

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.718 del 16 al 29 de enero de 2018

8 480002 030168 01718

ASÍ PREPARA
FERNANDO ALONSO
SU ASALTO A
DAYTONA

Deporte



80.000 KM

DE PRUEBAS EN LA MISMA SEMANA

**FIABILIDAD
A EXAMEN**


Hyundai i30

A los 50.000 km

**Calidad
total**

Nissan Micra

A los 20.000 km

Supereconómico

Seat Ibiza

Los primeros 10.000 km

Apuesta segura


Analizamos los 25 SUV más vendidos

y probamos el líder

Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 CV Tekna

Prueba

Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD GT

**370 caballos
al mejor precio**


Neckmarine

SMART WATCH

PERFECT TIMING

THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES



CONNECTED WATCH



STEPS, DISTANCE,
GOAL COMPLETION



CALORIES BURNED



SLEEP QUALITY



SMS, EMAILS TEXT,
CALLS AND MORE



REMINDER ALARMS



10 ATM WATERPROOF



ALARM WITH VIBRATION



- PANTALLA TÁCTIL.
- CAJA ACERO INOX.
- SUMERGIBLE 100 METROS.



Al detalle



LOS PREFERIDOS DE 2017

El final del año es buen momento de hacer balance. Y en ese balance, una vez más Renault es la marca preferida por los conductores españoles y el Seat León el modelo más vendido. Nada nuevo, respecto a los datos de 2016. El podio de marcas lo completan Seat y Volkswagen, y en el de modelos, además del León, el Ibiza y el Mégane son los elegidos. Y entre los que más crecen de las 10 marcas más vendidas, Seat y Toyota rozan el 20 por ciento. Otro dato la apuesta por productos 'Made in Spain' se nota; los 4 más vendidos –se incluye el Citroën C4, con sus versiones Cactus y Picasso– se fabrican en España.



LOS MÁS SEGUROS

EuroNCAP ha publicado un balance de 2017, con los coches que mejor han respondido a sus exigentes pruebas. Tres modelos de Volkswagen –Arteon, T-Roc y Polo–, un Opel, el Crossland X, un Subaru, el XV/Impreza... Y por encima de todos, como no podía ser menos, un Volvo, el XC60, galardonado como el mejor del año. Un empeño, el de los fabricantes por la seguridad, del que nos beneficiamos todos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

jd

ARI

ENTRE NOSOTROS

Ángel Carhenilla

acarhenilla@motor16.com



Salvar el culo

La gestión del tráfico en la AP-6, en la primera nevada, vuelve a demostrar que nuestra clase dirigente es única en escurrir el bulto.

Escurrir el bulto es, desde mi punto de vista, una de las prácticas más habituales de la clase dirigente de nuestro querido país. Uno de los ejemplos más claros lo tenemos en la pasada situación caótica, ocasionada por las primeras nevadas del año y en la que más de 3.000 vehículos, y sus ocupantes, soportaron hasta 18 horas atrapados en una autopista de pago que transcurre por las provincias de Ávila y Segovia. En la AP-6, una de las pocas concesiones que gana 178.000 euros limpios al día, los clientes que la eligieron por seguridad, vivieron durante horas una pesadilla con sensación de abandono en todos los sentidos. En resumen, un desastre en el que la autoridad –ministerios de Fomento e Interior y Dirección General de Tráfico– fallaron en el antes, durante y después. Mientras el Ejecutivo, que hizo una demostración

de descoordinación y nefasta gestión, tachó, por medio del director general de Tráfico, Gregorio Serrano, a los ciudadanos de irresponsables porque tomaron sus coches y se echaron a la carretera, pensando que estaban en un país civilizado al nivel de los de su entorno. Algo que, curiosamente también le vino bien a la concesionaria de la AP-6 de Iberpistas (filial de Abertis), cuando culpó a todos sus clientes de insensatos por no tener el equipamiento adecuado para circular en condiciones extremas. Por cierto, ¿habían echado sal en esos kilómetros de vía? Al-

gún día tendrán que explicar cómo con su flamante túnel de tres carriles, las retenciones de entrada a Madrid forman parte de lo habitual. Exactamente igual que tendrán que contar cómo para salir de la caótica ratonera de su autopista se utilizó la salida de la Nacional 6, con subida y bajada del Puerto del Alto del León. No es lógico acusar a los conductores de irresponsables y no cerrar a tiempo la autopista, permitiendo que los coches siguieran acumulándose hasta permanecer atrapados. Como tampoco lo es por parte de estos ignorar los avisos de prensa, radio y televisión sobre las nevadas que, según la Agencia Estatal de Meteorología, se nos venían encima. Con todo, culpar a los afectados del desastre que han tenido que sufrir es, como decía al principio, de pringados que quieren pasar el

marrón a otros, para salvar su culo. Sirva como prueba la posibilidad de introducir en la la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial un equipamiento obligatorio para transitar por zonas de nieve. El maletín de la 'Señorita Pepis' estaría compuesto por 18 elementos, entre los que se incluye una pala y barritas energéticas. Para terminar, quiero dejar claro que sólo ha estado a la altura la Guardia Civil de Tráfico y muy especialmente, la Unidad Militar de Emergencia que, como siempre, se entregó sin reservas al auxilio de todas las personas, fuera la que fuera la circunstancia.

Más de 3.000 vehículos, que habían elegido circular por la autopista de peaje AP-6 vivieron 18 horas de abandono por parte de las autoridades y la concesionaria... Y además, tuvieron que soportar que el Ejecutivo, por boca del director general de Tráfico, los tachara de irresponsables por salir a la carretera en esas condiciones.

Nº 1.718 • 16 al 29 enero de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA FORD EDGE ST

La dinámica familia Ford Performance acogerá a partir de ahora un nuevo componente: el Edge ST, con 335 caballos.

10.- CES LAS VEGAS

La feria de electrónica de consumo más importante, concede un papel protagonista al sector del automóvil. Muchos fabricantes lo utilizan para desvelar novedades siempre con un aire tecnológico.

12.- EN PORTADA BAJO LA LUPA

Un reto más en los 35 años de historia de esta revista: tres pruebas de fiabilidad simultáneas.

14.- HYUNDAI I30 A LOS 50.000 KILÓMETROS

El Hyundai i30, la sorpresa de 2017 en el segmento de los modelos compactos ha cubierto los 50.000 kilómetros de prueba casi sin despeinarse. Calidad total.

22.- NISSAN MICRA A LOS 20.000 KILÓMETROS

El Micra llega a los 20.000 kilómetros de extremo a extremo: de la playa a 25 grados a un pueblo de Segovia a -30 y con un consumo ajustadísimo.

26.- SEAT IBIZA, PRIMEROS 10.000 KILÓMETROS

La quinta entrega del Ibiza se somete a nuestro test de fiabilidad; es una apuesta segura.

30.- CUATRO RUEDAS LOS 25 SUV MÁS VENDIDOS DEL MERCADO

Analizamos los 25 todoterrenos más vendidos en España; los líderes del segmento líder.

36.- NISSAN QASHQAI DIG-T115 CV

El Nissan Qashqai con el motor 1.2 DIG-T de gasolina es una versión clave para triunfar.

40.- KIA STINGER GT 3.3 T-GDI AWD

Una berlina deportiva de cinco puertas que merodea sin miedo por



8



14



22



26



36



10



40



54

territorio de Audi, BMW o Mercedes.

46.- LYNK&CO 01

Probamos el Lynk&Co 01, un SUV de talla media y elevado confort que comparte plataforma y tecnología con el Volvo XC40 y que llegará al mercado europeo el próximo año.

50.- LA SEMANA

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS

ALONSO PREPARA DAYTONA
La participación de Fernando Alonso en las próximas 24 Horas de Daytona supone otra entrada en territorio desconocido y una preparación para las 24 de Le Mans.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 58

Busca tu marca

AUDI	20, 21
BMW	33
CITROËN	34
DACIA	33
FIAT	34
FORD	8, 33
HYUNDAI	14, 30
KIA	40, 32
LYNK&CO	46
MAZDA	35
MERCEDES	34, 35
MITSUBISHI	35
NISSAN	22, 30, 33, 36
OPEL	32
PEUGEOT	31, 32
RENAULT	31, 32
SEAT	26, 31
TOYOTA	34, 35
VW	32



Un arranque de Dakar que engrandece al rally más duro

Del mismo modo que sucede con la nieve en España, que a todos sorprende por más que se pronostique, el arranque del Rally Dakar 2018 ha causado sensación por su dureza, y se ha cobrado valiosas 'piezas' a pesar de que todos sabían lo que se avecinaba. Marc Coma, uno de los ideólogos de este nuevo trazado por Perú, Bolivia y Argentina, lo había advertido: «esta edición será recordada durante mucho tiempo». La primera semana, temible por atravesar las desconocidas dunas peruanas, fue aún peor –o mejor, según quién lo cuente– de lo vaticinado, y por el camino fueron quedando Roma, Després, Loeb –abajo, junto a su copiloto y su semienterrado Peugeot–, Sunderland... Cerca de 70 bajas en los primeros cinco días. Por delante, los 3008 DKR Maxi de Carlos Sainz –foto grande– y Stéphane Peterhansel afrontan la lucha final rumbo a Córdoba.



MEJORA EL CITROËN E-MEHARI

Citroën ha desvelado el nuevo E-Mehari, que estrena una versión Hard Top dotada de un techo rígido asociado a dos cristales laterales y a la luneta trasera practicable. El interior de este cabrio de cuatro plazas cien por cien eléctrico ha sido rediseñado, pues el salpicadero incluye decoración en el color de la carrocería, y sus nuevos asientos logran un aspecto más moderno. Además, el sistema 'Easy Entry' facilita el acceso a las plazas traseras y aumenta el equipamiento de seguridad.



▶▶ El E-Mehari equipa ahora cuatro airbag, encendido automático de luces y sensor de presión de neumáticos.



Novedad en el Salón de Detroit

Ford Edge ST: con un 2.7 EcoBoost de 335 caballos

La dinámica familia Ford Performance, coronada por el brutal GT y que incluye desde el Mustang GT hasta el Fiesta ST, pasando por los Focus ST y RS, acogerá a partir de ahora un nuevo componente: el Edge ST. Se trata de una de las primicias reservadas por la firma del óvalo para el Salón de Detroit y anuncia una personalización mecánica absoluta, que busca extender por vez primera a un Ford del segmento SUV la ca-

pacidad de conducción deportiva que distingue a sus hermanos de gama: manejo, frenada... Así, por ejemplo, bajo el capó encontramos el motor V6 biturbo 2.7 EcoBoost, con sus 335 CV de potencia y 52,5 mkg de par máximo, que se asocia a un cambio automático de 8 velocidades más rápido —con levas en el volante— y a un sistema de tracción total con un sistema antipatinamiento modulable. Asimismo, el Edge ST equipa un sistema de frenos es-

pecífico y una suspensión deportiva, y cuenta con un programa de conducción Sport Mode que permite, pulsando un botón, tornar más agresivo el sonido, mejorar la respuesta mecánica o variar la personalidad en curva. A nivel estético destacan sus llantas de 21 pulgadas, el escape doble o un frontal que garantiza una mejor refrigeración mecánica; y el interior, más deportivo, está dotado de asientos con mejor sujeción y un volante especial.



◀◀ Los asientos ST y el nuevo volante son los principales cambios en el interior. La caja automática, de ocho marchas, es más rápida y tiene levas.



▶▶ Aún no sabemos si el Ford Edge ST llegará a Europa, pero sería un detalle.



Active Tourer y Gran Tourer

Novedades en los BMW Serie 2 monovolumen

Tanto el BMW Serie 2 Active Tourer como su variante larga Gran Tourer introducen cambios que llegarán a las tiendas de la marca alemana en marzo. Estrenan parrilla frontal más grande, luces antiniebla LED opcionales en las tomas de aire exteriores —salvo para las versiones PHEV— y, ya en la zaga, nuevo revestimiento del faldón y salidas de escape más grandes, siendo dobles en los modelos con motor de cuatro cilindros. Aparece también el paquete deportivo M, que por ejemplo divide en tres secciones el faldón delantero.

▶▶ Llegan nuevos elementos de seguridad, como el control de crucero activo o el asistente de retenciones.



teriales, mientras que bajo el capó aparecen motores más potentes y eficientes: de 116 a 231 CV en el Serie 2 Active Tourer, y de 116 a 192 en el Serie 2 Gran Tourer.

En la oferta de 13 colores de carrocería —2 sólidos y 11 metalizados— aparecen dos alternativas nuevas, más otra reservada al paquete M, y hay seis nuevas llantas de aleación, con tamaños que oscilan entre 16 y 19 pulgadas. Dentro, selector de marchas electrónico para las versiones Steptronic y nuevos ma-



PARA PENSAR

50

veces más rápida es la respuesta del nuevo sistema de control de tracción del BMW i3s

Adaptado específicamente a la instantánea entrega de potencia del sistema eléctrico BMW eDrive, este control de tracción mejora la motricidad y la estabilidad bajo las peores condiciones de adherencia, y se incluirá pronto en todos los futuros modelos de BMW y Mini.

EL PUNTAZO

En el último trimestre del año, el Volvo XC40 tendrá una versión híbrida enchufable T5 Twin Engine, basada en el 1.5 tricilíndrico de gasolina. Además, llegarán versiones Mild Hybrid de 48 voltios.



Por ahora, sólo a Estados Unidos

Llegan los Mercedes-Benz GLS Grand Edition

A la vez que la siguiente generación de la Clase A —totalmente camuflada aún— circulaba por las calles de Las Vegas para anunciar durante el CES su nuevo sistema inteligente multimedia MBUX, la firma de la estrella preparaba su participación en el Salón de Detroit, donde debuta la serie especial Gran Edition del GLS, disponible en los concesionarios norteamericanos desde mediados de 2018 y que permite elegir entre dos versiones: GLS 450 4Matic —equipa un V6 3.0 de 362 CV— y GLS 550 4Matic —con un V8 4.7 de



449 CV—. Ambos comparten en su interior el lujoso acabado Porcelain/Marrón Espresso o los asientos tapizados en piel Nappa Design, mientras que la piel Nappa también se emplea para revestir el salpicadero. Las alfombras son de tono Marrón Espresso, y en el exterior hay diferencias:



▶ La nueva serie especial del Mercedes GLS se caracteriza por sus llantas y tonos específicos, y por los emblemas 'Grand Edition'.



►► El creador suizo Rinspeed sigue decantándose por el CES de Las Vegas para desvelar 'inventos' como el Snap, un vehículo autónomo y eléctrico de transporte ideado para solucionar problemas de movilidad en grandes ciudades. Tiene conectividad 5G, y la parte mecánica ha sido desarrollada en colaboración con ZF.

CES Las Vegas Revolución electrónica para futuras tecnologías de la conducción

El CES de Las Vegas, la feria de electrónica de consumo más importante, concede un papel protagonista al sector del automóvil, que empieza a elegir este de evento para desvelar modelos. Es el caso de Hyundai, que exhibía allí el Nexó, un SUV de mecánica eléctrica alimentada por pila de hidrógeno. Se trata de uno de los 18 vehículos ecológicos que introducirá la firma hasta 2025, anuncia 596

kilómetros de alcance—168 más que el Tucson FCEV—y se beneficia de mejoras en el suministro de aire, el rendimiento a grandes alturas, los tiempos de repostaje y la eficiencia de combustible. Además, estrena asistentes de conducción como el monitor de ángulo muerto BVM, la ayuda al mantenimiento de carril LFA con asistente de conducción HDA o el aparcamiento autónomo remoto RSPA.

Kia aprovechaba también para destapar el Kiro EV, un prototipo aún pero que antes de finalizar 2018 podría convertirse en modelo de serie, con una autonomía de 383 kilómetros gracias a su batería de 64 kWh. Frente a la ofensiva coreana, los japoneses también apostaban en el CES, destacando Toyota, que mostraba futuros desarrollos en materia de conducción autónoma y desvelaba su prototipo e-Palette, y Honda—ver cuadro adjunto—, aunque fue quizás Nissan la firma que más sorprendió con su tecnología 'Brain-to-

►► El Hyundai Nexó, la mayor sorpresa del CES, es un SUV eléctrico dotado de pila de hidrógeno y estrena asistentes inéditos en la firma coreana. Su alcance es de 596 kilómetros y arranca a la primera incluso a 29 grados bajo cero. Con calor extremo mantiene el funcionamiento correcto, incluso a más de 49 grados.



Vehicle' (B2V), que interpreta las señales del cerebro del conductor para asistir a la conducción y ayudar

a los sistemas del vehículo—autónomo o manual— a aprender del usuario. Este sistema pretende acelerar

►► El e-Palette es un prototipo de Toyota que en el futuro permitirá a las empresas asociadas instalar su propio sistema de conducción automatizada.



◄◄ Toyota presentaba su plataforma 3.0 de conducción automatizada, creada en Estados Unidos y que tiene detección de gran alcance: hasta 200 metros. Y controla los 360 grados.



▲ Batería de 64 kWh y alcance de 383 kilómetros para un Kia Niro eléctrico que podría ser 'de verdad' este año.



▲ La tecnología 'Brain-to-Vehicle' de Nissan asiste la conducción leyendo las señales del cerebro del conductor.



▲ Volkswagen está colaborando con Nvidia para equipar su futura gama de vehículos con inteligencia artificial.

los tiempos de reacción, y permitirá que los automóviles se adapten al conductor para lograr una circulación más placentera. Y de parte europea, lo más relevante se veía en Volkswagen, que colabora con Nvidia para dotar a su futura gama de vehículos con inteligencia artificial. En modelos como el I.D. Buzz de 2020, por ejemplo, la plataforma Nvidia Drive IX

Intelligent Experience permitiría funciones como el reconocimiento facial para abrir el coche desde el exterior, alertas al conductor por la presencia de bicicletas, reconocimiento gestual para los controles de usuario, comprensión natural del lenguaje con un control de voz sin fallos y seguimiento de miradas para las alertas por distracción del conductor.

HONDA: NUEVOS ROBOTS Y MEJOR GESTIÓN ENERGÉTICA

Como en anteriores ediciones, Honda ha echado el resto en el CES, donde presentó los nuevos robots de la serie 3E, creados para una sociedad cambiante que dará paso a la Inteligencia Artificial. Es el caso del 3E-D18, un dispositivo

► El 3E-A18 es un robot que se comunica y coopera con las personas. Según Honda tiene sentimientos y logra empatizar con los humanos.

de comunicarse con las personas para servir de guía en aeropuertos, centros comerciales... Además, presentó el Mobile Power

Pack, destinado a acumular energía proveniente de fuentes renovables para posteriores aplicaciones domésticas o en el transporte eléctrico.



►► El Honda Mobile Power Pack Charge & Supply puede usarse en emergencias como fuente de alimentación.



autónomo todoterreno que ayuda a la gente en múltiples actividades laborales; el 3E-B18, diseñado para su uso tanto en espacios interiores como en la calle; el 3E-C18, dispositivo robótico que puede usarse como plataforma de diversas actividades profesionales; o el 3E-A18, capaz

►► El Mobile Power Pack World es una batería portátil—cada pack tiene 1 kWh de potencia, y pueden unirse varios— para usar en vehículos eléctricos, aparatos electrodomésticos...



▼ Otra aplicación de la batería portátil de Honda es el PCX Electric, un scooter eléctrico dotado de dos 'ranuras' para cargar un Mobile Power Pack a cada lado.





TRES ERAN TRES NUNCA ANTES HABÍAMOS TENIDO A LA VEZ TRES COCHES EN PRUEBA DE FIABILIDAD

En los 35 años de historia de esta revista nunca nos habíamos juntado con tres coches sometidos a sus respectivas pruebas de fiabilidad. Recorrer un total de 100.000 kilómetros en pocas semanas está requiriendo un gran despliegue de medios.



Fiabilidad a examen

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

Hace 35 años no era raro encontrar defectos graves en un coche recién estrenado por el mero hecho de recorrer tan

solo 15.000 kilómetros. Y las primeras pruebas de este tipo realizadas por esta revista lo demostraron. Timonería del cambio rota en el Opel Corsa 1.0 S, consumo de aceite en el Renault 9 GTD, tirantes de la

suspensión cedidos en el Ford Fiesta 1.1, bujías quemadas y carburador desajustado en el Peugeot 205 GR, pérdidas de aceite y líquido de frenos malo en el Seat Ibiza 1.2, embrague gastado en un BMW 316

o amortiguadores delanteros cedidos en el Fiat Uno 70 S, entre otros. Fallos muy graves que en su momento fueron solucionados en fábrica gracias a nuestro trabajo y que hoy supondrían el descalabro

en la imagen de la marca afectada y una revolución en los departamentos de calidad. Las pruebas se fueron sucediendo con el paso de los años, y los problemas fueron disminuyendo debido a que la calidad pasó a ser uno de los asuntos de más importancia en el pliego de condiciones que se presenta antes de diseñar un automóvil. De hecho, en la actualidad hay que realizar un mínimo de 25.000 kilómetros para poder descubrir los pocos puntos débiles que tiene un modelo nuevo. Pero seguimos descubrién-

dolos. Navegadores lentos y erráticos, sistemas de climatización poco eficientes, sensores mal colocados, gastos de aceite injustificados, piezas

suelas y ruidosas, malos detalles de acabado... Digamos que ya no son defectos mecánicos graves como los que encontrábamos entonces, pe-

ro recorrer sin parar 25.000 o 50.000 kilómetros a manos de numerosos probadores, sumado a pruebas en el banco de potencia y a diferentes test de Correvit provocan suficientes situaciones límite para la mecánica y para los sistemas de seguridad como para que el problema que sea, si es que tiene que aparecer, dé la cara antes que bajo otras condiciones mucho más relajadas.

Seguiremos buscando fallos, elementos a mejorar y defectos en todos los coches nuevos que creamos interesantes. Los lectores nos lo pedís, las marcas lo necesitan, es nuestro trabajo... y nos gusta. Seguiremos informando.

En este mismo número publicamos el resultado final de los 50.000 kilómetros del nuevo i30. El Hyundai con la mejor calidad de la historia.



El Micra es una de las grandes apuestas de Nissan. Y nosotros le estamos haciendo 25.000 kilómetros para ver si es una apuesta segura.



Seat es lo que apuesta sobre seguro con su Ibiza un utilitario que madura aún más y estrena plataforma. También haremos 25.000 km.

DESDE 1983 DESCUBRIENDO FALLOS Sólo rodando se sabe qué falla

En los dos primeros años de vida de Motor 16 el equipo de pruebas realizó 14 pruebas de fiabilidad, en un despliegue de medios sin precedentes en la historia de las revistas especializadas a nivel mundial. El primero en someterse a este riguroso examen en 1983 fue el Opel Corsa, en el que tras 15.000 kilómetros se descubrió que la timonería del cambio de marchas no tenía la calidad necesaria. Entre esos 14 coches analizados figuraban Ford Fiesta, Peugeot 205, Volkswagen Polo y Fiat Uno; o la primera generación del Seat Ibiza, el modelo que sacó a la casa española de la ruina. Y en ese caso descubrimos un mal mullo de los asientos, un acabado pasable y una posición del acelerador incómoda. Además, fuimos los primeros en cubrir 100.000 kilómetros en un test de este tipo.



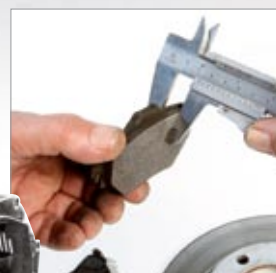
▶▶ El Opel Corsa fue el primer coche de la historia de Motor 16 en ser sometido a una prueba de fiabilidad. Después, el Seat Ibiza y unas cuantas decenas más de modelos.



◀◀ Al Audi A3 TDI se le hicieron un total de 100.000 kilómetros con pocos fallos. Ahora, lo normal es recorrer entre 25.000 y 50.000 kilómetros.

TODO CAMBIA PARA QUE NADA CAMBIE

La evolución y el avance de la tecnología en el automóvil ha recuperado su velocidad de cruce. Paralelamente, la competencia entre marcas es tal que todos los fabricantes se han propuesto como objetivo lograr la mayor calidad posible. Por todo ello casi se podría decir que no hay coche malo. Esto nos ha obligado a reinventarnos y modificar el planteamiento de las pruebas de fiabilidad y larga duración. Ahora recorreremos más kilómetros, y una vez cumplidos desmontamos menos piezas, pero analizamos las más susceptibles de sufrir mayor desgaste. Y analizamos más a fondo la electrónica y los sistemas de infoentretenimiento.



◀◀ Antiguamente se desmontaba el coche por completo –ver recuadro superior–, pero ahora se va más ‘al grano’ para comprobar cómo se comportan los elementos de mayor desgaste.



◀◀ Antes se hacían menos kilómetros. Ahora se recorren más, y en todo tipo de vías para que los resultados sean más fiables y representativos.

50.000 kilómetros sin despeinarse



La sorpresa de 2017 en el segmento de los modelos compactos ha cubierto los 50.000 kilómetros de prueba casi sin despeinarse. Un accidente ajeno a nuestra voluntad ralentizó la prueba durante dos semanas, pero al margen de este inconveniente, resuelto sin pegas, el nuevo i30 ha dejado el pabellón de Hyundai bien alto.

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

Parece casi increíble, pero 25.000 kilómetros después de llegar a los primeros 25.000, el i30 de nuestro test de larga duración está casi como el primer día, ese en que su contador marcaba 1.492 kilómetros tal día como un martes 14 de febrero. En esta última etapa han pasado cosas, y también muchos kilómetros. Cosas como el encuentro, sin daños aparentes, con un palé de madera en mitad de la carretera o la visita al taller para la revisión de los 40.000 kiló-

metros, y que la marca aprovechó para someter a nuestro protagonista a una campaña de esas a las que recurren los fabricantes para solucionar pegas que se van descubriendo con el paso del tiempo. La revisión se realizó con 42.885 kilómetros y comprendió un servicio de mantenimiento completo M3 que incluía: llevar a cabo una prueba de autodiagnóstico con la herramienta de la marca, reemplazar el aceite del motor -Shell Helix Ultra Pro AF 5W30 A5/B5- y el filtro del aceite, inspeccionar el estado de la batería, inspeccionar los lati-



La plaza de Toros de La Maestranza, en Sevilla, fue construida en el Siglo XVIII y en la actualidad está considerada como Bien de Interés Cultural y Patrimonio Histórico de España.



El Mirador de los 4 postes, en la afueras de Ávila, ofrece una de las mejores panorámicas de la ciudad amurallada. Está compuesto por cuatro columnas dóricas de cinco metros de altura.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.353
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler.
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,7 mkg / 1.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	50,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
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 tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7Jx17 pulgadas
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.358 / 1.795 / 1.455
Capacidad del maletero (l)	395
Capacidad del depósito (l)	50

KILÓMETROS	3.209	24.900	50.400
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	16,5	16,8	16,4
1.000 m salida parada	30,1	30,2	30,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,2)	9,0 (9,2)	8,8 (9,2)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	14,1	14,3	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	27,6	27,4	27,2
De 80 a 120 km/h en D	5,8	5,9	5,7

POTENCIA	151,5	163,6	162,7
----------	-------	-------	-------

KILÓMETROS	3.209	24.900	50.400
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	8,2	7,9	7,7
EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	6,5	6,1	6,0
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	7,7	7,3	7,2
A 140 km/h de cruce	8,9	8,1	8,0

CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	7,6	7,3	7,1

AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	660	685	704

CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	64 / 50 / 55	64 / 50 / 55	64 / 50 / 55



PREMIUM LA LISTA DE EQUIPAMIENTO DEL i30 EN ACABADO STYLE ES IMPRESIONANTE. NO FALTA PRÁCTICAMENTE NI UN ELEMENTO



LAS MEJORES FOTOS DE NUESTROS PROBADORES El viajero más fotogénico

La verdad es que pongas donde pongas un i30 la foto queda bien, sobre todo si el coche es de color Fiery Red —450 euros—, un rojo metalizado más resultón que el Engine Red, de coste cero. Pero lo cierto es que nuestros probadores se lo han currado y, además, han buscado los mejores rincones de España y países limítrofes para inmortalizar al modelo coreano. En casi todos los casos, además, las fotos están hechas con teléfonos móviles, cuya cámara ya da una calidad muy buena. En otras ocasiones, no obstante, el probador realizó las fotos con una cámara réflex.



El puente Internacional del Guadiana es el que permite pasar en un abrir y cerrar de ojos desde Ayamonte, en territorio español, hasta Portugal. Mide 666 metros de longitud y 100 de altura.



En Galicia es fácil encontrar castaños milenarios. Y la castaña gallega cuenta con la Indicación Geográfica Protegida. La temporada de recogida comprende de octubre a diciembre.



En el puerto del Portalet se encuentra la frontera entre España y Francia, a 1794 metros de altura. En invierno, este paso suele permanecer cerrado por la abundancia de nieve.



En el Club Náutico Río Piedras, en El Rompido, Huelva, el i30 asiste a una puesta de sol impresionante. El compacto de Hyundai ha recorrido toda Andalucía.



En marzo, el i30 visitaba la zona del pantano del Atazar, a poca distancia de Madrid, donde halló estos bonitos almendros en flor. El almendro requiere entre 330 y 500 horas de frío para florecer.

guillos y conexiones del sistema de frenos, verificar el ajuste y funcionamiento del freno de estacionamiento, inspeccionar pastillas, pinzas y discos de freno, verificar la condición y la presión de todos los neumáticos incluido el de repuesto, inspeccionar intercooler y mangueras de admisión de aire, comprobar funcionamiento y estado de

los limpiaparabrisas y realizar una prueba de ruta. En esta revisión también se aprovechó para rellenar un litro de concentrado de limpiaparabrisas y, a su vez, se realizaron ajustes relacionados con la campaña 70CC14, que consistió en extraer los tapones del orificio de drenaje de las puertas delanteras para evitar posibles problemas de oxi-

dación a largo plazo. Como en la primera revisión, el coste de todos estos trabajos —salvo los de la campaña, que lógicamente no implicaron pago alguno— elevó la factura hasta los 116,80 euros. Tras esta segunda revisión, Álvaro, uno de los fotógrafos del equipo, realiza un viaje a Portugal con el coche y vuelve encantado salvo por un pequeño detalle.

En sus apuntes del cuaderno de bitácora, Álvaro comenta que el coche a veces tarda más de la cuenta en salir desde parado. Claro que el 'Drive Mode' está posicionado en modo Eco y en ese programa todo se ralentiza un poco para reducir el consumo. Una personalidad que cambia totalmente en modo Sport.

Felipe, quizás nuestro co-

EQUIPAMIENTO PREMIUM DESDE VOLANTE CALEFACTABLE HASTA ASIENTOS VENTILADOS

El nuevo i30 en acabado Style Lux es una caja de sorpresas, con un equipamiento 'Premium' que, entre otras cosas, contempla airbag de rodilla, asientos eléctricos, asientos calefactados y ventilados, cargador inalámbrico de móvil, climatizador automático bizona, control de crucero inteligente, faros Full LED, freno de mano eléctrico, volante calefactable, hasta ocho asistentes de conducción, sistema de navegación con pantalla táctil de 8 pulgadas, tomas de corriente y USB, cuatro modos de conducción y un largo etcétera.



◀▶ El cargador inalámbrico del teléfono móvil se encuentra junto a la toma de corriente y de USB. Hay numerosos mandos junto al carril del cambio automático. El freno de estacionamiento es eléctrico.

laborador más viajero, vuelve a marcarse una 'machada' y se hace un Madrid-Andorra-León-Nerja-Madrid en cuatro días. Son en total cerca de 3.500 kilómetros con un 20 por ciento de carretera nacional y un 80 por ciento de autovía y autopista. A

Felipe el i30 le consume una media de 7,0 l/100 km a una velocidad de 128 km/h. Y antes de que el odómetro luzca la mágica cifra de 50.000 kilómetros, el i30 de Hyundai viaja a La Rioja, a Teruel y a Ávila. Ni un síntoma de desfallecimiento... el compacto

fabricado en las instalaciones que Hyundai tiene en Nosovice (República Checa) rezuma calidad por los cuatro costados y se convierte por derecho propio en el Hyundai de mayor calidad construido hasta la fecha. Y esta es una de las razones por las que la marca

coreana otorga a sus modelos lo que ellos llaman «un paquete líder en la industria de la tranquilidad»: una garantía de cinco años con kilometraje ilimitado.

Ni un sólo conductor se ha quejado de falta de confort o ha comentado el tiempo que



◀▶ Uno de los principales exponentes de la calidad del compacto de Hyundai es el salpicadero, realizado con materiales mullidos al tacto y ajustes muy precisos.



Intentamos no tener accidentes con los coches de pruebas. De hecho, puede que seamos uno de los medios de comunicación con menor porcentaje de accidentes por número de kilómetros recorridos. Sin embargo, cuando se tiene la mala suerte de encontrar en el camino a un conductor despistado no hay nada ni nadie que pueda remediar el siniestro. Como ya hemos contado en alguna entrega de este test de fiabilidad nos encontrábamos parados en una fila formada para entrar en el recinto de Ifema cuando el Kia Carnival que estaba detenido tres metros por delante retrocedió de pronto. Su conductora, sin mirar por los espejos, había echado marcha atrás, logrando el resultado de la foto.

MICHELIN PRIMACY 3 MAGNÍFICO NEUMÁTICO EL QUE LLEVABA DE ORIGEN NUESTRO PROTAGONISTA. Y CON DESGASTES MUY LÓGICOS



BANCO DE POTENCIA

De 140 a 164 caballos en 50.000 km.

La mejor forma de conocer cómo evoluciona la mecánica de un vehículo de pruebas con el paso de los kilómetros es llevándolo a un Banco de Potencia, en este caso el de la central de Bosch en Madrid. En el i30 sometido al test, la marca ha homologado para el 1.4 T-GDI una potencia de 140 CV. Sin embargo, con 3.200 kilómetros el coche ya rendía 151,5 CV, es decir 11,5 más de lo declarado. Con 25.000 kilómetros, este increíble motor rindió nada menos que 163,6 CV, cifra que se ha mantenido prácticamente al lograr los 50.000 kilómetros.



◀▶ El motor 1.4 Turbo GDi es una maravilla que ha rendido en banco más de 160 caballos.



Vinhais es un municipio de Portugal perteneciente al Distrito de Braganza, y tiene cerca de 2.400 habitantes. Es tierra conocida por sus ahumaderos de embutido.



Pueblo de Sanabria, en la provincia de Zamora, es uno de los pueblos más bonitos de España, y su conjunto histórico fue declarado Bien de Interés Cultural.



El Viaducto de Fernando Hué, en Teruel, fue levantado en 1929 para facilitar la expansión turística de Teruel hacia las tierras valencianas del sur. Tardaron siete años en construirlo.

ha tardado en acomodarse al volante del i30. No en vano, el asiento del conductor dispone de un sistema de calefacción y ventilación interna con tres niveles de potencia. Y también dispone de una función de memoria con dos posiciones programables y diez posiciones disponibles, incluyendo soporte lumbar. Además, el volante es calefac-

table para los frios días de invierno.	
--	--

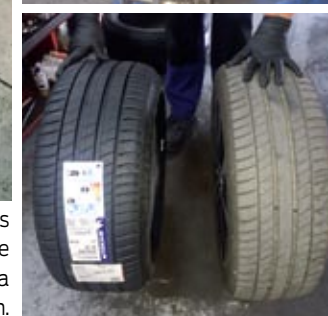
Un total de 12 conductores se han ido turnando en la consecución de los 50.000 kilómetros de esta prueba. Y todos han coincidido en que el compacto de Hyundai es un modelo ideal para viajar por su comodidad y silencio de marcha, pero también perfecto para circular en los casi

CAMBIO DE RUEDAS JUEGO Y MEDIO PARA TODO EL TEST

Las ruedas delanteras de nuestro i30 del test de fiabilidad se cambiaron a los 29.800 kilómetros, unas Michelin Primacy 3 en medida 225/45 R17 que han dado un resultado extraordinario, con un desgaste uniforme, un mínimo sonido de rodadura y un agarre excepcional bajo cualquier condición del asfalto. La presión elegida para la prueba en este coche ha sido 2,5 bar en las cuatro ruedas, aunque la recomendación del fabricante es 2,2 bar. La razón de esta modificación en la presión es que comprobamos que con algo más de presión los neumáticos se desgastaban de una forma más uniforme, y el comportamiento del coche mejoraba ligeramente sin que ello afectase lo más mínimo a la comodidad.



▲▶ Con 29.800 kilómetros se procedió a cambiar los neumáticos delanteros del i30 1.4 T-GDI. Dentro de la llanta se puede apreciar el sensor que mide la presión de la rueda para que el conductor disponga de esa información.



▲▲ El cambio automático de doble embrague, con levas en el volante de serie, no puede ir mejor. Es de siete velocidades, y activando el modo Sport del sistema Drive Mode responde con mucha mayor rapidez.



CORREVIT AUMENTO PROGRESIVO DEL RENDIMIENTO



Lo primero que hay que decir sobre la progresión en prestaciones de nuestro protagonista es que ya con 3.200 kilómetros el i30 sometido al Test de Fiabilidad mejoraba la aceleración de 0 a 100 km/h en tres décimas, con un dato real de 8,9 segundos. Es verdad que cuando el coche ya había recorrido 25.000 kilómetros la cifra lograda empeoró ligeramente; sin embargo, con 50.400 kilómetros el i30 1.4 T-GDI de 140 caballos y cambio automático de doble embrague volvió a rebajar los resultados en cuatro décimas. Esa mejora notable también la hemos visto reflejada en las recuperaciones. E incluso el consumo se ha ido reduciendo con el paso de los kilómetros, pasando de los 7,6 l/100 km logrados con 3.200 kilómetros a los 7,1 l/100 km del final.

siempre antipáticos entornos urbanos. Allí, el cambio automático de doble embrague y 7 marchas acapara el protagonismo junto con una dirección asistida deliciosa y una manejabilidad portentosa. En todos los casos el consumo se mantiene en cifras razonables, siempre que uno se lo proponga. El i30 colabora para conseguirlo con dos sistemas de sobra conocidos. Por un lado, el Stop/Start, y por otro, el modo Eco del 'Drive Mode'. Con todo, el consumo real durante la prueba ha pasado de un abanico entre 6,5 y 8,2 l/100 km cuando el coche había recorrido aún muy pocos kilómetros, a otro abanico entre 6,0 y 7,7 l al final; mientras que la media ha ido

NOBLE Y DIVERTIDO LA PISADA DEL i30 DESTACA POR SUS BUENAS MANERAS Y SU NOBLEZA. EL EJE MULTIBRAZO TRASERO, MUY EFICAZ



DESPIECE TÉCNICO TODO EN SU SITIO Y CON DESGASTES NORMALES

Una prueba de fiabilidad en la que se recorren 50.000 kilómetros es en realidad un test que, por sus características, podría equivaler a un recorrido típico de 100.000 kilómetros. Y decimos esto porque el coche no para ni un momento, realiza viajes con una ocupación muy variable que va de un solo ocupante a cinco y el vehículo se somete durante ese tiempo a cuatro pruebas de Corvett –con sus correspondientes aceleraciones, recuperaciones y frenadas–, donde al motor se le exige el máximo rendimiento. Y también se realizan tres medidas de potencia en banco, prueba en la que también la mecánica afronta un desgaste evidente. En este tipo de test de 50.000 kilómetros el coche puede ser conducido por no menos de diez probadores diferentes, con tipos de conducción muy distintos que pueden llegar a castigar más o menos piezas de desgaste importantes como los discos y las pastillas de freno, el embrague, los amortiguadores, los



▲ Jose María Moreno desmontando la suspensión delantera tipo McPherson del i30. Los amortiguadores tuvieron un desgaste bueno.



▲ Los bajos del i30 están perfectamente carenados. En la parte frontal destaca el 'antipar', un soporte del motor muy eficaz.

asientos, los mandos de utilización más habitual o el motor. En el caso que nos ocupa, incluso ampliando el kilometraje hasta los 50.000 kilómetros recorridos el i30 ha sorprendido mucho a nuestro mecánico por la calidad de las piezas de desgaste utilizadas y por la precisión en muchos ajustes clave. Es verdad que sabíamos que Hyundai había puesto toda la carne en el asador en este coche, convirtiéndose en el mejor Hyundai que se ha construido en la historia de la marca coreana, pero una cosa es decirlo y otra demostrarlo. Desde el primer día nos llamaron la atención unas manchas similares al óxido en el tubo de escape y en el silencioso; sin embargo, 50.000 kilómetros después se confirma que esas manchas eran de grasa, nada más. Las pastillas de freno delanteras, con mayor tendencia al desgaste por ser un



▲ A lo largo de esta prueba de 50.000 kilómetros los amortiguadores delanteros perdieron un 25 por ciento de su eficacia, y los traseros, un 19 por ciento. Algo que es lógico por cuestiones de reparto de pesos.



▲ Los amortiguadores del i30 son de la marca coreana Mando, y Mando Corporation es el mayor proveedor de piezas de automóvil para los fabricantes coreanos. Su calidad es destacable.

modelo de cambio automático, sufrieron el desgaste normal al pasar de 20 a 13 milímetros de grosor. Los cuatro discos de freno acusaron un desgaste de dos milímetros, por lo que aguantarían sin problemas otra maratón similar. Y los amortiguadores mostraron un desgaste llamativamente reducido para el ritmo de marcha, el tipo de carreteras utilizadas en los recorridos y el ratio de kilómetros realizados a tope de carga. En concreto, los delanteros perdieron un 25 por ciento de eficacia y los traseros, un 19 por ciento. Otros elementos internos del coche llamaron la atención de nuestro mecánico, como el soporte del motor principal, uno de los responsables de la suavidad de marcha y de la ausencia de vibraciones al ralentí. En el interior, ni un 'grillo', ni una vibración, ni un fallo, ni un mal ajuste... Con el paso de los kilómetros, el i30 ha ido a mejor, como los buenos vinos.



▲ Los bajos del i30 sorprenden por su eficaz aislamiento y sus impecables ajustes.



▲ Al acabar los kilómetros previstos, a las ruedas delanteras todavía les quedaba dibujo para cinco o seis mil kilómetros. Los silentblocks estaban intactos.



▲ Los asientos del i30 en el acabado tope de gama llevan de serie un tapizado mixto tela/cuero. Pero el cuero total tiene un precio competitivo.



▲ El maletero del i30 de cinco puertas cubica 395 litros, que pueden aumentar hasta los 1.301 si se abaten los respaldos.



A la playa de los Locos, en Suances, se fué a practicar surf nuestro compañero Jesús con su amigo Javier pinilla. Una de las muchas aventuras que ha vivido el i30.

bajando desde 7,6 hasta sólo 7,1 l/100 km.

Nada mal para un modelo con más de 150 caballos rea-

les y transmisión automática, y sobre todo si tenemos en cuenta que se trata de consumos medidos en conducción

real bajo condiciones de utilización bien dispares, y no como se hace al homologar los valores oficiales de fábrica: en la fría soledad de un laboratorio, con el vehículo 'circulando' sobre rodillos.

Muy comentado también el generoso despliegue de ayudas a la conducción dentro del equipamiento de serie, aportando una seguridad a la altura de muy pocos modelos del segmento. El nuevo Hyundai i30 es un compacto muy aconsejable. Y nos lo ha demostrado con creces.



Los primeros 20.000 kilómetros



De la playa a 25 grados centígrados a finales de diciembre a un pueblo de la provincia de Segovia a -3º y rodeado de una nevada de más de medio metro en menos de una semana. Los últimos 10.000 kilómetros del Micra de nuestra prueba de fiabilidad no han podido ser más extremos.

Andrés Mas y Equipo de pruebas
amas@motor16.com

Tras cubrir los primeros 10.000 kilómetros, el Nissan Micra acaba de superar los 20.000 con algunas novedades apuntadas en el cuaderno de bitácora. El nuevo y original Micra ha estado en Almagro, en Nerja y en Granada, y también ha sido testigo directo de la impresionante nevada que cayó al norte de Madrid, y que degeneró en una crisis política al provocar que miles de conductores se quedaran aislados por la nieve en la Autopista de peaje AP-6. Y fue en ese entorno, bajo condiciones climáticas extremas, cuando descubrimos que el sistema de climatización del Micra había dejado de funcionar como es debido. Anterior-

El comportamiento del nuevo Nissan Micra es magnífico. La potencia del motor dCi en ningún caso pone en aprietos a un chasis preparado para mucho más.



Nuestro Micra junto a Ismael Rojas, Campeón de España 2016 de moto de agua en categoría GP2, y de GP1 y GP2 en 2017. Ismael también fue cuarto del mundo en 2016.

mente algunos comentarios de probadores —«el climatizador me confunde», decía Felipe— nos habían puesto sobre aviso, pues aunque se disminuyera la temperatura en el panel del cuadro, seguía saliendo más calor del deseable por las toberas de aireación. Pero el día que el coche estuvo en la localidad segoviana

de San Rafael, a 3 grados bajo cero, el climatizador automático dejó de funcionar bien definitivamente. Y a pesar de que llegamos a ajustar el sistema en 16 grados, el habitáculo fue alcanzando una temperatura demasiado elevada. Estaremos atentos a la evolución de este problema, pero el veredicto inicial apunta a un sistema que tarda en empezar a

calentar y, una vez que lo hace, no para cuando debe. El asistente de luces de carretera tampoco está entusiasmando mucho a los probadores, pues no siempre funciona bien. Este es un sistema que ya hemos

visto fallar en otros modelos probados, lo que no quita para que sea molesto, sobre todo cuando en este modelo no hay forma de llevar las largas fijas salvo que apretemos el mando manualmente y sin soltarlo.



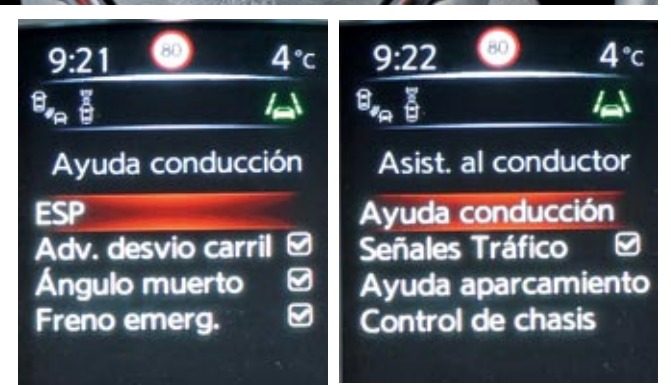
España está repleta de rincones curiosos hasta los que llega una carretera asfaltada. Aquí el Micra posa frente a El Palmero, una discoteca levantada en La Manga en los años 60.



20.000 KM EN UN TIEMPO RÉCORD. EL MICRA DCI DE 90 CABALLOS HA RECORRIDO YA MÁS DE TRES CUARTAS PARTES DE LA PRUEBA



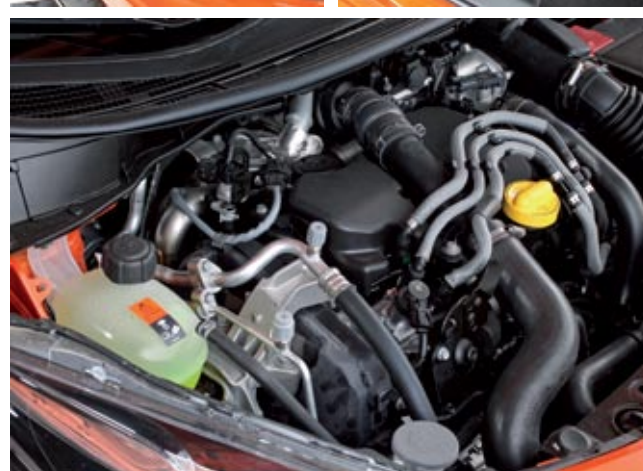
▶▶ La dotación del Micra en cuanto a ayudas e información es imponente. Y el volante multifunción no puede incorporar más mandos.



Pero el Micra está gustando bastante a casi todos los niveles. Sobre todo por su original y exclusivo interior, por su agradable andar y por su bajo consumo. Felipe, nuestro colaborador más veterano y, por lo tanto, el que más kilómetros acumula a sus espaldas, decide hacer un viaje relámpago a Nerja para reunirse con Ismael Rojas, un intrépido piloto de moto acuática que tiene en su currículum una lista imponente de éxitos en campeonatos nacionales, europeos e incluso mundiales. Ismael se quedó muy sorprendido con el nuevo Micra y con su interior, un modelo con un buen nivel de acabado y con una atractiva presentación, pocas veces vista en un vehículo de su categoría, según comentaba el brillante piloto andaluz. Ya hemos hablado en numerosas ocasiones del extraordinario equipamiento de serie de este modelo, sobre todo en cuanto a seguridad se refiere, pero otros sistemas también están llamando mucho

▶▶ El diseño del Nissan Micra es muy original y exclusivo. Y en el interior también se respira originalidad. Aunque las plazas traseras son algo justas, sobre todo en altura. El motor dCi ha dado en banco 96 caballos de potencia. Y gasta poquísimo.

la atención entre los probadores. Es el caso de la cámara 360°, que permite aparcar disfrutando de una gran visión cenital, lo que ayuda muchísimo en la maniobra. El Micra sube y baja, y viene y va, gastando muy poco y a un ritmo ajustado a la filosofía de un utilitario diésel que busca otro tipo de rendimiento y sensaciones. En carretera, cumpliendo a rajatabla los límites de velocidad legales, su consumo oscila entre los 4,5 y los 5,0 l/100 km, por lo que con sus 41 litros de capacidad de depósito podría recorrer sin parar a repostar un total de 900 kilómetros. En carreteras de montaña, abusando de marchas cortas y sin miramientos con el acelerador, el



La famosa playa de la Herradura, en la localidad granadina de Almuñécar, tiene una longitud de 2.050 metros y sus puestas de sol son así de bonitas.



▶ En el acabado Tekna la cámara de visión 360° es de serie, junto a un generoso equipamiento de seguridad.

gasto de gasóleo se 'dispara' hasta el entorno de los 6,5 o 7,0 l/100 km, aunque ése no va a ser el entorno ni el tipo de conducción habitual en este modelo. En ciudad, donde el Micra se desenvuelve como si formara parte del decorado, el consumo está oscilando entre los 5 y los 6 litros cada 100 kilómetros, un promedio que para nada descalabrará ningún bolsillo, por muy vacío que éste se encuentre. El Micra lo han conducido hasta el momento un total de

nueve probadores diferentes, hombres y mujeres con edades comprendidas entre 29 y 67 años, solteros, casados o divorciados, y que en total suman millones de kilómetros de experiencia en su haber. Y el coche va camino ya de los 25.000 kilómetros, una cifra que esperamos cubrir antes de que termine este mes de enero. Así que muy pronto tendremos listo el resultado final de todas las pruebas a las que hemos sometido a este auténtico 'mechero' con ruedas.



◀▶ El Seat Drive Profile cuenta con cuatro modos de conducción que se seleccionan con la tecla 'Mode', ubicada junto al cambio. El espacio interior está entre los más generosos de su segmento; y los asientos son una gozada.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 ECOTSI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	47,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	215/40 R18
Marca	Dunlop
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.140
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444
Capacidad del maletero (l)	355
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	195 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)	9,4 (9,3)
Recorriendo (metros)	155,8

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,5

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,8 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,6
En conducción dinámica	7,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	5,5
A 140 km/h de cruce	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	715
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,8
Ciclo extraurbano	4,1
Ciclo mixto	4,7



Futuro perfecto

Andrés Mas y Equipo de pruebas
amas@motor16.com

En este caso, la quinta generación del Ibiza recorrerá 25.000 kilómetros y las pruebas a las que será sometida van a ser más severas que antaño, sobre todo en lo que se refiere a ensayos que entonces no se llevaban a cabo, como el banco de potencia o el Correvit.

Para la prueba de fiabilidad escogemos un Ibiza de gasolina con motor de tres cilindros, un litro de cubicaje y 115 caballos, que en realidad son algo más de 123, como atestiguan los datos obtenidos en

El 6 de octubre de 1984, Motor 16 publicaba la prueba de fiabilidad del primer Seat Ibiza, con un motor 1.2 de 63 CV diseñado con la colaboración de Porsche y que había recorrido 15.000 kilómetros en un mes. Ahora, 34 años después y tras alguna generación más sometida a examen, la quinta entrega del Ibiza llega a nuestras páginas para pasar la prueba.

el Banco de Potencia de Bosch en Madrid. El Ibiza elegido tiene acabado FR y un precio de 18.530 euros, o 15.830 con todos los descuentos posibles. Y el equipamiento correspon-

diente al acabado más deportivo incluye climatizador automático bizona, detector de fatiga, radio Media System con pantalla de 5 pulgadas, sensor de luces de cruce, Seat

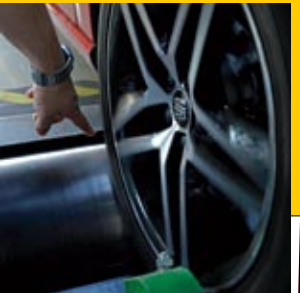
Drive Profile para elegir los modos de conducción, Front Assist con City Emergency o asistente de arranque en pendiente, entre otros elementos. Pero la lista de opciones es larga, y hay que pagar aparte elementos como la pantalla grande de 8 pulgadas –dentro de un Pack bastante asequible que cuesta 450 euros–, el sensor de lluvia, la apertura y arranque sin llave o los faros Full LED, entre otros.

Con 5.500 kilómetros realizamos el primer Correvit –ver cuadro–, con unos resultados muy buenos si tenemos en cuenta cilindrada y potencia.

BANCO DE POTENCIA BOSCH

Ocho caballos más de lo homologado

El Ibiza con el motor 1.0 EcoTSI de tres cilindros y 115,51 CV homologados ha dado en el Banco de Potencia de Bosch una potencia real de 123,32 CV, es decir, 781 CV más que la cifra homologada por Seat. No es raro, en cualquier caso, que los motores den siempre algo más de potencia, pero veremos si esta cifra sigue subiendo con el paso de los kilómetros.



◀▶ Nuestro Ibiza visitó el Banco de Potencia de Bosch con 3.099 kilómetros.

Sorprende también que esa potencia se consigue entre 5.000 y 5.500 rpm, un margen corto que se compensa con el abanico amplio de revoluciones en el que se mantiene el par máximo: entre 2.000 y 3.500 rpm.

AUNQUE LA MAYOR PARTE DEL SALPICADERO CARECE DE ZONAS MULLIDAS, LO CIERTO ES QUE TODOS LOS AJUSTES SON IMPECABLES

BANCO DE PRUEBAS

Impresionados por su rendimiento

El primer Correvit del Ibiza con el que estamos recorriendo 25.000 km ha ofrecido unos datos muy buenos, teniendo en cuenta el bajo kilometraje y que es un pequeño motor de tres cilindros. En el paso de 0 a 100 km/h el Ibiza 1.0 EcoTSI no ha conseguido por poco —una décima— igualar el valor oficial, aunque sí ha mejorado, con solo 5.500 km, los datos de aceleración que logramos con la generación anterior y con el mismo motor; pero no

así los de recuperación, entre otras razones por su mayor peso. De hecho, mejora los datos del Seat León 1.4 TSI de 140 CV, anterior al actual de 150. El motor, aportado por el Grupo Volkswagen y que el Ibiza comparte con el nuevo Polo, entre otros, sorprende por su solvencia y su capacidad para empujar, aunque el coche vaya cargado. Además, es una mecánica que no pide mucho 'de comer' si se tiene un mínimo cuidado con el acelerador.



►► El primer Correvit del Ibiza se realiza cuando el coche tiene 5.500 kilómetros. Los datos logrados son muy buenos.



Y el primer viaje cargado con cuatro adultos muestra que el coche mantiene cruceros muy solventes, corre cuando se necesita que corra y resulta tan

silencioso llaneando que hasta cuesta diferenciar el sonido del tricilíndrico del producido por un motor tradicional de cuatro.

Cuando llevamos recorridos 6.127 kilómetros comienzan a sonar algo dentro del coche que nos cuesta identificar. Es un molesto sonido,

y tras un tiempo de observación descubrimos que proviene del anclaje inferior del cinturón del copiloto, una vibración que, siempre sin nadie ocupando esa plaza, termina poniendo nervioso a todo el que conduce. Llevamos el Ibiza a Castellana Motor, en la madrileña la Vía de los Poblados, el 25 de octubre, cuando el coche marca en su odómetro un total de 6.242 kilómetros. Comprueban de dónde procede el ruido, coinciden con nosotros en su origen y, además de cambiar el neumático delantero derecho —tiene un 'mordisco' que afecta a un buen trozo del flanco— dejan pedida la pieza, aunque sin evitar que ese anclaje siga sonando. No sabemos cómo se solucionará este pequeño aunque incómodo inconveniente, pero con 9.573 kilómetros recorridos y unas cuantas semanas después, el concesionario todavía no nos había llamado para cambiar la pieza.

Los primeros 10.000 kilómetros se han hecho de forma premeditada en ciudad y alrededores, con la única excepción de un viaje relámpago



►► Los modos de conducción son Eco, Normal, Sport e Individual, y se seleccionan a través del Seat Drive Profile. La función EcoTrainer ayuda a lograr un gasto más bajo. El odómetro del Ibiza ya marca 10.000 km.



de ida y vuelta en el día a Benidorm para una sesión de fotos en esta curiosa ciudad costera a la que ya muchos deno-

minan 'BeniYork'. El viaje se realiza sin contratiempos, y con cuatro ocupantes el Ibiza EcoTSI de tres cilindros consu-



◀ El maletero del Ibiza ha pasado de los 292 litros anteriores a los 355 actuales. El doble fondo en la zona de carga cuesta 200 euros. Sus formas son muy cuadradas.

EN MANOS DEL EXPERTO SE NOTA LA MANO DE VOLKSWAGEN

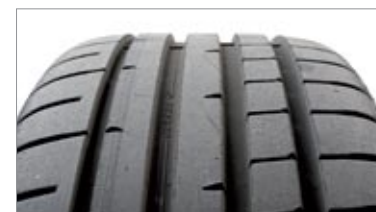
Después de perder la fabricación del Audi Q3, la planta de Seat en Martorell ha visto en el nuevo Ibiza el argumento perfecto para relanzar la producción. De hecho, la marca española anunció hace unas semanas la contratación de 150 nuevos profesionales para aumentar el número de coches fabricados, sobre todo en la línea del Ibiza y del Arona, ambos sobre la misma plataforma MQB A0. Una producción de calidad gracias a las modernas instalaciones del fabricante español perteneciente al Grupo Volkswagen, y gracias también al nivel alcanzado en el desarrollo de esa nueva plataforma. Por ello no es de extrañar que los materiales utilizados en este modelo ofrezcan desde los primeros kilómetros unos estándares de calidad dignos del modelo más vendido de la

historia de la marca. Curiosamente, el primer Ibiza de 1984 estaba diseñado por Giugiaro y su motor 1.2 fue diseñado por Porsche. Y 34 años después, Italdesign Giugiaro ha trabajado a fondo sobre la estructura y partes móviles de este Ibiza, y Porsche pasó a formar

◀◀ José María Moreno desmonta el equipo de frenos del Seat Ibiza. No encuentra piezas complicadas de desmontar, y tampoco se ve obligado a utilizar herramientas muy específicas.



►► Da gusto ver el dibujo de los neumáticos nuevos. Las comprobaciones posteriores nos dirán el ritmo de degradación. Los discos delanteros pesan más.



parte del Grupo Volkswagen en el verano de 2012. Por lo que, al final, todo sigue quedando en casa. Como es habitual, nuestro mecánico José María Moreno desmonta y toma las primeras mediciones de las partes más susceptibles de desgaste, como son los frenos, los amortiguadores, los neumáticos, el embrague... Además, añadimos un dato más a las medidas habituales, porque pesamos los discos de freno, tanto los ventilados delanteros como los macizos traseros, con una diferencia entre ellos de 3,2 kilos. Veremos el desgaste en centímetros con el paso de los kilómetros, y también la reducción de peso. Los neumáticos, unos Dunlop Sport Maxx RT2, destacan por mejorar la precisión de los giros, la adherencia tanto en seco como en mojado y la frenada. Los cuatro discos —ventilados los delanteros— ayudan a reducir la distancia de frenado.

me, a 120 km/h de media, entre 6,5 y 7 l/100 km. Lo cierto es que en sexta, a 120 km/h, este motorcito gira a unas revoluciones 2.500 rpm y con unos consumos muy ajustados.

Este desplazamiento, en el que también se pasa por Elda y Novelda, nos sirve para comprobar la espectacular eficacia de unos faros Full LED opcionales que monta nuestra unidad, además de otros pequeños detalles. Es el caso de las luces de niebla, con un avisador acústico cuando se activan para que se tenga claro que se quieren conectar y que no se ha dado al mando por error. Al arrancar el coche, tras un tiempo inactivo, el sistema vuelve a avisar para que se desconecten si ya no hacen falta. También es un

actualización para que su funcionamiento sea el adecuado.

Uno de los probadores ha destacado la capacidad del maletero —recordemos que sus 355 litros son 63 más que en la anterior generación—, pues ha podido transportar dos bolsas con 16 balones de fútbol en total y una maleta grande. Sus formas regulares y su profundidad facilitan las cosas.

Como las facilita la categoría sobresaliente del chasis, una nueva plataforma MQB A0 que gana en rigidez y aporta precisión y calidad a la conducción. Además, en el Centro Técnico de la marca española han logrado el toque maestro que suelen dar a sus productos en cuanto a los reglajes de muelles y amortiguadores.

Seguimos viajando.



LÍDER ABSOLUTO PASAN LOS AÑOS Y APARECEN NUEVOS RIVAL ES, PERO EL NISSAN QASHQAI SIGUE INTRATABLE A NIVEL DE VENTAS

El músculo importa

No es una moda pasajera. Los SUV han venido para quedarse y en algunos segmentos del mercado se traducen en unas cifras de ventas que prácticamente suponen la mitad de las matriculaciones. Su penetración es imparable, casi tanto como la numerosa oferta de modelos que se puede adquirir en nuestro país. Los hay para todos los gustos, necesidades y bolsillos, y algunos de ellos se fabrican en España para el resto del mundo. En estas páginas hemos seleccionado los 25 crossover,

SUV o todocamino –tanto monta, monta tanto– más vendidos a lo largo del pasado año. Y ya no llama la atención que el Nissan Qashqai, pionero en su día en el segmento compacto, siga liderando con diferencia este boyante ranking. A pesar de su apariencia musculosa y robusta, la inmensa mayoría de las ventas se registran en las versiones 4x2, y muchos de ellos renuncian de antemano a capacidades ‘off road’ extremas.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

1º NISSAN QASHQAI 28.752 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.394/1.806/1.590 mm. Maletero: 430 litros. Plazas: 5. Motores: gasolina de 115 a 163 CV, diésel de 110 a 130 CV. Tracción: delantera o a las cuatro ruedas. Consumo: desde 3,8 l/100 km. Precio PVP: desde 22.000 euros. Precio con descuentos: desde 17.900 euros.

Fue pionero a la hora de abrir esta vía de los crossover compactos y desde entonces siempre ha liderado las ventas en nuestro país. El Qashqai basa buena parte de su éxito en el gran equilibrio que registra en su relación precio-producto. Su equipamiento de serie es realmente generoso desde el acabado de acceso de los cinco que ofrece, y su dotación tecnológica es realmente muy avanzada, como el Chasis Control o el Escudo de Protección Inteligente. En su gama dispone de dos motores de gasolina, con 115 y 163 caballos, y dos más turbodiésel, con 110 y 130 CV, respectivamente. Todas las versiones recurren a la tracción delantera, si bien el diésel más potente también contempla la tracción total con bloqueo del diferencial central. La versión de entrada en gasolina y el dCi 130 CV se pueden combinar con una transmisión automática Xtronic de variador continuo.



▲ El Qashqai ofrece un gran equilibrio en todos los frentes. Año tras año lidera las ventas con mano de hierro.



2º HYUNDAI TUCSON 20.197 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.475/1.850/1.660 mm. Maletero: 513 litros. Plazas: 5. Motores: gasolina de 131 a 176 CV, diésel de 115 a 184 CV. Tracción: delantera o a las cuatro ruedas. Consumo: desde 4,6 l/100 km. Precio PVP: desde 24.165 euros. Precio con descuentos: desde 17.900 euros.

Este modelo presenta atractivos argumentos, como una amplia gama de versiones y acabados, una magnífica habitabilidad y capacidad del maletero, una buena calidad de acabados y un tacto general muy agradable al volante. Bajo el capó se puede elegir entre dos motores de gasolina, de 131 y 176 CV, y cuatro variantes diésel con 115, 136, 141 y 184 CV. El cambio es manual de seis relaciones o automático de seis o siete velocidades, y la gama cuenta con versiones 4x2 y 4x4. Estas últimas cuentan con un bloqueo del diferencial central para incrementar su personalidad ‘off road’, así como un control de descensos, pero el Tucson no es quizás de las mejores alternativas fuera del asfalto por su altura libre al suelo justa. En su dotación presume de elementos con una frenada autónoma de emergencia que contempla a los peatones o una alerta de cambio involuntario de carril.



▲ El Tucson ofrece una buena habitabilidad y un tacto general muy agradable al volante. Dispone de versiones con tracción delantera o total.



3º RENAULT CAPTUR 20.189 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.122/1.778/1.566 mm. Maletero: 377-455 litros. Plazas: 5. Motores: gasolina de 90 a 120 CV, diésel de 90 a 110 CV. Tracción: delantera. Consumo: desde 3,7 l/100 km. Precio PVP: desde 15.770 euros. Precio con descuentos: desde 13.250 euros.

Fabricado en Valladolid para todo el mundo, el Captur ha basado en su diseño buena parte de su éxito comercial. No es su único atractivo. El interior cuenta con una banqueta trasera deslizable, solución muy práctica que permite jugar con la capacidad del maletero. Toda la gama recurre exclusivamente a la tracción delantera para impulsarse, aunque pone en juego las variantes Xmod que montan un control de tracción inteligente, con varios programas, que le permiten afrontar superficies con escasa adherencia con mayor éxito. El motor de acceso en gasolina de 90 CV es tricilíndrico y el cambio es manual de cinco o seis relaciones, dependiendo de la versión. También dispone de una caja de doble embrague EDC en el TCe de 120 CV y en el dCi de 90. Toda la gama contempla el sistema Start/Stop y destaca su dotación en materia de seguridad y conectividad.



▲ Fabricado en Valladolid para todo el planeta, el Captur ofrece una buena dinámica, cuatro motores y toda la gama recurre a la tracción delantera.



4º PEUGEOT 2008 19.477 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.159/1.739/1.570 milímetros. Maletero: 360 litros. Plazas: 5. Motores: gasolina de 82 a 130 CV, diésel de 100 a 120 CV. Tracción: delantera. Consumo: desde 3,7 l/100 km. Precio PVP: desde 18.190 euros. Precio con descuentos: desde 16.790 euros.

El modelo francés presume de una gran sensación de espacio interior, pese a no ser de los más amplios, y se remata con una notable calidad. El puesto de conducción i-Cockpit es un tanto particular, ya que apuesta por un volante pequeño y ubicado en una posición baja, con el fin de ver el cuadro de mandos por encima para no desviar la vista de la calzada. La gama en gasolina apuesta por un bloque de tres cilindros 1.2 PureTech con 82, 110 y 130 caballos, mientras que en ciclo turbodiésel monta un 1.6 BlueHDI con 100 y 120 CV. Como suele ser habitual en este segmento todas las versiones recurren a la tracción delantera, pero con el acabado Allure se ofrece el asistente Grip Control con cinco programas de uso: Normal, Nieve, Todoterreno, Arena y ESP Off. En su dotación presume de Park Assist, cámara trasera, frenada autónoma de emergencia y una amplia oferta en conectividad.



▲ El 2008 puede afrontar algunas situaciones ‘off road’ gracias al asistente Grip Control, que se asocia a neumáticos M+S.



5º SEAT ATECA 17.632 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.363/1.841/1.601 mm. Maletero: 510 (485 litros en las versiones 4x4). Plazas: 5. Motores: gasolina de 115 a 190 CV, diésel de 115 a 190 CV. Tracción: delantera o a las cuatro ruedas. Consumo: desde 4,3 l/100 km. Precio PVP: desde 21.650 euros. Precio con descuentos: desde 18.450 euros.

El modelo español ha conectado rápidamente con el público hasta situarse en los primeros puestos a nivel de ventas. El Ateca ofrece una gran habitabilidad, una buena calidad de acabados y un equipamiento muy avanzado. Sin embargo, es en marcha donde se desmarca del resto, al ofrecer una dinámica y una agilidad superiores a la inmensa mayoría de sus rivales, sobre todo en las versiones FR. En su dotación contempla detalles como el asistente Seat Drive Profile, que dispone de varios programas de uso, incluido uno ‘off road’, variando la personalidad del vehículo al actuar sobre la suspensión adaptativa, la dirección, el motor o el cambio. Ofrece variantes con tracción total 4Drive en las versiones de 150 y 190 CV, tanto en gasolina como en diésel, aunque reducen ligeramente la capacidad del maletero. Destacar también su avanzado equipamiento tecnológico.



▲ Motores de gasolina y diésel, cambios manuales y DSG, tracción delantera o total y una dinámica líder en su segmento por deportividad.





SORPRESA EL TOYOTA C-HR, EXCLUSIVAMENTE HÍBRIDO, HA SIDO UNO DE LOS GRANDES TRIUNFADORES DEL PASADO AÑO

6º OPEL MOKKA X 17.245 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.275/1.781/1.658 mm. Maletero: 356 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 140 a 152 CV, diésel de 136 CV, GLP de 140 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,1 l/100 km.** Precio PVP: **desde 22.517 euros.** Precio con descuentos: **desde 17.100 euros.**

Es un vehículo muy agradable y bien equipado, sobre todo en materia de seguridad y conectividad. El propulsor de gasolina ofrece 140 CV con caja manual y 152 con transmisión automática, y tanto este bloque como el diésel se asocian a la tracción delantera o a la total. También dispone de una eficiente versión de gas licuado de petróleo GLP.



7º KIA SPORTAGE 16.841 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.480/1.855/1.645 mm. Maletero: 503 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 132 a 177 CV, diésel de 115 a 185 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,6 l/100 km.** Precio PVP: **desde 23.150 euros.** Precio con descuentos: **desde 17.548 euros.**

Su atractivo diseño, buena dinámica, habitabilidad y un precio muy ajustado gracias a su agresiva campaña de descuentos forman parte de su buena acogida. Presenta variantes 4x2 y 4x4, cajas manuales y automáticas, y una gran dotación en asistentes de conducción. Y la garantía alcanza hasta los siete años.



8º VOLKSWAGEN TIGUAN 16.268 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.486/1.839/1.632 mm (Tiguan Allspace 4.701/1.839/1.674). Maletero: 615 litros (Tiguan Allspace 685 litros). Plazas: 5 (Tiguan Allspace 7). Motores: **gasolina de 125 a 220 CV, diésel de 115 a 240 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,7 l/100 km.** Precio PVP: **desde 27.310 euros.** Precio con descuentos: **desde 27.310 euros.**

El Tiguan es un vehículo muy completo en todos los frentes. Motores eficientes, una dotación tecnológica muy sofisticada, variantes de corte deportivo o más enfocadas al mundo 'off road'... Recientemente su oferta se ha ampliado con la llegada de la versión Allspace, que crece 21 centímetros de longitud con el fin de dar cabida a siete plazas.



9º PEUGEOT 3008 15.521 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.447/1.841/1.624 milímetros. Maletero: 520 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 130 a 165 CV, diésel de 130 a 180 CV.** Tracción: **delantera.** Consumo: **desde 4,2 l/100 km.** Precio PVP: **desde 26.100 euros.** Precio con descuentos: **desde 24.900 euros.**

El vigente 'Coche del Año en Europa 2017' hace gala de una dinámica muy ágil y un confort de marcha muy elevado. Recientemente ha incorporado nuevos motores diésel y una transmisión automática de ocho relaciones. No hay variantes 4x4 pero presenta el asistente Advanced Grip Control para superficies con escasa adherencia.



10º RENAULT KADJAR 13.065 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.449/1.836/1.607 mm. Maletero: 472 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 130 a 165 CV, diésel de 110 a 130 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 3,8 l/100 km.** Precio PVP: **desde 22.355 euros.** Precio con descuentos: **desde 17.400 euros.**

Comparte una gran parte de su tecnología con el Nissan Qashqai. Es un vehículo muy confortable y agradable de conducir. Su altura libre al suelo es de 20 centímetros y sólo dispone de tracción total, con posibilidad de bloqueo del diferencial central, con el motor diésel de 130 CV. Las versiones Tech Road contemplan el asistente Extended Grip.



11º DACIA DUSTER 12.277 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.341/1.804/1.693 mm. Maletero: 445 (411 litros en las versiones 4x4). Plazas: 5. Motores: **gasolina de 114 a 125 CV, diésel de 90 a 110 CV, GLP de 114 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,4 l/100 km.** Precio PVP: **desde 10.900 euros.** Precio con descuentos: **desde 10.505 euros.**

Robusto, sencillo, práctico, fiable y económico. Esos son los pilares sobre los que se apoya el Duster, modelo que acaba de renovarse a fondo con una imagen más cuidada y rematado con más calidad. No hay cambios en las motorizaciones, aunque incorpora una variante alimentada con GLP. También ha mejorado sensiblemente su equipamiento.



12º FORD KUGA 11.708 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.531/1.838/1.703 mm. Maletero: 456 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 120 a 180 CV, diésel de 120 a 180 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,4 l/100 km.** Precio PVP: **desde 24.700 euros.** Precio con descuentos: **desde 18.500 euros.**

Renovado el pasado año, el Kuga es una de las mejores opciones dinámicas del segmento, aunque su peso es ligeramente alto. Su oferta se ha ampliado con el lujoso acabado Vignale y su amplia gama contempla variantes con tracción delantera o total, aunque su personalidad 'off road' no es precisamente su fuerte. Está muy bien equipado.



13º BMW X1 11.446 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.439/1.821/1.598 mm. Maletero: 505 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 136 a 231 CV, diésel de 116 a 231 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 3,9 l/100 km.** Precio PVP: **desde 31.450 euros.** Precio con descuentos: **desde 31.450 euros.**

El primer representante SUV de una marca Premium en estas páginas es un modelo que se remata con calidad y posee elementos prácticos, como una banqueta trasera deslizable longitudinalmente. Los motores de acceso en gasolina y diésel son triclíndricos, presume de una dinámica muy ágil y su equipamiento tecnológico es muy avanzado.



14º NISSAN JUKE 11.176 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.135/1.765/1.565 mm. Maletero: 354 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 94 a 218 CV, diésel de 110 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,0 l/100 km.** Precio PVP: **desde 17.040 euros.** Precio con descuentos: **desde 12.900 euros.**

Fue pionero en su día de su segmento de talla pequeña y, desde entonces, hace valer argumentos como un agradable tacto general y una buena dinámica. Presume de variantes deportivas firmadas por Nismo con hasta 218 CV y dispone de versiones de tracción total, muy enfocadas a uso 'asfáltico'. El interior es muy original, pero algo pequeño.



15º TOYOTA C-HR 10.838 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.360/1.795/1.555 mm. Maletero: 377 litros. Plazas: 5. Motores: **híbrido de 122 CV.** Tracción: **delantera exclusivamente.** Consumo: **desde 3,8 l/100 km.** Precio PVP: **desde 27.000 euros.** Precio con descuentos: **desde 24.750 euros.**

Su agresivo diseño exterior ha sido clave en su extraordinario éxito de ventas. Y tiene mérito porque su gama en España se reduce a una sola variante híbrida de 122 CV. El interior también es muy original, aunque no brilla precisamente en cotas de habitabilidad o maletero. Sí presume de un equipamiento tan generoso como avanzado.





PREFERENCIAS EL DISEÑO PESA MÁS QUE LA EFICACIA 'OFF ROAD', Y LAS VENTAS DE LAS VERSIONES 4X2 GANAN POR GOLEADA

16º CITROËN C4 CACTUS 10.640 unidades

Largo/Ancho/Alto: 4.157/1.729/1.530 mm. Maletero: 358 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 82 a 110 CV, diésel de 100 CV.** Tracción: **delantera exclusivamente.** Consumo: **desde 3,4 l/100 km.** Precio PVP: **desde 14.650 euros.** Precio con descuentos: **desde 11.900 euros.**

Original, sencillo y económico, este modelo presume de una fuerte personalidad gracias a detalles como los Airbump, las llamativas protecciones que rodean la carrocería. Dispone de motores eficientes y, pese a su apariencia, sólo ofrece versiones con tracción delantera. La versión Rip Curl equipa el Grip Control, unido a los neumáticos M+S.

**17º FIAT 500X 10.226 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.248/1.796/1.600 mm. Maletero: 350 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 110 a 170 CV, diésel de 95 a 140 CV, GLP de 120 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,1 l/100 km.** Precio PVP: **desde 18.320 euros.** Precio con descuentos: **desde 12.750 euros.**

Su diseño es sumamente original, tanto en el exterior como en el interior, además de ofrecer una buena habitabilidad para su talla. Sus eficientes motores se pueden combinar con hasta cuatro cajas de cambio y hay versiones orientadas al asfalto o de uso más campero, como el 500 X Cross, que se rodea de protecciones y presume de tracción total.

**18º MERCEDES GLA 9.613 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.224/1.804/1.494 mm. Maletero: 421 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 122 a 381 CV, diésel de 136 a 177 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,2 l/100 km.** Precio PVP: **desde 31.050 euros.** Precio con descuentos: **desde 31.050 euros.**

Toma como base la Clase A, es un modelo comfortable que presume de una buena terminación y un equipamiento muy avanzado. Su gama contempla versiones AMG con hasta 381 CV y tracción total. Para los que deseen salir del asfalto se ofrece una suspensión 'off road', que aleja la carrocería 30 milímetros del suelo, y un control de descensos.

**19º TOYOTA RAV4 8.963 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.605/1.845/1.705 mm. Maletero: 547 (501 litros en la versión híbrida). Plazas: 5. Motores: **gasolina de 151 CV, diésel de 143 CV, híbrido de 197 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,7 l/100 km.** Precio PVP: **desde 27.550 euros.** Precio con descuentos: **desde 25.950 euros.**

De refinado funcionamiento, el Rav4 ofrece un tacto general agradable y un habitáculo amplio y bien rematado, sin más. La variante híbrida ha incrementado considerablemente las ventas de este modelo. Esta ofrece la tracción total gracias a un motor eléctrico que actúa sobre las ruedas traseras. Destacar también su sofisticado equipamiento.

**20º AUDI Q3 8.256 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.388/1.831/1.590 mm. Maletero: 460 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 125 a 367 CV, diésel de 120 a 184 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,4 l/100 km.** Precio PVP: **desde 29.980 euros.** Precio con descuentos: **desde 29.980 euros.**

Es un vehículo bien hecho —se produce en Martorell— que goza de una magnífica dinámica y calidad, monta una amplia y atractiva gama de propulsores y cajas de cambio y se rodea de una dotación tecnológica muy avanzada. A pesar de sus últimas actualizaciones, el paso del tiempo parece pedir a gritos una nueva generación.

**21º NISSAN X-TRAIL 8.022 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.690/1.820/1.710 mm. Maletero: 565 (445 litros en las versiones con 7 plazas). Plazas: 5-7. Motores: **gasolina de 163 CV, diésel de 130 a 177 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,9 l/100 km.** Precio PVP: **desde 25.950 euros.** Precio con descuentos: **desde 22.900 euros.**

Es un vehículo amplio, y uno de los pocos en esta lista que ofrece versiones con cinco o siete plazas. Su dotación tecnológica es muy avanzada, con elementos con el Chasis Control o el Escudo de Protección Inteligente. Las variantes con tracción total sólo se asocian a los propulsores diésel y cuentan con un bloqueo del diferencial central.

**22º MERCEDES GLC 7.658 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.656/1.890/1.644 mm. Maletero: 550 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 211 a 510 CV, diésel de 170 a 258 CV, híbrido de 320 CV.** Tracción: **a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 5,0 l/100 km.** Precio PVP: **desde 48.575 euros.** Precio con descuentos: **desde 48.575 euros.**

Uno de los pesos pesados del segmento Premium por su rotundidad en todos los frentes. Toda la gama recurre a la tracción total y presenta contrastes como un eficiente diésel que consume 5,0 litros de media o una variante AMG con 510 CV. Tampoco falta una variante híbrida enchufable, aunque con sólo 34 kilómetros de autonomía eléctrica.

**23º MAZDA CX-5 6.868 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.550/1.840/1.680 mm. Maletero: 477 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 160 a 194 CV, diésel de 150 a 175 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 5,0 l/100 km.** Precio PVP: **desde 26.600 euros.** Precio con descuentos: **desde 26.600 euros.**

Se ha actualizado a conciencia recientemente y sigue presumiendo de ser una de las opciones más refinadas y dinámicas de su segmento. El interior es amplio y se remata con calidad. Sus motores son muy eficientes pese a su elevada cilindrada y presenta una dotación en materia de seguridad tan avanzada como generosa.

**24º AUDI Q2 6.297 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.191/1.794/1.508 mm. Maletero: 405 (355 litros en las versiones 4x4). Plazas: 5. Motores: **gasolina de 116 a 150 CV, diésel de 116 a 190 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,1 l/100 km.** Precio PVP: **desde 27.210 euros.** Precio con descuentos: **desde 25.940 euros.**

Muy agradable al volante, se remata con un nivel de calidad superior a la media de su segmento. El equipamiento contempla detalles como el cuadro de mandos digital Audi virtual cockpit o un asistente de conducción con varios modos de uso, incluido uno 'off road'. Las versiones 4x4 ven reducido el maletero al incorporar un eje trasero multibrazo.

**25º MITSUBISHI ASX 6.131 unidades**

Largo/Ancho/Alto: 4.365/1.770/1.640 mm. Maletero: 406 litros. Plazas: 5. Motores: **gasolina de 117 CV, diésel de 114 a 150 CV.** Tracción: **delantera o a las cuatro ruedas.** Consumo: **desde 4,6 l/100 km.** Precio PVP: **desde 21.400 euros.** Precio con descuentos: **desde 15.950 euros.**

Si analizamos todo lo que nos ofrece y al precio que lo hace, después de aplicar una política de descuentos superagresiva, sencillamente no tiene rivales. Se ha renovado otra vez muy recientemente, y de momento tendremos que esperar para disfrutar de las versiones diésel y de la tracción total. Una compra muy racional, sin duda.



Clave para triunfar

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

Nissan, por lo menos en Europa, le debe mucho al Qashqai, un modelo que llegó en 2007 revolucionando el mercado y obligándonos a aprender esa palabra que hoy no se nos va de la boca: crossover.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Esta versión es responsable de un precio de partida de 22.000 euros en los Visia, pero este Tekna+, que equipa todo y más, sale caro. Ofrece buenas prestaciones, pero no busques un consumo de récord. Si no temes a posibles restricciones futuras para los diésel, igual un motor dCi podría ser una opción más inteligente.

Con 28.752 unidades matriculadas en 2017, el Nissan Qashqai sigue siendo el crossover más popular de nuestro mercado. Esta versión 1.2 DIG-T de gasolina resulta clave para triunfar, pues ese combustible está de moda y esta mecánica convencerá a la inmensa mayoría.

El Qashqai es una pieza clave para la firma nipona; tanto, que en España, durante el pasado 2017, casi la mitad de los coches vendidos por Nissan correspondían a este popular modelo: de los 62.403 vehículos matriculados, nada menos que 28.752 eran Qashqai.

Por todo ello han tenido mucho mimo a la hora de actualizar esta segunda generación de su exitoso crossover, que mantiene unas dimensiones de modelo compacto –4,39 metros de largo–, lo que es bien valorado por quienes no desean un vehículo desproporcionado en tamaño. Ahora bien, mantiene un amplio interior y un maletero que arranca en 430 litros de capacidad, aunque en ese valor incluimos el hueco reservado a la rueda de repuesto de emergencia, opcional por 100 euros.

Nissan ha revisado el diseño de sus faros –que ahora pueden tener tecnología Full LED y que iluminan de fábula–, así como sus paragolpes. Además, estrena nuevas llantas y colores de carrocería, como este Azul Vivid, que cuesta 550 euros. Pero no se ha aprovechado para dotarle de elementos que son comunes en muchos de sus rivales directos, como podría ser un asiento trasero desplazable, las salidas de ventilación traseras, el portón trasero eléctrico, un techo panorámico practicable...



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2 DIG-T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	116 CV / 4.500
Par máximo/rpm	19,4 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	46,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R19
Marca	Michelin
CARROCEÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.406
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394 / 1.806 / 1.590
Capacidad del maletero (l)	430 - 1.598
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,0 (10,6)
Recorriendo (metros)	195
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,9
De 80 a 120 km/h en 4ª/5ª/6ª	9,5 / 13,6 / 20,3

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,8
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,9
A 140 km/h de cruce	8,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	753
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,6
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,6

PRECIO		30.250 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 129 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		Motor agradable. Confort de marcha. Prestaciones. Equipo de serie completo. Calidad de acabado, 4.150 euros de descuento.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
				Consumo real elevado. Desarrollos largos. Sin selector de modos. Funcionalidad interior. Precio alto. Neumáticos.





▲ El kit reparapinchazos es de serie y la rueda de emergencia cuesta 100 euros. La capacidad del maletero puede oscilar entre 430 y 1.598 litros.



◀ CONFORT EXTRA
NISSAN HA MEJORADO LA INSONORIZACIÓN... Y SE NOTA. EL 1.2 DIG-T CUMPLE BIEN CON SU COMETIDO, Y ESO QUE TIENE SOLO 115 CV ORGANIZADO
ES SENCILLO SENTIRSE CÓMODO EN SU INTERIOR, ORDENADO Y DE CALIDAD. NUEVOS SON EL VOLANTE O LOS RELOJES



▲▼ Cuando sus asistentes nos advierten de algo, todos lo hacen con el mismo sonido, lo que parece corregible. El 1.2 DIG-T no lo hay con tracción total, y con estas gomas mejor no abandonar el asfalto.



▲ Hay bastantes huecos para dejar pequeños objetos en su interior. Los asientos son muy cómodos y el cuero es de serie. Detrás, mejor tres niños; y no hay una banqueta regulable.

◀ Ni el completo Tekna+ equipa portón trasero eléctrico. Las gomas 225/45 R19 nos parecen desproporcionadas.



▲ El cambio manual es agradable, pero sus desarrollos finales son largos. La caja Xtronic cuesta 1.700 euros.

Bajo su capó no se la han jugado, y el Nissan Qashqai mantiene los conocidos diésel dCi 110 y 130, además de los DIG-T 115 y 163 de gasolina.

El año pasado se matricularon 19.664 Qashqai diésel y 9.088 de gasolina. Pero esta proporción variará en el futuro, ya lo verás. Parte de la responsabilidad de ese cambio en la demanda la tendrá este 1.2 DIG-T con 115 CV de potencia, un motor que comparte con algún que otro Renault, pero que en un futuro será relevado por el moderno 1.3 Tce, desarrollado junto a Mercedes. Este motor, con el acabado Visia, arranca en los 17.900 euros incluyendo descuentos; pero sin ellos lo hace en 22.000.

Por esta razón nos hemos

► Los faros LED iluminan muy bien y casan perfectamente con su parrilla V-Motion. Su dinámica no envidia a la de un compacto, y eso que es 70 milímetros más alto que un Pulsar.



animado a probarlo combinado con el nuevo nivel de equipamiento Tekna+, que ofrece asientos de cuero, climatizador bizona, navegador, visión 360 grados, techo panorámico, sistema ProPilot con los últimos asistentes a la conducción... Así podríamos estar un buen rato.

Y como opciones encontramos la pintura metalizada, la rueda de repuesto y el sistema de sonido Bose.

Ahora bien, no sale nada barato, porque son 30.250 euros, que se reducen hasta los 26.100 incluyendo descuentos, cantidad que te da ya para

poder elegir en el mercado algo más espacioso, funcional o potente... Tú decides.

Su motor 1.2 DIG-T es verdaderamente agradable, y gracias a una mejor insonorización apenas se deja sentir. Punto fuerte es su ergonomía, lo que se debe tanto a un pues-

to de conducción ordenado como a una notable accesibilidad, pues el Qashqai permite entrar y salir del habitáculo de forma cómoda. Y, además,

presume de una idónea visibilidad en todas direcciones.

No es un 'bólide', pero convence con sus prestaciones. Aunque los 115 CV los ofrece

a régimen de diésel, para sacar lo mejor de él vas a tener que jugar con las marchas cortas, recurriendo a su cambio manual de seis velocidades -el Xtronic automático cuesta 1.700 euros-. Y es que los desarrollos finales son excesivamente largos, y ya en segunda supera los 100 km/h. Tampoco ayuda que los Tekna+ equipen neumáticos 225/45 R19, una medida más propia de coches con el doble o el triple de potencia que de un SUV con ciertas aptitudes camperas.

Si buscas mejores prestaciones tienes el 1.6 DIG-T con 163 CV, pero si el 1.2 aquí analizado no resulta especialmente ahorrador, con 48 CV extra y más cilindrada ya te lo puedes imaginar. Y es que para conse-

guir los 5,6 l/100 km de media que anuncia habrá que hacer filigranas, y por mucho que te digan en el concesionario, vete mentalizando de que el gasto real supera los siete litros con facilidad.

Tampoco es para alarmarse, pero si haces mucho kilometraje igual un dCi saldrá a cuenta, siempre que no temas a posibles restricciones futuras.

En cuanto a su chasis, el Qashqai cumple con un sencillo esquema que ha sido revisado por completo para ofrecer confort y dinamismo a partes iguales, pero sería más cómodo con mayor perfil de goma. Ofrece lo último en asistentes, pero Nissan debería prescindir del mismo 'pi pi pi' para avisarnos de cosas diferentes.

► SUS RIVALES



HYUNDAI TUCSON 1.6 GDI 4X2 BLUED TECNO

Es más amplio que el Qashqai y el Tecno equipa casi de todo, incluso cuero. El 1.6 GDI no tiene turbo pero anda bien y gasta lo que su rival. Son 23.715 euros con descuento.

Precio	28.315 €
Potencia	131 CV
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



KIA SPORTAGE 1.6 GDI 4X2 EMOTION

Utiliza el motor del Tucson y calca sus prestaciones. Más espacioso, con más maletero y casi tan equipado como el Nissan. 23.954 euros con descuento.

Precio	29.400 €
Potencia	132 CV
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



SEAT ATECA 1.0 TSI 4X2 STYLE

Recurrir a un motor de tres cilindros que no teme a sus rivales y que gasta menos. El Style no viene tan equipado, pero nos ahorramos un pico. Con descuento son 20.880.

Precio	24.080 €
Potencia	115 CV
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.

Alabado seas

Para que te valoren como es debido, en ocasiones no hay mejor solución que dar un golpe en la mesa. Y el Stinger es ese 'puñetazo', un coche que llega diciendo "mirad lo que somos capaces de hacer en Kia". Una berlina deportiva de cinco puertas que merodea sin miedo por territorio de Audi, BMW o Mercedes, y que con su calidad y los 370 CV de su V6 biturbo permite disfrutar de lo lindo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

El ritmo de lanzamiento de productos en Kia se ha acelerado en los últimos tiempos, y no hace tanto pasaban por estas páginas el nuevo Rio y el Stonic, que comparten una nueva plataforma y permiten a la firma coreana luchar todavía mejor en esos segmentos donde la economía manda y cada vez más clientes meten a Kia en su 'quiniela' de favoritos. El Sportage ya lo consigue entre los SUV de talla media,

y en breve llegará una nueva generación del Cee'd que busca situarse entre los mejores compactos del momento.

Pero Kia pica aún más alto, y la prueba es este Stinger que hoy probamos, una berlina Gran Turismo disponible sólo con motores enérgicos y a la que podríamos buscar rivales como el Volkswagen Arteon, dotado también de una carrocería coupé de cinco puertas. Pero el Stinger pone el listón más arriba incluso, tanto por dinamismo –la prueba está en esta versión GT con un V6 Bi-

turbo de 370 CV– como por rendimiento, tacto general o tecnología. Siempre habrá 'marquistas' –respetables– y aquellos que se mueven por tópicos acuñados lustros atrás –menos respetables– que pongan en duda nuestra opinión, pero parece obligado empezar el artículo dejando clara una idea: un Stinger poco tiene que envidiar a un Audi A5 Sportback o un BMW Serie 4 Gran Coupé. ¿Oigo risas? Bueno, no se trata de convencer a nadie, y nuestra labor se reduce a probar cosas y contarlas.

Nadie debe entender que el Stinger es 'mejor' que los alemanes, pues también tiene sus puntos débiles, como un peso excesivo –rebas los 1.900 kilos en orden de marcha, cuando sus rivales bajan de 1.800– o un consumo mayor; aunque incluso en esto también conviene matizar, pues la versión probada es uno de esos raros productos que en nuestro test gastó menos de lo homologado. En serio. La media oficial es de 10,6 l/100 km y le hemos medido 10,4 litros. Si añadimos que eso nos



◀▶ Para los motores 'básicos' –un diésel 2.2 de 200 CV y un 2.0 de gasolina con 255 CV– se ofrecen los niveles Style, Xtreme y GT Line, mientras que el GT se reserva para el motor V6, disponible sólo con tracción total.

PRECIO **54.150 €**

EMISIONES DE CO₂: **244** g/km

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Rendimiento: motor, cambio, chasis y tracción. Equilibrio comportamiento/confort. Cinco plazas y portón trasero. Calidad. Equipamiento de serie. Garantía.

DEBE MEJORAR

- Peso algo elevado. Consumo alto. Túnel central voluminoso y poco espacio para los pies detrás. Suelo del maletero. Sin rueda de repuesto. ¿GT RWD?

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Si al finalizar el 2017 me hubiesen preguntado por mis grandes descubrimientos del año, creo que el Stinger se habría hecho un hueco en la elección. De hecho, el Gran Turismo de Kia se ha metido entre los siete finalistas del 'Car of the Year 2018'. Exhibe el poder de la marca coreana en tecnología y calidad; y presume de una puesta a punto digna de las firmas 'premium'.

ha ocurrido en uno de cada 500 vehículos probados ya está todo dicho. Aún así, 10,4 es mucho, y al S5 Sportback de 354 CV le medimos 9,7 litros, y 'sólo' 9,9 a todo un RS 5 Coupé con sus 450 CV.

Si el gasto preocupa, mejor apuntar a versiones menos potentes, y especialmente al diésel de 200 CV; pero si lo buscado tiene que ver con las sensaciones y el





▲ Maletero de 406 litros, con portón y respaldo abatible 40:60. El suelo podría ser algo más consistente, y debajo no hay rueda de repuesto.



▲ El motor nos ha encantado: dulce y brutal a la vez, entrega el par máximo desde 1.300 vueltas.



▲ Un 8 por materiales, un 9 por acabado y un 10 en ergonomía: diseño y tacto de mandos, idóneos.



▲▲ El voluminoso túnel central, sobre el que se asientan las salidas de aire traseras, incomoda bastante al quinto pasajero, y en las otras dos plazas posteriores hay poco hueco para meter los pies. Aún así, no se viaja nada mal detrás. Y delante, mucho mejor todavía: asientos, amplitud...



▲ Todos los Stinger comparten la caja automática de 8 marchas. Su funcionamiento depende del modo elegido –hay cinco– con la rueda del sistema DMS.

poderío, este 3.3 T-GDI parece realmente apropiado.

¿Caro? De acuerdo, son 54.150 euros, pero te llevas un V6 con doble turbo, 370 CV, cambio automático y tracción total, un equipo de serie que sólo recibiremos de marcas germanas a base de invertir varios sueldos y pagas extras, una carrocería de 4,83 metros que hace volver miradas, un interior apto para transportar a la familia... A nuestro juicio, Kia da tanto por lo que pagamos –incluyendo ahí mucha calidad y una garantía ejemplar– que hemos valorado su precio con la máxima no-



El Launch Control permite maximizar la respuesta en las arrancadas desde parado. Le hemos medido 5,1 segundos –anuncia 4,9– para acelerar de 0 a 100 km/h.

ta: cinco estrellas. Y otros dos 'cincos' llegan por la seguridad –no sólo la dotación de modernos asistentes es excelsa, sino que añade un magnífico com-

portamiento– y las prestaciones, pues el Stinger GT corre que se las pela. No acelera desde parado como el S5 por culpa del mayor peso ya citado,

pero solventar el '0-100' en 5,1 segundos no está mal, y salir del primer kilómetro lanzado a 223,1 km/h también aviva el pulso. La velocidad punta

◀ SUSPENSIÓN 'ECS' ES DE SERIE Y AJUSTA ELECTRÓNICAMENTE LA AMORTIGUACIÓN SEGÚN EL MODO ELEGIDO CON EL 'DMS'. PARA AMINORAR EL SUBVIRAJE, SUAVIZA EL EJE DELANTERO Y ENDURECE EL TREN TRASERO
PANORAMA DEPORTIVO VAMOS SENTADOS 45 MM MÁS ABAJO QUE EN EL KIA OPTIMA

▶▶ En el programa Sport+ del DMS (Driver Mode Select) la instrumentación muestra datos específicos, como temperatura del aceite, entrega de par, presión de soplado de los turbos... La calidad de los gráficos es muy buena, y todo resulta 'muy premium'.



▶▶ La pantalla de 8 pulgadas, de serie como el navegador o el equipo de audio Harman-Kardon de 720 W y 15 altavoces, también informa sobre el DMS, que regula dirección, tracción, suspensión, sonido del motor, pedal acelerador...



es de 270 km/h –estos detallitos tienen su importancia en las 'autobahn'– y le hemos medido 3 segundos exactos para recuperar de 80 a 120 km/h –3,3 tarda el Audi S5–, de manera que los adelantamientos son coser y cantar.

No sólo es 'lo que corre', sino 'cómo corre'. El V6 Biturbo es un prodigio –lástima que le guste un poco la bebida– porque empuja con contundencia y suavidad a la vez, algo a lo que ayuda el altísimo par –disponible desde sólo 1.300 vueltas– y la inmediata respuesta del cambio automático de 8 marchas, que es más ágil

al seleccionar los modos de conducción Sport o Sport+. También en esos programas el sonido del motor se acentúa, y si en condiciones normales el V6 ya suena bien –con los decibelios bastante controlados–, al pedirle 'guerra' el Stinger brama con fiereza extra. Pero sin escándalos ni alardes excesivos, de modo que conducir en Sport no condenará al pasaje a perder confort.

Encandila también el Gran Turismo de Kia por su seguridad, eficacia o sencillez de manejo, y a medida que giramos el mando del DMS (Driver Mode Select) van variando

los ajustes de todo lo que tiene que ver con la conducción, incluido el reparto de tracción. De hecho, el modo Smart 'aprende' de nuestro estilo de uso y va modulando todo –dirección, suspensión...– según las necesidades.

Puede que haya modelos más radicales al límite, e incluso más efectivos en la lucha contra el cronómetro al afrontar una vía de montaña, pero se nota que los ingenieros lo pusieron a punto en Nürburgring y que no salieron de allí hasta que todo cuadró. Tracción perfecta, paso por curva rápido, cómodo y aploma-

do, dirección rapidísima y de gran tacto... Y de los frenos se ha encargado Brembo, que ha elegido discos ventilados de medida generosa para detener el coche en distancia cortas. Y no decimos 'muy cortas', pues el peso se nota y Kia no recurre a neumáticos excesivos, especialmente delante.

Por lo demás, cochazo. Puede que los 406 litros del maletero sepan a poco en viajes largos o que la quinta plaza resulte incómoda, pero hay calidad y ergonomía de sobra, la tecnología lo preside todo y convertiremos cada desplazamiento en una experiencia.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

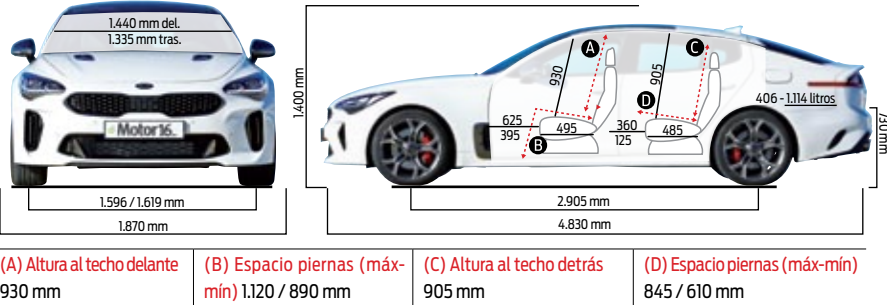
BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje. »

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.3 T-GDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	3.342
Alimentación	Inyección directa de gasolina, dos turbocompresores e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	370 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	52,0 / 1.300-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	61,55
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 350 mm / Discos vent. 340 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson sobre subchasis, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente de doble horquilla sobre subchasis, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos (del.-tras.)	225/40 R19-255/35 R19
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.909
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	5,16
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla 8 pulgadas y navegador	▲		
Instrumentación Head-up Display	▲		
Control de cruceo adaptativo	▲		
Reglaje eléctrico asientos del.	▲		
Tapicería de piel (negro o rojo)	▲		
Respaldo posterior abatible 60/40	▲		
Portón trasero eléctrico	▲		
Asientos calefactables del./tras.	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión adaptativa	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Techo panorámico corredizo	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento señales tráfico	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call		▼	
Faros Full Led direccionales	▲		
Alerta de tráfico trasero cruzado	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera y de 360º	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Control presión neumáticos	▲		
Espejo interior antideslumbrante	▲		
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		

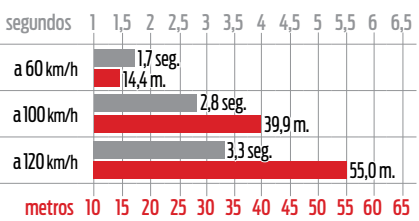
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 486.

BANCO DE PRUEBAS

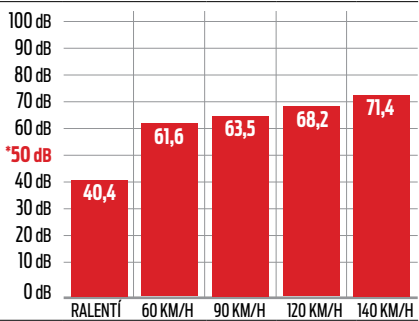
VELOCIDAD MÁXIMA	270 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,3
De 0 a 50 km/h	2,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,1 (4,9)
Recorriendo (metros)	79
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,7
1.000 m desde 40 km/h en D	23,6
De 80 a 120 km/h en D (en metros)	3,0 84
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,8 km/h de promedio	13,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,0
Conducción dinámica	16,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,6
A 140 km/h de cruceo	10,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	576
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	14,2
Ciclo extraurbano	8,5
Ciclo mixto	10,6

FRENOS



SONORIDAD

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



EN COMPARACIÓN CON...

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

	KIA STINGER GT 3.3 T-GDI AWD	AUDI S5 SPORTBACK 3.0 TFSI QUATTRO TIPTRONIC	BMW 440i xDRIVE GRAN COUPÉ	VOLKSWAGEN ARTEON R-LINE 2.0 TSI 4MOTION DSG7
Precio	54.150 euros	78.060 euros	61.700 euros	51.775 euros
Cilindrada	3.342 cc	2.995 cc	2.998 cc	1.984 cc
Potencia	370 CV / 6.000 rpm	354 CV / 5.400-6.400 rpm	326 CV / 5.500 rpm	280 CV / 5.100-6.500 rpm
Par máximo	52,0 mkg / 1.300-4.500 rpm	51,0 mkg / 1.370-4.500 rpm	45,9 mkg / 1.380-5.000 rpm	35,7 mkg / 1.700-5.600 rpm
Cambio	Automático, 8 vel.	Automático, 8 vel.	Automático, 8 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	14,2 / 8,5 / 10,6 l/100 km	9,9 / 6,1 / 7,5 l/100 km	9,5 / 5,7 / 7,1 l/100 km	9,2 / 6,1 / 7,3 l/100 km
Emisiones	244 g/km CO ₂	170 g/km CO ₂	165 g/km CO ₂	164 g/km CO ₂
Autonomía	566 kilómetros	773 kilómetros	845 kilómetros	904 kilómetros
Vel. máxima	270 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h
0 a 100 km/h	4,9 segundos	4,7 segundos	5,0 segundos	5,6 segundos
Maletero	406 / 1.114 litros	480 litros	480 / 1.300 litros	563 / 1.557 litros
Dimensiones	4.830 / 1.870 / 1.400 mm	4.752 / 1.843 / 1.384 mm	4.640 / 1.825 / 1.404 mm	4.862 / 1.871 / 1.450 mm
Batalla	2.905 mm	2.825 mm	2.810 mm	2.837 mm
Diámetro giro	11,7 metros	11,7 metros	11,8 metros	11,9 metros
Depósito comb.	60 litros	58 litros	60 litros	66 litros
Peso	1.909 kilos	1.735 kilos	1.760 kilos	1.716 kilos
A favor +	Todo un descubrimiento. Y por los 54.150 euros que cuesta trae un equipo de serie simplemente fantástico en cuestión de confort o seguridad. Prestaciones y comportamiento de primer nivel, alta calidad, máximo agrado de uso... Y garantía de 7 años.	Es más ligero que el Kia, y eso le da una leve ventaja en las aceleraciones más extremas desde parado. Pero unas cosas con otras, S5 y Stinger GT empatan por prestaciones. Gasto más bajo, altísima calidad general, maletero más amplio y equipamiento más personalizable.	Es 19 centímetros más corto que el Stinger pero el Serie 4 Gran Coupé ofrece más maletero y tiene un habitáculo de amplitud similar. Y aunque el BMW no es el más liviano, pesa 149 kilos menos que el Kia. Prestaciones, calidad, bajo gasto y buen comportamiento.	La versión más enérgica del Arteon es más accesible, aunque un Stinger 2.0 T-GDI de 255 CV sale mucho más barato aún: de 38.900 a 48.150 euros, según acabados. El Volkswagen tiene un maletero enorme, gasta menos, ofrece más autonomía y es muy ligero.
En contra -	El maletero es correcto –formas aprovechables y portón trasero– pero 406 litros es un volumen algo justo. Quinta plaza más incómoda y consumo más alto que sus rivales. En España no se vende la versión GT de tracción trasera, reservada a Reino Unido.	El Audi sale mucho mas caro que el Kia, pues además de que su factura es 23.910 euros más alta –da para comprar un Kia Niro híbrido–, la dotación de serie del alemán es más pobre. La quinta plaza tampoco es cómoda y el depósito de combustible se nos antoja algo justo.	Su motor 3.0 turboalimentado rinde menos potencia y par que los seis cilindros usados por Kia y el Audi. Y el precio es netamente superior al del Stinger, sin que eso apareje, además, un equipamiento de serie tan completo como el del modelo coreano. Opciones caras.	Al equipar un 2.0 de cuatro cilindros y tener 'sólo' 280 CV se sitúa un escalón por debajo de Stinger GT, S5 y 440i. Y al límite, el Arteon no es tan completa como la del Kia, lo que obliga a tirar de opciones. Refinamiento ligeramente menor.



EL DETALLE

SEGURIDAD Excelente protección

Un aluvión de siglas sitúa al Stinger GT al mejor nivel en materia de asistentes: FCA (Forward Collision-Avoidance Assist), LKA (Lane Keeping Assist), DAW (Driver Attention Warning), SCC (Smart Cruise Control), ISLW (Intelligent Speed Limit Warning), BCW (Blind Spot Collision Warning), RCCW (Rear Cross-Traffic Collision Warning), HBA (High Beam Assist), LBA

(Dynamic Low Beam Assist), AVM (Around View Monitor)... Además, cosechó cinco estrellas en las pruebas de EuroNCAP, destacando su 93 sobre 100 en protección de ocupantes.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,27 euros/km. Coste financiero: 1,11 euros/km. Coste km total: 1,37 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 461,85 euros/año. Seguro a todo riesgo: 632,10 euros/año con franquicia de 450 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia, S.L. C/ Anabel Segura, 16. 28108. Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 283 285 / 91 304 31 90

RED DE POSVENTA

122 puntos de asistencia en España.

GARANTÍA

7 años o 150.000 kilómetros (los 3 primeros años, sin límite de kilometraje)

www.kia.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 54.150 EUROS



DOS MINUTOS Y 17 SEGUNDOS BASTARON PARA COMPLETAR LOS PRIMEROS 6.000 PEDIDOS DEL 01 EN CHINA, TODA UNA PLUSMARCA

Falta un año



Nos hemos ido hasta China para probar el Lynk&Co 01, un SUV de talla media y elevado confort que comparte plataforma y tecnología con el Volvo XC40 y que llegará al mercado europeo el próximo año, cuando ya estén listas sus versiones electrificadas, como un híbrido enchufable.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hace un año, el grupo chino Geely, propietario de Volvo, presentaba la firma Lynk&Co, planteada como una nueva marca global, ya que primero venderá en China pero se irá extendiendo progresivamente a Europa y Estados Unidos. Diseño y tecnología suecos para unos vehículos –al SUV 01 le seguirá pronto un sedán– que en el mercado chino buscan una clientela específica –automovilistas jóvenes de alto po-

der adquisitivo que valoran un producto local de tan alta calidad como un modelo importado– y que innovan hasta en la distribución, pues si en China hay una pequeña red de 150 concesionarios y la mayoría de los usuarios pedirá su coche por internet –bastaron 137 segundos para que se agotaran los primeros 6.000 pedidos el día del lanzamiento–, en nuestro continente, por ejemplo, la presencia de tiendas Lynk&Co será mucho más exigua, y se habla de unas pocas ciudades:

► Hay muchas diferencias de diseño con el Volvo XC40, con el que comparte la plataforma CMA, pero la preocupación por la calidad o la ergonomía es nota común en el Lynk&Co 01, que presenta una distancia entre ejes 32 milímetros mayor. Eso se nota especialmente en sus amplias plazas traseras, casi tan cómodas como las de un XC60. El acabado es realmente bueno.



▲ El 01 tiene una generosa altura al suelo, y dotado de tracción total puede superar notables retos. El sistema da prioridad al envío de par al tren delantero, pero si percibe pérdida de motricidad envía fuerza al eje trasero. Además, su suspensión es más firme que en el 01 de tracción delantera.

Amsterdam, Berlín, quién sabe si Barcelona o París... Y basándose en experiencias de éxito como la de Apple, se ofrecerán sólo productos ‘cerrados’, sin posibilidad de montar opciones: unas cuantas versiones, a cada cual más equipada, pero con un equipamiento definido desde fábrica, lo que facilita la producción y acelera las entregas. Los precios en China arrancan en 158.800 RMB, que al cambio suponen unos 20.200 euros, pero Lynk&Co aclara que en Europa serán superiores a esa cifra. De hecho, habrá otras fórmulas de adquisición distintas a la compra, como la suscripción mensual, y a precios similares en toda Europa, salvo por el IVA.

PRECIO	
No disponible en Europa	
EMISIONES DE CO ₂ : N.D.	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Amplitud y confort. Plataforma y tecnología de Volvo. Precio en China. A Europa llegará un PHEV.	 Versión FWD subvirador. Manejo manual del cambio. Distribución en Europa casi sin tiendas.

La marca también quiere establecer una garantía de por vida para sus productos, y el cliente se desentenderá de todo en las tareas de mantenimiento, pues el vehículo sería recogido y posteriormente devuelto tras su paso por el servi-

cio técnico, que en Europa se compartiría con Volvo.

En cuanto a su primer modelo, el 01 es un SUV de 4,51 metros que emplea, como el Volvo XC40, la nueva plataforma CMA, de modo que en la parte técnica encontra-

mos bastantes analogías con el nuevo SUV sueco. Pero el Lynk&Co 01 tiene un diseño exterior totalmente diferente y presenta un tamaño algo mayor –la distancia entre ejes crece 32 milímetros– para ganar espacio sobre todo en las plazas traseras, un punto muy valorado en China. Con un conductor de 1,75 al volante medimos nada menos que 78 centímetros de espacio entre respaldos –71,5 en el XC40, que ya destaca positivamente en esa faceta–, mientras que la anchura interior del 01 es de 144,5 centímetros delante y 134,5 detrás –145 y 131, respectivamente, en el Volvo–, y la altura en el SUV chino también es genero-

FÁBRICA DE LUQIAO: DISEÑADA Y GESTIONADA POR VOLVO

Desde el pasado verano funciona casi a pleno rendimiento la nueva factoría de Zhejiang Geely Holdings en la localidad de Luqiao, al sur de Shanghai, que fue diseñada por ingenieros de Volvo y que, de hecho, es operada por la marca sueca. La planta de Luqiao está dedicada a los nuevos modelos que comparten

la arquitectura CMA, como el Lynk&Co 01 –la nueva marcha china está participada en un 30 por ciento por Volvo y en un 70 por Geely, que a su vez es propietaria de la firma escandinava– o el Volvo XC40, cuyas unidades destinadas al mercado chino saldrán de allí, y no de la fábrica belga de Gante, que abastece

a Europa. Lo que todavía no se ha confirmado es el lugar de producción de los Lynk&Co que lleguen a Europa a partir de 2019, pues podría usarse también la planta de Gante; aunque parece que todo dependerá de la demanda que tengan en China el 01 y otros futuros modelos dotados de plataforma CMA.

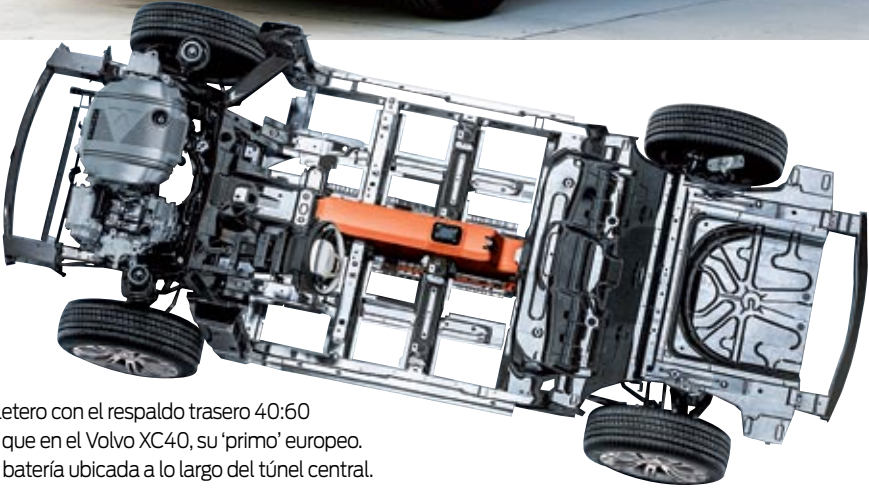


◀ Motor 16 accedió a la nueva planta de Lynk&Co, todo un privilegio en un país que suele guardar celosamente sus cadenas de montaje. En eso, sin duda, se nota la mano de Volvo, que diseñó y opera esta moderna factoría.

EN EL CIRCUITO DE NINGBO PROBAMOS EL 01 CON LOS DOS TIPOS DE TRACCIÓN; Y EL AWD VA MEJOR



►► Lynk&Co habla de 1.440 litros como volumen de maletero con el respaldo trasero 40:60 abatido, y con cinco plazas en uso la capacidad es mayor que en el Volvo XC40, su 'primo' europeo. El 01 tendrá pronto una versión híbrida enchufable, con la batería ubicada a lo largo del túnel central.



sa: 97,5 centímetros delante y 93 detrás. Como resultado, en el Lynk&Co 01 se viaja casi tan cómodamente como en un XC60, modelo de Volvo situado en el segmento superior. A ello contribuye una calidad general estupenda, un diseño interior moderno que da prioridad a la conectividad y un buen aislamiento acústico.

Nada que envidiar, de hecho, a un buen producto europeo. Y ocurre lo mismo con la conducción. Cuando lo probamos en el circuito de Ningbo, al sur de Shanghai, sólo unos días antes habíamos conducido el XC40, de modo que podíamos comparar bien las sensaciones. Básicamente, el Volvo es más deportivo, con

un tacto más firme y directo, mientras que el Lynk&Co prima el confort. Aunque incluso aquí conviene matizar, pues la personalidad dinámica del 01 depende mucho del tipo de tracción –hay versiones de tracción delantera y de tracción total– y del tipo de chasis: City o Sport. Durante nuestro breve test, usamos un

AWD Sport y un City de tracción delantera, y el primero nos agradó mucho más al llevar las cosas al límite en circuito, pues hay menos balanceo y más aplomo, y se puede abrir ‘gas’ sin contemplaciones en pleno apoyo por su mejor motricidad. Con el 01 de tracción delantera, en cambio, la tendencia subviradora –a tirar de



▲ Los 01 de motor convencional no llegarán a Europa, donde Lynk&Co ofrecerá solo versiones electrificadas: el PHEV y un eléctrico puro.

morro en curva– es más clara y la tracción es menos eficaz, lo que obliga al estabilizador a funcionar a destajo. No obstante, repetimos, fue una prueba en circuito, donde la exigencia siempre es muy superior que una carretera.

Los primeros 01 comercializados –y probados– equipan un cuatro cilindros de gasolina de origen Volvo, con turbo y 180 CV, una mecánica más que suficiente porque el SUV chino no es pesado –unos 100 kilos menos que el XC40– y el cambio automático de seis marchas trabaja bien. Además, tiene modo manual

–con levas en el volante en el AWD–, aunque el movimiento de la palanca para subir y bajar marchas es ‘derecha-izquierda’, lo que nos parece menos ‘natural’ que el clásico movimiento secuencial ‘delante-detrás’. No obstante, esta versión no llegará a Europa, donde la gama del 01 a la venta desde 2019 se centrará en un eléctrico puro con alcance en torno a los 350 kilómetros y en un híbrido enchufable –un tricilíndrico 1.5 Turbo de unos 190 CV más un motor eléctrico de 75 CV–, con 225 CV totales y unos 40 mkg de par, y alcance eléctrico de 50 kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO FWD	2.0 TURBO AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500	180 CV / 5.500
Par máximo/rpm	27,0 mkg / 1.500-4.000	27,0 mkg / 1.500-4.000
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automático, 6 vel.	Automático, 6 vel.
Frenos del/tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	235/60 R17 - 235/50 R19	235/60 R17 - 235/50 R19
Peso (kg)	De 1.557 a 1.645	De 1.700 a 1.730
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.512 / 1.860 / 1.685	4.512 / 1.860 / 1.685
Volumen maletero (l)	1.440 (máx.)	1.440 (máx.)
Capacidad depósito (l)	54	54
De 0 a 100 km/h (s)	7,3	7,5
Velocidad máx. (km/h)	211	211
Consumo mixto (l/100 km)	6,5	6,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	N.d.	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.



▲ La red viaria china ha mejorado mucho en los últimos años, y se ha multiplicado rápidamente el número de autopistas y autopistas. Pero los accidentes son frecuentes; y los atascos, una constante.

CIRCULAR POR CHINA Un ejercicio de alto riesgo

China es el país donde más infraestructuras viarias se están construyendo: autopistas, túneles, puentes... De hecho, desde 2012 el gigante asiático ha producido más cemento que Estados Unidos desde 1900, lo que da una idea sobre el ritmo de urbanización y ‘desarrollo’ en este territorio con 1.400 millones de habitantes, convertido desde 2009 en el mayor mercado automovilístico mundial y por donde hoy circulan ya 200 millones de vehículos. En el año que acabamos de despedir fueron casi 25 millones las unidades matriculadas, y aunque ese dato supone el menor incremento en más de dos décadas –sólo un 1,4 por ciento más que en 2016–, las autoridades chinas tratan de capear los problemas asociados a un parque automovilístico tan voluminoso. Por ejemplo, imponiendo cuotas mínimas de venta de vehículos eléctricos a los fabricantes: un 10 por ciento en 2019, un 12 en 2020... E incluso limitando ‘por ley’ la población de sus mayores ciudades, correspondiéndole por ejemplo a Shanghai un tope de 25 millones de habitantes. Al margen de la altísima contaminación –no achacable sólo al transporte– y de los atascos permanentes –tanto en las megalópolis como en vías alejadas del medio urbano–, el otro gran problema está en la siniestralidad, y aunque se asumen oficialmente unas 100.000 víctimas mortales causadas por el tráfico cada año, la OMS estimaba en un informe reciente que la cifra real ronda las 250.000 –ciclistas, motoristas y peatones son mayoría–, lo que supone una quinta parte de los muertos achacables al automóvil en el mundo. Y basta con pasar unos días allí para comprenderlo...



▲ El Lynk&Co 01 se comercializa en China desde el 28 de noviembre. La red de distribución inicial comprende 150 boutiques de marca, dotadas en ocasiones de café-bar, cine o zonas de juegos, y donde nos asesoran sobre la personalización de los coches, los precios, las colecciones disponibles...

la frase

Luis Montoro. Presidente de Fesvial, la Fundación para la Seguridad Vial

«Los datos positivos de los últimos años han provocado que nos confiemos y que los muertos hayan dejado de ser una prioridad de las administraciones y de la sociedad. Un grave error».



en breve

► **CONTRA EL DIÉSEL.** - El XIX Informe Global de Automoción de la consultora KPMG indica que el 70 por ciento de los ejecutivos del sector no recomienda la compra de un diésel, aunque el 50 por ciento de los encuestados lo considera una «tecnología viable».

► **INVERSIÓN EN NUEVAS TECNOLOGÍAS.** - 840 millones de euros tiene Alliance Ventures, el fondo creado por Renault, Nissan y Mitsubishi, que priorizará la inversión en empresas emergentes de tecnologías de automoción y proyectos de movilidad de nueva generación.

► **FRANCIA REDUCE LA VELOCIDAD.** - Bajar el máximo a 80 km/h en carreteras en las que los dos carriles de circulación no estén separados por barreras físicas, endurecer las sanciones por el uso del móvil al volante -con retirada del carné si se comete una infracción mientras se usa- y reforzar la lucha contra el alcohol son parte de las medidas previstas en Francia para frenar el aumento de muertes por accidente de tráfico.

el puntazo

Si no se acredita su uso, la presencia de un detector de radar en el coche no se puede sancionar.

Lo dice un juzgado de Barcelona con la anulación de una multa, al considerar que «la simple instalación de un detector de radar en el vehículo no constituye infracción a la Ley de Seguridad Vial». Según Automovilistas Europeos Asociados (AEA) esa resolución favorable obtenida por sus servicios jurídicos clarifica lo que puede, o no, ser sancionado cuando se usan dispositivos de ayuda a la conducción, algo que desde que en 2009 se prohibió la instalación de inhibidores de radar en España ha sido objeto de numerosas controversias jurídicas.

la cifra

10.000

empleos se han creado en los últimos cinco años en las 17 plantas de producción de vehículos que hay en España, en las que se hacen 42 modelos diferentes (casi la mitad en exclusiva mundial) y en las que se han invertido 8.000 millones de euros en ese lustro.

carné por puntos, la formación o la penalización de las conductas reiterativas más peligrosas. Además de medidas para atajar los factores más recurrentes en los accidentes, como distracciones, velocidad inadecuada, cansancio, sueño, alcohol y drogas o utilización de cinturón y casco.

De hecho, el balance de 2017 mantiene el peso de la siniestralidad mortal en las carreteras convencio-

nales, con el 77 por ciento de los fallecidos, que suponen 792 vidas (30 más que en 2016), frente a las vías de alta capacidad en las que los muertos bajaron un 2%, con 6 menos que el año anterior. Y en la demostrada peligrosidad de las carreteras convencionales destacan la salida de vía y las colisiones frontales como los siniestros mortales más habituales, al anotarse el 41 y el 28 por ciento de los muertos, respectivamente.

Destaca también el aumento de los muertos en coche (+43), moto (+26), furgoneta (+17) y bicicleta (+11) en contraste con la disminución de los peatones fallecidos, 29 menos que en 2016. Con la distracción (32%), la velocidad inadecuada (26%), el cansancio y sueño (12%) y el alcohol (12%) y drogas (11%) como los factores más recurrentes.

En cuanto al uso de accesorios de seguridad, sigue siendo incomprensible que 4 de los 16 niños de hasta 12 años muertos no utilizaban sistema de protección y que casi uno de cada cuatro adultos fallecidos no llevarán puesto el cinturón, lo que supone 175 conductores y pasajeros. Tampoco llevaban casco 2 de los muertos en moto y 8 de los que perdieron la vida circulando en bicicleta.



▲ José Vicente de los Mozos (izquierda) y Antonio Cobo (derecha).

modelo de movilidad y responderá a la creciente competitividad industrial a nivel global a las que se

enfrenta el sector, para lo que aprovechará su gran experiencia de gestión internacional. Por su parte, **Miguel Piwko** es el elegido para ocupar la dirección de marketing de Skoda, vacante tras la designación de Albert García para encabezar esa división en Volkswagen.

Volvo España Gran 2017 y mejor 2018

Con 13.500 vehículos vendidos finalizó 2017 Volvo España, que augura su-

ocasión, la posventa y los servicios adicionales.

Continental Buen ejercicio en España

Ganando cuota de mercado en todas sus líneas de negocio ha cerrado 2017 Continental España, que también aumentaba la facturación un 4 %, al sumar 390 millones de euros todas sus divisiones de neumáticos. El director general de Continental Tires España, Ander García, adelantaba esos datos, resaltando ese resultado de «sobresaliente» a pesar del incremento de las materias primas y de un «mercado plano» en algunos segmentos. García también adelantó que Continental cerrará «el mejor año de su historia» en turismos, gracias a una amplia oferta de productos, que ha permitido consolidar la posición de la marca en todos los segmentos. En el repaso a 2017, el director general de la filial española destacaba el regreso de la compañía al sector agrícola, con una nueva fábrica en Lousado (Portugal) y los buenos resultados en el mercado de las dos ruedas, tanto en motocicleta como en bicicleta.



▲ Germán López Madrid.

perar las 15.000 unidades el próximo ejercicio, que supondrán una subida del 12 % sobre el año que acaba de terminar. El senior advisor de Volvo Cars Corporation, Germán López Madrid, afirma que las ventas no crecieron más el pasado año por la falta de unidades de los nuevos modelos; XC60y V40, cuya alta demanda y la «impresionante» cartera de pedidos con que se abre el año, colocará en 2018 la cuota de mercado de la marca en el 1,2 %, «todo un récord». El máximo responsable de Volvo en España también resalta ese 2,4-2,5 % de rentabilidad sobre facturación conseguida por la red de concesionarios, que en 2018 se mantendrá sin cambios en el territorio nacional. Según López Madrid, ante la cada vez más baja rentabilidad del coche nuevo, los vendedores deberán centrarse obtener beneficios del vehículo de



EuroNCAP

Los más seguros entre los seguros

Con el Volvo XC60 como gran protagonista, por obtener la puntuación más alta de los 69 modelos testados este año, rozando casi la perfección en ocupantes adultos (98 %) y logrando el 95 % de los puntos en Asistencia a la Seguridad (20 % más que el siguiente de su categoría), EuroNCAP ha designado los «Best in Class» 2018, título que obtiene el que logra la mejor puntuación del año en su categoría; puntuación que resulta de la suma de las cuatro áreas que se evalúan y para la que no se tiene en cuenta el equipamiento opcional. Gran ganador también en esta edición es Volkswagen, el fabricante que coloca tres de sus coches al frente de sus respectivos segmentos, refrendando su compromiso con la seguridad en todos los niveles con un utilitario, un todoterreno y un coche de alta gama entre los elegidos de 2017. El sexteto de los más seguros de su clase este año lo completan Opel Crossland X y Subaru XV-Impreza. Un repaso a los 69 novedades testadas en 2017 destaca que la evaluación de los paquetes de seguridad opcionales disponibles en todas las variantes del modelo y en todos los mercados, se concentraron en los segmentos más bajos y que la inclusión del frenado autónomo de emergencia con detección de peatones en la calificación ha propiciado que esté disponible en el 82 % de los coches probados e incluido de serie en el 62 %. También en 2017 sube puntuación en el apartado de peatones, con una media de 26,8 puntos sobre el máximo de 36, que supone casi doblar el promedio de hace una década.

Ejecutivo				
Volkswagen Arteon	96%	85%	85%	82%
SUV Grande				
Volvo XC60	98%	87%	76%	95%
SUV Pequeño				
Volkswagen T-Roc	96%	87%	79%	71%
Utilitario				
Volkswagen Polo	96%	85%	76%	59%
Monovolumen pequeño				
Opel Crossland X	85%	84%	62%	57%
Compacto				
Subaru XV/Impreza	94%	89%	84%	68%

'Foto-rojo' Multas ilegales

El Tribunal Supremo vuelve a confirmar la ilegalidad de las multas de semáforo captadas por el sistema 'foto-rojo', validando la anulación de una sanción impuesta por el ayuntamiento del municipio valenciano de Catarroja apoyada en uno de esos dispositivos. Pese a las numerosas resoluciones judiciales que anulan las sanciones captadas por ese sistema, son muchos

los consistorios que lo siguen utilizando.

Nissan Barcelona pierde Pulsar y Evalia

En verano, la planta de Nissan en Zona Franca (Barcelona) dejará de producir el compacto Pulsar y la versión para pasajeros de la furgoneta NV200. La medida no tendrá un impacto inmediato para el empleo puesto que el vacío se llenará con las ver-

siones comerciales diésel y eléctrica de la NV200, además de los pick-up Nissan Navara, Renault Alaskan y Mercedes Benz Clase X.

Nombramientos Llegan al cargo

Elegido por unanimidad por la Asamblea General de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), **José Vicente de los Mozos** ocupará la presi-

▼ Miguel Piwko



CAMPEONATO SUB19



OPEL, CON EL FÚTBOL

Un Opel Vivaro biturbo Tourer, un Opel Insignia Sports Tourer 1.5 turbo y un Mokka X 1.6 CDTI fueron los vehículos oficiales de la fase previa del Campeonato de España de Selecciones Territoriales de Fútbol Sala Sub 19, que se celebró recientemente en la ciudad zaragozana de Borja.

El municipio está muy cerca de la planta de Opel en Figueruelas y la marca quiso aprovechar la ocasión para mostrar su compromiso con el deporte cediendo los vehículos utilizados para los desplazamientos de los representantes y el cuerpo técnico de las distintas selecciones participantes.

120 VEHÍCULOS KIA FLOTA PARA AUSTRALIA

Rafa Nadal fue el encargado de entregar la llave oficial de la flota de 120 vehículos que Kia ha cedido a la organización del Open de Australia de tenis. Le acompañó en



el acto Lleyton Hewitt, ex campeón de Wimbledon y US Open, quien condujo un Kia Stinger desde Brisbane a Melbourne, que también fue entregado a los organizadores junto a 60 unidades del Sorento y otras 60 del Carnival.

PARA NIÑOS

El Skoda Karoq de cartón está pensado como un lugar de juego para los más pequeños. Tiene consola portátil, una tablet y hasta conexión wifi.



El Kid Karoq es de cartón y es una réplica a tamaño real del SUV de la marca checa.

UN SKODA KAROQ DE CARTÓN

¿Qué le piden los niños a un coche? Pues, sobre todo, que sea divertido. Y en Skoda parece que han entendido a la perfección las aspiraciones infantiles. Para promocionar el lanzamiento del Karoq en Gran Bretaña han creado una réplica de cartón a tamaño real del modelo. Se llama Kid Karoq y tiene todo lo necesario para

que los peques disfruten al máximo. Ha sido creado por un estudio de diseño, que empleó más de 600 horas en su desarrollo. Para la creación de este Kid Karoq, Skoda preguntó a mil niños de entre 6 y 11 años cómo sería para ellos el coche perfecto. Entre las respuestas, los pequeños pidieron que el automóvil pudiera reproducir su música favorita (42,5%), que

tuviera una tablet (67,6%) y un proyector de películas (35,4%). La marca respondió a sus deseos y en el interior del Kid Karoq podemos encontrar una consola de juegos, una tablet y hasta punto de acceso wifi. También hay un tobogán, una caja de juguetes y 1.500 pelotas de colores en el maletero.

AUDI WINTER DRIVING EXPERIENCE CITA EN BAQUEIRA Y SIERRA NEVADA

Las estaciones de esquí de Sierra Nevada y Baqueira Beret acogen hasta marzo los cursos de conducción Audi Winter Driving Experience, en los que los participantes podrán probar la gama de la marca sobre hielo y nieve. Dirigidos por Jordi Gené, incluyen una clase teórica

y pruebas de conducción con los modelos de la familia A4, el SUV Q7, los deportivos S3 Sportback y el RS 3 Sportback, el S5 Coupé o el TTS Coupé.



VEHÍCULO OFICIAL

Alfa Romeo se ha convertido en vehículo oficial del RCD Espanyol de Barcelona para esta temporada. La marca tiene también un acuerdo de cesión de vehículos con el Betis, el Valencia y el Atlético de Madrid.

DE ALEMANIA A EE.UU. EN UN CLASE S

VUELTA AL MUNDO EN UN MERCEDES AUTÓNOMO

Mercedes ha recorrido cinco continentes en cuatro meses para probar a fondo sus sistemas de conducción avanzada. El coche autónomo es cada vez más real.

Cada país tiene sus normas de circulación, diferentes señales y situaciones de tráfico complejas que se lo pondrían muy difícil a un coche autónomo ¿o no? Para averiguarlo, un Mercedes Clase S dotado de avanzadas tecnologías de automatización ha recorrido los cinco continentes experimentando el funcionamiento de estos sistemas. La ruta 'Intelligent World Drive' comenzó en septiembre en Fráncfort (Alemania), recorrió China, Australia y Sudáfrica y finalizó en Las Vegas (EE.UU.).

El objetivo de este viaje era obtener una visión mundial de las condiciones reales

del tráfico para que los futuros sistemas de conducción autónoma se puedan adaptar a los hábitos de cada país. Por eso, en cada etapa se evaluaron aspectos distintos de esta tecnología. En Alemania, la conducción en autopistas y atascos; en Shanghai se recopiló información sobre límites de velocidad; en Australia se centraron en el reconocimiento de señales de tráfico; en Sudáfrica, en situaciones relacionadas con peatones y en EE.UU se estudió el comportamiento del coche en retenciones y autopistas.

Mercedes ha recorrido cinco continentes en cuatro meses para poner a prueba los sistemas de conducción autónoma.



La ciudad china de Shanghai (arriba) o Sidney en Australia, (Izda.) fueron algunos de los lugares por los que transcurrió la ruta.

El tour 'Intelligent World Drive' partió de Fráncfort, en Alemania, y finalizó en Las Vegas (EE.UU.).

ATENTOS A...

HASTA EL 22/01

La Fundación Carlos de Amberes, en Madrid, acoge la exposición de la 32ª edición del Premio BMW de Pintura, con las obras de los ganadores y finalistas.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp Ultimate con tecnología ACTIVE

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



¿LA NOCHE? «NO FUE UNA GRAN DIFERENCIA EN COMPARACIÓN AL DÍA, TAMBIÉN EN FÓRMULA 1 TENEMOS CONDUCCIÓN NOCTURNA»

Alonso y Daytona: otra vez fuera de la 'zona de confort'

Como en las 500 Millas de Indianápolis, la participación de Fernando Alonso en las próximas 24 Horas de Daytona supone otra entrada en territorio desconocido. Considerada como preparación para las 24 Horas de Le Mans, la cita americana de finales de enero presenta sus propios desafíos. ¿Tendrá opciones para ganar las 24 Horas de Daytona? ¿O son solo un calentamiento para la carrera francesa? Aunque las primeras conclusiones del ROAR apuntan más a lo segundo que a lo primero, aún flotan algunas incertidumbres en el aire.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

Fernando Alonso y Toyota aún no han confirmado oficialmente su presencia en las próximas 24 Horas de Le Mans. Pero de ser finalmente como parece, el español debería participar antes en las 6 Horas de Spa (WEC), la cita previa a la famosa carrera francesa. Pero Alonso ha decidido comenzar en Daytona otra salida fuera de su 'zona de confort', como el asturiano ha denominado a su periplo

deportivo más allá de la Fórmula 1. ¿Qué puede esperar Alonso de las próximas 24 Horas de Daytona?

El primer contacto llegó en el conocido como ROAR, las primeras sesiones de entrenamientos que se celebran en la pista americana tres semanas antes de la carrera. Sirven como contacto inicial para los equipos y los pilotos, así como para determinar el box de cada uno durante el fin de semana de las 24 Horas. Para Alonso suponía afrontar escenarios y desafíos muy diferen-

tes a los vividos en su carrera deportiva hasta el momento.

El piloto español participa en Daytona con el equipo United Autosports, propiedad de Zak Brown, "mi jefe y también mi amigo". Una presencia que decidió "en cinco minutos" tras la propuesta del propio Brown. Junto con Lando Norris—tercer piloto de McLaren—y Phil Hanson, el español compartía un prototipo con otros pilotos por primera vez, con el compromiso necesario que iba desde la posición del asiento a la puesta a punto

del coche. Pero también, era oportuno conocer el comportamiento de un nuevo coche en una pista desconocida para él, la conducción nocturna o el intenso tráfico de las carreras de resistencia.

¿El primer problema? "El cinturón de seguridad, el que va entre nuestras piernas, yo necesité uno más largo en comparación al que usan ellos. Ese ha sido el problema más grande de la primera sesión", bromeaba el español el primer día entre las risas generalizadas. Apparently, se

solucionó. «Aún quedan cosas que hacer en el asiento, porque cuantas más vueltas das, más descubres pequeños problemas. En una carrera de F1 puedes manejarlos, pero aquí quieres estar seguro de que todo esté perfecto y cómodo, porque se pasan muchas horas en el coche», apuntaba como una de las lecciones básicas al terminar los tres días de entrenamientos.

El primer contacto con la singular pista americana también tuvo su impacto. "Las curvas y el gran peralte eran especiales, sientes la compresión en el cuerpo, los cambios de visibilidad, porque cuando estás en la parte normal del circuito, en horizontal, tienes una visión desde el coche en la que ves más por delante, mientras que cuando estás en la curva peraltada solo



▲ Alonso destacó el escaso rodaje en pista durante los tres días de entrenamientos; y la puesta a punto deberá completarse en la carrera.

ves los siguientes doscientos metros de la pista. Intentaba averiguar hacia dónde iba. El tamaño es enorme, así que se puede imaginar uno las tribunas llenas de gente para las 500 Millas de Daytona de la Nascar, sería algo increíble de experimentar".

Como piloto más rápido del equipo fue el encargado de salir a la sesión clasificatoria del ROAR, con un 1.37.515 final, el más rápido de los tres días de entrenamientos para United Autosports. Por el camino también sacó sus primeras conclusiones. "Fue un buen

fin de semana para trabajar con los pilotos, con el equipo, y de empezar a acostumbrarte a compartir todo, a adaptarte y a hacer compromisos entre todos nosotros para estar contentos con todo. Ha sido la principal prioridad, que hemos conseguido, y ha sido algo muy positivo".

Alonso probó diferentes aspectos específicos de las carreras de resistencia. Quizás uno de los temas que le sorprendió fue el escaso rodaje en pista durante tres días. «La cantidad de vueltas que se dan no son muchas. Probablemente, la mayor sorpresa es el poco tiempo que pasabas en el coche. Las sesiones no eran muy largas y, como compartes el coche, pierdes tiempo en el cambio de pilotos y en los de puesta a punto, y al final hacías muy pocas vueltas.



EL LIGIER JSP217 NO PARECE TAN COMPETITIVO EN DAYTONA, PUES ES ENTRE 3 Y 5 KM/H MÁS LENTO EN LAS LARGAS RECTAS Y EL PERALTE



▲ Alonso tiene ya experiencia 'americana' tras su participación en Indianápolis. Pero en Daytona todo cambia: la noche, la diferencia de velocidad entre coches... Y, sobre todo, será la primera vez que comparta máquina.



Esta quizás haya sido la mayor sorpresa”.

¿La noche en acción? “No fue una gran diferencia en comparación al día, también en la Fórmula 1 tenemos conducción nocturna en Bahrein, Singapur y Abu Dabi”. Otro tanto con el tráfico, factor que a Alonso le generaba cierto respeto inicial, ya que en Daytona compiten cincuenta coches repartidos en tres categorías, con diferenciales importantes de velocidad y niveles de pilotaje. “Siempre hay algunos momentos y algunos riesgos cuando adelantas coches por aquí y por allá si están peleando entre ellos, pero esto es algo normal que todo el mundo tendrá que afrontar, no solo nosotros, los debutantes”, explicaba al final de su primera experiencia al respecto y sin incidentes reseñables. Alonso y su equipo aprovecharon para identificar los puntos del circuito que serán propicios para el adelantamiento y doblaje durante la propia carrera. Aunque no mostró grandes preocupaciones sobre las sesiones nocturnas, tampoco dispuso de demasiadas vueltas para comprobarlo. Y en Daytona la noche dura casi doce horas.

Desde el punto de vista competitivo, en los ROAR de Daytona quedó claro que el Ligier del equipo United Autosports no será el chasis más rápido entre los prototipos. Entre otras razones, por la propia naturaleza del reglamento IMSA americano. Este cuenta con la categoría Dpi, cuya base es la homologación LMP2 FIA, para la que solo cuatro constructores han recibido aprobación de fabricación de sus chasis: Dallara, Onroak Automotive, Oreca y Riley/Multimatic. Sin embargo, para interesar a posibles fabricantes oficiales, en el campeonato americano se les permite carrocerías y motores ‘evolucionados’ sobre los LMP2 originales. Porque la Dpi es la categoría principal en el IMSA, mientras que el ACO y el WEC (Mundial de

Resistencia) cuentan con una categoría superior, la LMP1. Así, cada fabricante interesado en el IMSA se asocia con uno de los cuatro fabricantes de chasis mencionados, incorporando un motor propio y un diseño aerodinámico específico en aquellas áreas donde se ofrece cierta libertad de desarrollo.

Los LMP2 como Oreca y Ligier que compiten en Le Mans también deben utilizar el motor Gibson V8 con una electrónica específica, así como la configuración original del propio fabricante de los chasis. Todo ello les hace un poco menos competitivos que los Dpi americanos, como se comprobó inicialmente en el ROAR. Los equipos con chasis Cadillac lideraron todas las sesiones por delante de los Acura, Nissan y Mazda –los prototipos Dpi americanos–, y Oreca. “Pero algunos no están mostrando lo que pueden hacer”, avisaba el brasileño Felipe Nasr, autor del mejor tiempo, al terminar la única sesión clasificatoria de las tres jornadas de entrenamientos.

En primer lugar, porque los



▲ Bastaron cinco minutos para que el piloto asturiano accediese a correr con el coche de United Autosports, equipo propiedad de Zak Brown.

organizadores del reglamento aún tienen que aplicar el famoso BOP (Balance of Performance) que busca igualar las prestaciones de los diferentes chasis y motores, y lo visto en el ROAR servirá como referencia. Y no todos querían enseñar sus cartas durante los pasados tres días de enero, porque aún queda pendiente la aplicación del BOP para los Dpi americanos y los LMP2 convencionales. El IMSA lleva a cabo pruebas de túnel de viento para permitir ciertas modificaciones aerodinámicas compensadoras a unos y otros, y a través de pruebas y verificaciones de motor se in-

tenta equiparar los niveles de potencia –en torno a los 60 CV– y par. Habrá que conocer cómo afecta su aplicación a cada prototipo para las próximas 24 Horas de Daytona.

En el caso del Ligier JSP217, sus características básicas de mayor carga aerodinámica no parecen tan competitivas en Daytona, donde el prototipo era entre 3 y 5 Km/h más lento en una pista de dos largas rectas y el gran peralte. United Autosports tiene la opción de incorporar un ‘kit frontal’, pero su rendimiento no se podrá conocer hasta la carrera. Además, el equipo necesita adaptarse al neumático Con-

tinental utilizado en Daytona e IMSA, con otro rendimiento diferente al Dunlop que habitualmente usa el equipo en el European Le Mans Series, por lo que se requiere otro proceso de adaptación en la puesta a punto que el equipo espera culminar en las 24 Horas.

“Aún hay cambios en marcha, y es lo mismo con el rendimiento del coche”, resumía Alonso al terminar las tres jornadas del ROAR. “Obviamente, es demasiado pronto, son solo entrenamientos, pero tenemos que encontrar más ritmo y esperemos ser más competitivos cuando llegue la carrera». En realidad, una prueba de tan larga duración requiere rodar en la misma vuelta del líder en las dos últimas horas, que es donde se juega la victoria en Daytona. En United Autosports confían en el talento y la consistencia de ritmo de sus pilotos para esa necesaria regularidad de ritmo que permita optar a la victoria. No será fácil, pero, pase lo que pase, Alonso está disfrutando “fuera de su zona de confort”. Y su aventura no ha hecho más que empezar.



PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest

EL MERCADO ESPAÑOL EN 2017



▲ Por segundo año consecutivo Renault ha liderado las ventas en España, convertida en la única marca que rebasa la barrera de las 100.000 unidades, con el Mégane colocado como el tercer modelo más matriculado en 2017 y el Clio ubicado en la quinta posición.

LOS CUATRO MODELOS MÁS VENDIDOS SE FABRICAN EN ESPAÑA

Con 1.234.931 matriculaciones cerraba el año el mercado, con marcada presencia de los modelos de fabricación nacional, con casi una de cada cuatro unidades vendidas producida en España. De hecho, León, Ibiza, Mégane y C4, que encabezan el ranking, se hacen en su totalidad o en alguna de sus versiones en una factoría española: los León e Ibiza se ensamblan en Martorell (Barcelona), los Mégane coupé, RS, berlina y familiar salen de Palencia, y los C4 Picasso, Grand Picasso y Cactus se montan en Vigo y Madrid. También algunos Opel Corsa (Figueroles, Zaragoza)

ya) y Volkswagen Polo (Landaben, Navarra), que aparecen en el 'Top Ten', llevan sello español; no en vano 42 variantes de vehículos se hacen en las 17 plantas que tenemos en España. En cuanto a los 1,2 millones de turismos y todoterrenos vendidos en 2017, que suponen un +7,7 por ciento sobre el ejercicio anterior, fabricantes (Anfac), concesionarios (Aniacam) y vendedores (Garvam) destacan un comportamiento dentro de lo esperado, que ha permitido alcanzar el «mercado natural», aunque son las empresas y las automatriculaciones las

► Dos Seat, el León y el Ibiza, encabezan la lista de los modelos más vendidos en 2017.



FUENTE: ANFAC

39 MODELOS SUPERAN LAS 10.000 UNIDADES

SEAT LEON	35.316
SEAT IBIZA	33.757
RENAULT MEGANE	32.131
CITROEN C4	30.880
RENAULT CLIO	28.868
NISSAN QASHQAI	28.752
VOLKSWAGEN GOLF	28.511
DACIA SANDERO	26.795
OPEL CORSA	26.739
VOLKSWAGEN POLO	23.856
PEUGEOT 208	20.940
CITROEN C3	20.737
HYUNDAI TUCSON	20.197
RENAULT CAPTUR	20.189
PEUGEOT 308	20.109
PEUGEOT 3008	20.104
PEUGEOT 2008	19.477
OPEL ASTRA	19.168
TOYOTA AURIS	17.682
SEAT ATECA	17.632
FIAT 500	17.449
FORD FOCUS	17.233
OPEL MOKKA X	17.025
KIA SPORTAGE	16.841
VOLKSWAGEN TIGUAN	16.268
TOYOTA YARIS	15.438
RENAULT KADJAR	13.065
DACIA DUSTER	12.277
MINI	12.136
HYUNDAI I20	12.078
FORD KUGA	11.708
BMW X1	11.452
AUDI A3	11.446
NISSAN JUKE	11.176
FORD FIESTA	10.897
TOYOTA C-HR	10.838
MERCEDES CLASE A	10.748
FIAT 500 X	10.226
KIA CEED	10.158

FUENTE: ANFAC

34 MARCAS VENDEN MÁS DE 1.000 COCHES

	UNIDADES	%17/16
RENAULT	101.528	12,14
SEAT	94.515	21,56
VOLKSWAGEN	89.636	0,62
PEUGEOT	87.794	5,08
OPEL	86.929	-2,77
CITROËN	68.445	4,98
FORD	68.279	3,48
TOYOTA	66.319	19,07
NISSAN	62.424	9,29
KIA	58.951	10,35
HYUNDAI	55.229	8,47
AUDI	54.970	6,36
FIAT	53.209	10,51
MERCEDES	52.204	10,72
BMW	48.844	9,96
DACIA	46.396	4,02
SKODA	24.859	2,39
MAZDA	18.566	1,54
VOLVO	13.452	0,33
MINI	12.150	7,59
LAND ROVER	10.197	-0,73
MITSUBISHI	9.773	4,30
JEEP	8.509	22,54
HONDA	8.420	-11,22
SUZUKI	7.680	32,32
LEXUS	6.135	9,51
SMART	5.992	-2,55
ALFA ROMEO	4.037	26,55
SSANGYONG	3.857	-0,36
JAGUAR	3.558	-2,73
PORSCHE	2.330	4,39
SUBARU	2.212	9,23
INFINITI	1.852	49,84
ABARTH	1.145	58,59

FUENTE: ANIACAM

REPARTO POR SEGMENTOS

	UNIDADES	CUOTA	%17/16
URBANO	52.517	4,3	-1,6
UTILITARIO	289.512	23,4	3,7
COMPACTO	273.820	22,2	0,3
MEDIO	74.489	6,0	-8,9
DEPORTIVO	2.938	0,2	11,1
GRANDE	9.672	0,8	4,5
PREMIUM	2.068	0,2	16,0
MONOVOL. PEQUEÑO	76.067	6,2	-4,1
MONOVOL. GRANDE	10.128	0,8	-4,5
SUV PEQUEÑO	145.334	11,8	19,6
SUV MEDIO	239.562	19,4	26,2
SUV GRANDE	45.755	3,7	39,5
SUV PREMIUM	8.335	0,7	20,4
TODOTERRENO	4.734	0,4	-5,6

FUENTE: ANFAC

FUENTE: ANFAC Y ELABORACIÓN PROPIA

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-DICIEMBRE)

Modelo	Unidades
FIAT 500	17.449
FIAT PANDA	8.963
FORD KA+	6.175
HYUNDAI I10	3.784
TOYOTA AYGO	3.477

Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	33.757
RENAULT CLIO	28.868
DACIA SANDERO	26.795
OPEL CORSA	26.739
VW POLO	23.856

Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	35.316
VW GOLF	25.672
RENAULT MEGANE	23.335
PEUGEOT 308	20.104
OPEL ASTRA	19.168

Modelo	Unidades
VW PASSAT	8.024
MERCEDES C	7.814
AUDI A4	7.708
OPEL INSIGNIA	7.096
BMW SERIE 3	6.846

Modelo	Unidades
MERCEDES E	32.449
BMW SERIE 5	2.714

Modelo	Unidades
RENAULT CAPTUR	20.189
PEUGEOT 2008	19.477
OPEL MOKKA X	17.245
NISSAN JUKE	11.176
FIAT 500X	10.226

Modelo	Unidades
RENAULT CLIO	28.752

Modelo	Unidades
HYUNDAI TUCSON	20.197
SEAT ATECA	17.620
KIA SPORTAGE	16.841
VW TIGUAN	16.268

Modelo	Unidades
VOLVO XC60	5.494
LAND R. DISCOVERY	2.440
TOYOTA LAND CRUISER	1.858
MERCEDES GLE	1.705
LAND R. RANGE ROVER	1.675

Modelo	Unidades
HYUNDAI IX20	1.716
OPEL MERIVA	922
CITROËN C3 PICASSO	760
KIA VENGA	679
FORD B-MAX	549

Modelo	Unidades
CITROËN C4 PICASSO	14.303
RENAULT MEG. SCENIC	8.712
KIA CARENS	8.578
VW TOURAN	7.681
OPEL ZAFIRA	7.473

Modelo	Unidades
MERCEDES V	2.937
SEAT ALHAMBRA	1.965
RENAULT ESPACE	1.535
FORD S-MAX	1.428
VW SHARAN	1.172

AUTOMATRICULACIONES

MARCA	UNIDADES	% SOBRE TOTAL
PEUGEOT	14.181	16,17
FORD	11.301	18,09
MERCEDES	10.246	19,73
SEAT	9.259	9,80
CITROËN	9.150	13,37
BMW	9.124	18,69
NISSAN	8.627	13,82
FIAT	7.977	14,99
VOLKSWAGEN	6.469	7,22
AUDI	5.308	9,66
RENAULT	5.305	5,22
OPEL	4.896	5,63
TOYOTA	4.119	6,21
HYUNDAI	3.979	7,20
SKODA	3.042	12,16
VOLVO	2.509	18,63
KIA	2.188	3,71
LAND ROVER	1.611	15,80
MINI	1.597	13,13
JEEP	1.592	18,72
DACIA	1.474	3,18
HONDA	1.409	16,73
SMART	1.377	22,95
ALFA ROMEO	1.077	26,67
MAZDA	1.059	5,70
LEXUS	1.059	17,25
TOTAL	133.316	10,79

FUENTE: FACON AUTO

lideran Peugeot, Ford y Mercedes, y que no son exclusivas de las marcas generalistas –ver cuadro, en el que aparecen las que suman más de 1.000 unidades este año—. En cuanto al futuro, en el ejercicio que acaba de arrancar se espera un ligero repunte de las matriculaciones hasta superar los 1,3 millones de unidades, con un aumento continuo similar al de



EL EMPUJE DE LA ECOLOGÍA

	DIESEL		GASOLINA		GLP	GAS GNC	GNL	ELÉCTRICOS			TOTAL
	Puro	Híbrido	Puro	Híbrido				Puro	Autonomía Extendida	Híbrido Enchufable	
2010	696.591	0	281.423	7.148	0	0	0	79	0	46	985.287
2011	569.815	20	230.339	9.997	0	0	0	384	2	72	810.629
2012	482.844	563	207.167	9.414	0	0	0	437	47	90	700.562
2013	487.976	542	224.869	9.664	0	0	0	802	20	75	723.948
2014	567.061	258	275.971	11.828	1.050	63	16	975	103	32	857.648
2015	654.017	118	364.322	18.257	2.173	126	0	1.341	119	803	1.041.276
2016	654.792	68	462.531	30.804	1.431	347	0	2.031	138	1.503	1.153.645
2017	599.312	111	574.688	55.343	3.686	1.182	0	4.164	186	2.868	1.241.540

FUENTE: ANIAM



◀ Citroën es la marca que más comerciales matriculó en 2017, año en el que su Berlingo ha sido el modelo más vendido.

el 1.964.277 turismos y 4x4 transferidos suponen un

+10,4 % sobre 2016, destacando el interés por la compra de vehículos de ocasión ecológicamente más eficientes, frente a los de energías tradicionales, puntualiza la Asociación de Comerciantes de Vehículos Ancove, que también destaca el

2017. También, coincidencia unánime del sector es la necesidad de medidas que rejuvenezcan un parque cuya antigüedad media roza los 12 años. Si pasamos al mercado de usados,

COMERCIALES: TAMBIÉN SE VENDEN MÁS

	UNIDADES	%17/16
DERIVADOS DE TURISMO	1.352	-15,1
FURGONETAS	112.767	10,3
PICK-UP	8.123	3,1
TOTAL	122.242	11,1
COMERCIALES LIGEROS -2,8 TN	18.000	33,6
FURGÓN/COMBI DE 2,8 A -3,5 TN	50.686	22,9
CAMIÓN DE 2,8 A -3,5 TN	7.893	7,8
TOTAL	76.579	23,4
SUMA TOTAL	198.821	15,5

FUENTE: ANIAM

USADOS: ...Y ANDALUCÍA SIGUE EN CABEZA

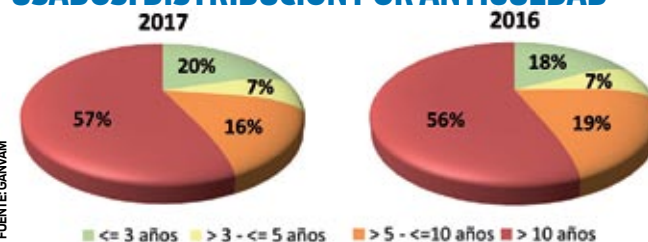
AUTONOMÍA	UNIDADES		
	TURISMOS + 4X4	TOTAL	%17/16
ANDALUCÍA	353.668	371.060	11,00
ARAGÓN	50.576	53.459	6,62
ASTURIAS	42.101	43.246	6,83
BALEARES	56.994	61.825	9,42
CANARIAS	88.923	99.916	12,28
CANTABRIA	23.506	24.517	9,47
CASTILLA - LA MANCHA	98.415	107.663	25,68
CASTILLA Y LEÓN	98.440	101.951	6,31
CATALUÑA	311.015	321.276	9,58
CEUTA	3.365	3.510	1,04
COM. VALENCIANA	209.156	242.178	10,55
EXTREMADURA	46.483	49.700	11,37
GALICIA	114.775	118.082	7,30
LA RIOJA	12.222	13.168	6,22
MADRID	272.819	269.739	10,81
MELILLA	4.389	4.656	5,96
MURCIA	68.444	72.424	9,98
NAVARRA	30.857	33.211	13,71
PAÍS VASCO	78.129	82.329	8,80
TOTAL	1.964.277	2.277.728	9,4

FUENTE: ANIAM

casi 60 por ciento de unidades transferidas con más de 10 años. Pese a que los coches «mileuristas» suponen más de la mitad de las operaciones, Ganvam destaca

el despegue de los seminuevos impulsados por compraventas y concesionarios, con uno de cada cuatro unidades vendidas sin haber cumplido el año.

USADOS: DISTRIBUCIÓN POR ANTIGÜEDAD



FUENTE: GANVAM



Coupé: 145.200 €
Roadster: 160.200 €

BMW

El nuevo i8, también descapotable

En marzo comenzarán las entregas del nuevo i8, el deportivo electrificado de BMW con cuya renovación llega la versión desca-

potable. Con los cambios, tanto en la configuración coupé como roadster, el atractivo híbrido enchufable de la marca bávara añade a una actualización estética una batería que aumenta la capacidad de 20 a 34 Ah y eleva la potencia a 9 kWh (12 CV), lo que le permite alcanzar los 374 CV y recorrer hasta 55 kilómetros en

modo eléctrico (53 km el Roadster). 60 kilos más pesado que la versión Coupé, gracias al elaborado trabajo de los ingenieros de la marca el descapotable conserva las puertas en apertura de tijera a pesar de su techo plegable, que se recoge en forma de Z en menos de 15 segundos, y circulando hasta 50 km/h.

PRECIOS	Coupé	Cabrio
S 560 4MATIC	162.150 €	175.100 €
AMG S 63 4MATIC+	210.000 €	226.800 €
AMG S 65	296.800 €	307.400 €



MERCEDES-BENZ

Clase S, coupé y cabrio

En enero han comenzado las entregas del actualizado Clase S coupé, mientras que los que se inclinan por la carrocería cabrio deberán esperar hasta abril.

Tres son las opciones mecánicas (469, 612 y 630 CV) para estos dos puertas, que se benefician de las innovaciones introducidas en la berlina, como los nuevos sistemas de asistencia a la conducción con funciones ampliadas, los equipos de infotretenimiento más recientes

CITROËN

La serie especial Rip Curl llega a los C4 Picasso y Grand Picasso

Ya están disponibles los C4 Picasso y Grand Picasso Rip Curl, que en enero, con todos los descuentos, parten de 18.350 y 18.750 euros, respectivamente. Esta serie especial, que parte del acabado

Live, nace de la colaboración de Citroën con la marca de referencia en el mundo del surf y se distingue por las llantas de aleación de 17 pulgadas Zéphyr Black diamantadas, retrovisores y manillas de puertas en Negro Onyx y cristales y luneta trasera



PRECIOS	C 4 Picasso	Grand C4 Picasso
PureTech 130 S&S 6v	21.050 €	21.450 €
PureTech 130 S&S EAT6	22.400 €	22.800 €
BlueHDi 120 S&S 6v	23.050 €	23.450 €
BlueHDi 120 S&S EAT6	24.400 €	24.800 €

* Con promoción

TELEPEAJE

VÍA-T PARA USO OCASIONAL

Bip&Drive acerca el telepeaje a los conductores que utilizan las autopistas de forma ocasional y no son usuarios habituales de parkings y parquímetros. Se trata de un nuevo Vía-T, que permite a particulares y autónomos disponer de ese dispositivo pagando solamente los meses que lo utilicen, en lugar de abonar una cuota anual. Junto a la nueva modalidad, la compañía presenta su renovada web (www.bipdrive.com), que aclara dudas a cerca del producto y facilita la elección del plan que mejor se adapta a los hábitos de movilidad de cada uno.



RENTING

MÁS MODELOS FABRICADOS EN ESPAÑA

La Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) resalta que el 27,21 % de los modelos de renting matriculados en 2017 salieron de una de las 17 factorías del país. Suponen 67.634 unidades (+19,36 % sobre 2016), de las que 52.930 fueron turismos y todoterrenos (+16,44 %), 13.266 derivados, furgonetas y pick up (+32,6 %), y 1.417 comerciales ligeros (+20,80 %). AER coloca al Seat León, al Citroën C4 y al Seat Ibiza como los turismos o todoterreno de fabricación nacional con el mayor número de pedidos. Por su parte, Citroën Berlingo, Peugeot Partner II y Nissan NV 200 ocupan el podium de derivados, furgonetas y pick-up, mientras Iveco Daily, Mercedes Vito y Ford Transit son los comerciales ligeros más demandados. El Iveco AS440S46 está en cabeza de los industriales por encima de 3,5 toneladas.





El futuro es eléctrico, y verde

Ha llegado 2018 y probablemente para el sector del automóvil sea uno de los años **más importantes en lo que a supervivencia** se refiere. Si hace no mucho nuestras principales preocupaciones tenían que ver con la situación económica y la caída de la demanda, fruto de la crisis, ahora todos nuestros esfuerzos se centran en **la adaptación de nuestros negocios a la movilidad eléctrica**, ¿o no?.

Ya son varios los fabricantes que apuestan por producir un gran porcentaje o incluso, como Volvo, la totalidad de sus vehículos de naturaleza eléctrica

en un horizonte de cinco años. De forma paralela, **las nuevas gamas requerirán por parte de los concesionarios un sobre-esfuerzo para que sus instalaciones den soporte y soporten las necesidades de carga a las que deben dar respuesta.**

Si bien la penetración en los mercados de los modelos híbridos-enchufables y eléctricos es progresiva, la realidad de los concesionarios hace que sean necesarios grandes y profundos cambios para dar cabida a las nuevas gamas y, sobre todo, a sus necesidades a nivel de instalaciones. En este sentido, **los cargadores que serán de obli-**

gada instalación (no solo por cumplir con estándares, sino con las demandas y expectativas de los clientes) suponen a nivel energético un verdadero desafío, puesto que actuarán en horas punta y con gran incidencia en las curvas de consumo. Conscientes de ello, como lo son nuestros **Concesionarios Verdes**, en dealerBest hemos desarrollado un plan de acción que **asegura no sólo la supervivencia, sino el éxito y la posición de vanguardia** para nuestros clientes. Incluyendo un **servicio de gestión y optimización energética, formación especializada y el software Quantum Smart Energy®**, nuestros concesionarios pasan de ser consumidores de energía a convertirse en prosumidores: **integramos y optimizamos instalaciones de consumo, generación y almacenamiento de energía y regulamos automáticamente todos los consumos y cargas, aplanando las curvas de potencia, distribuyendo la demanda y produciendo increíbles ahorros y una sensación de tener todo bajo control.**

Es la ventaja de estar asesorado por un gran experto en el automóvil y en la energía como es dealerBest. En caso de que las líneas anteriores suenen lejanas, ilusorias o incluso surrealistas, aconsejamos al lector que realice un breve ejercicio de comparación con países de nuestro entorno y,

por supuesto, que visiten nuestra web www.dealerbest.com para comprobar el alcance y el grado de realidad de nuestros proyectos de Concesionario Verde. ¡Únete a la revolución!

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

MICHELIN

NEUMÁTICOS PARA INVIERNO

Cuando se trata de no limitar la movilidad y salvaguardar la seguridad en condiciones meteorológicas adversas, los neumáticos con certificación de invierno van mucho más allá de la solución puntual de las cadenas. Es la certificación 3PMSF (Tres Picos con un copo de nieve), un marcaje adicional al M+S que indica su diseño para condiciones invernales se-



veras y la superación de un riguroso test en esas condiciones. Son una alternativa legal a las cadenas con nieve o hielo, y más seguros en suelos fríos, al ofrecer mejores distancias de frenada y mayor y mejor control del vehículo, como las gamas CrossClimate (el primer neumático de verano homologado para nieve, que permite rodar de forma segura todo el año) y Alpine (específicos para condiciones invernales severas). Michelin los recomienda cuando bajan las temperaturas y las cubiertas de verano estándar reducen prestaciones y efectividad.



LAND ROVER A la venta el Range Rover 2018

Con 22 posibilidades de elección desembarca en el mercado el renovado Range Rover, uno de los vehículos todoterreno más lujosos del mundo, que apuesta por mantener la máxima exclusividad con la tecnología más

eficiente, la aparición del híbrido enchufable P400e y carrocería corta (5 m) y larga (5,2 m). Con una horquilla de potencias de 258 a 565 caballos, al nuevo PHEV se añaden dos variantes diésel y cuatro motores de gasolina. Se combinan con cuatro acabados, que parten del HSE, sólo disponible con la mecánica menos potente, y culminan en el SV Autobiogra-

PRECIOS

3.0D TDV6 258 PS 4 SWB HSE	109.800 €
3.0D TDV6 258 PS SWB Vogue	119.600 €
3.0D TDV6 258 PS SWB Autobiography	138.800 €
4.4D SDV8 339 PS SWB Vogue	134.200 €
4.4D SDV8 339 PS SWB Autobiography	154.000 €
2.0 Si4 PHEV 404 PS SWB Vogue	121.300 €
2.0 Si4 PHEV 404 PS SWB Autobiography	139.000 €
5.0 V8 S/C 525 PS SWB Vogue	141.200 €
5.0 V8 S/C 525 PS SWB Autobiography	160.800 €
5.0 V8 S/C 565 PS SWB SV Autobiography Dynamic	200.200 €
3.0D TDV6 258 PS LWB Vogue	125.700 €
3.0D TDV6 258 PS LWB Autobiography	144.000 €
3.0D TDV6 258 PS LWB SV Autobiography	207.700 €
4.4D SDV8 339 PS LWB Vogue	140.600 €
4.4D SDV8 339 PS LWB Autobiography	159.500 €
4.4D SDV8 339 PS LWB SV Autobiography	225.600 €
2.0 Si4 PHEV 404 PS LWB Vogue	126.900 €
2.0 Si4 PHEV 404 PS LWB SV Autobiography	143.800 €
2.0 Si4 PHEV 404 PS LWB SV Autobiography	202.700 €
5.0 V8 S/C 525 PS LWB Vogue	147.600 €
5.0 V8 S/C 525 PS LWB Autobiography	166.300 €
5.0 V8 S/C 565 PS LWB SV Autobiography	239.500 €

A partir de
16.800
euros



HONDA Nuevo motor para el Jazz 2018

A partir de febrero estarán disponibles los Jazz 2018, que aumentan la oferta con la incorporación del i-VTEC de 1,5 litros y 130 caballos; llega asociado al cambio manual de 6 velocidades o al automático de transmisión continua variable (CVT) y el nuevo acabado Dy-

namic, que configura el Jazz más deportivo hasta la fecha. Retoques exteriores y nueva tapicería distinguen las versiones 2018, que cuentan con el Honda Connect con pantalla de 7 pulgadas y cámara de visión trasera. Y a partir del Comfort se incorporan los Sis-

PRECIOS

1.3i-VTEC Trend	16.800€
1.3i-VTEC Comfort	17.800€
1.3i-VTEC Comfort Navi	18.400€
1.3i-VTEC Elegance	19.950€
1.3i-VTEC Elegance Navi	20.500€
1.3i-VTEC Trend CVT	17.800€
1.3i-VTEC Comfort CVT	18.800€
1.3i-VTEC Comfort Navi CVT	19.400€
1.3i-VTEC Elegance CVT	20.950€
1.3i-VTEC Elegance Navi CVT	21.500€
1.5i-VTEC Dynamic	20.700€
1.5i-VTEC Dynamic Navi	21.300€
1.5i-VTEC Dynamic CVT	21.700€
1.5i-VTEC Dynamic Navi CVT	22.300€

RENAULT

Los Scénic y Grand Scénic TCe ya están disponibles

El propulsor de nueva generación desarrollado por la Alianza Renault Nissan en colaboración con Mercedes-Benz ya está disponible en Scénic y Grand Scénic, los primeros modelos que incorporan la familia de motores TCe 1.3, que en un futuro equiparán otros modelos no sólo de

la marca del rombo. Fabricados en la planta de Valladolid, estos cuatro cilindros de gasolina con turbocompresor se ofrecen en

temas de Ayuda al Conductor, como avisadores de cambio involuntario de carril y colisión frontal, sistema de reconocimiento de señales y limitador de velocidad inteligente.

versiones de 115, 140 y 160 caballos, combinados con un cambio manual de 6 velocidades, y también con el EDC de doble embrague los dos más potentes. Se asocian a cuatro acabados, aunque el intermedio no está disponible en el Scénic con la motorización más potente.

De 2.000
a 3.700 euros
de descuento

PRECIOS

	Scénic	Grand Scénic
TCe 115 Energy Life	21.202 €	22.963 €
TCe 140 Energy Intens	23.902 €	25.663 €
TCe 140 EDC Energy Intens	25.662 €	27.413 €
TCe 140 Energy Zen	26.582 €	27.343 €
TCe 140 EDC Energy Zen	27.332 €	29.093 €
TCe 160 Energy Zen	26.382 €	28.143 €
TCe 160 EDC Energy Zen	28.132 €	29.893 €
TCe 160 Energy Intens	-	26.463 €
TCe 160 EDC Energy Intens	-	28.213 €



FCA

INCENTIVOS DE VENTAS

El Grupo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ha entregado sus premios FCA Challenge, el programa de incentivos para la red comercial de sus marcas. Competición entre vendedores que se ha cerrado con la entrega de un Fiat 124 Spider, el primer premio, a Francisco Pérez de Motor Village Madrid, y los viajes ganados por Javier López (Mas Automóviles), Vicente Belón (Turiauto) y Gonzalo Mejía (Auto 88), en la foto junto a Luca Parasacco (CEO de FCA Spain), y los directores de las marcas Fiat&Abarth, Alfa Romeo&Jeep y Fiat Professional.



MOPAR

MÁS CAPACIDAD DE CARGA

La marca de postventa de Fiat, Alfa Romeo y Jeep ayuda a los clientes que necesitan la ampliación puntual de la capacidad de carga de sus coches con el alquiler de cofres y barras de techo, elementos que pueden devolver al finalizar el viaje. Hasta el 31 de marzo está vigente esta promoción, que exige un mínimo de siete días de alquiler y se volverá a activar en otros periodos vacacionales. Los modelos beneficiados son los Fiat 500X, 500L y Punto, el Alfa Romeo Giulietta y los Jeep Renegade y Cherokee. Barras y cofre cuestan una semana 45 euros (39 el cofre) para los Fiat, 55 (49 el cofre) para el Alfa Romeo y 65 (59 el cofre) para Jeep.



¿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**


RENAULT CLIO SPORT TOURER, PERO CON DUDAS A LA HORA DE ELEGIR ENTRE GASOLINA O DIÉSEL

Manuel Fernández

Tengo un pariente que se quiere comprar un Renault Clio Sport Tourer, pero duda entre dos motorizaciones, un 1.2 TCe de 120 CV o el diésel 1.5 dCi de 110. Realiza la mitad de los recorridos por ciudad y el resto por autovía, y recorre unos 10.000 kilómetros anuales. Gracias.

RESPUESTA

No es un segmento el de los utilitarios con carrocería familiar sobre el que recibamos demasiadas consultas, ya que sus ventas son realmente anecdóticas en nuestro mercado. Los conductores españoles prefieren dar el salto al segmento compacto en este tipo de vehículos. De hecho, la diferencia de precio entre el Renault Clio Sport Tourer al que haces referencia y el Renault Mégane Sport Tourer con el mismo motor es de 3.373 euros, una vez aplicados los descuentos de la marca.

Dicho esto, trataremos de ayudarte en el 'dilema' que tienes en torno al modelo en cuestión. Como se trata del mismo vehículo pasaremos por alto detalles referentes a la habitabilidad, el maletero o, incluso, el comportamiento dinámico. Por lo tanto, nos centraremos en datos técnicos y los números económicos, donde las diferencias sí son más evidentes.

Tanto el Renault Clio Sport Tourer 1.5 dCi de 110 caballos como la versión 1.2 TCe de

120 CV recurren a bloques de cuatro cilindros en línea, inyección directa y turboalimentación. La mayor potencia de la variante de gasolina le brinda mejores prestaciones a la hora de 'correr', con una clara ventaja en las aceleraciones. Sin embargo, el mayor par motor del diésel (26,5 mkg frente a 20,9), y registrarlo a un menor número de vueltas, iguala la contienda en cuanto a recuperaciones se refiere. Más allá de que las diferencias, en cualquier caso, no son precisamente alarmantes, sí es cierto que la motorización de gasolina se muestra más refinada y silenciosa en marcha.

Donde saca pecho el diésel, como es lógico, es en el consumo. En este sentido se muestra intratable, ya que homologa 3,5 litros cada 100 kilómetros, por los 5,3 que firma su rival de gasolina. Como sabrás esas cifras se incrementan prácticamente en dos litros en conducción real, pero en cualquier caso se mantiene esa diferencia de casi dos litros de ahorro.

El precio del Clio Sport Tourer dCi 110 CV

es de 17.826 euros, aplicando el descuento promocional, sin considerar entrega de coche usado y financiación. En el caso del TCe 120 CV el coste es de 16.456 euros, con el mismo acabado Zen, el más completo de la gama y el único disponible en ambos casos. Con el precio actual de los carburantes amortizar los 1.370 euros de sobreprecio del diésel se traduciría en tener que recorrer 53.100 kilómetros, es decir, con el kilometraje anual que nos indicas la amortización llegaría aproximadamente a los cinco años.

Ahora te toca a ti hacer números y balance, porque si sueles aguantar más de cinco años un vehículo en propiedad, el diésel te compensará económicamente. Sin embargo, la gasolina será más agradable y tienen mejor cartel



de cara a hipotéticas restricciones futuras de tráfico en las ciudades, algo que muchos ya se plantean al comprar un vehículo nuevo.

También hay un aspecto que conviene destacar. Los dos modelos elegidos presentan una caja manual de seis relaciones, pero en el caso de la variante de gasolina puedes optar a una transmisión automática EDC de doble embrague que presenta seis velocidades, una solución que nos parece muy adecuada, sobre todo si, como nos dices, la mitad del uso que le va a dar tu pariente al vehículo es por ciudad o sus alrededores.

El sobrecoste es de 1.335 euros, que a nuestro modo de entender bien pagados están. Si deseas diésel también puedes montar la caja EDC, pero en este caso debes elegir la variante dCi de 90 CV, que quizás se te quede algo corta en potencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

LÍMITE DE VELOCIDAD CON NEUMÁTICOS DE INVIERNO

Pedro Javier Matallana

El simple hecho de montar unos neumáticos de invierno no implica que tengan un límite de velocidad menor que los de verano. De hecho la velocidad viene especificada por el código que todo neumático presenta en el flanco. Es cierto que a la hora de cambiar las 'gomas', si nos decantamos por unas de invierno podemos optar por montar unas

con un código menor que el que llevamos con los neumáticos homologados, siempre que no sea menor del código Q (si lo hacemos con los de verano el código debe ser igual o superior). Y en ese caso debemos poner una etiqueta que nos recuerde dicho límite para no tener problemas en la ITV. En los vehículos más modernos el aviso se puede gestionar de manera electrónica, avisándonos con un mensaje cuando superemos la velocidad prefijada.

DESMULTIPLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN

Agustín Bueno

El número de vueltas de volante que damos en las fichas técnicas ofrece información sobre la desmultiplicación de la dirección del vehículo. A mayor número de vueltas la dirección es más desmultiplicada y menos directa, pero no hay que confundir con la suavidad. Una relación 14:1 indica el número de vueltas de volante que habría que dar para que las ruedas giren 360 grados.

CONSULTAS RÁPIDAS



HE PERDIDO LA DOCUMENTACIÓN DE MI VEHÍCULO. ¿DÓNDE CONSIGO UN DUPLICADO?

El duplicado del Permiso de Circulación se puede obtener en la Jefatura Provincial de Tráfico. Se presentará la solicitud en impreso oficial, abonándose la tasa y aportándose el documento acreditativo de la identidad.

Por lo que respecta al duplicado de la tarjeta de Inspección Técnica o certificado de características, deberá solicitarse en la propia ITV, pero siendo necesario que el vehículo se someta a la correspondiente inspección, con independencia de la fecha en la que tuviera obligado pasarla. Por último, en el ayuntamiento correspondiente al domicilio del vehículo se podrá solicitar un duplicado o certificado del pago del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica.



BUENA PREGUNTA

DEBES PORTAR LA 'L' PERO TIENES LAS MISMAS RESTRICCIONES DE VELOCIDAD QUE EL RESTO

Llevo menos de un año con el carné. ¿Me pueden multar por conducir a más de 80 km/h en autopista?

RESPUESTA

Ya no existe ese límite. Actualmente los conductores noveles no tienen restricciones de velocidad distintas a las del resto de conductores, teniendo que respetar los mismos límites que cualquier otro conductor.

Efectivamente, desde el año 1974 hasta el mes de marzo de 2011, aquellas personas cuyo permiso de conducción tuviese menos de un año de antigüedad debían llevar colocada en el vehículo la señal V-13 (conocida como la 'L'), lo que, entre otras cosas, además de anunciar que el vehículo

era conducido por un conductor novel también significaba que dicho conductor no podía rebasar el límite de velocidad de 80 km/h.

Actualmente es obligatorio que los mencionados conductores sigan llevando la señal de la 'L' colocada en la parte posterior del vehículo a lo largo de su primer año tras la obtención del permiso de conducción. Pero lo cierto es que esa circunstancia ya no implica tener que someterse a unos límites de velocidad distintos a los del resto de conductores, por lo que deberán respetar los límites de velocidad en función del tipo de vehículo que conduzcan, de los límites genéricos de las vías o de los límites fijados por la señalización existente.



TIENE QUE INCLUIR SIEMPRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN

¿Existen coberturas mínimas por Ley para un seguro a todo riesgo?

RESPUESTA

Sí. Esta modalidad de aseguramiento debe incluir la cobertura de Responsabilidad Civil de suscripción obligatoria exigida por la Ley sobre responsabilidad Civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (RDL 8/2004, de 29 de octubre), que es la modalidad mínima obligatoria que fija la señalada Ley, que exige a todo propietario de un

vehículo para cubrir los daños causados a terceros por culpa del conductor del vehículo.

Adicionalmente estos seguros, conocidos como a todo riesgo, incluyen otras coberturas que siempre se reflejarán en la póliza, como por ejemplo una cobertura de daños propios, vehículo de sustitución, seguro voluntario de Responsabilidad Civil...

No obstante, si la subida esta pactada en la propia póliza (subida por IPC, por aplicación de 'bonus malus') no será preciso el anuncio de dicha subida por parte de la aseguradora, puesto que sería una subida que ha sido previamente pactada en la propia póliza.

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.



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

Todos los secretos del Citroën Xantia

Para sustituir al BX, la marca francesa lanzaba una nueva berlina de atractivo diseño e innovadoras tecnologías. En nuestro primer contacto con el coche descubríamos todos los detalles que lo convertirían en un éxito.

Un nuevo todoterreno listo para llegar al mercado y sustituir a un clásico como el Nissan Patrol. La marca japonesa mostraba un nuevo modelo, el Terrano

II, que se fabricaría en Barcelona y del que habría una versión para Ford, conocida como Maverick. Ahora que Sainz lucha por ganar el Dakar



LA PORTADA

Nº 479

FECHA

22-12-1992

HABLAMOS DE

Gran protagonismo del nuevo sedán de Citroën, el Xantia, en nuestra portada de esta semana. Junto a él, la comparativa Opel Calibra-Rover 216 Coupé, las fotos espía de la nueva generación del Seat Ibiza. Y coronando nuestra primera, el test de Carlos Sainz con su nuevo coche, el Lancia Delta.

con Peugeot, podemos recordar sus primeros kilómetros con el Lancia Delta que iba a pilotar en la temporada 1993 del Mundial de Rallies.

La gran novedad de la semana era el Citroën Xantia, sustituto del BX, que por diseño, tecnología y sofisticación está destinado —como ya se vio— a conseguir grandes éxitos.

También descubriríamos el nuevo Seat Ibiza —segunda generación—,

que estaba en fase de pruebas antes de su lanzamiento comercial.

La prueba tenía como protagonista al Renault Safrane, que por 3,9 millones ofrecía amplitud y exclusividad y un motor de 140 CV.

En la comparativa enfrentábamos dos atrayentes coupés: Opel Calibra 2.0i (3 millones y 115 caballos) con el Rover 216 Coupé, que con sus 122 caballos y 2,7 millones quería disputarle el liderazgo.



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

Probamos el Renault Twingo, el utilitario más sorprendente

La revolución Twingo empezaba. Tras su estreno en el Salón de París, probábamos por primera vez el utilitario de Renault, pequeño por fuera y enorme por dentro.

Renault revolucionaba el segmento utilitario con el Twingo, un pequeño monovolumen de sorprendente espacio interior y con un diseño la mar de diver-

tido. Lo conducíamos por primera vez y ya nos mostraba que estaba destinado al éxito.

Otro triunfador, en este caso en los rallies, el Lancia Delta HF In-



LA PORTADA

Nº 480

FECHA

29-12-1992

HABLAMOS DE

tegral se ofrecía ahora en una nueva entrega, en edición limitada.

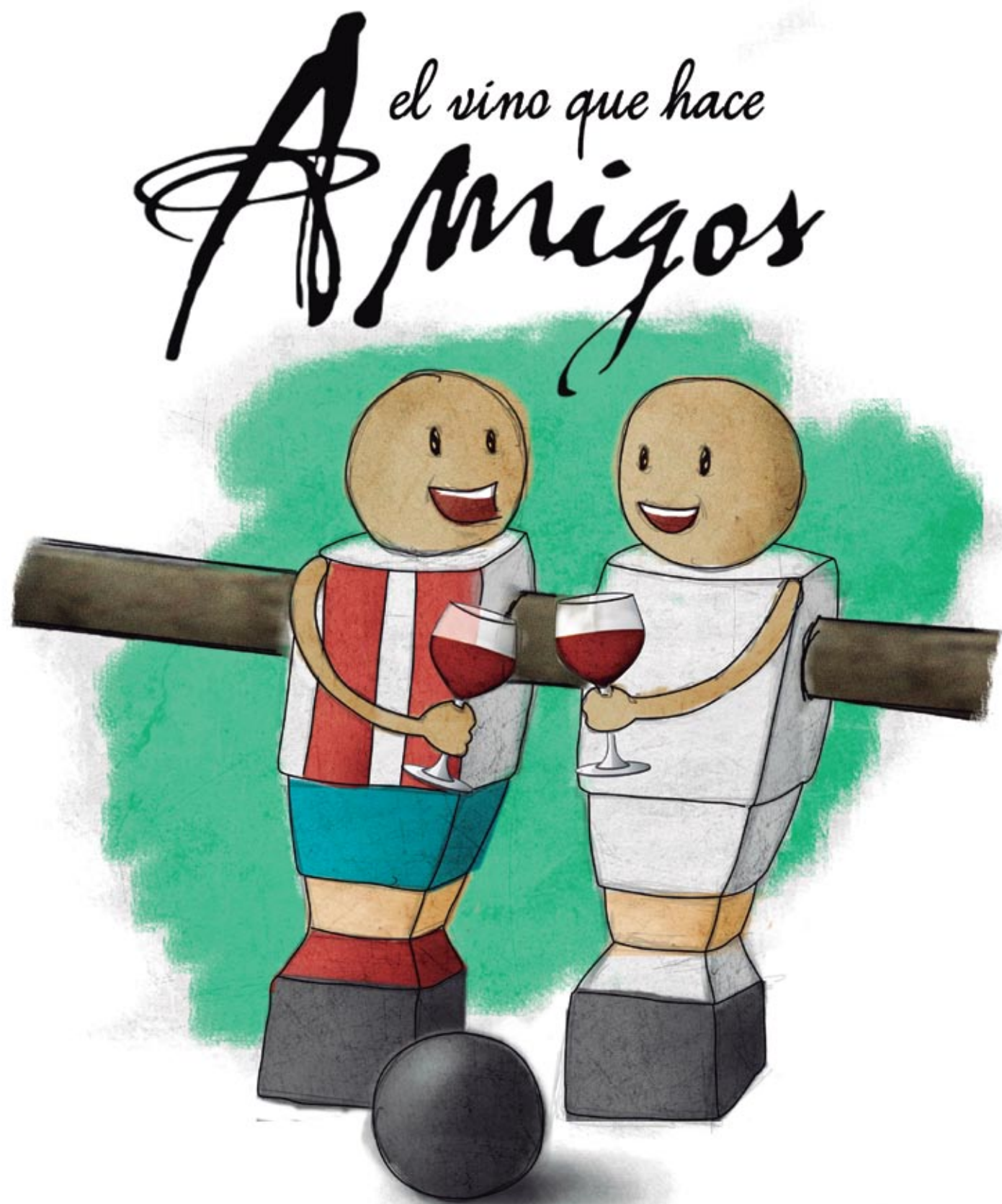
El Range Rover estrenaba también un motor turbodiésel fabricado por la propia marca, para sustituir al clásico de VM.

En las pruebas de la semana, un recorrido con el Peugeot 406 TD de San Sebastián a Cádiz sin repostar; 1.740 kilómetros por la nueva red de autovías.

Cuatro berlinas medias se enfrentaban en

una doble comparativa. Por un lado el Seat Toledo y el VW Vento —ambos con motor turbodiésel de 75 caballos—. El español destacaba por la respuesta del motor y el alemán por el consumo.

Además, el Opel Astra 1.7 TD (2 millones y 82 caballos) y el Renault 19 1.7 DT (2,1 millones y 93 caballos) —ambos en versión de cuatro puertas— luchaban por ver cuál era líder en economía.



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

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