suspensiones– y la fiabilidad lograda en la CRF450 Rally le permitan aspirar a esa primera victoria. En cuanto a otros españoles, cabe recordar también a Gerard Farrés, antiguo mochilero de Marc Comá, quien logró la tercera posición como privado en la pasada edición, y que aspira a repetir en 2018 con su KTM si puede aprovechar los problemas de los equipos privados como magistralmente hizo en

2017. Igualmente, Laia Sanz estará un año más en la partida con la más que probable victoria femenina si logra terminar la prueba, en la que se ha marcado como objetivo llegar entre los diez primeros por segunda vez en su trayectoria dakariana.

También en la categoría de motos, Toby Price se presenta como el gran favorito con su potente escuadra de KTM entre el gran plantel de marcas presentes –Honda, Yamaha, Hero, Husqvarna...– y varios campeones del mundo de enduro y motocross entre ellos. La marca austríaca aspira a su decimoséptima victoria seguida, y para ello cuenta con una nueva 450 Rally tanto en chasis como en carrocería, y un nuevo motor de respuesta mejorada y mayor potencia.

Catorce etapas, casi 5.000 kilómetros de competición, más de 4.000 de enlace, siete etapas de arena, varias de ellas por encima de los 4.000 metros de altitud, tres países... ¿Será efectivamente el próximo Dakar una edición "recordada durante mucho tiempo"? Lo sabremos el próximo 20 de enero.

CARDAYZ



◀ El director general de PSA Retail, Alfredo Vila, se encarga del nuevo negocio, que cuenta con su primer Cardayz Center en Madrid.

línea digital y un espacio físico, ambos volcados y especializados en comercializar usados. Por una parte, Cardayz.es es una web de compra y venta online que mantiene más de 3.000 unidades en stock de forma permanente, oferta que se complementa en los Cardayz Center de Madrid, ya en funcionamiento, y Almería, que abrirá en el primer trimestre de 2018. El primero, en el Paseo de Santa María de la Cabeza, puede acoger permanentemente 80 usados en sus 2.500 metros cuadrados de exposición.

LAS APUESTA PSA POR EL VO: ONLINE Y EN EXPOSICIÓN

A través de Cardayz, el grupo PSA refuerza su apuesta por el mercado del vehículo de ocasión en Europa, con la intención de convertirse en un importante distribuidor de usados de todas las marcas y reforzar la satisfacción del cliente. Tres ejes fundamentales ayudarán a conseguir esos objetivos, centrándose en el compromiso con el cliente en la disponibilidad –más de 3.000 vehículos en stock– y el respaldo del primer constructor automovilístico en

España. Importantes también son la proximidad que proporcionan los 35 puntos de venta de PSA Retail repartidos por España y la garantía de revisión y certificación del cien por cien de los vehículos a la venta. Si es el cliente el que quiere vender su coche se cuida la transparencia, con una estimación inmediata del profesional del VO asignado, se agiliza el pago a un máximo de 24 horas y la operación tiene la garantía de PSA.

Como director general de PSA Retail, Alfredo Vila se encarga de la nueva área de negocio en España, actividad comercial que declara «fundamental en el modelo económico» de la división que dirige; de hecho, representa ya más del 20 por ciento de los ingresos de explotación de PSA Retail, cuyas ventas de VO superarán los 23.000 coches este año en España. La nueva apuesta estratégica del grupo galo se centra en una

NISSAN

Se admiten pedidos del nuevo Leaf

Se abre la cartera de pedidos de la segunda generación del Leaf, el nuevo vehículo eléctrico de Nissan que llega con cuatro acabados y un precio de partida de 31.260 euros. Aunque también se puede disfrutar pagando 300 euros al mes –250 euros en Canarias, Ceuta y Melilla– en una oferta que se

basa en el N-Connecta, con una financiación a cinco años y permite renovar el contrato o devolver el coche transcurrido ese plazo y contando con 5 años de garantía. Además, los N-Connecta y Tekna se ofrecen en pintura bitono, opción que cuesta 400 euros, y el sistema ProPilot, la primera fase de la conducción autónoma de Nissan, que ha dotado al nuevo Leaf de sus tecnologías de Movilidad Inteligente, las más avanzadas en asistencia al conductor.

PRECIOS	
Visia	31.260 €
Acenta	32.910 €
N-Connecta	34.360 €
Tekna	36.560 €
Tekna ProPilot Park	37.060 €
Tekna Bitono + ProPilot Park	37.460 €

SMART

Edición especial para el Forfour

El Crosstown es un acabado especial que llega a la gama del Smart de cinco puertas asociado al motor de gasolina de 90 caballos y el eléctrico de 82 CV. Pasos de rueda ensanchados, guardabarros especiales, protecciones estéticas delante y detrás, y llamativos faldones laterales confieren un aire deportivo y crossover a esta edición especial, que parte del paquete Urban Style. El equipamiento de serie también incluye los paquetes Cool & Audio, LED & Sensor, ac-

cesorios portaobjetos, cristales tintados oscuro y calorífugo en ventanillas y luneta trasera, y depósito de 35 litros. Con impuestos incluidos, para disponer de este acabado especial hay que añadir 4.828 euros a la factura del Urban Style de gasolina y 3.331 euros al eléctrico.

Gasolina: +4.828 €
Eléctrico: +3.331 €



LEXUS

Ya en España el LS 500h

Se han iniciado las entregas del Lexus LS 500h, disponible en el mercado español con siete acabados distintos. Es la quinta generación de la señorial y lujosa berlina LS y equipa la mecánica híbrida, que combina el 3.5 V6 atmosférico con dos propulsores eléctricos. Proporcionan 360 caballos y van asociados a una

transmisión automática de 10 marchas, lanzando al LS 500h de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y permitiéndole alcanzar 250 km/h. El completo equipamiento de serie del nivel más básico se supera en los Executive con el Safety System+, que incluye funciones de seguridad activa para evitar accidentes y sofisticadas prestaciones

PRECIOS	
Business	112.000 €
F-Sport	126.000 €
Executive	128.000 €
Luxury Art Wood	145.000 €
Luxury L-White	145.000 €
Luxury Kiriko	159.500 €
Luxury L-Aniline	147.000 €

de ayuda a la conducción, además de luces de carretera activas, suspensión neumática, sistema de visión 360°, Head-Up display o un sistema de sonido Mark Levinson con 23 altavoces. Conjunto que se mejora en los Luxury, disponibles en cuatro terminaciones.

SUBARU

El nuevo XV, sólo con motores de gasolina

Llega la segunda generación del XV, y lo hace con una oferta limitada, en principio, a los motores de gasolina 1.6 y 2.0 litros, de 114 y 156 caballos, respectivamente, unidos siempre al cambio de variador continuo CVT Lineartronic, que en la versión más potente cuenta con siete posiciones prefijadas y levas en el volante. Además, todas las versiones equipan de serie la tracción integral y el sistema de seguridad preventiva 'EyeSight'. Para los que prefieren un diésel, hasta el verano se mantendrá a la venta el actual XV impulsado por



PRECIOS		
	PVP	Descuento
1.6i CVT MY18 Sport	23.300 €	1.400 €
1.6i CVT MY18 Sport Plus	25.600 €	1.700 €
1.6i CVT MY18 Executive	26.600 €	1.700 €
2.0i CVT MY18 Sport Plus	27.900 €	1.700 €
2.0i CVT MY18 Executive Plus	29.900 €	1.700 €

los 1.6i 5M Advance y Executive, en gasolina o con GLP, que se benefician de una rebaja de 1.410 y 1.700 euros, en función del acabado que se elija.

BMW

El renovado i3 ya se puede pedir

Hay precios en España para el actualizado i3, que completa su gama con el i3s, una nueva versión que incorpora un motor eléctrico de mayor potencia y ofrece un aspecto más deportivo. Además, en ambas versiones se ofrece la opción REX, que amplía la autonomía con un pequeño motor de combustión, que actúa como generador de corriente pues el motor eléctrico siempre es el encargado de mover las ruedas. Sin ese extensor de autonomía, el nuevo BMW i3 puede recorrer hasta 300 kilómetros sin recargar, mientras que la versión más deportiva eleva la potencia a 184 caballos, es capaz de cubrir 280 kilómetros con una sola carga y acelera de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos, lo que supone 0,4 segundos menos que el i3 normal, de 170 CV.

PRECIOS	
i3 170 CV	38.200 €
i3 REX 170 CV	42.900 €
i3s 184 CV	41.850 €
i3s REX 184 CV	46.550 €



FORD

PERFORMANCE PARTS, PIEZAS PERSONALIZADAS

Llegan a Europa los componentes de alta calidad de Ford, que personalizan y mejoran sus modelos Performance. Cerca de 70 opciones integran un catálogo que se ampliará a lo largo de 2018, y que está destinado a aumentar el carácter deportivo y las dinámicas de conducción de Fiesta ST, Focus ST, Focus RS, Mustang y GT. Todos los productos están cubiertos con la garantía de la marca y han sido desarrollados en colaboración con reconocidos especialistas para ser instalados por técnicos con formación específica.



FIAT

GRAN PROMOCIÓN PARA EL DOBLÒ PANORAMA TREKKING

La marca asegura que es la mayor promoción en la historia del modelo, porque ofrece un gran equipamiento de serie en una versión que cuesta 12.990 euros. Se trata del Doblò Trekking 1.6 Multijet de 120 caballos, en el que destacan climatizador automático, llantas de aleación, radio y navegador táctil, sensores de aparcamiento, pintura metalizada, barras de techo, sistema Tracción+, infoentretenimiento Uconnect, 'cruise control' y cualquier color.





dealerBest

◀ Equipo Posventa Centrowagen Audi y Volkswagen Badajoz con premio Best Of

▶ Equipo Centrowagen Volkswagen con Quality Award.



Centrowagen recibe el Volkswagen Service Quality Award 2017

Centrowagen, Concesionario Oficial Volkswagen, Audi, Audi Selection Plus y Das Weltauto para Badajoz y provincia, ha sido reconocido con el prestigioso galardón **Volkswagen Quality Award**, premio que concede la marca alemana a los cuatro mejores concesionarios de toda España. La distinción fue recogida

en el Hotel Omm de Barcelona, en una cena a la altura de la ocasión a manos de los cocineros del restaurante Roca Moo, galardonado con estrella Michelin y codirigido por los hermanos Roca. Los premios Europe Service Award fueron creados en 2008, y desde entonces reconocen la calidad del servicio en todos los Servicios Oficiales del continente. En este caso pone en valor la calidad y la experiencia que Centrowagen ofrece a sus clientes en todo el servicio posventa.

Best Of

A este premio se suma otro conocido como **Best Of** que también ha recaído en Centrowagen este mes. En este caso el Servicio Posventa de Volkswagen Badajoz consiguió la segunda posición y Audi la octava plaza entre más de 400 Servicios Oficiales de la red Volkswagen,

Audi, Volkswagen Vehículos Comerciales y Skoda de la península y Baleares. El galardón fue entregado en las instalaciones de Badajoz por Rafael Cabello, gerente técnico de Volkswagen Group.

«Estos reconocimientos suponen iniciar un nuevo reto, que no es otro que conseguir el Best Of en nuestro cuatro talleres y repetir, al menos, el Quality Award el próximo ejercicio», explica el director de Posventa de Centrowagen, Celedonio Castaño. Sobre los equipos de posventa asegura que «contamos con los mejores y con la suficiente motivación, que nos llevará a mejorar estos magníficos resultados».

Otros galardones

En este 25 Aniversario Centrowagen no para de recibir premios, todos resultado de unos datos

muy positivos en cuanto a calidad del servicio en toda la red. Los tres últimos, Volkswagen Service Quality Award, Best Of Volkswagen y Best Of Audi, ya acompañan en la vitrina al Audi Top Service en Badajoz y Check in! en Volkswagen Badajoz y Mérida, también conseguidos en lo que va de 2017.

NORTHGATE OCASIÓN

PARTICULARES, EMPRESAS Y AUTÓNOMOS

Northgate Renting Flexible lanza Northgate Ocasión, un nuevo canal de ventas de sus vehículos procedentes del renting para particulares, empresas y autónomos. Se trata de seminuevos y de ocasión disponibles en los puntos de venta directa ubicados en Madrid, Barcelona, Málaga y Sevilla, donde se proporciona un asesoramiento personalizado de esas unidades con pocos kilómetros, que han cumplido un año y no rebasan los tres. Con especial atención a furgones, industriales y furgonetas, segmentos en los que la compañía es especialista, se garantizan los máximos estándares de calidad e inspección. Otras ventajas de Northgate Ocasión son: financiación a medida, certificado oficial de kilometraje, historial de mantenimiento y servicio postventa en la red de talleres de Northgate.



Por 34.490 €
o 386 € al mes

TOYOTA Nuevo GT86: aún más deportivo

Toyota ha revitalizado su modelo más deportivo con retoques exteriores, nuevos materiales y tecnologías, y una puesta a punto destinada a mejorar el comportamiento de este coupé de tracción trasera, desde ahora disponible en el mercado español. Sigue contando con los 200 caballos

de su cuatro cilindros bóxer, pero incorpora un sistema de frenos Brembo, que estrena en todas sus versiones, e incorpora el programa 'Track', que reduce al mínimo la intervención de los controles de estabilidad y tracción para aumentar las sensaciones deportivas. Se une a ello un abundante

equipamiento –diferencial trasero LSD tipo Torsen, pedales y capó de aluminio, Touch 2...–, con opciones como cambio automático (2.000 euros) y el Pack Piel/Alcantara con asientos delanteros calefactados (1.500 euros). Con caja manual o automática, son 34.490 y 36.490 euros, respectivamente. El GT86 parte de 34.490 euros, o 386 al mes si se opta por la financiación Pay Per Drive.

El Yaris mejora su equipamiento

La tercera generación del Yaris recibe el nuevo 2018 con mejoras de equipamiento, manteniendo la oferta mecánica y los precios: con descuento, desde 10.600 euros. El ajuste con el que Toyota pretende hacer más atractivo su popular modelo se centra en la inclusión de una antena tipo aleta de tiburón en las carrocerías Bi-Tono o la incorporación en el acabado City de las llantas del Active y el color Gris Manhattan, tanto completo como con techo negro. Se une a

eso un incremento de opciones, algunas con descuento, como el Pack Cool, que se queda en 300 euros para el Yaris 70, 200 euros para el 110 y 400 euros para el 100H; o el Toyota Touch 2&Go, por

650 euros tras aplicar una rebaja de 200 euros. También se puede elegir techo panorámico Skyview (500 euros) o pintura Bi-tono (800 euros).



Se mantienen los precios y hay descuentos de 3.800 a 4.550 €

AUDI

PAQUETE DEPORTIVO PARA EL A8

Coincidiendo con la llegada del gris Daytona a la gama de colores del lujoso sedán alemán, Audi lanza el paquete exterior deportivo que resalta el aspecto dinámico de su nuevo buque insignia; cuesta 2.382 euros para el A8 50 TDI y estará disponible a finales de enero. Además, la marca de los cuatro aros introduce los asientos deportivos con reposacabezas integrados en el A8; que, disponibles para cualquier motor y carrocería, cuestan 3.310 euros para el TDI, a lo que habría que añadir el precio del posible equipamiento mínimo obligatorio asociado.



Por 2.382 € extra

FURGO

LA COMPRA, EN COCHE DE ALQUILER

En cinco centros de Carrefour de la Comunidad de Madrid arranca FurGo, la iniciativa de la cadena de alimentación y Bluemove que proporciona un vehículo en el que trasladar la compra. Son furgonetas Renault Kangoo y Traffic, que se pueden alquilar por horas y se recogen en el aparcamiento del hipermercado sin necesidad de pasar por un mostrador. El cliente debe estar registrado en la App de Bluemove y disponer de la tarjeta Bluecard para tener acceso a este alquiler, que cuesta tres euros por hora (+ km) e incluye gasolina, asistencia telefónica y la opción de seguro a todo riesgo.



¿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



**CARTA
DE LA SEMANA**

OPEL GRANDLAND X O PEUGEOT 3008, AMBOS CON MOTOR DE ACCESO EN GASOLINA

Santiago Espinosa

¿Son tan iguales como dicen el Peugeot 3008 y el Opel Grandland X, dos de los modelos que tengo en mente ahora que me planteo cambiar de coche? Sería con el motor de entrada en gasolina de 130 CV y con cambio automático. ¿Qué me aconsejan?

RESPUESTA

Sí son realmente almas gemelas, ya que tanto el Peugeot 3008 como el Opel Grandland X comparten plataforma, tecnología y motores. Por lo tanto, no encontrarás diferencias significativas en cuanto a habitabilidad interior, maletero,

dinámica, prestaciones, consumos e, incluso, equipamiento. Dicho así, la mejor opción sería la que tenga un precio más atractivo, aunque en este sentido tampoco encontramos grandes diferencias.

De todos modos, sí hay una serie de peculiaridades que conviene conocer a la hora de elegir uno u otro modelo. La primera de ellas tiene que con la ergonomía, pues el representante de Opel apuesta por un puesto de conducción 'tradicional', tanto a la hora de buscar acomodo como por la presentación general que hace del cuadro, los mandos o el salpicadero.

Sin embargo, al volante del 3008 nos encontramos con el denominado Peugeot i-Cockpit, un puesto de conducción que presenta un volante muy pequeño y ubicado en una posición más baja, con el fin de que el conductor pueda consultar el cuadro de mandos por encima del volante, sin apartar la vista de la calzada. Conviene probarlo antes, porque esta particularidad no es del agrado de todo el mundo. Muchos se sienten cómodos porque ayuda a intensificar un 'feeling' dinámico al girar el volante, pero hay conductores que no se encuentran a gusto con el volante 'casi' en las rodillas, y no llegan a ver bien el cuadro. Por ejemplo, ocurre a veces con los conductores muy altos que llevan el respaldo poco vertical.

Además, la consola central es más alta y voluminosa que en el Grandland X, y, por lo tanto, en las plazas delanteras hay más sensación de ir algo 'encajonados'. Eso sí, el conjunto se remata con algo más de calidad y rotundidad que en su 'hermanastro' de Opel.

Como ya dijimos antes, no hay diferencias mecánicas. En ambos modelos el propulsor de acceso en gasolina es un 1.2 turbo de tres cilindros que eroga 130 CV. Por eso no hallarás diferencias en cuanto a prestaciones o consumos.

Pero existe un hecho que puede determinar tu elección. Si tus preferencias pasan por el cambio automático, éste sólo está disponible en el 3008. Se trata de una transmisión con convertidor de par y seis relaciones muy agradable en su funcionamiento, y que, de momento, no se ofrece en el Grandland X. Este elemento incrementa el precio en 1.800 euros respecto a la caja manual, pero facilita mucho las cosas, sobre todo si nos movemos con frecuencia por el ámbito urbano.

En definitiva, máxima igualdad, como no podía ser de otro modo, entre dos vehículos que son el mismo perro, pero con distinto collar...

CONSULTAS RÁPIDAS

LOCALIZACIÓN GPS Y LLAMADA DE EMERGENCIA

Segundo Cuesta

Son similares, pero no iguales. En abril de 2018 será obligatoria la llamada de emergencia eCall en todos los vehículos que se fabriquen en la Unión Europea. Este sistema realiza una llamada automática en caso de que detecte que salta un airbag tras un accidente, y es capaz de localizar el vehículo. De esta manera se salvarán cientos de vidas. El sistema Alerto que nos comentas,

de Norauto, es un dispositivo que nos permite estar conectado con el vehículo gracias a una aplicación del teléfono móvil. Así sabremos dónde está, e incluso nos avisará en caso de robo. También permite contactar con los servicios de emergencia, pero no de manera autónoma.

SUSPENSIÓN ADAPTATIVA, ¿SÍ O NO?

Andrés Moral

Pues sí y no, depende de la tecnología y el vehículo en

cuestión. Hay modelos que sí portan suspensión adaptativa, con unos amortiguadores capaces de cambiar el tarado en tiempo real en función de las necesidades o el tipo de conducción que se practique en cada instante. Otra cosa diferente es lo que podríamos denominar 'amortiguadores activos', como en el caso del Volkswagen Polo GTI al que te refieres. En este caso se puede optar por dos configuraciones, Normal y Sport, con tarados prefijados pero no adaptativos.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CUÁNTOS PUNTOS DEL CARNÉ ME PUEDEN QUITAR SI DOY POSITIVO EN UN CONTROL DE ALCOHOLEMIA?

Los positivos por alcoholemia se dividen en dos tipos de sanciones administrativas y, si se incluye la responsabilidad penal, serían tres grandes tipos. El primero, conducir con una tasa de alcohol entre los 0,25 y los 0,50 miligramos por litro en aire espirado, supondrá una sanción de 500 euros y la pérdida de 4 puntos. La misma sanción e idéntica pérdida de puntos se impondrá a los conductores profesionales y a los titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad, siempre que conduzcan con una tasa de alcohol entre los 0,15 y los 0,30 miligramos por litro en aire espirado. El segundo tipo es el que señala que conducir con una tasa de alcohol superando los 0,50 miligramos por litro en aire espirado, supondrá una sanción de 500 euros y la pérdida de 6 puntos. La misma sanción e idéntica pérdida de puntos se impondrá a los conductores profesionales y a los titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad, siempre que superen los 0,30 miligramos por litro en aire espirado. En este sentido hay que recordar que el importe, en todos estos casos, puede llegar a ser de 1.000 euros si se es reincidente y en menos de un año hubiese sido sancionado dos veces por este tipo de infracciones; también sería de 1.000 euros en caso de duplicar la tasa mínima fijada para cada caso. Por último, conviene recordar que fuera del ámbito administrativo será responsable penalmente quien condujere un vehículo de motor o un ciclomotor con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro; y podrá ser castigado con la pena de prisión de tres a seis meses, o con la de multa de seis a doce meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. En estos casos de responsabilidad penal, si bien no existe una pérdida de puntos real, lo cierto es que quien fuese condenado por sentencia judicial, una vez cumplido el plazo de retirada del carné, y previamente a poder conducir nuevamente, deberá realizar el mismo curso que aquellos que hubiesen perdido todos los puntos.

BUENA PREGUNTA

SI NO SE HACE DE MANERA CORRECTA LA SANCIÓN SERÁ DE HASTA 100 EUROS

¿Me pueden denunciar por no colocar los triángulos en caso de avería?

RESPUESTA

Efectivamente, el hecho de no poner los triángulos, ponerlos mal, o no llevarlos en el vehículo son infracciones que siempre podrán ser objeto de denuncia.

Hay que recordar que cuando un vehículo sufre una avería y queda inmovilizado en la calzada, lo primero será procurar que el vehículo quede colocado donde cause el menor obstáculo posible a la circulación, pudiendo utilizar el arcén o la mediana si fueran precisos.

Es obligatorio encender la luz de emergencia y colocar los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios –los triángulos reflectantes– para advertir dicha circunstancia, debiéndose colocar uno por delante y otro por detrás del vehículo, como mínimo a 50 metros de distancia, y en forma tal que sean visibles por los conductores que se aproximen desde 100 metros. En las

calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo a 50 metros antes e, igualmente visibles desde 100 metros antes; es decir, que si hubiese una curva habría que ponerlos antes de la misma.

En consecuencia se debe señalar que no llevar los triángulos, no ponerlos o hacerlo de forma errónea serían infracciones catalogadas como leves y que podrían ser sancionadas con multa de hasta 100 euros.

Por otro lado, aprovechando la ocasión, debemos recordar que para salir del vehículo tras una avería o tras quedar inmovilizado en la calzada, siempre que ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas, hay que usar obligatoriamente el chaleco reflectante –por eso hay que llevarlo en el habitáculo–, teniendo en cuenta que el no uso del citado chaleco supondrá una infracción grave, que podrá ser sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Los 30.000 kilómetros del Volkswagen Golf GTI

El éxito del Volkswagen Golf nos llevaba a realizar con él una de nuestras clásicas pruebas de larga duración. La versión GTI, la más deseada, pasaba con nota este test después de los 30.000 kilómetros recorridos.

Para empezar, tres mitos del automóvil; la publicación francesa 'L'Annee Automobile' proponía elegir los coches más importantes de la historia.

El Citroën DS 19 era el vencedor, flanqueado por el Porsche 911 y el Audi Quattro.

Y si hablamos de mitos, qué decir del Volkswagen Golf GTI. En



esta tercera generación del compacto alemán, habíamos recorrido 30.000 kilómetros con él; éxito asegurado.

Acostumbrados a hablar de novedades, esta vez repasábamos 10 modelos que nos dirían adiós en 1993: Seat Ibiza, Ford Sierra, Citroën BX, Peugeot 309, Renault 21, Fiat Uno...

Pero, por supuesto, había novedades. Y esta semana descubríamos el BMW Serie 3 Cabrio y conducíamos

por primera vez el Alfa 155 Q4, con tracción total y motor turbo de 190 CV o el Renault Safrane, el buque insignia de la marca. También probábamos, en el clásico Winter Test, la gama Volvo.

Y nuestro dossier repasaba todas las alternativas de modelos pequeños que ofrecía el mercado español: 72 posibilidades de 3,05 a 3,70 metros de longitud y de 791.000 a 2.140.000 pesetas.



LA PORTADA

Nº 477

FECHA

8-12-1992

HABLAMOS DE

Los 30.000 kilómetros recorridos con el Volkswagen Golf GTI eran argumento principal de nuestra portada. Junto a él, el BMW Serie 3 Cabrio, el Alfa 155 Q4, el Renault Safrane –del que ya había precios– y un Ferrari 250 GT subastado por 100 millones de pesetas.



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

Llega el Mondeo, el coche mundial de Ford

Para sustituir al Sierra, Ford mostraba las primeras imágenes del Mondeo, una berlina con vocación de coche mundial. Y 25 años después, el Mondeo sigue haciendo historia en la marca.

Al acabar el año 1992 las novedades se multiplicaban, como si todas las marcas quisieran aprovechar ese año tan emblemático.

La más importante,

sin duda, era la llegada de una nueva berlina de Ford, con ambición de coche mundial. El Mondeo empezó hace 25 años a escribir una historia que hoy sigue.



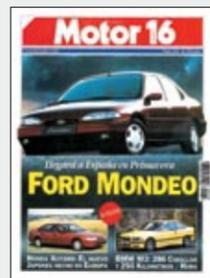
De las otras novedades, conducíamos por primera vez el Honda Accord –japonés, pero ya fabricado en Europa–, el imponente BMW M3 con 286 caballos; o el Porsche 968 CS. Además, la renovación del Honda NSX y el Toyota Caldina, versión familiar del Carina E.

En las pruebas de la semana, dos extremos. Por un lado el básico y barato Lada Samara (71 caballos y 999.000

pesetas), una berlina que destacaba por amplitud y capacidad de carga.

Y en el lado contrario el lujoso Citroën XM Turbo CT 'Grand Luxe' (145 caballos y 4,17 millones de pesetas) que destacaba por su confort de marcha y comportamiento dinámico.

Y en la comparativa dos berlinas con motorizaciones muy equilibradas: BMW 520 i y Saab 9000 CDi



LA PORTADA

Nº 478

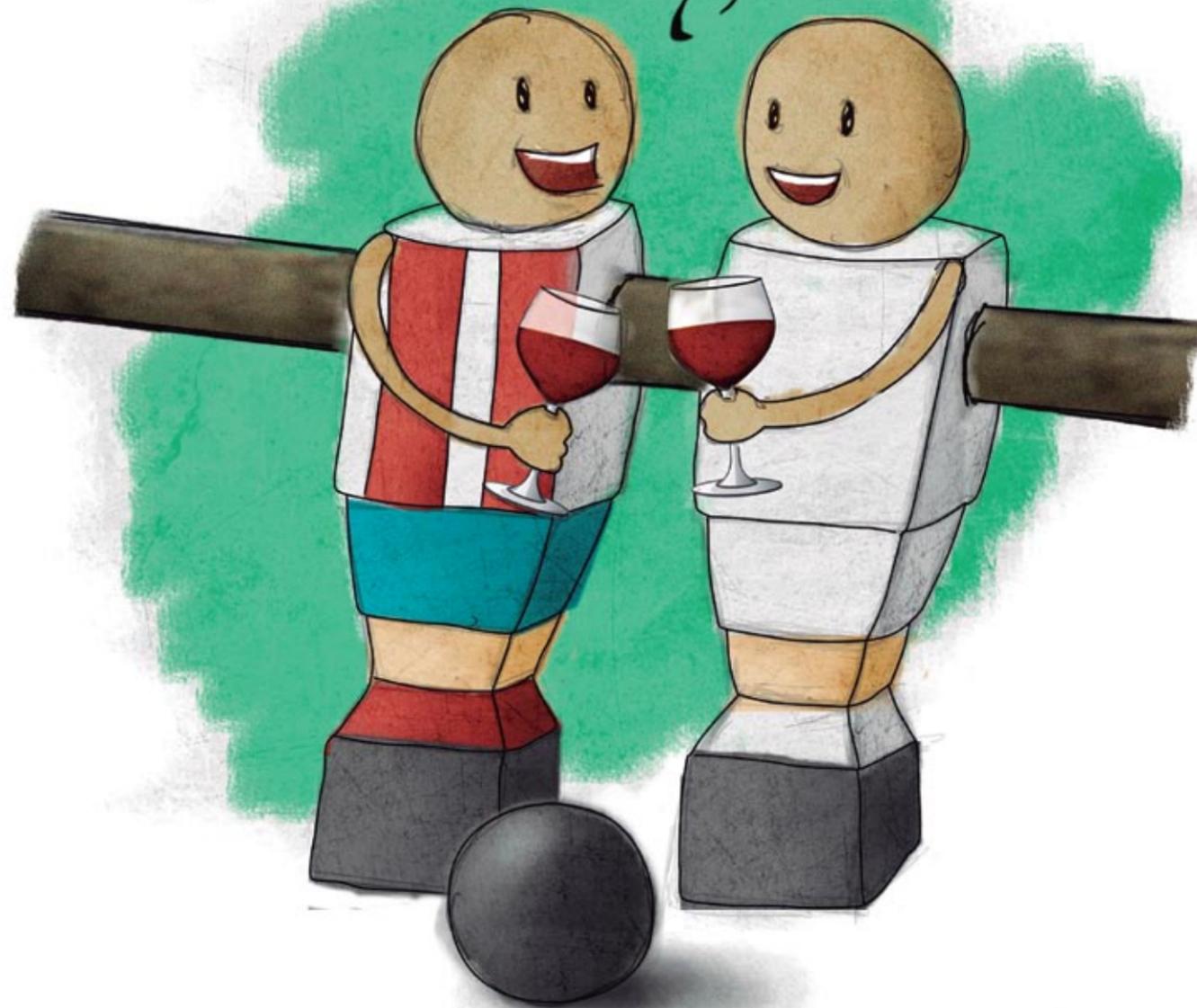
FECHA

15-12-1992

HABLAMOS DE

Protagonismo casi absoluto del Ford Mondeo en nuestra portada. La berlina de Ford, que llegaría en primavera, mostraba su imagen. Junto a él, aparecían dos modelos que conducíamos por primera vez, el Honda Accord y el impresionante BMW M3.

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



seat.es/ibiza

Llevamos celebrándolo desde el primer día.

Nuevo
SEAT Ibiza.
Mejor Coche
del Año 2018.

No se hace historia en un día. 33 años después, el Nuevo SEAT Ibiza sigue ganándose el reconocimiento de todos. Preparado otra vez con nueva tecnología para vivir nuevas experiencias. Dispuesto a recorrer mundo, aunque no haya un destino. Gracias por formar parte de nuestra historia. Sin vosotros, un Ibiza no sería lo que es.

Consumo medio combinado de 3,8 a 5,0 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 88 a 114 g/km.
Imagen acabado Ibiza Xcellence con opcionales.


SEAT