

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CARLOS SAINZ

Deporte



37 AÑOS DESPUÉS
SIGUE GANANDO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.719 del 30 de enero al 12 de febrero de 2018



COMPARATIVA



HÍBRIDO FRENTE A GAS NATURAL ¿CUÁL ES EL MEJOR ECO?

Toyota Auris Hybrid

Seat León 1.4 TGI

136 CV

110 CV



Volkswagen

POLO

1.0 TSI 115 DSG

Prueba

Casi un Golf, pero 4.200 euros más barato



PROBAMOS LO ÚLTIMO



Audi A8



Hyundai i30 Fastback



Jaguar E-Pace



Toyota Yaris GRMN



**Cada generación tiene su forma de vivir.
Y hay una que quiere vivirlo todo.**



Bienvenido a la Generación Q.

La generación que quiere explorar tanto como los baby boomers, disfrutar como la generación X y ser tan innovadora como los millennials. Y que quiere descubrir hasta dónde puede llegar con un Audi Q3 Black line edition con faros LED, asientos deportivos, Paquete MMI Navegación incorporado, el estilo inconfundible de las llantas de aleación Audi Sport de 19" de óptica titanio y el carácter único del Paquete Black line. Esta generación quiere vivirlo todo. La cuestión es ¿por dónde empezar?

Audi Q3 Black line edition por 190 €/mes*.
Renting para particulares con todos los servicios incluidos.

Red de Concesionarios Oficiales Audi.

Gama Audi Q3 de 88 kW a 162 kW (120 CV a 220 CV). Emisión CO₂ (g/km): de 124 a 168. Consumo medio (l/100 km): de 4,7 a 7,2.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Black line edition 2.0 TDI 88 kW (120 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.453 € a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Oferta válida hasta el 31/03/2018. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.

Al detalle



EL MOVALT DE INFRAESTRUCTURAS DURA UN DÍA

Si los 20 millones de euros del Plan Movalt destinados a la compra de vehículos eficientes duraron solo un día, lo mismo ha ocurrido con los 15 millones que este plan dedicaba a las infraestructuras de recarga. Y sin con el primer agotamiento criticábamos que no hubiera por parte del Gobierno un plan de ayuda estructural; ahora tenemos que decir lo mismo. Cuando se trata de fomentar, hay que hacerlo no solo con buenas palabras, sino con soluciones e incentivos.



INCERTIDUMBRE EN FIGUERUELAS

Se podía prever que el encaje de Opel en PSA no fuera tarea sencilla. Pero, tal vez no parecía Figueruelas la planta que pudiera tener más problemas. Sin embargo, la negociación del nuevo convenio colectivo abre la puerta a que la factoría zaragozana pierda inversiones de futuro, como la nueva generación del Corsa. Por el bien de todos, es de desear que esto solo se el clásico pulso entre empresa y sindicatos y que las aguas, para la futura viabilidad de Figueruelas, vuelvan a su cauce.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbeneit@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 PIPP. 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.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Carlos Sainz

Más allá de su talento como piloto, lo que ha llevado a Sainz a lo más alto es su capacidad de trabajo y afán de superación.

Nadie puede regatearle méritos a Carlos Sainz, senior. He tenido la suerte de conocer a muchos pilotos magníficos, pero desde mi punto de vista, es el mejor con mayúsculas. Cuando compite, nada es casual en él, desde la forma de preparar el coche a su talento como piloto y afán de superación. De hecho, hoy, junto a Fernando Alonso, es para mí el mejor piloto español de coches de todos los tiempos. Su carrera, pese a que se considera una persona con suerte, no ha sido un camino de rosas. Fue campeón Mundial de Rallys con Toyota en 1990 y 1992. También fue subcampeón en otras cuatro ocasiones, con malos recuerdos como el de «trata de arrancarlo», el de los troncos en medio de la carretera o el de una oveja cruzada en medio del camino, en Nueva Zelanda, cuyos incidentes le privaron de la consecución de otros títulos que ya tenía al alcance de la mano.

Tampoco ha sido fácil su historia en el Dakar. De hecho, han pasado ocho largos años desde que junto a su excepcional copiloto Lucas Cruz, se convirtiera con el Volkswagen Touareg en el primer español en ganar esta prueba en coches. Entre medias queda un 2009 en el que cuando estaba a punto de ganar, cayó por un precipicio que no estaba marcado en el libro

de ruta. O la más dolorosa del pasado año, cuando iba liderando la general y terminó en un barranco. Una espina que, según sus propias palabras, le ha tenido amargado durante todo el año pasado, porque cometió «un fallo imperdonable». De ahí que con este triunfo se haya quitado –en el rally raid más duro que se recuerda–, un peso de encima. Eso además de poner un broche de oro final con el Peugeot 3008 DKR a un magnífico proyecto de competición de esta marca en el Dakar. Detrás, junto a los ingenieros de Peugeot han quedado años de trabajo para conseguir el mejor comportamiento de los motores, sistemas de tracción y otros muchos avances tecnológicos, que han hecho del 3008 un coche ganador en cualquier tipo de terreno. Por eso, cuando Carlos Sainz aseguró que «merecía este triunfo», lo único que hacía era exteriorizar el esfuerzo de todo un equipo en los últimos cuatro años. Ahora son muchos los que especulan con su posible regreso. Yo lo dudo, pero un deportista que dice que será piloto toda la vida y que corre «por diversión, porque le gusta, es su pasión», siempre puede ser receptivo a un proyecto que signifique una nueva aventura que sea buena, atractiva y tenga el máximo de garantías. Enhorabuena, campeón.

Pese a que se considera un hombre con suerte, su trayectoria no ha sido un camino de rosas; y tanto en el Mundial de Rallys como en el Dakar ha tenido que afrontar momentos muy difíciles. Tras ganar el Dakar con el Peugeot 3008 DKR exteriorizaba el esfuerzo de 4 años de todo un equipo con ese “merecía este triunfo”.



seat.es/leon

Es el momento de aprovechar este momento.

Nuevo SEAT León por 13.990 €.

5 AÑOS CONFIANZA SEAT
GARANÍA · MANTENIMIENTO ASISTENCIA

Ahora podrías querer escapar de la ciudad. O podrías querer redescubrirla. Llega un momento en la vida en el que puedes hacerlo todo. Por eso necesitas un coche que lo tenga todo. El Nuevo SEAT León viene equipado con pantalla táctil, sensor de parking trasero, llantas de aleación, 7 airbags y frenado automático post-colisión. Y puede ser tuyo por 13.990 €. Es el momento de aprovecharlo.



Consumo medio combinado de 4,0 a 7,2 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 164 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para León 5 puertas 1.2 TSI 81 kw (110 cv) St&Sp Reference PLUS por 13.990 € para clientes particulares que presenten la documentación de un Vehículo de Ocasión de más de 4 años de antigüedad. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 28/02/2018 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT por 300 € si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado León FR con opcionales.

SUMARIO

Nº 1.719 · 30 enero al 12 febrero 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

VOLKSWAGEN UP GTI

El GTI más pequeño de Volkswagen. Ya está aquí el Up!, con motor TSI de 115 caballos.

8.- SALÓN DE DETROIT.

Más protagonismo por parte de las marcas europeas y asiáticas que de los fabricantes americanos en el Salón de Detroit.

8.- HYUNDAI VELOSTER

9.- JEEP CHEROKEE, NISSAN X MOTION CONCEPT

10.- FORD MUSTANG BULLIT

12.- INFINITI Q INSPIRATION CONCEPT

13.- LEXUS LF-1 LIMITLESS

14.- MERCEDES CLASE G

16.- EN PORTADA

SEAT LEÓN 1.4 TGI FRENTE A TOYOTA AURIS HYBRID

Gas Natural Comprimido en el León o tecnología híbrida en el Auris; comparamos dos alternativas para conseguir la etiqueta ECO que permite circular incluso en episodios de contaminación.

24.- CUATRO RUEDAS

VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 115 CV DSG

La nueva generación del Polo da un nuevo paso adelante. Con todas las virtudes del Volkswagen Golf, pero mucho más barato.

30.- JAGUAR E-PACE

Conducimos el nuevo SUV compacto deportivo de la marca británica.

33.- AUDI A8 L

Lujo y tecnología de máximo nivel en el buque insignia de Audi; una alfombra mágica.

34.- HYUNDAI I30 FASTBACK

La tercera carrocería de la gama i30 combina deportividad y elegancia.

36.- TOYOTA YARIS GRMN

212 caballos para un utilitario de



6



42



38



8

carreras inspirado en el del Mundial de Rallys.

38.- LEXUS CT200H Y NX

La firma de lujo japonesa renueva sus dos gamas más vendidas y presenta el RX de 7 plazas

40.- LA SEMANA

42.- +INTERESANTE WINTER TEST CITROËN C3 AIRCROSS

Incluso con tracción delantera, el Grip Control y neumáticos de invierno, el C3 se atreve con todo.

44.- SEAT 4DRIVE SNOW CAMP

El 4Drive de Seat, puesto a prueba con los León y Ateca en las más duras condiciones de nieve en el Tirol austriaco.

46.- MODELOS FUEL CELL DE TOYOTA

Toyota, que ya tiene varios modelos 'fuel cell', lidera la apuesta por el hidrógeno.

48.- A LA ÚLTIMA

50.- DE CARRERAS SAINZ NO SE CANSABA DE GANAR

La victoria de Carlos Sainz, con el Peugeot 3008 DKR, en el Dakar, es

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	33
CITROËN	42
FORD	10
INFINITI	12
HYUNDAI	8, 34
JAGUAR	30
JEEP	9
KIA	6
LAND ROVER	9
LEXUS	13, 38
MERCEDES	14
SEAT	16, 44
TOYOTA	16, 36, 46
VOLKSWAGEN	6, 24



50

el broche a una carrera única.

54.- RALLY MONTECARLO

Comienza una nueva temporada del WRC como acabó la anterior, con la victoria de Ogier y Ford.

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

Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

HYUNDAI SANTA FE

La cuarta generación del Santa Fe está lista. Se presentará en el Salón de Ginebra y ofrece un paquete de seguridad, bajo el paraguas de la tecnología Smart Sense, en el que se incluye el Rear Occupant Alert, que detecta si los asientos traseros van ocupados y alerta al conductor al salir del vehículo.



EL PEUGEOT 308 GT, AHORA CON 225 CABALLOS Y CAMBIO EAT8

Desde 28.500 euros estará disponible el nuevo Peugeot 308 GT con motor Puretech de 225 CV, asociado al cambio automático EAT8, de 8 velocidades. El 308 GT recibe nuevos reglajes de suspensión, con unorado más deportivo, y llantas de 18 pulgadas.



EL BMW SERIE 8 COUPÉ, CASI LISTO

Este año, la marca alemana BMW presentará oficialmente su nuevo Serie 8 Coupé, un deportivo de excepción que ahora mismo realiza sus últimas pruebas en un circuito de alta velocidad en Aprilia, Italia. Estos ensayos se están llevando a cabo con el fin de optimizar su dinámica de conducción en superficies de alto coeficiente de fricción. Y este modelo se desarrolla paralelamente con los BMW M8 y M8 GTE.

▶▶ El BMW Serie 8 Coupé, en su última fase de pruebas antes de ser presentado.



Volkswagen up! GTI 110 CV

Acelera de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos

Los modelos urbanos de pequeño tamaño, pensados en principio para callejear sin descanso, también tienen su lado 'heavy'. Y si no, que se lo digan al nuevo Volkswagen up! GTI, que está listo para hacer las delicias de los compradores más marchosos. El nuevo up! deportivo es el primer GTI con motor de tres cilindros. Se trata del 1.0 TSI de 115 caballos, que ya usa el nuevo Seat Ibiza o el recién llegado Polo VI. Un motor con genio y que

en este caso tiene que mover menos de una tonelada de peso, por lo que cuenta con una ventajosa relación peso/potencia. Tanto es así que sus datos y características son muy similares a los del primer Golf GTI de 1976. Este mítico modelo, que puso de moda las famosas siglas deportivas GTI, aceleraba de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos, mientras que el nuevo up! GTI lo hace en 8,8 segundos. El utilitario recién llegado alcanza los 196 km/h, por los 182

de la 'leyenda'. El up! GTI cuenta con llantas de 17 pulgadas, suspensión rebajada 15 milímetros y un kit aerodinámico que lo diferencian del resto de versiones. Y su gasto homologado en ciclo NEDC es de 4,8 l/100 km, aunque la marca ha comunicado la cifra más real del nuevo ciclo WLTP, que aumenta hasta los 5,6 l/100 km. El nuevo up! GTI llega en primavera a España. Y en cuanto al precio, se conoce el que tendrá en Alemania: 16.975 euros.



▶▶ De momento, con cambio manual de 6 marchas. Volante heredado del Golf GTI y asientos en tela de diseño Clark. El tamaño y las características son similares a los del primer Golf GTI.



▶▶ Las llantas de 17 pulgadas, el kit aerodinámico o los colores de 'guerra' diferencian al up! GTI del resto de la gama.



PARA PENSAR

93

g/km de CO₂ es lo que ha homologado el Civic diésel, de acuerdo al ciclo NEDC

Esta bajísima cifra se corresponde con un consumo medio de sólo 3,5 l/100 km en las pruebas realizadas mediante el ciclo NEDC. El nuevo Civic diésel con motor 1.6 i-DTEC de 120 CV llegará a España en marzo.

EL PUNTAZO

El Toyota GR Súper Sport Concept, presentado en Tokio, combina un motor V6 Biturbo de 2,4 litros con el sistema híbrido de la marca. Rinde 1.000 caballos de potencia.



Kia Rio GT-Line

Para empezar, con un tres cilindros de 120 CV

Antes del verano Kia tiene previsto sumar en España alguna versión más a su modelo Rio, uno de los Kia más vendidos en todo el mundo. Se trata de la versión de inspiración deportiva GT-Line, una variante impulsada por el motor T-GDI de un litro de capacidad, con tres cilindros y una potencia de 120 CV. Con inyección directa y turbocompresor, este propulsor se combina con un cambio manual de 6 velocidades y ha homologado un consumo medio de 4,7 l/100 km. Después del verano, el Rio GT-Line también



llegará al mercado con motores atmosféricos de gasolina 1.2, y con una caja de cambios automática de doble embrague y 7 velocidades. Esta nueva versión ya contará con asistente de

mantenimiento de carril y un nuevo sistema de detección de fatiga. Como es habitual en la marca, el Rio GT-Line también se venderá con la garantía de 7 años o 150.000 kilómetros.



▶▶ El Rio GT-Line contará con una pantalla flotante de 7 pulgadas, que opcionalmente podrá llevar navegación y cámara de visión trasera.

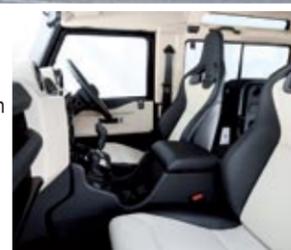


Land Rover Defender Works V8 405 CV para celebrar los 70 años de la marca

Land Rover va a producir un máximo de 150 unidades rediseñadas, con motor V8, de su carismático Defender para celebrar el 70 aniversario de la marca británica. Se trata de una mecánica V8 de gasolina y atmosférica, con cinco litros de cilindrada y una potencia de 405 caballos. El Defender Works pasa de 0 a 97 km/h en 5,6 segundos y tiene una velocidad punta de 171 km/h. Además, el Defender más potente de la historia estará equipado con un cambio automático ZF de ocho velocidades con modo deportivo, frenos reforzados y paquete de maniobrabilidad —muelles, amortiguadores y barra estabilizadora—, además de llantas de aleación exclusivas de 18 pulgadas y neumáticos todoterreno en medida 265/65 R18. El Defender más exclusivo de la historia está equipado con piel Windsor, asientos deportivos Recaro, sistema de infoentretenimiento de alta gama, faros bi-LED y pinturas especiales. Eso sí, el precio final no es ninguna ganga y el Defender Works V8 corto estará disponible desde los 171.000 euros. Un capricho de coleccionista.



▶▶ El Land Rover Defender Works V8 se ha concebido a modo de celebración de los 70 años de la marca. Su equipamiento es magnífico.





Salón de Detroit Los forasteros, **con más munición** que las marcas locales

Aunque Ford desveló el Mustang Bullitt y Jeep hizo lo propio con el actualizado Cherokee, en Detroit tuvieron más peso las firmas extranjeras. Un aluvión de prototipos con sello japonés, el Hyundai Veloster N o la nueva generación del Mercedes Clase G son buen ejemplo de ello.

Del 13 al 28 de enero, la antigua capital mundial del motor ha acogido una nueva edición del NAIAS (North

American International Auto Show), donde sorprendió la nutrida presencia de prototipos nipones: Infiniti

Q Inspiration, Lexus LF-1 Limitless y Nissan Xmotion como principales protagonistas. Y junto a ellos, mo-

delos más tangibles como la segunda generación del Hyundai Veloster —dotada ya de una impetuosa

versión N—, un Mercedes Clase G totalmente nuevo que llegaba a Detroit 'escortado' por nuevas versiones AMG de las gamas E y CLS, y algunas propuestas de interés por parte de las firmas locales, como las actualizaciones del Jeep Cherokee y el Ford Ranger, o un Mustang Bullitt que homenajea, 50 años después del estreno, a la mítica película de Steve McQueen.

Hyundai Veloster y Veloster N La nueva generación, **mucho más deportiva**

El nuevo Veloster, creado por los centros de la marca en Seúl y California, empezará a fabricarse en la planta coreana de Ulsan en marzo. Mantiene su estilo asimétrico —dos puertas en un lado, una en el otro— y ofrece dos motores: un 2.0 de ciclo Atkinson con 147 CV —seis marchas en la caja manual y en la automática— y el 1.6 T-GDi, con 201 CV y asociado al cambio manual de seis marchas o al automático DCT7 de doble embrague. En todos los casos, el sistema TVC

de control vectorial de par —frena la rueda que va por el interior de la curva y envía más fuerza a la exterior— será de serie. Pero la gran novedad es el Veloster N, puesto a punto en Nür-

burging y que se fabricará desde septiembre. Su 2.0 Turbo rinde 275 CV, tiene frenos y suspensión específicos, y recibe una fuerte personalización estética.

►La dotación del Veloster en conectividad o seguridad experimenta una revolución.



Jeep Cherokee 2019

A la venta en Estados Unidos **a partir de marzo**

Compite en un segmento —los SUV de talla media— que sólo en EE.UU. supone dos millones de matriculaciones anuales; y de ahí que Jeep quiera tener siempre su Cherokee al mejor nivel. La gama 2019, en los concesionarios de ese país a finales de este trimestre, adopta una imagen renovada, con rediseño frontal, capó aligerado, más oferta de llantas —de hasta 19 pulgadas— y ópticas LED para las principales funciones, y suma mejoras funcionales como el portón de apertura 'por pie' o la boca de repostaje sin tapón. También hay cambios profundos en el interior —asientos, salpicadero más orientado al conductor, nuevos espacios y más grandes para guardar cosas, materiales y colores inéditos...—, e incluso crece el volumen del maletero. En

la parte mecánica destaca el nuevo 2.0 Turbo I-4 de inyección directa de gasolina, con 270 CV y cambio automático de 9 marchas.



►► El interior ha sido rediseñado por completo —Jeep ofrece pantallas de 7 y 8,4 pulgadas—, y el maletero gana capacidad.

Si quieres saber más del Jeep Cherokee...
www.m16.in/8410



Nissan Xmotion Concept

Prosigue la **exploración del universo SUV**

La firma japonesa reconoce que el Xmotion Concept, creado bajo la batuta de Alfonso Albaisa, es sólo un ejercicio de estilo, aún lejano posiblemente de un modelo de calle. Pero su presencia en Detroit deja claro que Nissan sigue explorando ideas sobre un segmento de mercado que conoce bien, y que podría estar trabajando en un crossover relativamente compacto pero con un amplio interior de 4+2 plazas. Porque el Xmotion Concept presenta tres filas de dos butacas independientes, con la última reservada «a niños o mascotas», como reza la información facilitada por la marca. El interior, minimalista, suma siete pantallas de control e incorpora un sistema de arranque mediante el reconocimiento de la huella

►► Sobre el techo equipará un cofre aerodinámico que garantiza la capacidad de carga cuando las seis plazas están en uso.



► El Xmotion Concept prescinde de los espejos retrovisores. En su lugar, emplea cámaras.



dactilar, de manera que el coche reconoce al usuario —también hay control por voz— y personaliza los ajustes, incluidos los de su avanzado navegador, que trabaja en colaboración con el sistema de conducción autónoma ProPilot.

Ford Mustang Bullitt

Medio siglo después, **esperado reencuentro**

Para rodar 'Bullitt', la icónica película protagonizada por Steve McQueen y estrenada en cines el 17 de octubre de 1968, Warner Bros empleó dos unidades idénticas del Mustang GT fastback. Una, la que conducía McQueen en la cinta, fue vendida por la productora a un comprador privado tras el rodaje, mientras que la otra, empleada en varias escenas de saltos, acabó en

un patio californiano, de donde alguien la rescató a comienzos de 2017. Curiosamente, fue la primera, la conducida por el actor, la que acabó desapareciendo sin dejar rastro. Hasta ahora, que su actual propietario, Sean Kiernan –en 2014 heredó este vehículo de su padre, que lo había adquirido en 1974–, se puso en contacto con Ford para

comunicar que el histórico Mustang GT de 'Bullitt' aún existía. Y esa era la unidad exhibida en Detroit junto al nuevo Ford Mustang Bullitt, edición especial disponible en Estados Unidos a partir del próximo verano y equipada con cambio manual y el motor 5.0 V8 de 475 CV, con el que alcanza una velocidad máxima de 262 km/h.

▲ En el rodaje de 'Bullitt', película estrenada en 1968, se usaron dos Mustang GT fastback idénticos. Uno de ellos desapareció... hasta ahora; y Ford lo exhibía en Detroit.

► El Mustang Bullitt lleva todos los elementos de los paquetes GT Premium y Performance Package, y tiene suspensión MagneRide o asientos Recaro. Ford sólo ofrece dos colores: negro y verde.



Si quieres saber más del Ford Mustang Bullitt...
www.m16.in/8476



ACURA RDX CONCEPT. Avanza el modelo 2019 del Acura RDX, un SUV de cinco plazas cuya anchura y batalla crecerán, y que estrenará mecánica, pues su 2.0 Turbo de inyección directa ganará un 40 por ciento de par a bajo régimen y se asociará a una nueva caja automática de 10 marchas. Versiones 4x2 y 4x4.



BENTLEY BENTAYGA V8. Coincidiendo con la celebración del Salón, pero sin estar presente en Detroit, la firma británica presentaba esta versión de su lujoso SUV, con un V8 4.0 biturbo de 550 CV y 78,6 mkg que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos. Alcanza 290 km/h y su gasto –equipa desactivación de cilindros– es de 11,4 l/100 km.

CHEVROLET SILVERADO. En enero de 1918 Chevrolet vendía su primera camioneta, y cien años después desvela el nuevo Silverado, 204 kilos más ligero que el anterior y con más capacidad de carga. Ofrece dos motores V8 de gasolina –5.3 y 6.2– y un diésel 3.0 Duramax de seis cilindros; y su eficacia aerodinámica mejora un 7 por ciento.



¿QUÉ PIENSAS DE QUE SIGAMOS LLAMANDO A ESTO “MAL TIEMPO”?

CONDUCE COMO PIENSAS



GAMA TOYOTA AURIS

desde **15.550 €**

Consumo medio (l/100 km): 4,8. Emisiones CO₂ (g/km): 112.

Precio correspondiente a Toyota Auris 120T Active + Pack Senso. PVP recomendado: 15.550€ por financiar. Entrada: 3.715,20 €. TIN: 6,50%. TAE: 7,73%. 48 cuotas de 170 € y última cuota (valor futuro garantizado): 6.504,73 €. Comisión de apertura financiada (2,75%): 325,46 €. Importe Total del Crédito: 12.160,26 €. Importe Total Adeudado: 14.664,73 €. Oferta financiera con el producto Pay per Drive de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda) y 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada, y equipamiento opcional no incluidos. Modelo visualizado Toyota Auris hybrid Feel!. Oferta válida hasta 31/03/2018 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 – Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en toyota.es



SIEMPRE MEJOR

TOYOTA HYBRID

Infiniti Q Inspiration Concept

Tecnologías e imagen para el futuro

Una nueva generación de vehículos de Infiniti está en marcha, y el Q Inspiration Concept permite a la firma asiática contarnos en qué trabaja y cuál será su nuevo lenguaje de diseño. Bajo la forma de un musculoso sedán de lujo estrena señas de identidad como las superficies limpias y fluidas, mientras que el interior apuesta por la sencillez. Y en la vista lateral, perfil coupé y habitáculo alargado gracias a un capó que

recorta su longitud frente a los modelos actuales gracias a mecánicas más compactas, como el revolucionario VC-Turbo —una tecnología ya anunciada para el QX50, su nuevo SUV de talla media—, que recurre a una solución jamás empleada en motores de serie: relación de compresión variable, que aumenta la potencia y el par, pero también la eficiencia, de manera que se logran rendimientos dignos de

grandes motores V6 pero con el consumo de un diésel de cuatro cilindros. En concreto, el motor VC-Turbo, según las necesidades, puede modificar automáticamente su relación de compresión entre 8:1 —más prestaciones— y 14:1 —mayor ahorro—. Además, el Q Inspiration Concept presenta un sistema de tracción total que da prioridad al tren delantero pero puede reenviar par individualmente a cada rueda trasera.

►► El Q Inspiration Concept incorpora un sistema ProPilot de conducción autónoma que reduce los riesgos, aumenta el placer de uso y permite delegar el control del vehículo en determinadas circunstancias.



Si quieres saber más del Infiniti Q Inspiration...
www.m16.in/8380



►► Los rasgos del Q Inspiration Concept serán aplicados a futuros modelos de Infiniti. La longitud del capó se recorta gracias al uso de motores más compactos.

Lexus LF-1 Limitless Concept

Podría inventar un nuevo segmento

Lexus presume de haber inaugurado hace dos décadas el segmento de los crossover de lujo al lanzar el RX300, precisamente en Detroit, y ahora busca estrenar otro segmento al que la firma japonesa denomina 'buque insignia crossover'. Y la mejor explicación de esa posible nueva categoría es el LF-1 Limitless Concept, un afilado SUV deportivo de alta tecnología que mide 5.014 milímetros de largo por 1.986 de ancho y 1.605 de alto, y cuya distancia entre ejes es de 2.974 milímetros. Sus responsables dicen que podría recibir cualquier tipo de mecánica —pila de hidrógeno, híbrida, híbrida enchufable, de gasolina e incluso cien por cien eléctrica—, y su carrocería, que ha salido del centro de diseño que la marca tiene en California, recuerda más a un deportivo que a un familiar. Capó largo, cabina retrasada, techo bajo, llantas de 22 pulgadas y tracción trasera para un modelo que apuesta por las prestaciones y la deportividad pero sin renunciar a la funcionalidad. Incluye el programa de conducción 'Chauffeur', que potencia la eficiencia energética y reduce al máximo el riesgo de accidentes, y tiene cuatro cómodas plazas, cada una con sus propios controles.



►► Mide más de cinco metros, tiene tracción trasera y puede equipar todo tipo de mecánicas: de gasolina, híbridas, de hidrógeno, eléctrica pura... Como su nombre indica, es un crossover sin límites.



Si quieres saber más del Lexus LF-1 Limitless...
www.m16.in/8395

FORD RANGER.- La versión para Norteamérica adopta cambios en imagen, chasis y mecánica, pues llega un 2.3 EcoBoost de gasolina asociado a una caja automática de 10 marchas. Y su equipo de seguridad recibe asistentes como la frenada automática de emergencia con detección de peatones o el control de velocidad activo.



MERCEDES CLS 53 AMG.- El nuevo CLS ya tiene versión deportiva, que estrena un 3.0 de gasolina con seis cilindros y doble turbo que rinde 435 CV y 53,1 mkg. Mecánica que funciona a 48 voltios y equipa el compresor eléctrico EQ Boost, que suma 16 kW y 25,5 mkg. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y alcanza los 270 km/h.



MERCEDES E 53 AMG CABRIOLET.- La nueva variante prestacional del Clase E descapotable también adopta el nuevo seis cilindros 3.0 de 48 voltios con sistema EQ Boost, con 435 CV de partida y 16 kW adicionales —22 CV— si requerimos más brío. Como el CLS 53 AMG, tiene tracción 4Matic y cambio Speedshift TCT 9G.



MERCEDES E 53 AMG COUPÉ.- La tercera versión '53' desvelada en Detroit por la firma alemana nace sobre la base de la carrocería coupé de la Clase E, y también tiene el seis cilindros híbrido con 435 CV de potencia, más los 16 kW del EQ Boost. Es común a todos el equipo de frenos, con cuatro discos ventilados de 370 mm delante y 360 mm detrás.

RAM 1500.- La nueva generación de este popular pick-up americano pesa 102 kilos menos que su antecesor gracias al uso de aluminio, aceros especiales y materiales compuestos. Permite elegir entre el 3.6 Pentastar V6 de 305 CV y el 5.7 Hemi V8 de 395 CV, y estrena el alternador eTorque de 48 voltios, que le convierte en híbrido.



Mercedes Clase G

Casi todo evoluciona para seguir siendo el mismo

Dicen en la firma germana que el proyecto de reestilización de la nueva Clase G ha planteado enormes exigencias. Cada componente y cada tornillo ha pasado por el banco de pruebas, y el objetivo básico era aumentar la rigidez del vehículo y optimizar los puntos de ensamblado del bastidor de travesaños con el tren de rodaje. Si la primera generación nació en 1979, y desde entonces su aspecto exterior apenas ha sufrido variaciones esenciales, el nuevo modelo se pondrá a la venta en junio, con un precio en Alemania que arranca en 107.040 euros, en línea con el Clase G anterior. De éste se han conservado elementos curiosos, como las bisagras en el exterior, el capó superpuesto

y hasta el característico sonido de las puertas al cerrarse. Pero la carrocería crece 51 milímetros de largo y 121 de ancho, mejora el acabado de cada material y los pasos de rueda y los paragolpes se integran mejor. Además, el interior sí se actualiza por completo, tanto por diseño o confort como por amplitud, pues todas las cotas aumentan notablemente y los asientos traseros pueden abatirse en tres secciones. El nuevo Clase G pesa 170 kilos menos, es un 55 por ciento más rígido y la primera versión disponible es el G 500, con un V8 4.0 Biturbo de 422 CV y 62,2 mkg unido al cambio 9G-Tronic. El gasto es de 11,1 l/100 km, y 263 g/km las emisiones de CO₂.

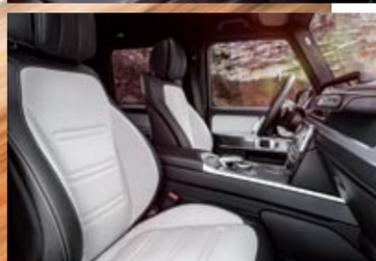
Si quieres saber más del Mercedes Clase G...
www.m16.in/8367



◀ Mejor en asfalto, pero también fuera de él. Por ejemplo, la altura al suelo es de 24,1 centímetros, puede subir rampas de 100 por cien y la profundidad de vadeo es de 70 centímetros. Además, aumentan los ángulos de ataque y salida.



▶ El conductor puede elegir entre los programas Comfort, Sport, Eco e Individual gracias al Dynamic Select. Y también se ofrece el G-Mode, para abrirse camino por donde no lo hay.



TOYOTA AVALON.- Esta nueva generación del sedán japonés adopta la plataforma TNGA y ofrece dos mecánicas diferentes: un 3.5 V6 y un cuatro cilindros 2.5 híbrido –la parte eléctrica corre a cargo de dos motores eléctricos– dotado de inyección directa de gasolina D-4S. Y el cambio es automático, de variador continuo.



VOLKSWAGEN PASSAT GT.- Lo que fue presentado en Los Ángeles hace poco más de un año como 'concept' se ha convertido en modelo de serie, aunque se trata de una edición limitada y reservada a Norteamérica, pues toma como base el Passat que se fabrica en Tennessee. Se inspira en el Golf GTI y monta el motor 3.6 VR6 de 280 CV.

VOLKSWAGEN JETTA.- La séptima generación del Jetta, que no llegará a Europa, veía la luz en Detroit. Es un 10 por ciento más aerodinámico que el anterior –Cx de 0,27–, estrena varios asistentes de conducción e incorpora el motor 1.4 TSI de 150 CV, que puede vincularse a un cambio manual de seis marchas o a la nueva caja automática de ocho.



NKM945J06

NKM945J03

V I N T A G E S L I M S P O R T

Neckmarine



Dos tecnologías, una sola etiqueta

Híbridos como el Toyota Auris y modelos de gas natural comprimido como el Seat León disfrutan de la misma etiqueta ECO de la DGT, con claras ventajas en impuestos y a la hora de circular en una gran ciudad con limitaciones por contaminación. Pero entre ellos hay grandes diferencias.

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

El 61 por ciento de los Toyota que se venden en España son híbridos. Y justo uno de estos modelos, el Auris, es el híbrido más vendido en nuestro país, con 12.411 unidades matriculadas en 2017, a mucha distancia del primer modelo híbrido 'no Toyota', situado en quinto lugar con unas ventas de 4.516 unidades. Está claro que la apuesta de la marca japonesa por esta tecnología, en la que se combina un motor de gasolina con otro eléctrico que funciona gracias a unas baterías

SEAT LEÓN ST 1.4 TGI GNC STYLE ADV.	
PRECIO	26.990€
 Emisiones oficiales:	96 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Calidad. Cambio DSG. Estabilidad. Relación prestaciones-consumos. Autonomía. Precio con el descuento.	 Kit de reparación obligatorio en lugar de rueda. Maletero algo más pequeño. Pocas 'gasineras' disponibles.

que se autorrecargan en marcha, está comenzando a dar sus frutos; sobre todo en España, ahora que los ayuntamientos ponen todas las trabas posibles a la entrada en la ciudad de los coches con más emisiones en días de alta contaminación. Su etiqueta ECO le permite contar con un buen número de privilegios, además de ese salvoconducto envidiado por muchos usuarios. Por eso se entiende que para Toyota los híbridos sean presente y futuro. El presente está claro, y el público está respondiendo a una estrategia que hasta hace muy pocos años parecía arriesgada por

adelantarse demasiado en el tiempo. Y futuro porque la tecnología híbrida es un pilar fundamental para la marca nipona de cara a las próximas décadas. Y el Auris Touring Sports híbrido tiene todos los ingredientes esenciales que Toyota quiere poner en valor entre los compradores que buscan un modelo ecológico sin sacrificar espacio, agrado o prestaciones.

Seat, de momento, no camina por esos derroteros en los que la electricidad es pieza clave, aunque tiene a mano todos los recursos del Grupo Volkswagen e incluso ha previsto sacar un León con tecnología híbrida en dos años, coincidiendo ya con la siguiente generación. Pero has-



▲ Estas son sus señas de identidad y las de sus tecnologías. El León es de gas GNC y gasolina; el Auris, de gasolina y electricidad.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Aprovecharse de las ventajas de la etiqueta ECO de la DGT sin sacrificar espacio, prestaciones o agrado de conducción es posible con estos dos modelos que hoy comparamos. Claro, que cada uno tiene su espacio de confort. El Toyota con tecnología híbrida se defiende bien en el entorno urbano, pero el Seat de gas natural GNC, un gran desconocido del público, se impone en casi todos los demás terrenos.

ta entonces las siglas GNC son la clave en la marca española cuando hay que hablar de ecología. Es la abreviación de gas natural comprimido, un combustible que tiene poco que ver con el GLP –gas licuado de petróleo– y que es un gran desconocido para un público que se muestra aún poco

receptivo a una tecnología de la que recela, sobre todo por desinformación. Pero no hay trampa ni cartón, el GNC es el mismo gas que utilizamos en casa, pero comprimido a menos de un 1 por ciento de su volumen normal en dos depósitos especiales situados bajo el maletero. El motor de gasolina 1.4 de 110 caballos tiene una adaptación específica de fábrica para cumplir con los estándares de calidad de la marca, y todo el sistema, que trabaja a alta presión, está preparado para funcionar sin que su condición particular suponga variar un ápice lo que haríamos con un León 'normal' de gasolina en una

TOYOTA AURIS TS 140H E-CVT FEEL E.	
PRECIO	26.620€
 Emisiones oficiales:	81 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Sin túnel central en el piso. Suavidad y agrado en ciudad. Capacidad del maletero. Comportamiento.	 Depósito pequeño. Relación potencia-prestaciones. Sonoridad superior. Cambio automático CVT 'antipático'.





▶▶ En el Seat, los dos depósitos de gas –fotos superiores– están situados bajo el maletero, lo que le resta unos 100 litros; y se ve obligado a utilizar un kit de reparación en vez de una rueda de repuesto. Las baterías del Toyota –sobre estas líneas– van debajo del asiento trasero, por lo que tiene más maletero.



▶▶ A la izquierda, el motor de gasolina 1.4 TGI del León, que funciona tanto con gasolina como con gas natural comprimido. A la derecha, el 1.8 de 100 caballos del Toyota, que se combina con otro eléctrico de 82 caballos.



▶▶ El cambio automático DSG de doble embrague y siete marchas del Seat León es una maravilla. Es rápido y cuenta con función manual secuencial. Y el freno de mano es eléctrico.



utilización diaria del coche. De hecho, si quitásemos los logos exteriores muy pocos se darían cuenta de que conducen un Seat León de GNC porque no se aprecia ni una sola diferencia; ni siquiera en prestaciones, ya que hemos medido una aceleración con GNC mejor que la homologada por la marca y, en general, los datos mejoran prácticamente en todos los casos los ofrecidos por el Auris híbrido, cuyos dos motores suman 26 caballos más que la potencia ofrecida por el León. La tecnología de gas natural comprimido es una de las grandes apuestas de futuro de Seat y de

todo el Grupo VW, que lo presenta como la única alternativa real a los derivados del petróleo. Y es que un motor de GNC necesita una menor cantidad de combustible para producir la misma energía que el resto de carburantes. Así, un kilo de gas natural comprimido contiene más energía que un litro de gasolina, de gasóleo o de GLP. Y el resultado de su combustión re-

duce las emisiones de CO₂ un 25 por ciento en comparación con la gasolina; y el NO_x, verdadero problema de las grandes ciudades, se reduce nada menos que un 85 por ciento. Con semejantes argumentos, el Seat León TGI también tiene adjudicada una etiqueta ECO de la DGT por su bajo consumo y emisiones, aunque en el fondo hay que reconocer que su plantea-



miento podría dar lugar a una utilización algo 'tramposa'. Y es que el propietario de un León de GNC podría hacerse viejo recorriendo kilómetros a base exclusivamente de gasolina, sin llenar ni una sola vez los depósitos de gas pero aprovechándose de su condición ECO. El número aún bajo de estaciones con surtidores de GNC –ver cuadro– podría ser un buen pretexto,

pero precisamente esas grandes ciudades que activan los protocolos anticontaminación son las que tienen el suministro asegurado para este tipo de vehículos. Aunque no siempre tiene batería suficiente para circular en modo eléctrico, el Toyota Auris 140H no puede dejar de ser híbrido, de manera que siempre irá aprovechando la máxima eficiencia de su



◀◀ El cambio automático del Toyota Auris híbrido es un CVT con mucho resbalamiento, lo que perjudica las prestaciones y la sonoridad. En su modo B ofrece mayor retención y recarga.

tecnología. De hecho es en los recorridos urbanos de una gran ciudad donde el modelo japonés se hace fuerte y aprovecha todos sus recursos. Nosotros hemos sido capaces de recorrer, con el aire acondicionado conectado y sin pasar de 30 km/h, un total de 2,5 kilómetros de ciudad en modo eléctrico EV cuando estaban cargadas las ocho celdas de la batería que se visualizan en la pantalla de información. Y 2,5 kilómetros en ciudad pura y dura... son kilómetros. Cuando quedan dos celdas para agotar la batería se desactiva el modo EV y automáticamente el sistema se



DISCRECIÓN ANTE TODO
AMBOS MODELOS MANTIENEN MUY DISIMULADA SU CONDICIÓN DE HÍBRIDOS O BIFUEL. PERO LOS MÁS OBSERVADORES NOTARÁN, POR EJEMPLO, LA AUSENCIA DE TUBO DE ESCAPE EN EL LEÓN
PANTALLAS DE 7 Y 8 PULGADAS
EL SEAT LEÓN ST TGI CUENTA CON UNA PANTALLA TÁCTIL DE 8 PULGADAS, POR LA DE 7 DE SU RIVAL

LA CERRADURA DEL PORTÓN DEL SEAT SE SITÚA A 188 CENTÍMETROS DEL SUELO, CINCO CENTÍMETROS MÁS ARRIBA QUE EN EL AURIS



▲ El chasis del León ofrece un aplomo y una estabilidad sobresalientes. Apenas balancea.



▲ En zonas viradas, el Auris sorprende por sus buenas maneras; pero al límite va peor que el León.



▲ Entre los asistentes de serie y los opcionales, el León TGI ofrece un magnífico nivel de seguridad. Aunque se echan en falta más ayudas en su dotación original. El León de GNC cuenta con dos marcadores de reserva: gas y gasolina. Y la autonomía real supera los 1.200 kilómetros.

pre a una autonomía récord. Respecto a esto último, Seat ha homologado 430 kilómetros con los 15 kilos de gas, y 940 con los 50 litros de su depósito de gasolina, lo que suma en total 1.370 kilómetros. En nuestras pruebas de consumo bajo tráfico real los resultados obtenidos no varían mucho, con 375 kilómetros con el depósito de GNC y 860 con el de gasolina. En total, 1.235 kilómetros, frente a los 850 del Auris híbrido. Pero es que el depósito



◀ Las baterías del Auris 140H van debajo del asiento trasero, por lo que queda un buen maletero. Ofrece tres modos de conducción.



▲ La información que ofrecen las pantallas del Toyota es muy completa, aunque algo confusa. El modo B del cambio permite aprovechar la frenada regenerativa. El conductor sabe en tiempo real el aprovechamiento de la energía que realiza. Las plazas traseras carecen de salidas de aire.

pone a cargarla. Pero no tarda mucho en hacerlo: en cuatro kilómetros se recuperan tres barras de carga, ya que hemos puesto el modo B del cambio, que retiene más al actuar el freno regenerativo. Este funcionamiento del híbrido japonés implica comodidad, silencio de marcha y un agrado de uso sobresaliente, complementado además por un consumo urbano realmente bajo.

El León TGI funcionando con gas consume algo más callejeando y no es tan suave y silencioso; sin embargo, el Seat toma la delantera en cuanto queda atrás el entorno urbano. Y lo hace por varias razones que tienen que ver con un cambio automático DSG mucho más eficaz, con un aplomo de calidad que se agradece mucho en las carreteras más complicadas, con un mayor rendimiento de su motor y con un consumo increíble asociado siem-

SI ME LO QUIERO COMPRAR	SEAT LEÓN ST 1.4 TGI DSG STYLE ADVANCED	TOYOTA AURIS TS 140H E-CVT FEEL EDITION
COSTE POR KILÓMETRO	Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.	Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,45 euros/km. Coste por km total: 0,62 euros/km.
SEGURO	A terceros: 338,90 euros/año. A todo riesgo: 475,75 euros/año con franquicia de 240 euros.	A terceros: 351,80 euros/año. A todo riesgo: 488,80 euros/año con franquicia de 240 euros.
DATOS DEL COMPRADOR	SEAT Fabricante: Seat S.A. Autovía A-2, km 585, 08760 Martorell (Barcelona). Teléfono: 934 028 597	TOYOTA Importador: Toyota España, S.L. Av. de Bruselas, 22, Arroyo de la Vega, 28108 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 900 822 002
RED DE POSVENTA	600 puntos de asistencia en toda España.	200 puntos de asistencia en toda España.
GARANTÍA	Dos años sin límite de kilometraje www.seat.es	Tres años o 100.000 kilómetros www.toyota.es
Seguros en Línea Directa Aseguradora para un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.		

de gasolina del Auris pierde 5 litros para poder acomodar las baterías, y se queda en 45 litros. Para resumir el tema del gasto diremos que cubrir 100 kilómetros de recorrido mixto en el Auris Hybrid cuesta 5,90 euros, mientras que en el León TGI ese mismo recorrido costará 3,92 euros, dos euros menos cada 100 kilómetros.

Los depósitos de gas del León sacrifican 100 litros de espacio bajo el maletero, que básicamente impiden colocar una rueda de repuesto. Pero los 482 litros que quedan resultan casi siempre suficientes para llevar el equipaje de todo el pasaje.

El León se desquita de este pequeño 'tropiezo' ofreciendo un espacio interior mayor que el del Auris, sobre todo en las plazas traseras, pese a que el japonés es más largo y tiene mayor distancia entre ejes. Y aunque se agradece la ausencia del molesto túnel central en el piso del nippón, lo cierto es que el español ofrece más y mejores detalles, como freno de mano eléctrico –palanca tradicional en el Auris–, salidas de aire traseras –que no lleva el japonés– o unos ajustes más cuidados, frente al acabado sólo regular del Toyota.

También cuando toca hablar de comportamiento el impecable León TGI deja un poco más atrás al Auris 140H por aplomo y ausencia de balanceos. Ojo, que el modelo japonés no va nada mal incluso forzando un poco el ritmo, pero cuando las curvas se suceden y el asfalto se deteriora el conductor del Toyota tendrá que

levantar el pie del acelerador, mientras el León mantiene el ritmo inicial. En esas circunstancias también el cambio del Auris dejará un sabor de boca agri dulce, ya que como genuino sistema de variador CVT ofrece un resbalamiento incómodo al acelerar fuerte y las revoluciones del motor no se corresponden con la progresión de velocidad del coche. Nada que ver con el DSG utilizado por el León TGI, al que solo le faltan unas levas no contempladas en esta versión ni siquiera en opción.

Está claro que el Toyota Auris 140H con carrocería familiar es un magnífico coche para los que buscan batir cada día un récord de consumo circulando sin límites dentro de una gran ciudad. Pero lo que no se esperaba el híbrido más vendido en España es que un coche de gas GNC como el Seat León TGI se convirtiera en una alternativa más que interesante.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

	SEAT LEÓN ST	TOYOTA AURIS TS
MOTOR	1.4 TGI GNC	140H E-CVT
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.798
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación (y sistema de propulsión eléctrico si lo hay)	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Gasolina (99 CV): Inyección indirecta. Motor eléctrico de 60 kW (82 CV)
Potencia máxima total/rpm	110 CV/ 4.800-6.000	136 CV/ n.d.
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.500-3.500	14,5 mkg + 21,1 mkg
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Aut. CVT, múltiples vel.
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	44,2 km/h	n.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5	2,4
Diámetro de giro (m)	10,3	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 288 mm / Discos 272 mm	Discos vent. 296 mm / Discos 270 mm
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente, de tipo multibrazo, con muelles y amortiguadores	Independiente, de doble triángulo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS		
Neumáticos	205/55 R16	225/45 R17
Marca	Michelin	Dunlop
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.421	1.410
Capacidad del depósito (l)	50 (GNC: 15)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,9 kg/CV	10,4 kg/CV
Coefficiente aerodinámico Cx	n.d.	0,29

EQUIPAMIENTO

	LEÓN ST GNC			AURIS TS 140H		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas		▼		▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲				▼	
Ordenador de viaje	▲			▲		
Control de crucero adaptativo	▲				▼	
Freno estacionamiento eléctrico	▲				▼	
Cuatro elevavinas eléctricos	▲			▲		
Faros halógenos	▲			▲		
Asientos forrados en piel			▶			▶
Aparcamiento asistido			▶			▶
Faros Full LED			▶		▼	
Acceso y arranque sin llave			▶			▶
Climatizador automático bizona	▲				▼	
Suspensión deportiva o regulable		▼			▼	
SEGURIDAD						
Aviso de ángulo muerto		▼			▼	
Reconocimiento de señales		▼		▲		
Alerta cambio involuntario carril			▶	▲		
Alerta por cansancio			▶		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲			▲		
Frenado automático postcolisión	▲				▼	
Airbag rodilla conductor	▲			▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲		
Control de estabilidad y tracción	▲			▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼				▶
Kit de reparación de pinchazos	▲			▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲			▲		
Control por voz	▲					▶
Ayuda al arranque en pendiente	▲			▲		
Neumáticos 'run flat'		▼			▼	

PRINCIPALES OPCIONES

SEAT LEÓN ST GNC	TOYOTA AURIS TS 140H
Pintura metalizada: 550. Asientos en Alcantara: 1.600. Asientos eléctricos: 270. Techo panorámico: 850. Faros Full LED+luces diurnas LED+pilotos traseros LED: 1.240. Advanced Comfort & Driving Pack: 690. Asistente luz de carretera+asistente salida involuntaria de carril: 300. Seat Navy System: 930	Pintura metalizada: 500. Techo solar panorámico: 700. Sensores aparcamiento delanteros y traseros: 600. Asientos tapizados en cuero: 1.500. Sistema de navegación: 650. Llantas de aleación especiales: 1.103.



MEDIDAS

(A) Altura al techo delante 1.050 mm	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.150 / 910 mm	(C) Altura al techo detrás 970 mm	(D) Espacio piernas (máx-mín) 850 / 590 mm
(A) Altura al techo delante 980 mm	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.090 / 850 mm	(C) Altura al techo detrás 900 mm	(D) Espacio piernas (máx-mín) 860 / 600 mm

BANCO DE PUEBRAS

	SEAT LEÓN	TOYOTA AURIS
VELOCIDAD MÁXIMA	194 KM/H	175 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,8	18,1
De 0 a 50 km/h	4,0	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,0)	11,5 (11,2)
Recorriendo (metros)	177	193
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	15,3	15,9
PRESTACIONES		
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1	31,1
SEGURIDAD		
De 80 a 120 km/h en D	8,0	9,2
Recorriendo metros	226	280
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 3%	+ 7%

CONSUMOS (SEAT: KILOS DE GAS / LITROS DE GASOLINA)

EN CIUDAD	SEAT LEÓN	TOYOTA AURIS
A 22,8 km/h de promedio	5,3 / 7,3	4,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	3,3 / 4,6	3,1
Conducción dinámica	5,1 / 8,2	10,1
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	3,9 / 5,3	6,5
A 140 km/h de crucero	4,9 / 5,9	7,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,2 / 5,8	5,3

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	375 / 860	850
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	4,4 / 6,9	3,5
Ciclo extraurbano	2,9 / 4,4	3,4
Ciclo mixto	3,5 / 5,3	3,5

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO	SEAT LEÓN	TOYOTA AURIS
A 60 km/h	13,7	13,3
A 100 km/h	36,5	37,0
A 120 km/h	53,2	52,2

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)	SEAT LEÓN	TOYOTA AURIS
Al ralentí	41,2	36,6
A 60 km/h	60,9	61,9
A 90 km/h	64,7	65,4
A 120 km/h	67,9	69,6
A 140 km/h	70,7	71,8
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

TECNOLOGÍA	SEAT LEÓN ST GNC	TOYOTA AURIS TS 140H
8,0 Seate recurre a una tecnología mucho más sencilla que la de su rival, pero no por ello menos eficaz. En cualquier caso, el GNC no requiere tanta complejidad.	9,0 Toyota hace ya tiempo que apostó por la tecnología híbrida, y es ahora cuando de verdad está recogiendo sus frutos. Y lo hace porque funciona muy bien.	
8,0 El chasis del León y la puesta a punto del Centro Técnico de Seat en Martorell consiguen que la estabilidad del León esté un paso por delante.	7,5 El Auris TS va mucho mejor de lo que esperábamos y de lo que transmite su pacífica imagen. Pero no llega al nivel de su duro rival, que lo borda.	
9,0 Con menor potencia que el Auris híbrido consigue no obstante un nivel de prestaciones superior. En algunas mediciones se supera el segundo de diferencia.	8,5 El cambio CVT hace buenas migas con la tecnología híbrida y funciona muy bien en ciudad, pero no da la talla a la hora de lograr el máximo rendimiento.	
8,5 El León no está dotado del máximo nivel de seguridad de su segmento, pero lleva una dotación interesante que incluye, por ejemplo, airbag de rodilla.	8,5 También incluye el airbag de rodilla como su rival, pero se echan en falta algunos sistemas de ayuda que no se ofrecen ni en opción en este nivel de acabado.	
8,5 Es más corto y tiene una distancia entre ejes menor que su rival, pero ofrece más espacio para las piernas en las plazas traseras y mayor altura interior.	8,0 Si tenemos en cuenta exclusivamente el habitáculo, y aunque este Auris carece de túnel central en el suelo, el espacio disponible es inferior.	
8,0 Llevando siempre gas en el depósito adicional de 15 kilogramos, el León consigue que cada kilómetro cueste menos dinero. Y tiene más autonomía en total.	7,0 Salvo en recorridos urbanos y a velocidades por debajo de 100 km/h, el Auris híbrido gasta más que su rival. Y tiene mucha menor autonomía.	

CONCLUSIÓN

SEAT LEÓN ST 1.4 TGI GNC DSG STYLE ADVANCED

8,3 El León TGI ST supera en muchos aspectos a su rival. Corre más, gasta menos en general y tiene mayor autonomía, tiene un cambio mucho más eficaz y agradable y su equipamiento es más completo para un precio similar. No hay tantas 'gasinerías' en España como querríamos, pero puede circular el tiempo que quiera con gasolina.

TOYOTA AURIS TOURING SPORTS 140H E-CVT FEEL EDITION

8,1 El Auris híbrido TS es más agradable en los recorridos urbanos, donde además gasta algo menos. Su maletero es mayor y tiene espacio para llevar una rueda de repuesto. Pero sus 136 caballos de potencia combinada no lucen mucho, en parte por un cambio de variador continuo menos eficaz que el de su rival. Y vale más caro a igualdad de equipamiento.



EL DETALLE

UNA RED TODAVÍA ESCASA PARA REPOSTAR GNC 63... y aumentando

La red de estaciones de servicio con surtidores de gas GNC va aumentando de forma lenta pero segura en España, potenciada por la gran apuesta de grupos automovilísticos como Volkswagen. De momento hay algo más de 60 abiertas al público, y otras tantas de empresas privadas, pero la previsión es que la red aumente de forma importante en los próximos dos años. No va a quedar más remedio porque las ventas de modelos bifuel GNC/Gasolina se han multiplicado desde 2016, y este año se espera el despegue definitivo. Desde luego queda mucho camino por recorrer hasta llegar a los niveles de países como Italia, que cuenta con 1.000 surtidores de GNC, pero lo que sí es seguro es que en España acabaremos este 2018 con algo más de 100 puntos de repostaje de GNC.

Argumentos más sólidos que nunca



► La sexta generación del Polo también se fabrica en Navarra, de donde a principios de 2019 saldrá su variante crossover: el T-Cross.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Levamos tantos años definiendo a cada nueva generación del Polo como 'el mini Golf' que nuestros seguidores más fieles pensarán: "otra vez". Pero ahora va en serio. Porque el utilitario de Volkswagen se acerca a su hermano compacto en comportamiento, tacto de conducción o amplitud; y poco tiene que envidiar el Polo al Golf en materia de tecnología o equipamiento, pues la relación precio-producto del 'peque' es superior.

PRECIO **20.165 €**

EMISIONES DE CO₂: **109** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Tacto de conducción de coche más grande. Comportamiento general. Calidad. Maletero y funcionalidad. Motor y cambio. Tecnología y equipo de serie.

DEBE MEJORAR

- Precio algo mayor que sus rivales. Motor 1.0 TSI 115 sólo en versión Sport. Depósito de 40 litros. Túnel central grande y ausencia de salidas de aire traseras.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

La nueva generación del Polo crece en tamaño y estrena la plataforma MQB A0, lo que revierte en una radical mejora de este exitoso 'made in Spain'. Porque es más amplio y tiene un gran maletero, presume de confort y calidad, su tacto de conducción es óptimo y ofrece un equipo de seguridad a la última. Además, con el motor 1.0 de gasolina de 115 caballos y la caja DSG rinde realmente bien.

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

El Polo, que lleva años aferrado al podio europeo de matrículas y es el único coche fabricado en España en el 'Top 10' de ventas mundiales, se acaba de transformar por completo, dando lugar a una sex-

ta generación que, digámoslo ya, nos ha encantado. Y es que le ocurre como al nuevo Seat Ibiza, con el que comparte la moderna plataforma MQB A0: tiene medidas y precio de utilitario pero, por varias razones, se sitúa a caballo entre los utilitarios y los compactos. Y si el Ibiza se aproxima mucho al

León, el Polo VI se ha colocado más cerca del Golf que nunca, aunque a igualdad de motor y transmisión nuestro protagonista siga siendo mucho más accesible. En concreto, 4.195 euros más barato.

El Polo crece para situarse al nivel de sus rivales directos, pues se había quedado algo

'descolgado' por tamaño. Así, la longitud se estira 81 milímetros y la distancia entre ejes lo hace 94 milímetros. Como la anchura también aumenta —nada menos que 69 mm— y la altura baja un poco —7 mm—, el nuevo modelo, disponible sólo con cinco puertas, parece 'más coche'. Y no es una im-

presión, sino la realidad, como demuestra un dato: el maletero pasa de los 280 litros anteriores a 351-355 en el Ibiza—, diáfano espacio que podremos dividir en dos niveles gracias a un suelo móvil, cuya posición más alta permite crear una superficie casi plana al abatir el respaldo trasero. Y más abajo, hueco para colocar tanto una rueda de repuesto normal como una de emergencia, pues ambas son opcionales.

En cuanto al habitáculo, la ganancia no es drástica pero también se logra amplitud ex-

tra aquí y allá, sobre todo en cota de altura y en distancia para piernas detrás —71,5 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75—, donde seguimos hallando el 'inexplicable' túnel central, que estorba un poco en la quinta plaza. Pero cuatro adultos se acomodan perfectamente, y los 127 centímetros de anchura posterior —124 tiene un Ford Fiesta, 125,5 el Renault Clio y 130,5 el Peugeot 208— dan para sentar a tres chavales, que podrán meter bien los pies bajo las banquetas delanteras.

Y es que el interior, donde priman la racionalidad y la ergonomía, presume de diseño. Para empezar, nada más entrar ya notamos el cuidado del detalle, pues todo 'cuadra', la terminación es muy buena y los materiales incluyen superficies mullidas, que le dan prestancia extra frente al Ibiza. No disfrutamos de la robustez o el refinamiento que exhibe un Audi A1, utilitario 'premium' por excelencia, pero el nuevo Polo parece hecho a conciencia. Se nota al abrir y cerrar las puertas, al accionar

botones y palancas... Salvo la guantera, de capacidad justa, hay bastantes huecos para colocar cosas, como bolsas en las cuatro puertas, revestidos en ambos respaldos, el cofre central o un cajón bajo el asiento del copiloto, y adoptar la postura idónea al volante es labor sencilla: asientos magníficos en este nivel Sport —único disponible para el motor 1.0 TSI 115, lo que es criticable—, visibilidad adecuada en cualquier dirección o una legible instrumentación que tiene continuidad visual hasta



▲ Maletero de 351 litros, 71 más que el Polo anterior. La rueda de repuesto es opcional: 45 euros.



DRIVING MODE
EL SELECTOR DE
MODOS DE CONDUCCIÓN
 –130 EUROS– TIENE
 CUATRO PROGRAMAS:
 ECO, NORMAL, SPORT E
 INDIVIDUAL. UNA OPCIÓN
 INTERESANTE
 ESTUPENDA CALIDAD
 NO ES UN AUDI A1, PERO
 EL AJUSTE ES BUENO
 Y LOS MATERIALES
 INCLUYEN BASTANTE
 PLÁSTICO MULLIDO



▲ Diseño acertado: la instrumentación y la pantalla central táctil de 8 pulgadas parecen tener continuidad, y esta última ofrece gráficos atractivos, como los ajustes del Driving Mode o de la función Think Blue.



▲ El sobrepeso de la versión DSG, 1.670 euros. Es dinero, pero por deportividad y confort engancha.

la pantalla central táctil, de 8 pulgadas y que con buen criterio no concentra un exceso de funciones, pues la climatización tiene sus propios mandos. Además, la instrumentación configurable VW Digital Cockpit, de serie en el Polo GTI, ya está disponible también en los Polo 'normales': 375 euros cuesta, y sobre su pantalla de 11,7 pulgadas permite variar el diseño de los relojes o mostrar frente al conductor el mapa de navegación.

En cualquier caso, la dotación de serie de un Polo Sport ya es magnífica, lo que ayuda a justificar un precio algo más alto que el de sus rivales.

Porque, además, la marca alemana regala ahora elementos por valor de 1.700 euros: llantas de 16 pulgadas 'Las Minas', equipo de sonido Composition Media con seis altavoces y dos tomas USB, App Connect –permite conectar móviles Android y Apple– y, ya en el campo de la seguridad, control de crucero activo ACC –podemos preajustar la velocidad entre 0 y 210 km/h– y aviso de colisión Front Assist con frenada autónoma de emergencia y detección de peatones; cuyo funcionamiento, por cierto, no nos ha parecido óptimo: varias veces frenó sin motivo, de modo que convendría veri-

ficar los sensores empleados o sus protocolos de reacción.

Casi todo lo explicado hasta ahora sitúa al sexto Polo de la historia en muy buen lugar, pero cuando nos ponemos en marcha el panorama mejora aún más, pues gozamos de un tacto de conducción digno de coches del segmento inmediatamente superior. Es decir, que el modelo de Volkswagen 'pisa' de cine la carretera, en línea con lo percibido en el nuevo Ibiza. Y ahí tiene importancia capital el incremento de tamaño –al ser mucho más ancho las vías han crecido, y la distancia entre ejes más larga también genera aplomo–,

así como la nueva plataforma MQB A0, con influencia a la hora de lograr una carrocería mucho más rígida que en la generación anterior, pues la ganancia ronda el 30 por ciento. Y más rigidez es mayor protección en caso de choque, más confort –bajan los ruidos y vibraciones– y mejor comportamiento general.

En este sentido, el nuevo Polo es uno de esos coches que apetece conducir, porque es sentarte por vez primera y ya parece hecho a él. Especialmente si, como en nuestro caso, equipa el cambio automático DSG de doble embrague y siete marchas –también

hay una versión manual de seis marchas, 1.670 euros más barata–, que rinde de maravilla tanto si buscamos confort –el paso de una velocidad a la siguiente es rápido y suave– como si priorizamos el dinamismo, pues la palanca admite uso manual secuencial y el volante tiene levas. Y nos ha gustado otra cosa: en el programa deportivo 'S' también recurre a la marcha más larga, lo que no siempre sucede en cajas de este tipo. Además, realza las posibilidades de un motor ya bueno en sí mismo, pues el 1.0 TSI –sólo apreciaremos el típico sonido tricilíndrico al acelerar fuerte

► Guantero de tamaño algo justo y sin cerradura, iluminación o refrigeración. Por suerte, hay muchos otros huecos para guardar objetos.



desde baja velocidad– funciona muy bien. Sus 115 CV están disponibles desde 5.000 rpm, y el par máximo, generoso, está ahí de 2.000 a 3.500 rpm, de forma que siempre hay empuje. De hecho, ha mejorado la cifra oficial de aceleración –9,3 segundos en el '0-100' es un gran dato– y em-

plea 6,7 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, lo que asegura adelantamientos ágiles. Lástima que el gasto real no sea más bajo, aunque los 6,8 l/100 km medidos –homologa 4,8– son razonables y el consumo no se dispara, incluso con una conducción 'alegre'.

En lo que se refiere al com-

portamiento, muy bien la dirección –precisa y con sólo 2,7 vueltas de volante– o los frenos –el Polo Sport sí lleva discos traseros–, pues le bastan 51,5 metros para detenerse desde 120 km/h –con las gomas de serie, unas racionales 195/55 R16–; mientras que el comportamiento brilla por su equilibrio confort/estabilidad, aunque la opción de la suspensión deportiva –15 milímetros más baja– no es mala idea para reducir algo los balanceos y cabeceos, igual que el selector de modos de conducción. Curiosamente, la suspensión de dureza variable Sport Select no se ofrece en España.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	115 / 5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
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:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	195/55 R16
Marca	Falken
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.190
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,34
Número de plazas	5

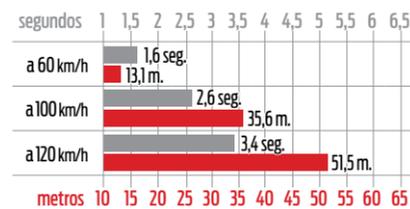
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador de velocidad activo	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Navegador			▶
Asientos delanteros calefactables			▶
Botón arranque y llave inteligente			▶
Sensores de parking del./tras.			▶
Faros LED			▶
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Climatizador automático	▲		
Selector modos de conducción			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Detector de fatiga	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla para conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada emergencia baja velocidad	▲		
Alerta tráfico cruzado trasero			▶
Cámara de visión trasera			▶
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Rueda de repuesto			▶
Control presión neumáticos	▲		
Luces de carretera automáticas		▼	
Espejo interior antideslumbrante	▲		
Anclajes Isofix traseros para sillas	▲		

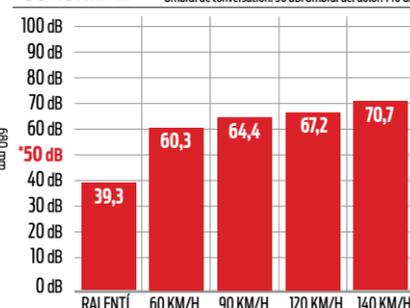
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (9,5)
Recorriendo (metros)	155
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	14,8
1.000 m desde 50 km/h en D	28,9
De 80 a 120 km/h en D	6,7
En metros	190
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	6,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
Conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,2
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	588
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,7
Ciclo extraurbano	4,3
Ciclo mixto	4,8

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



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



	VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 115 DSG SPORT	CITROËN C3 1.2 PURETECH 110 EAT6 FEEL	RENAULT CLIO 1.2 TCE 120 EDC ZEN ENERGY	SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 115 DSG FR
Precio	20.165 euros	17.400 euros	19.360 euros	20.530 euros
Cilindrada	999 cc	1.199 cc	1.197 cc	999 cc
Potencia	115 CV / 5.000-5.500 rpm	110 CV / 5.500 rpm	118 CV / 5.500 rpm	115 CV / 5.000-5.500 rpm
Par máximo	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm	20,9 mkg / 1.500 rpm	20,9 mkg / 2.000 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 vel.	Automático doble embrague, 6 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,7 / 4,3 / 4,8 l/100 km	6,1 / 4,2 / 4,9 l/100 km	6,8 / 4,5 / 5,4 l/100 km	5,6 / 4,2 / 4,7 l/100 km
Emisiones CO2	109 g/km	110 g/km	120 g/km	108 g/km
Autonomía	833 kilómetros	918 kilómetros	833 kilómetros	851 kilómetros
Vel. máxima	200 km/h	188 km/h	199 km/h	193 km/h
0 a 100 km/h	9,5 segundos	9,8 segundos	9,2 segundos	9,5 segundos
Maletero	351 / 1.125 litros	300 / 922 litros	300 litros	355 / 1.165 litros
Dimensiones	4.053 / 1.751 / 1.461 mm	3.996 / 1.749 / 1.474 mm	4.062 / 1.731 / 1.448 mm	4.059 / 1.780 / 1.444 mm
Batalla	2.564 mm	2.540 mm	2.589 mm	2.564 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,9 metros	10,6 metros	10,6 metros
Depósito comb.	40 litros	45 litros	45 litros	40 litros
Peso	1.190 kilos	1.165 kilos	1.165 kilos	1.164 kilos

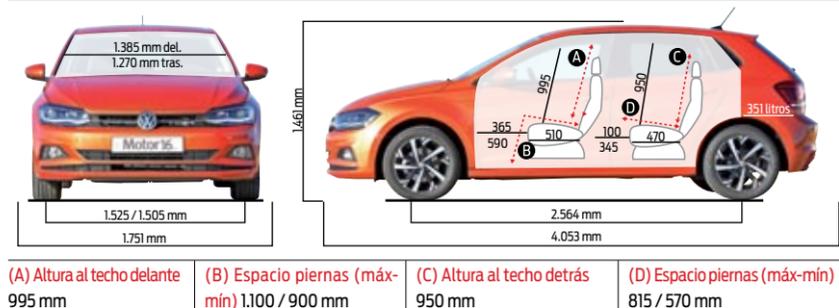
	VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 115 DSG SPORT	CITROËN C3 1.2 PURETECH 110 EAT6 FEEL	RENAULT CLIO 1.2 TCE 120 EDC ZEN ENERGY	SEAT IBIZA 1.0 ECO TSI 115 DSG FR
A favor	Tiene tacto de conducción de coche más grande, ofrece uno de los maleteros más capaces de su clase y presume de calidad. Además, la versión Sport está bien equipada. La combinación del motor 1.0 TSI 115 y la caja DSG generan agrado y agilidad.	No alcanza los cuatro metros pero tiene una amplitud correcta. Su motor tricilíndrico es más grande, de modo que empuja aún mejor a bajo régimen. Cambio eficaz y buen comportamiento. Y el precio, de derribo: 16.200 euros el Feel con el descuento actual. Más autonomía.	Es el único con motor de cuatro cilindros, y eso se traduce en un funcionamiento muy agradable. Además, es el más potente y el que anuncia mejor aceleración. El acabado Zen está bien dotado y el precio es bastante bajo. Buen comportamiento y mucho agrado.	Comparte plataforma con el nuevo Polo, y eso le garantiza al Ibiza virtudes como tacto de conducción, comportamiento, confort... Amplio y de maletero enorme, presume de buenos ajustes. Motor 1.0 TSI 115 y caja DSG forman un gran binomio. Personalidad realmente deportiva.
En contra	El precio no es barato, y debería ofrecerse esta combinación mecánica también con el nivel Advance para que fuese más accesible. Las plazas traseras siguen sin ser muy anchas, y el depósito es pequeño: 40 litros.	La calidad está un punto por debajo de la que ofrece el Polo, y ocurre lo mismo con el equipo de serie, pues si queremos una mayor dotación hay que elegir el nivel Shine: 18.750 euros con el descuento de 1.200 euros. La suspensión resulta algo blanda.	Es el que más gasta del cuarteto, y aunque mide de longitud como el Polo o el Ibiza, su amplitud es algo menor y tiene un maletero más justo. La calidad general también es inferior a la del Volkswagen. Y se sólo ofrece el completo nivel Zen.	Los materiales del interior son algo más pobres que los del Polo, y el precio es algo elevado, pues los acabados disponibles -Xcellence y FR- cuestan lo mismo, y debería ofrecerse un acabado más básico. El depósito, pequeño también.



PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 495. Park Assist: 590. Sensores aparcamiento Park Pilot: 455. Detector ángulo muerto: 290. Bloqueo electrónico diferencial XDS: 165. Cámara trasera: 270. Ópticas delanteras y traseras LED: 985. Protección proactiva Pre-Crash: 145. Selector Driving Mode: 130. Suspensión deportiva: 150. Cierre y arranque sin llave Keyless-Access: 355. Asientos delanteros calefactables: 310. Bluetooth y carga por inducción: 410. Equipo de sonido Beats: 480. Paquete Black Style: 340. Llantas Pamplona y neumáticos 215/45 R17: 325.

MEDIDAS



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste km total: 0,53 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 313,80 euros/año. Seguro a todo riesgo: 430,86 euros/año con franquicia de 240 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

VOLKSWAGEN

VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.volkswagen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 24.355 EUROS



EL MOTOR DE 150 CV ESTÁ DISPONIBLE CON TRACCIÓN DELANTERA O TOTAL, PERO CON LOS OTROS CUATRO, EL E-PACE SIEMPRE ES AWD

Si quieres saber más del Jaguar E-Pace...
www.m16.in/8426



La calidad general del E-Pace es estupenda, con muy buenos materiales y un acabado refinado y robusto.



Enfoque deportivo

Si Jaguar debutaba hace un par de años en el mercado SUV con el F-Pace, ahora se estrena en el segmento inmediatamente inferior con el E-Pace, un modelo de 4,40 metros que batallará con Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA o Volvo XC40, y también con el Range Rover Evoque, del que toma varios elementos. Práctico, deportivo y de calidad, tiene en su excesivo peso la mayor pega.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando acabe el año, la familia 'crossover' de Jaguar se habrá multiplicado por tres, pues de contar con el F-Pace pasará a tener un trío de modelos: el I-Pace cien por cien eléctrico –muchos ya le consideran el primer 'anti-Tesla' del mercado– y este E-Pace que debuta ahora –arranca en los 37.450 euros de la versión diésel D150 con cambio manual y tracción delantera– y ya hemos podido conducir en la isla de Córcega. Podría convertirse en el 'best seller' de Jaguar porque los SUV premium de esta talla –en torno a 4,40 metros– gozan de aceptación, y se beneficia de la experiencia de su marca 'hermana' Land Rover, que en este segmento

lo bordó con el Range Rover Evoque, del que el E-Pace toma bastantes elementos por más que estemos ante dos vehículos muy diferentes.

En Jaguar, de hecho, han querido potenciar la vertiente 'asfalto' de su nuevo SUV compacto, pues creen que muchos de los usuarios atraídos por es-

tos prácticos modelos siguen gustando del dinamismo y las fuertes emociones. Ahí es donde entra en liza el E-Pace, que podría haberse convertido en una nueva referencia en su clase de no ser por un peso demasiado elevado: entre 1.775 y 1.926 kilos en orden de marcha, según la versión.

Y la masa influye en demasiados aspectos como para pasar por alto ese detalle.

Pero vayamos por partes. Visto por fuera, está claro que es un Jaguar, aunque Ian Callum pretendiera distanciarlo lo más posible del F-Pace y recurriera a detalles de los deportivos F-Type. La aerodinámica no es brillante –el Cx oscila entre 0,325 y 0,35 dependiendo de la versión–, pero el aprovechamiento del espacio sí es bueno, y contribuye a ello una carrocería ancha y 'bien plantada' sobre la carretera. Así, por ejemplo, homologa nada menos que 577 litros de maletero, ampliables a 1.234 si abatimos el respaldo trasero 60:40 –la banqueta no es corredera–, y cuatro adultos se acomodan

sin problemas; o dos adultos y tres chavales, porque en la segunda fila hay 131 centímetros de ancho y 71,5 centímetros de hueco para las piernas –con un conductor de 1,75 al volante–. La cota al techo también es generosa en ambas fi-

las, y sólo se nos antojan justos los 141,5 centímetros de anchura delantera al nivel de los hombros –145 tiene un Volvo XC40–, cota más propia de un SUV del segmento inferior. Además, se han separado con claridad las dos plazas

▶▶ El maletero cubica 577 litros, de los que 93 corresponden al espacio bajo el plano de carga, que admite la rueda de repuesto opcional: 254 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	P250 AWD	P300 AWD	D150 2WD	D150 AWD	D180 AWD	D240 AWD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.999	1.999	1.999	1.999
Potencia máxima/rpm	249 CV / 5.500	300 CV / 5.500	150 CV / 3.500	150 CV / 3.500	180 CV / 4.000	240 CV / 4.000
Par máximo/rpm	372 mkg / 1.200-4.500	40,8 mkg / 1.500-4.500	38,8 mkg / 1.750	38,8 mkg / 1.750	43,9 mkg / 1.750	51,0 mkg / 1.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 v. (Aut. 9 v.)	Man. 6 v. (Aut. 9 v.)	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.832	1.894	1.775	1.831 (Aut: 1.843)	1.831 (Aut: 1.843)	1.926
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.900/1.649	4.395/1.900/1.649	4.395/1.900/1.649	4.395/1.900/1.649	4.395/1.900/1.649	4.395/1.900/1.649
Volumen maletero (l)	577 / 1.234	577 / 1.234	577 / 1.234	577 / 1.234	577 / 1.234	577 / 1.234
Capacidad depósito (l)	68,5	68,5	55,7	55,7	55,7	55,7
De 0 a 100 km/h (s)	7,0	6,4	10,1	10,7 (Aut: 10,5)	9,9 (Aut: 9,3)	7,4
Velocidad máx. (km/h)	230	243	199	194 (Aut: 193)	207 (Aut: 205)	224
Consumo mixto (l/100 km)	7,7	8,0	4,7	5,2 (Aut: 5,6)	5,2 (Aut: 5,6)	6,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	174	181	124	137 (Aut: 147)	137 (Aut: 147)	162
Precios desde... (euros)	47.100	58.600	37.450	40.100	42.300	58.200

delanteras para que el puesto de conducción sea muy deportivo, y eso hace que vayamos un tanto 'encastrados', aunque cómodos y con una ergonomía bien estudiada: visibilidad en todas direcciones, acceso a los mandos... La pantalla táctil de 10 pulgadas queda a mano, y aunque agrupa muchas funciones se han dejado suficientes botones de acceso directo. Además, la instrumentación digital configurable es muy legible, podemos pedir el sistema de información proyectada Head-up Display y la palanca del cambio –palanca 'de verdad', y no la rueda 'emergente' usada en otros Jaguar– está donde debe estar, y cerca del

ES UN SUV URBANO Y DEPORTIVO QUE ADMITE 'OTROS' USOS



▲ El E-Pace destaca en el capítulo funcional, pues hay muchos huecos y de buen tamaño para guardar cosas. La pantalla central es intuitiva, pero se han dejado suficientes mandos convencionales de acceso rápido.

selector del Adaptive Dynamics, que permite elegir entre varios programas para variar la respuesta de amortiguación—el tarado continuamente variable se reajusta cada 10 milisegundos—, dirección, transmisión...

Las dos unidades probadas en Francia—ambas equipadas con llanta de 20 pulgadas, aunque se ofrecen incluso las de 21— montaban los dos motores más enérgicos de la gama en diésel y gasolina: 240 CV en el primer caso, 300 en el segundo. A cual mejor, pues si el diésel es algo ruidoso en frío, después enamora por respues-



OFF ROAD Más capacidad de la imaginable

Que Jaguar haya inyectado deportividad a su primer SUV de talla compacta no significa que la marca británica descuide en el E-Pace la vertiente 'off road', donde Land Rover les traslada toda su experiencia. Un E-Pace es, en cierto modo, un Range Rover Evoque 'jaguarizado', de modo que fuera del asfalto el nuevo modelo rinde realmente bien. Por ejemplo, la altura libre al suelo es de 20,4 centímetros—21,1 en el Evoque—, y los ángulos de ataque y salida del Jaguar son, respectivamente, de 22,8 y 21,1 grados, frente a los 23 y 33 grados del Range Rover. En profundidad máxima de vadeo empatan: 50 centímetros en ambos casos. Pudimos comprobarlo durante un exigente recorrido de 8 kilómetros que incluía todo tipo de 'trampas', desde pronunciadas trialeras hasta cruce de ríos, zonas embarradas y caminos con roderas profundas. Sólo en una ocasión el borde del faldón delantero rozó ligeramente, y hablamos de una situación ya algo extrema. Por otro lado, la tracción total del E-Pace ha sido personalizada para potenciar el dinamismo en



▲ Un buen binomio: suspensión Adaptive Dynamics y tracción Active Driveline.

asfalto, llegando a transmitir hasta el cien por cien del par al tren trasero en curvas cerradas; pero el sistema Active Driveline, que en sólo 300 milésimas es capaz de redistribuir por completo el reparto de par, garantiza una motricidad sorprendente con mala adherencia, ayudado por el sistema All Surface Progress Control, que mantiene una baja velocidad constante cuando no hay agarre.



▲ El cliente puede elegir entre los acabados Estándar y R-Dynamic, así como la versión especial First Edition, bien dotada y limitada al año 2018.

ta y suavidad; mientras que el P300 de gasolina—un 2.0 Turbo con mucho brío— convierte al E-Pace en un deportivo,

aunque su consumo real tiende a dispararse. Y aunque estas versiones andan tanto y tan bien que el exceso de pe-

so se camufla, los kilos pasan factura al frenar con ímpetu repetidas veces; o al abordar rotondas, donde el SUV compacto de Jaguar se muestra algo aparatoso para su tamaño. No obstante, el comportamiento general es intachable, pues la dirección es muy rápida—2,3 vueltas de volante— y bastante precisa, hay poco balanceo, el eje trasero multibrazo respeta la trayectoria en curva incluso sobre mal firme y la tracción total Active Driveline cumple a la perfección su labor de conservar la seguridad y la eficacia pero sin restar disfrute ni tacto deportivo.



Obra cumbre

Si el Audi A8 es la cumbre de las berlinas, esta versión es el summum. Abruma por tecnología y sorprende por comportamiento.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hace unas semanas, conducíamos la nueva generación del A8, posiblemente el coche más avanzado del mundo. Y ahora, en la presentación nacional, hemos subido el nivel. Porque este A8 55 L TFSI es la cumbre de la gama.

Para empezar por tecnología, por ejemplo, con el sistema Mild Hybrid y su batería de 48 voltios que permite acumular energía en las frenadas y reducir consumo hasta 0,7 l/100 km. Gracias a ello, por ejemplo, dispone de la etiqueta ECO de la DGT.

El summum de la tecnología estará también en la conducción autónoma de nivel 3, de la que ya dispone el A8,



◀ En la trasera es característico el diseño de los faros, con una línea que une las luces de ambos lados por debajo del capó.

aunque no se pondrá en el mercado hasta que la legislación lo permita.

Pero en un buque insignia como el A8 L hay que mirar el confort, pues los pasajeros de los asientos traseros son los protagonistas, con un grado de comodidad de auténtico lujo. Asientos reclinables con función de masaje, sonido en 3D, control de temperatura automático en las plazas

traseras en función de la incidencia del sol... Un auténtico lujo para los de atrás.

Y el conductor también disfrutará, porque pese a su tamaño asombra por su comportamiento. Un recorrido de Sevilla a Córdoba, lejos de las autopistas, con carreteras de curvas nos deja boquiabiertos. Pese a sus 5,3 metros de largo entra y sale de las curvas como un compacto deportivo.



◀ Interior lujoso, con unas plazas traseras 'de escándalo' y lo último en dispositivos de comunicación. La pantalla inferior reconoce la escritura.



PRECIO **107.580 €**
EMISIONES OFICIALES: **178 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Acabado y equipamiento de lujo. Prestaciones y confort de marcha. Tecnología de vanguardia

DEBE MEJORAR

Precio elevado. Línea estética continuista. Conducción autónoma pendiente de legislación

FICHA TÉCNICA

MOTOR	A8 55 L
Disposición	Del. longitud.
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995
Potencia máxima/rpm	340/5.000-6.400
Par máximo/rpm	51/1.370-4.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	255/45 R19
Peso (kg)	2.020
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.302/1.945/1.488
Volumen maletero (l)	505
Capacidad depósito (l)	72
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	178
Precios desde... (euros)	107.580

El motor es inacabable, con un empuje sobresaliente desde abajo y el cambio, una delicia. Y cuando nos queremos dar cuenta hemos recorrido cerca de 200 kilómetros 'volando en una alfombra mágica' en un ambiente de refinamiento absoluto... Un auténtico lujo.



Si quieres saber más del Hyundai i30 Fastback...
www.m16.in/6903



◀▶ Hasta el pilar B, el interior es un calco del resto de la gama; pero desde ahí se acentúa la caída de techo. El maletero recurre a un generoso portón y ofrece una capacidad de 450 litros, 55 más que el i30 de cinco puertas.



Único en su especie

El i30 Fastback debuta con su original formato coupé de cinco puertas en un segmento donde no tiene rivales directos. Elegante y dinámico, esta versión presume de un chasis rebajado y más firme para acentuar su dinámica. Hemos probado este modelo, que ya está a la venta en España.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Siempre es de agradecer que alguien ofrezca algo diferente a lo que hay; y en plena fiebre SUV, Hyundai lanza un modelo con personalidad propia y sin competencia entre los su-

yos. El i30 Fastback es el cuarto modelo de la familia, tras el cinco puertas, el familiar y la variante deportiva N, y se destaca con una atractiva zaga de corte coupé que no encontramos en el segmento compacto.

Esta nueva línea de negocio crece 11,5 centímetros con respecto al i30 de cinco puertas, distancia que se incrementa exclusivamente en el voladizo trasero. El i30 Fastback mide 4,46 metros de longitud, mantiene inalterable con el resto de la gama la cota de anchura y rebaja la altura del conjunto hasta los 1,43 metros. Son 30 milímetros menos, 25 por 'cul-

pa' de una silueta más dinámica y su pronunciada caída de techo, y otros 5 debido a que el chasis ha sido rebajado.

En el interior no hay sorpresas. Es un calco de la variante de cinco puertas hasta el pilar central B, punto a partir del cual se acentúa la caída del techo y se redondean las formas de la zaga. Además de estética notaremos el cam-

bio a la hora entrar o salir de las plazas traseras, porque hay que agacharse más. Mido 1,70 metros y no tuve problemas, pero lo cierto es que detrás ya no queda tanto margen hasta el techo, y con diez centímetros extra quizás roecemos...

Para acceder al maletero se mantiene la apuesta por un generoso portón. El volumen en este caso es de 450 litros, 55 más que en la variante de cinco puertas.

Ya hemos comentado que nuestro protagonista es más 'bajito', aunque comparte plataforma y tecnología con el resto. Delante hereda el esquema McPherson y detrás, un eje multibrazo. La diferencia estriba en que la suspensión es un 15 por ciento más

rígida para que su talante sea más dinámico. De hecho, comprobamos en un sinuoso tramo de carretera que los balanceos de la carrocería son menores que en el i30 de cinco puertas, y sólo cuando el asfalto era irregular se reduce algo el confort, sobre todo con los neumáticos 225/40 ZR18 que portaba nuestra unidad.

Es el único guiño dinámico distinto de nuestro protagonista, ya que la dirección, los motores y el cambio son completamente iguales al resto de los i30. Y una cosa más: la visibilidad trasera es más limitada debido a la posición tan horizontal de la luneta.

Bajo el capó los propulsores 'estrella' son las conocidas variantes de gasolina que monta la gama i30. Comienza con un 1.0 T-GDI tricilíndrico de 120 CV asociado a un cambio manual de seis relaciones y concluye con el 1.4 T-GDI de 140 CV, solvente y que se gestiona con la caja DCT automática de doble embrague y siete velocidades. Estas versiones ya están disponibles, aunque al más potente también se asociará en un par de meses una caja manual. Y a medio plazo también habrá una versión N con motor 2.0 Turbo de hasta 275 caballos de potencia.

El diésel pierde fuerza por

momentos, pero todavía tiene mercado. Por eso a la vuelta del verano se incorporará el también conocido y optimizado bloque 1.6 CRDi, con 115 y 136 CV respectivamente.

La gama del i30 Fastback se estructura en cuatro niveles de acabado: Klass, Link, Tecno y Style. El equipamiento de serie es muy generoso, sobre todo en materia de seguridad, pues todas las versiones incorporan un asistente de prevención de colisiones frontales, otro de fatiga del conductor, una alerta de cambio de carril involuntario, un control de arranque en rampa o un asistente de luces de carretera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353
Potencia máxima/rpm	120 CV / 6.000	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	17,5 mkg / 1.500-4.000	24,7 mkg / 1.500
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual 6 v. o Aut. 7 v.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.242	1.255 (Aut: 1.287)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.455 / 1.795 / 1.425	4.455 / 1.795 / 1.425
Volumen maletero (l)	450 / 1.351	450 / 1.351
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	9,2 (Aut: 9,5)
Velocidad máxima (km/h)	188	208 (Aut: 203)
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	5,7 (Aut: 5,4)
Emissiones CO ₂ (g/km)	120	134 (Aut: 125)
Precios desde... (euros)	22.565	27.090

PRECIO DESDE	22.565 €
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 120 Y 134 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Diseño diferente. Dinámica estable. Maletero amplio. Motores eficientes. Equipamiento.	Visibilidad trasera. Acceso a las plazas traseras algo más incómodo. 1.0 T-GDI sólo manual.



SILUETA COUPÉ CRECE 11,5 CENTÍMETROS RESPECTO A LA VERSIÓN DE 5 PUERTAS Y REBAJA SU ALTURA PARA RESULTAR MÁS DINÁMICO



Si quieres ver en acción al Toyota Yaris GRMN...
www.m16.in/v2798



Multivitamínico

Gazoo Racing Meister of Nürburgring. Por si te lo preguntabas, eso significan las siglas GRMN que acompañan al Yaris más salvaje de la historia. Este 'juguete' para mayores, con 212 caballos, ofrece sensaciones únicas y la exclusividad de que sólo existan 600 ejemplares en todo el mundo.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La temporada pasada Toyota regresaba al Mundial de Rallyes, una competición que dominó en los años 90 con cuatro títulos de pilotos –entre ellos los dos de Carlos Sainz– y tres de constructores; y lo hacía con el Yaris WRC, una criatura que ha servido de inspiración para lanzar una radical versión de este utilitario, y así tapar las bocas de quienes dicen que Toyota sólo sabe hacer híbridos.

Gazoo Racing se ha encargado del proyecto, y son los 'padres' de este Yaris GRMN, del que fabricarán 600 unidades: 200 Vitz GRMN para Japón y 400 Yaris GRMN para Europa. Pero no corras, por-

que en 72 horas colgaron el cartel de 'todo vendido', a pesar de que cada pieza acaricia los 30.000 euros en España.

Gazoo Racing tenía como objetivo superar la barrera de los 200 caballos para entrar en el 'top ten' de los utilitarios más potentes. Su solución fue

recurrir al motor 2ZR-FE, un corazón ideado por Toyota UK para Lotus, empresa que le instala un compresor y revisa otros muchos componentes para extraer 212 CV y 25,5 mkg de par máximo, de forma que sólo el motor 1.6 TCE del Clio R.S. es algo más potente.

Pero tras analizar su discreta imagen –porque sólo le delatan el alerón trasero, el escape central y los adhesivos–, nos acomodamos en sus asientos –mantiene las cinco plazas y los 286 litros de maletero–, que rozan la perfección. Para lograr una postura ideal, el volante, heredado del GT86, debería tener más recorrido de regulación en profundidad, aunque te acabas acostumbrando.

Arrancamos este 1.8 VVT-i sobrealimentado mediante un compresor Eaton, una solución única en su segmento y que le convierte en un motor realmente agradable, porque su elevada cilindrada y su compresor, que trabaja desde que lo ponemos en marcha, se

PRECIO 29.900 €

EMISIONES DE CO₂: 170 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Exclusividad. Prestaciones. Comportamiento dinámico. Componentes técnicos específicos.

DEBE MEJORAR

600 unidades... y ya vendidas. Consumo. Postura de conducción. Sin selector de modos.



▲ Toyota fabrica el motor 2ZR-FE en el Reino Unido para Lotus. Las llantas BBS de 17 pulgadas son forjadas. Sus pinzas blancas de freno acabarán negras.

traducen en empuje desde el ralentí y hasta las 6.900 rpm a las que corta inyección. Sin altibajos.

No equipa Start/Stop, y la firmeza de sus suspensiones hacen que la ciudad no sea su hábitat ideal. Aunque, eso sí, con 6,4 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h podrías ir haciendo 'stop&go' entre semáforo y semáforo.

Fuera de la ciudad tampoco te lo vas a pasar mal, aunque el Yaris GRMN no sea para viajes largos. Su corto desarrollo en sexta y su deportivo escape –ojo con lo que cuelga el silenciador trasero– realzan

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8 VVT-I
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Potencia máxima/rpm	212 CV/6.800
Par máximo/rpm	25,5 mkg/4.800
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/45 R17
Peso (kg)	1.135
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.945/1.695/1.510
Volumen maletero (l)	286
Capacidad depósito (l)	42
De 0 a 100 km/h (s)	6,4
Velocidad máx. (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	7,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	170
Precios desde... (euros)	29.900

LOS DETALLES JUSTOS. SUS ASIENTOS SUJETAN A LA PERFECCIÓN Y HEREDA DEL GT86 EL VOLANTE, QUE QUEDA ALGO LEJOS. FALTAN ALGUNAS MOLDURAS DE CARBONO O ALUMINIO, PUES POR DENTRO ES DEMASIADO 'SOSO' PARA TENER 212 CV



▲ Los apéndices aerodinámicos son discretos. Sorprende su rápido paso por curva, ayudado por su autoblocante.

kilos por rueda... Y todo esto se traduce en una dinámica sensacional y en un 'feeling' total, ayudado por un eje trasero que se insinúa a la mínima si quitas gas en los apoyos, lo que hace que no tengas que ir a fondo para divertirte con este Yaris. Todo se controla con suma facilidad a base de acelerador y dirección. Vital es su autoblocante mecánico Torsen, que evita las pérdidas de tracción y te da control absoluto sobre el eje delantero, tanto acelerando como frenando. Y es que este salvaje Yaris es, probablemente, el mejor coche de su clase.

los decibelios en el interior. Y al cabo de 100 kilómetros irás pidiendo el paracetamol.

Pero cuando aparezcan las curvas, la diversión se multiplicará por infinito. Gazoo Racing no ha escatimado en gastos, y ha recurrido a Sachs Performance para desarrollar sus suspensiones –aparecen nuevos refuerzos, muelles,

amortiguadores, barras estabilizadoras...–; Advics fabrica su equipo de frenos con discos delanteros ranurados de 278 milímetros y pinzas de cuatro pistones –el que decidió que fueran blancas... no tuvo su mejor día, pues te pasarás el día limpiándolas–; BBS suministra sus llantas forjadas de 17 pulgadas, que ahorran dos

LEXUS NX ES UN MODELO CLAVE, SUPONE EL 50 POR CIENTO DE LAS VENTAS EN ESPAÑA



Mínimos cambios

Lexus retoca muy ligeramente los modelos de acceso a su gama. El CT 200h gana en dinamismo como turismo compacto y el NX refuerza el estilo deportivo entre los SUV. Más tecnología y seguridad se suman en un restyling casi imperceptible.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

CT 200h entre los turismos y NX entre los SUV han sido vitales en el crecimiento de Lexus. Dos modelos que se han colocado entre los de mayor éxito de la marca –el NX significa el 50 por ciento de las ventas de Lexus en España– y han abierto las puertas de Lexus a nuevos y más jóvenes clientes.

Antes de sus nuevas generaciones, para lo que aún no hay fecha oficial, la marca de lujo de Toyota ha retocado ambos. Para el NX solo unos cambios estéticos en la parrilla, ahora de mayor tamaño y aire más deportivo. Renovado el diseño de las luces, las delanteras son, ahora, adaptativas. En el interior se reduce el número de botones del cuadro de instrumentos. Y la pantalla central pasa de las 7 u 8 pulgadas del actual NX a un tamaño de 10,3 pulgadas.

Las suspensiones se han retocado con nuevas estabilizadoras traseras y el sistema Adaptive Variable Suspension –disponible en los acabados F-Sport y Luxury– que



◀ El estilo exterior solo recibe retoques. Los motores no cambian, pero el equipamiento de seguridad se multiplica.

mejora el compromiso entre confort y estabilidad. Pero las grandes novedades tienen que ver con apartados tecnológicos, y sobre todo con la seguridad. Así, el NX 300h es el primer Lexus conectado –ofrece información de tráfico en tiempo real– y cuenta

con el Lexus Safety System+ –de serie desde el acabado Executive–. En marcha, los cambios han contribuido a mejorar un comportamiento y una dinámica de conducción siempre marcada por el confort, aunque no exento de carácter. Si circulamos

en el modo Normal o ECO la suavidad es la nota dominante. Y si elegimos el modo Sport le sale el carácter, apura más los cambios y la dureza de dirección y suspensión se incrementa para ofrecer más sensaciones.

En cuanto al CT200h estrena un frontal más moderno y agresivo, con nueva disposición de los faros LED que le dan un aspecto más agresivo. Como en el NX el interior cuenta con una pantalla más grande, de 10,3 pulgadas, frente a la de 7 pulgadas anterior, y se amplían las posibilidades de configurar los acabados interiores, con nuevos colores y más combinaciones de tapicería. Y en seguridad, también se añade el sistema Lexus Safety System+.

En marcha, todos estos cambios se traducen en un comportamiento más dinámico, aunque la prioridad sigue siendo la eficiencia, sobre todo en conducción urbana. Pero en carretera, la versión F-Sport que pudimos conducir, muestra carácter y empuje casi instantáneo cuando se



◀ Tanto el CT como el NX estrenan una nueva pantalla central de 10,3 pulgadas. Se maneja desde un 'touchpad' táctil junto a la palanca de cambios. Y la dotación de seguridad se multiplica con el Lexus Safety System+.

le pide. Su filosofía no son las prestaciones, pero permite buenas velocidades y recuperaciones interesantes, aunque a costa de ese sonido 'feo' que ofrece el cambio de variador continuo cuando se pisa el acelerador a fondo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	CT 200H	NX 300H
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.798	2.494
Potencia máxima/rpm	98/5.200	155/5.700
Par máximo/rpm	14,5/2.800-4.400	21,4/4.200-4.400
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	60 kW	105/(4WD: 155 kW)
Par	207 Nm	N.D.
Pot. máx. total	136 CV	197 CV
Par máx. total	N.D.	N.D.
Tracción	Delantera	Delantera/4WD
Caja de cambios	Aut. CVT	Aut. CVT
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.410	1.715/1.785
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.765/1.455	4.640/1.845/1.645
Maletero (l)	375	555 / 1.600
Capacidad depósito (l)	45	56
Tipo de batería	Níquel metal hidruro	Níquel metal hidruro
Capacidad de la batería	21 kWh/h	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	10,3	9,2
Velocidad máx. (km/h)	180	180
Consumo mixto (l/100 km)	3,6	5,0-5,1
Emissiones CO2	82 g/km	116-117 g/km
Alcance en eléctrico (km)	-2	-2
Precios desde... (euros)	24.900	37.500

PRECIO	DESDE 24.900 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 82 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Acabado y equipamiento. Confort de marcha. Sistemas de seguridad. Consumo.	Funcionamiento y sonido del cambio. Estética continuista. Solo una opción mecánica



Si quieres saber más del Lexus RX 450h L...
www.m16.in/8401



LEXUS RX 450h L Lujo para siete

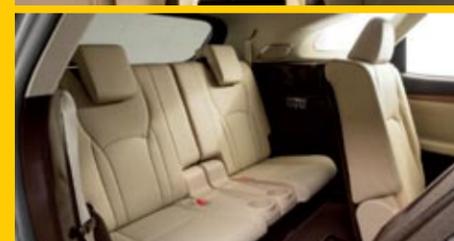
El RX de Lexus es uno de esos modelos que abre caminos. Fue el primer SUV premium con tecnología híbrida del mundo. Y ese carácter precursor le ha llevado a ser uno de los modelos más importantes en la historia de la marca japonesa; con 2 millones de unidades vendidas –de los 7 millones de Lexus que se han comercializado en todo el mundo–. Ahora da un paso más y se convierte en el primer Lexus de 7 plazas de la historia... al menos en Europa, porque en Estados Unidos ya cuenta con el LX570. Pero ahora, a partir del mes de mayo, cuando se entreguen las primeras unidades, tendrá un 7 plazas en España.

El RX 450h L multiplica las posibilidades como modelo familiar pero sin perder nada del estilo deportivo de una carrocería que crece 11 centímetros respecto a un RX normal, todos ellos en el voladizo posterior, hasta llegar a los 5 metros de longitud. Esas plazas permiten alojar con cierta comodidad ocupantes de hasta 1,65 metros de longitud. Los asientos se pliegan y despliegan con solo pulsar un botón y para acceder a ellos, la fila central puede desplazarse 15 centímetros para hacer más fácil la entrada o la salida. Y para abrir el maletero –entre 211 y más de 800 litros de capacidad con 5 plazas y hasta el techo– basta con pasar la mano por el portón, en la zona del logo, para que este se abra automáticamente. Además, los ocupantes de la tercera fila cuenta con una climatización especial para esas plazas o toma USB para poder conectar sus dispositivos móviles.

El RX 450h L ofrece de serie el Lexus Safety System+, que incluye el sistema precolisión y de detección de peatones, detector de cambio de carril, activación automática de las luces de carretera y



▲ La tercera fila cuenta con una climatización específica. Y se pliega o despliega con un botón.



control de cruce... Y en cuanto a la mecánica, evidentemente con tecnología híbrida, combina un motor V6 de gasolina de 3,5 litros con dos eléctricos, con lo que la potencia combinada asciende a 313 caballos. Los precios, 2.000 euros superiores a los del RX corto, parten de 76.800 euros.

▲ La vista lateral mantiene el aire deportivo del RX. La longitud crece 11 cm, todos en el voladizo trasero.

la frase

Celestino Pérez. Miembro del Comité Internacional de Inspección Técnica de Vehículos (CITA)

«No podemos permitir que los vehículos solamente sean reparados el día antes de una inspección, menos aún con el envejecimiento del parque motivado por la crisis. No somos conscientes de que llevamos un arma muy peligrosa entre las manos».



en breve

► **HONDA ENTRA EN ACEA.** - La división europea de la compañía japonesa se incorpora a ACEA, la asociación de constructores europeos de vehículos de cuatro ruedas. Honda Motor Europa cuenta con más de 8.000 empleados en el Viejo Continente y una planta en Inglaterra.

► **CENTRO DE FUTURO VW.** - El consorcio alemán abre en Pekín un centro que analizará las necesidades de movilidad del futuro y creará soluciones adaptadas a las expectativas de los clientes. Es el 'Future Center Asia', que se une a los de Potsdam (Alemania) y California (EE.UU.).

► **PIONERO EN VIZCAYA.** - Para dar servicio «integral de acompañamiento a la industria del automóvil europea en la implantación de la fabricación del futuro», AIC, fundación impulsada por la Diputación Foral de Bizkaia, crea el primer centro de competencia de fabricación avanzada.

► **MÁS EMPLEO EN SEAT.** - 115 nuevos trabajadores se integrarán en febrero a Martorell para reforzar la producción de Ibiza y Arona.

el puntazo

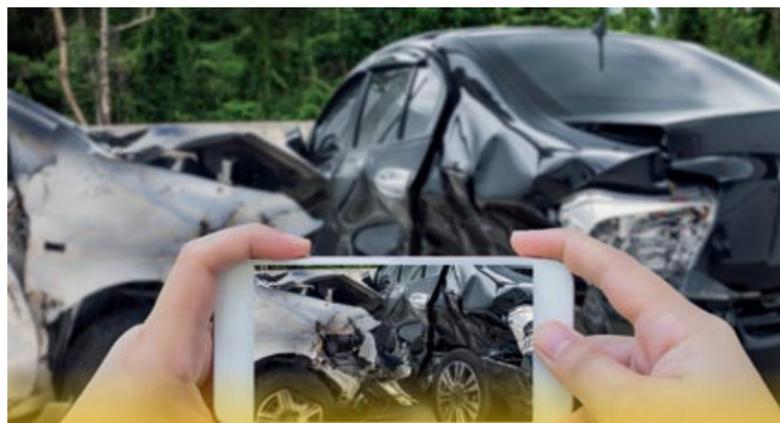
Radares que detectan la contaminación de los coches: llegarán pero no multarán.

Los dispositivos aún están en fase de investigación, pero Graz (Austria) y Madrid serán el campo de ensayo de los teledetectores, que medirán la contaminación que emite un coche en tiempo real. Será para recabar datos y no para poner multas, porque la iniciativa forma parte del proyecto 'Life GySTRA', que coordina el Centro Tecnológico español Cartif, y con el que la UE busca reducir la contaminación del tráfico. Dos de esos dispositivos RSD+ monitorizarán 700.000 vehículos al año en la capital de España, mientras el modelo piloto austriaco se centrará en una flota de 150 autobuses.

la cifra

108,6

millones de euros han ahorrado en 2017 las sugerencias de los trabajadores de Audi a la compañía. Supone un 23,4 por ciento más que en el año anterior y una cifra récord del Programa Audi Ideas, que implementó el pasado año 15.000 mejoras propuestas por los empleados.



IV BAROMETRO DEL FRAUDE DE LÍNEA DIRECTA

Mafias 'atraca aseguradoras'

Los seguros de auto fueron los más estafados en 2015 y 2016, pese a la mejora de los métodos de detección de las aseguradoras. Con seis de cada cien siniestros declarados falsos, es el sector que asume de lleno el protagonismo en los fraudes a las aseguradoras, un fraude que supera las estafas de 2014, el año que mantenía el récord. Y

la cifra defraudada a las compañías asciende a 833 millones de euros, cantidad equivalente al presupuesto del Pacto de Estado para la violencia de género para los próximos cuatro años. Además, es un fraude que pagamos todos, pues el dinero que pierden las aseguradoras encarece las pólizas en unos 30 euros de media al año.

Lo recoge el IV Barómetro del Fraude al Seguro de Autos publicado por Línea Directa Aseguradora (LDA), que destaca la proliferación de bandas especializadas en esas estafas; han crecido un 152 % en los últimos cinco años y hay, al menos, 400 repartidas por España, con Murcia, Cantabria y Andalucía con el

mayor número de redes en relación con su población. Aunque son Murcia, Almería y Jaén las provincias con más fraudes en los dos últimos años. Como mafias organizadas define Línea Directa esas redes peligrosas y jerarquizadas, que sacan más de 12.000 euros de media por siniestro, cantidad que multiplica por diez los fraudes individuales. Integradas por profesionales que se dedican a defraudar de forma sistemática y que, en general, están vinculadas a delitos más graves, por lo que su actuación es muchas veces violenta y peligrosa. Porque no se trata solo de simular siniestros, pues también los provocan implicando a inocentes. En cuanto al tipo de

engaño, los casos desatapados en este último año los encabezan los llamados «rotonderos», que circular por el carril exterior de una rotonda forzando deliberadamente la colisión con los coches a los que les reclaman los daños, incluidos los corporales. También son llamativos los 24 accidentes y 34 lesionados acumulados por una familia gaditana dedicada profesionalmente a simular siniestros de tráfico. Fuera de las redes mafiosas, el perfil del de-



fraudador realizado por Línea Directa indica que los hombres jóvenes de 18 a 24 años, desempleados o con trabajos precarios son los más proclives al engaño, mientras que la tipología del siniestro la encabezan los daños materiales (80,5 %), seguidos a distancia por los montajes (12 %), falso hurto (2,2 %) y presupuestos inflados (1,9 %). Dentro de las lesiones, el 99 % fueron simulaciones o falsos agravamientos, quedando un 1 % para los que intentan cobrar por daños sufridos antes del accidente. En cuanto al importe medio de las estafas, se mantiene en 1.286 euros, casi igual que en el barómetro anterior, con el que la diferencia estriba en que el coste del fraude con daños corporales se multiplicó por 50 y superó los 15.500 euros de promedio.



I Foro Hyundai

Mujer y automóvil: relación en alza

La mujer, cada día más presente en el sector del automóvil, tiene mucho que aportar a ese ámbito en el que su participación está todavía sin desarrollar. Participación que debe aumentar su importancia en un sector comandado por hombres, y que siempre ha sido dominado por ellos. Es la base del Foro Hyundai sobre la Mujer en el Mundo de la Automoción, cuyo primer encuentro coincidió con la entrega del 'Women's World Car of the Year 2017' al Ioniq, título mundial que otorgan 25 mujeres periodistas de 20 países diferentes, entre las que hay dos españolas. 20 profesionales vinculadas con el sector de la automoción –seguros, marketing, ventas, instituciones, prensa– nos reunimos en ese primer encuentro organizado por la marca coreana para resaltar la contribución de las féminas a la automoción, sea como profesionales de ese mundo o como usuarias de coches. Seguridad vial, decisión de compra o conocimientos técnicos centraron un debate en el que se puso sobre la

mesa que, aunque la siniestralidad de la mujer está en el 23%, frente al 77% de los hombres (DGT 2016), nuestra incorporación a un uso del coche más parecido al del hombre la va igualando. En cuanto a la decisión de compra, en más del 80 por ciento de los casos recae sobre la mujer, cada vez más preparada e informada cuando acuden al concesionario, donde muestra un interés especial por los 'test drive' para comprobar lo importante para ellas en su día a día. El tema de tener «siempre» el segundo coche de la familia, generalmente de gama inferior, despertó una respuesta casi general: se hace por «practicidad», pues un coche pequeño es más fácil de conducir para el día a día y más cómodo para aparcar. Con alguna excepción, puesto que estamos empezando a decantarnos por coches más del gusto de los hombres, como son los vehículos todoterreno. Cambio de tendencia achacable al aumento de poder adquisitivo, que facilita elegir el coche que más nos gusta. También los roles están cambiando, lo que lleva a buscar representación en un coche y a tener un vehículo que nos haga sentir bien.



Toyota Corolla El más vendido en 2017

Pese a bajar sus ventas un 6,6 %, el Corolla ha vuelto a ser el modelo más vendido del mundo en 2017, además de mantenerse como el automóvil más matriculado de la historia. Las 1.224.990 unidades comercializadas

el pasado año colocan el sedán japonés por encima de la Serie F de Ford –son modelos pick up–, que se convierte en el acontecimiento del año al colocarse segundo (1.076.551 entregas y +8 %), justo por delante del Volkswagen Golf (952.826 coches y -4,4 %). Es la clasificación 'World Best Selling Car 2017' de la consultora especializada en datos e investigación de la industria del automóvil Focus2move. Honda Civic, Toyota Rav4 –el SUV más vendido–, Honda CR-V, Volkswagen Tiguan, Ford

Focus, Chevrolet Silverado y Volkswagen Polo completan el 'top ten'.

Neumáticos Monitorizar es bueno

El sistema de monitorización de la presión de los neumáticos (TPMS) cumple su cometido, puesto que la presión de inflado media en los coches que lo llevan es un 3 por ciento mayor que en aquellos que carecen de ese equipamiento. Lo dice el estudio encargado por la Organi-

zación Internacional de Automóviles (OICA) para conocer el alcance de esos sistemas, que desde 2014 impone a los vehículos nuevos la legislación de la UE. Por ser una región que no requiere cambios de cubiertas de invierno a verano, nuestro país fue elegido por OICA para inspeccionar los 420 turismos previstos en el estudio, cuya segunda gran conclusión es que la aportación del TPMS a mantener los niveles idóneos de presión ayuda a reducir la siniestralidad en las carreteras europeas.

Valor de marca La fuerza de Seat

Colocada en el puesto 22, Seat destaca en el índice Interbrand de las Mejores Marcas Españolas en 2017 como la única del sector del automóvil en este ranking, que refleja las 30 marcas más valiosas del país. El informe, que cumple su séptima edición, también resalta a la compañía española entre las cinco que más han crecido, al alcanzar una subida de doble dígito (+18 %) y ganar tres

posiciones respecto a 2015, cuando Seat entró en este ranking bienal. Además, Interbrand ha destacado a Seat con el premio 'Dimensiones' por su trayectoria como empresa española, con un crecimiento consolidado y una apuesta de futuro clara para llevar la compañía a un nivel superior.

Mazda Al frente de la eficiencia EPA

Por quinto año consecutivo el fabricante japonés lidera

el ranking de eficiencia de la EPA, la Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos. Frente a los valores medios del mercado de 9,5 l/100 km de consumo medio en ciclo combinado, la gama Mazda 2016 a la venta en Estados Unidos presentó 7,9 l/100 km, con una mejora de 0,17 l/100 km sobre 2015. También sus emisiones fueron las más bajas, presentando 187 g/km de CO₂, muy por debajo de los 223 g/km de CO₂ de media. Factor determinante es la Tecnología SkyActiv, que

en 2019 mejorará con la llegada del revolucionario SkyActiv-X, el primer motor comercial de gasolina del mundo con encendido por compresión: la mezcla de aire y combustible se enciende cuando se comprime el pistón.

Negociación Figueruelas en la encrucijada

Como respuesta a la ruptura de las negociaciones del nuevo convenio colectivo en la planta de Figueruelas, Opel España anunciaba la

paralización de la llegada del nuevo Corsa, de las inversiones relacionadas con nuevos modelos y de la ampliación de la nave de carrocerías. Una dura advertencia con la que PSA expresa la necesidad de un acuerdo que acabe con la desventaja competitiva de Figueruelas con las otras factorías del grupo en España. Para Antonio Cobo, director general de Opel España, reducir costes «no es una opción, es una cuestión de supervivencia», porque «los competidores ya no son las plantas ale-



manas o inglesas de Opel/Vauxhall», sino las de PSA en Marruecos, Portugal, España, Francia y Eslovaquia. Y en Figueruelas se debe corregir un modo de trabajo que genera pérdidas. Si no hay acuerdo, 2.000 empleos directos y 3.000 indirectos están en la cuerda floja.



▲ Curioso: sobre hielo y nieve muy pisada, el C3 Aircross con Grip Control y neumáticos de invierno sale mejor desde parado que un C4 Aircross 4x4 con gomas normales.



entrar en las curvas con movimientos de volante progresivos...— las ruedas no patinarán sobre la nieve. Y si hacemos las cosas mal —lo peor sobre suelo resbaladizo es conducir bruscamente—, ahí está la electrónica ‘amiga’ para ayudarnos. Por ejemplo, el ABS en las frenadas. Y al acelerar con fuerza, el control de tracción, que en este C3 Aircross se optimiza dando lugar al Grip Control. De sus cinco programas de trabajo, en los Alpes usamos dos: Normal y Nieve. Y en ambos casos el comportamiento general es seguro, incluso sobre nieve ‘pulida’ y a la sombra donde apenas podríamos caminar. No obstante, un

circuito de pruebas en la estación de Tignes nos iba a permitir llevar las cosas al límite con seguridad, y ahí observamos que poner la rueda del Grip Control en modo Nieve garantiza aceleraciones desde parado más eficaces y rápidas que usando el programa Normal. También efectuamos

una maniobra de eslalon sobre una recta helada llena de conos, y el programa Nieve volvía a manifestarse un poco más preciso que el modo Normal a la hora de conservar la tracción y la trayectoria en esos rápidos y sucesivos giros de volante a uno y otro lado. Y lo consigue porque adapta de

manera instantánea el control de tracción de cada una de las dos ruedas motrices a las condiciones de adherencia existentes, por mínimas que sean. Eso es así hasta los 50 km/h, momento en el que el sistema Grip Control pasa automáticamente al modo Normal.

¿Y por encima de esa velocidad? Nada raro sucede, pues el control de tracción sigue activo —a ese ritmo tiene menos trabajo— y las reacciones sobre nieve siguen siendo fácilmente controlables, lo que también pudimos verificar en una zona de la pista de mayor velocidad. Cuando volvemos a bajar de 50 km/h, el Grip Control retorna a la posición Nieve por sí solo, optimizando la tracción al máximo.

Un último ensayo enfrentaba ‘nuestro’ C3 Aircross de equipamiento invernal —recordemos, sólo con tracción delantera— a un C4 Aircross de tracción total equipado con neumáticos convencionales. ¿Cuál saldría mejor desde parado sobre suelo helado? Y aunque parezca que las siglas ‘4x4’ hacen magia, lo cierto es que la combinación de neumáticos de invierno y el Grip Control en modo Nieve da ventaja al C3 Aircross, cuya arrancada inicial —de 0 a 25 km/h, por así decirlo— es más eficaz, genera menos giro ‘loco’ de las ruedas y le sirve para dejar atrás a su rival 4x4.

Inteligente tracción

Si nos proponen subir a Val d’Isère en uno de los meses de enero con más nieve que se recuerdan en los Alpes lo lógico sería pensar en la tracción total. Pero hay otras soluciones eficaces, como asociar el sistema Grip Control de Citroën a los neumáticos de invierno, un binomio sorprendente.

El Citroën C3 Aircross, a diferencia de lo que ocurre con algunos de sus rivales, no ofrece ni ofrecerá tracción total en su gama; pero eso no supone mayor problema, incluso si debemos afrontar las condiciones invernales más extremas que pueda haber en Europa: los Alpes, mes de enero, 1.900 metros sobre el nivel del mar, un temporal de nieve como hacía años no vivían en la región... Basta con circular unas horas por ese blanco escenario para darse cuenta de que hay vida más allá de la tracción a las cuatro ruedas, pues sorprende la cantidad de vehículos con tracción en un solo eje utilizados por los habitantes de la zona. Con cadenas a veces, pero casi siempre equi-

pados con unos neumáticos de invierno cuyo agarre resulta casi ‘milagroso’. Y esa es la inteligente solución plantea-

da por la marca francesa en su nuevo C3 Aircross, que ofrece un paquete capaz de asegurar la movilidad sobre nieve o hie-

lo: antipatinamiento optimizado Grip Control, control de descenso de pendientes y neumáticos M+S. Bien es cierto que para nuestro test extremo —pocas bromas con esto, pues había alerta de aludes y a 200 metros de nuestra pista de pruebas buscaban posibles víctimas de una avalancha con un helicóptero y perros adiestrados— los neumáticos eran unos Michelin Alpin 5, todavía más ‘especializados’ en nieve y que procuran un rendimiento sobre suelo deslizante no tan distinto al que tiene un neumático convencional sobre asfalto mojado. Es decir, que notamos el vehículo siempre controlado, y a poco que hagamos las cosas bien —evitar frenazos o acelerones repentinos,



▲ La estación francesa de Val d’Isère en un crudo invierno. Dos metros y medio de nieve acumulada y el C3 Aircross callejeando como si tal cosa.

GRIP CONTROL Y HILL ASSIST DESCENT TECNOLOGÍAS ALIADAS

El Grip Control es ya un ‘viejo’ conocido en modelos de las marcas de PSA, y Citroën emplea actualmente este sistema antipatinamiento inteligente en C4 Cactus, Berlingo, Jumpy y SpaceTourer, siempre en combinación con neumáticos de invierno M+S (Mud&Snow, o barro y nieve), que realizan la capacidad motriz sobre firmes de baja adherencia. Como parte del Pack Shine —unos 1.000 euros—, el nuevo C3 Aircross ofrece también el Grip Control, con sus cinco programas de conducción —Normal, Nieve, Arena, Todoterreno y ESP Off— y que viene asociado a los neumáticos M+S y al control de descenso de pendientes Hill Assist Descent, capaz de mantener en bajadas pronunciadas —incluso muy deslizantes— velocidades constantes a partir de 3 km/h. Y situando el cambio en ‘N’, la velocidad de descenso se estabiliza en 5 ó 6 km/h.



▲ En la consola va la rueda del Grip Control, que permite elegir entre cinco programas de motricidad, y el botón del Hill Assist Descent, que limita la velocidad en bajadas. Los coches equipaban Michelin Alpin 5.

Olvida las cadenas



El mercado de la tracción total en España aumenta de forma lenta pero segura, y en 2016 los 4x4 acapararon un 13 por ciento de las ventas, un dato que tiene que ver con la increíble proliferación de modelos SUV en todos los segmentos.

La tracción total asociada a unos neumáticos de invierno se convierte en una solución infalible, no solo para transmitir con garantías toda la potencia al suelo, sino también para superar situaciones de baja adherencia o carreteras nevadas. Y Seat cuenta con una de las gamas de tracción total más completas del mercado, con modelos 4x4 hasta en cuatro segmentos diferentes.

La marca española prepara cada año unos test de invierno para poner a prueba en condiciones límite sus modelos 4x4. Y en esta ocasión ha sido la localidad de Innsbruck, en el Tirol austriaco, la que nos ha recibido con casi metro y medio de nieve recién caída, hecho que ha permitido comprobar a fondo y al límite las ventajas de algunos de los 4x4

Una nevada de metro y medio no consigue detener la actividad en el Tirol austriaco, donde la vida sigue gracias a sistemas como el 4Drive de Seat. La tracción total te da la vida.

españoles, como el Ateca, el León Cupra 4Drive o el León X-Perience.

Para Seat, el sistema 4Drive aporta capacidad de tracción, comportamiento impecable en curva, mayor capacidad de remolque, respuesta más inmediata al acelerador y una

agilidad que no se puede comparar con la de un modelo de tracción a un solo eje. Y así lo comprobamos en un entorno mágico en el que el blanco es el color dominante. La jornada de pruebas comienza con los Ateca de tracción total sobre un camino ascendente y



▲ Un Ateca con tracción total y neumáticos de invierno es capaz de pasar casi por cualquier sitio. Lo comprobamos tras una nevada salvaje.

con un metro de nieve pisada. Allí ponemos a prueba la capacidad de tracción y la eficacia del control de descenso. Con neumáticos de contacto el Ateca avanza imperturbable como si llevara crampones en las ruedas, y a pesar de la gran inclinación. Hemos situado el mando que selecciona los modos de conducción en nieve y hielo, y el sistema 4Drive funciona mejor de lo esperado en condiciones extremas.

Toca bajar por donde antes hemos subido y para ello seleccionamos el modo 'off road' con el control de descenso activado para descender de forma controlada esta cuesta nevada y deslizante a 10 km/h, ni más ni menos. Algo más tarde comprobamos cómo la tracción total y los neumáticos de clavos o de contacto consiguen domar los 300 CV del León Cupra 4Drive. El circuito helado permite alguna diablura y conducir constantemente de lado enlazando curvas, todo si se es un poco hábil y se siguen los consejos que el piloto y emba-



▲ Probamos el León Cupra ST 4Drive tanto con ruedas de clavos como con neumáticos de contacto; y la diversión queda asegurada con ambos. El León X-Perience también se atreve con todo.

4DRIVE Así funcionan los 4x4 de Seat

La tracción total 4Drive cuenta con un embrague multidisco Haldex de 5ª generación que lleva ya cinco años en el mercado. Recordemos que esta generación ganaba en rapidez y ligereza porque prescindía del acumulador de presión, para ahorrar 1,4 kilos y conseguir un ahorro del 15 por ciento en el consumo. El eje posterior solo se activa en caso necesario, cuando el sistema detecta que patinan las ruedas delanteras. La ventaja de este planteamiento es clara, motricidad excelente cuando se necesita pero sin disparar consumos y emisiones. Y es que una de las principales ventajas de este sistema es que se conecta de forma automática, y no permanente. Por ello, en condiciones normales un Seat con tecnología 4Drive funciona como cualquier tracción delantera, dejando que la transmisión que envía par motor al eje trasero gire libre para reducir el rozamiento. Además, los diferenciales convencionales delantero y trasero cuentan con la ayuda electrónica del EDS, que hace las veces de bloqueo de diferencial. El resultado es que tampoco se pierde par de forma transversal.



▲ El sistema 4Drive se puede gestionar en el Ateca desde un mando giratorio, con hasta seis modos de conducción. Y en la pantalla central podemos visualizar mucha información.

jador de Seat Jordi Gené ofrece por radio. La presión exacta sobre el acelerador y el adecuado giro del volante permiten dominar a la máquina de forma fácil y ordenada. Pero menuda diferencia notamos entre girar con clavos o con ruedas de contacto. Con las últimas se tiene que ser mucho más fino al volante y más cuidadoso con la presión en el pedal derecho, aunque así se nota más el trabajo de la eficaz tracción total.

Los derrapes terminan y le toca el turno a la ruta con el León X-Perience, un recorrido en el que se alterna el asfalto con restos de nieve, los caminos con nieve pisada e incluso zonas con hielo. El X-Perience lleva ruedas de contacto, y con

el 4Drive el León más aventurero avanza como si la carretera estuviera seca. Algunos colegas llegan a tener problemas en algunas zonas de nieve profunda sin pisar por la baja altura libre al suelo—sólo 15 mm más que un ST—, pero es normal. La nevada ha sido histórica y hay roderas de casi medio metro. En nieve pisada el X-Perience ni se inmuta y demuestra una vez más que el sistema que utiliza Seat y otros muchos modelos del consorcio ofrece un rendimiento para disfrutar.

La tracción total en el Ateca cuesta 1.000 euros, un dinero tan bien invertido como el que se emplea en el cambio DSG, Dos de las joyas tecnológicas de la marca española.



Le toca al hidrógeno

El hidrógeno, el elemento más abundante en el universo, es un gas incoloro e inodoro que permite generar electricidad cuando reacciona con el oxígeno del aire. Japón, que busca fuentes energéticas de futuro, cree firmemente en él; y Toyota, que ya tiene varios modelos 'fuel cell', quiere liderar esa apuesta decidida.

▶ El Mirai se comercializa ya en varios países europeos, y Toyota ha detectado interés en diversas entidades españolas. En tres minutos se completa la carga de hidrógeno.



La pila de combustible, o 'fuel cell', no es un invento reciente; pero tras unas décadas en las que los vehículos eléctricos animados por hidrógeno no han pasado de prototipos o vehículos de serie fabricados

en cortas series -Honda Clarity, Hyundai Tucson FCEV, Toyota Mirai...- podríamos estar asistiendo al despegue definitivo de esta tecnología. Y en Toyota esperan que su Mirai sea a los automóviles 'fuel cell'



PROJECT PORTAL. - En los puertos californianos de Long Beach y Los Ángeles opera ya este camión de gran tonelaje -36.000 kilos de capacidad de carga- de Toyota, con 670 CV de potencia y dos grupos de pilas de combustible. Sin emitir gases, traslada mercancías desde las terminales hasta almacenes de distribución, en rutas diarias de unos 320 kilómetros.



TOYOTA SORA FC BUS CONCEPT. - Para los Juegos Olímpicos de Tokio en 2020, el área metropolitana de la capital japonesa contará con más de 100 unidades de este autobús libre de emisiones que funciona con hidrógeno. Admite 78 pasajeros y tiene dos motores eléctricos de 154 CV, y en caso de catástrofe puede ser utilizado como fuente de energía de emergencia.



TOYOTA FINE-COMFORT RIDE CONCEPT. - Presentado también en el último Salón de Tokio, muestra cómo podría ser una futura berlina de lujo eléctrica animada por pila de combustible. Mide 4,83 metros de largo por 1,95 de ancho y 1,65 de alto, tiene seis plazas y su autonomía '0 emisiones' con una recarga de hidrógeno rondaría los 1.000 kilómetros.

lo que en su día fue el Prius a los híbridos: un precursor que se encargue de popularizar esta inteligente solución técnica.

Además, Toyota 'nada' a favor de la corriente, pues Japón, un país dependiente del exterior en materia de hidrocarburos, ha decidido que su futuro energético en materia de transportes pasa por el hidrógeno, un elemento que está por todas partes y que sólo requiere de agua y electricidad para su generación. Agua tienen, y la electricidad deberá obtenerse a través de fuentes renovables toda vez que el país asiático decidió dar la espalda a la energía nuclear tras la catástrofe de Fukushima.

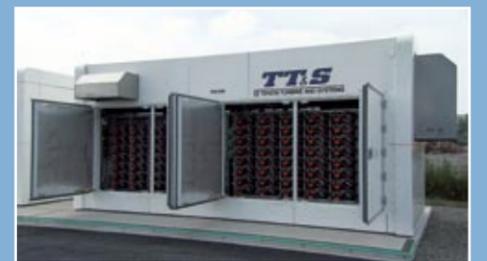
De hecho, la Fundación Toyota Mobility convocó el pasado año un programa de investigación para financiar proyectos innovadores en torno al hidrógeno que permitan rebajar su coste de producción de aquí al 2030. Y la marca japonesa multiplica sus acciones en esta materia. Por ejemplo, suscribiendo con 7-Eleven Japan un acuerdo para estudiar la reducción de emisiones de CO2 en la distribución y explotación de tiendas. Por un lado, mediante la introducción de camiones en los que la pila de hidrógeno alimenta al vehículo y a la unidad refrigeradora/congeladora; por otro, usando generadores eléctricos de pila de combustible -parte de la energía procedería de placas solares- en las tiendas, que también contarían con baterías recargables -procedentes de automóviles- para utilizar como fuente de emergencia.

Según el Consejo del Hidrógeno, del que Toyota es miembro, de 10 a 15 millones de turismos y unos 500.000 camiones podrían circular alimentados por hidrógeno en 2030, y para el 2050 el hidrógeno podría representar una quinta parte de la energía total consumida, lo que además de crear más de 30 millones de puestos de trabajo supondría un 20 por ciento de la reducción de emisiones de CO2 necesaria para limitar el calentamiento global en dos grados centígrados. ¿No pinta bien?

PARQUE EÓLICO DE HAMA WING Viento, hidrógeno... y carretillas

Si una pila de combustible es capaz de producir electricidad mediante una reacción de electrolisis que combina el oxígeno del aire y el hidrógeno almacenado en un tanque, generando agua pura como única 'emisión', para aislar hidrógeno el proceso es el contrario: sólo se necesita agua y electricidad, y ésta puede proceder de una fuente tan limpia como el viento. En esa idea se basa Hama Wing, un parque eólico experimental de Toyota situado en el puerto japonés de Yokohama cuyo aerogenerador es capaz de producir 2,2 gigavatios de electricidad al año. Y Hama Wing dedica esa electricidad a generar hidrógeno, tras un proceso de electrolisis desarrollado por Toshiba y en el que se hace reaccionar agua procedente de la red de abastecimiento de la ciudad hasta extraer el preciado elemento 'H'. El hidrógeno es conducido a un depósito de almacenamiento de 10 metros de altura, y desde allí va al proceso de compresión, último paso antes de su transporte, que en Hama Wing se realiza mediante un pequeño camión híbrido con capacidad para abastecer a seis carretillas elevadoras de mecánica eléctrica 'fuel cell'. Estos 'toros mecánicos', que operan en distintas plantas de la zona como la cervecera Kirin, llevan a cabo por tanto su actividad sin emisiones, poniendo de manifiesto que una cadena de suministro baja en carbono -la reducción total frente a carretillas eléctricas o de gasolina ronda el 80 por ciento- es posible. Además, la electricidad sobrante de Hama Wing es almacenada en una instalación fabricada, curiosamente, a partir de las baterías recicladas de decenas de Toyota Prius; en concreto, el equivalente a 180 Prius alineados. Así, cuando la brisa 'hama' no sopla y el aerogenerador produce menos energía, el proceso de electrolisis puede continuar gracias a la electricidad almacenada.

Y Hama Wing es sólo el primer paso, pues la firma nipona confirmaba en diciembre que Toyota Motor North America construirá en California la primera gran planta del mundo de generación de hidrógeno con energía cien por cien renovable. Se llamará Tri-Gen, y cuando entre en funcionamiento en 2020 generará, a partir de residuos biológicos procedentes de la actividad agrícola, unos 2,35 megavatios de electricidad y 1,2 toneladas de hidrógeno al día, suficiente para suministrar energía a 2.350 hogares o para que circulen 1.500 vehículos, entre ellos los camiones del 'Project Portal'.



▶ El molino podría abastecer a 500 viviendas, pero está dedicado a producir hidrógeno para carretillas 'fuel cell'.



▶ Una torre de 78 metros y tres palas de 40 metros. La producción anual de electricidad es de 2,2 gigavatios.



SEAT HISTÓRICOS



REGRESO A MONTECARLO

Seat vuelve al Rallye Montecarlo histórico con un 124 Especial 1800 grupo 4, réplica exacta del modelo con el que ganó la Copa de Marcas en 1977. Salvador Cañellas y su copiloto Daniel Ferrater tratarán de lograr una nueva victoria a los mandos de una de las piezas más valiosas del patrimonio de la marca.

Además, en Montecarlo también podremos ver en acción a otros dos modelos de la colección de la marca: un 1430 y un 127.

ATENTOS A...

17 Y 18 DE FEBRERO

El Centro Cultural José Luis López Vázquez, en Madrid, reunirá **30 unidades** del **Vespino, que cumple 50 años**. Habrá concentración de Vespinos y Vespas llegados de toda España.



EN MADRID UN VW T-ROC EN LA GRAN VÍA

En solo seis horas, el conocido grafitero Miguel Ángel Belinchón, 'Belin', tenía el reto de dibujar un mural de más de **3 metros de largo y 4 de ancho** con el nuevo SUV T-Roc como



protagonista. Esa obra ha multiplicado su tamaño y ahora tapa por completo un edificio de la Gran Vía madrileña. Volkswagen ha compartido en redes sociales un vídeo con el proceso creativo.

CENTRO DE NISSAN EN LONDRES

Primer concept del Qashqai (dcha.), los prototipos del Juke y el deportivo 2020 (abajo).



El concept Blade Glider (a la izquierda). Arriba, el Nissan Micra C+C y el primer Qashqai de producción.

15 AÑOS DE DISEÑO EN EUROPA

Se podría decir que el hecho de que hoy los SUV copen el mercado se lo debemos al talento de los creadores del Centro de Diseño de Nissan en Londres, que idearon allá por el año 2003 el prototipo del Nissan Qashqai, el pionero de los crossover. Desde entonces, han pasado 15 años y este singular estudio, situado en la antigua

terminal de transporte de la capital británica, ha visto 'desfilarse' numerosos desarrollos automovilísticos de Nissan y también de su marca premium, Infiniti. Este centro, conocido internamente como NDE, ha sido la cuna del éxito de Nissan en Europa, con modelos como el mencionado Qashqai o el Juke. Entre sus creaciones

figuran también otros automóviles y concepts muy reconocidos, como el Micra C+C de 2005, el prototipo Terranaut (anticipo del Nissan Pathfinder, 2006), las nuevas generaciones del Qashqai, el prototipo Gripz 2015 (que adelanta los rasgos del futuro Juke) o el concept Blade Glider de 2016, un deportivo eléctrico.

FORD MONDEO Y TOURNEO CUSTOM AMPLÍAN LA FLOTA DEL TEAM SKY

Desde 2016, Ford suministra en exclusiva los coches de apoyo al equipo ciclista Sky Team, que cuenta ya con unidades del S-MAX, Edge y Transit. Ahora, la marca acaba de añadir a la flota el Mondeo ST-Line Wagon y



COCHE OFICIAL

La marca DS fue vehículo oficial de **Madrid Fusión**, el evento de cocina de vanguardia del año. El **DS7 Crossback** fue el modelo elegido para los traslados de los distintos participantes en la Feria.

SPAIN CLASSIC RALLY OCHO DÍAS CLÁSICOS

Después del éxito cosechado con el Spain Classic Raid, la escudería Etcétera organiza el Spain Classic Rally (del 5 al 12 de mayo), una prueba de regularidad para coches clásicos que recorrerá 3.500 kilómetros.

El Rally, con el que la escudería celebra su 25 aniversario en el mundo de la competición, par-

El Spain Classic Rally se celebrará el próximo mes de mayo entre Santander y Madrid.

tirá de Santander y concluirá en Madrid después de pasar por León, Salamanca, Cáceres, Murcia o Cuenca a una media de

450 km/día. A lo largo del recorrido, los participantes podrán disfrutar de tramos míticos del Campeonato de España de Rallys, como

la Subida al Fito, además de recorrer algunas de las carreteras más bonitas del país. La organización permite realizar el recorrido

completo o participar en días sueltos, con precios que van desde los 160 euros hasta los 2.000 euros.



CON EL CITROËN C3 WRC UN MUNDIAL DE RALLYS EN MINIATURA

El piloto Kris Meeke se pone a los mandos del coche más divertido del Mundial de Rallys: un Citroën C3 WRC en miniatura.

Citroën vuelve a contar en el Mundial de Rallys con el piloto Kris Meeke, que no solo se pondrá al volante del C3 WRC a tamaño real sino que 'conducirá' una réplica del coche en miniatura a través de 13 maquetas, que representan los paisajes de cada prueba. Una semana antes de cada carrera, Citroën subirá a sus redes sociales el vídeo de esa carrera a escala.

La serie de vídeos lleva por título 'Little Big Racing'. En ellos, las manos de Meeke empujan el Citroën C3 WRC a escala 1/43 a través de los escenarios del Mundial reproducidos a la misma escala con gran realismo. Cada maqueta representa la topografía de la especial así como sus características, la meteorología y la vegetación, siendo fiel a las condiciones reales.



Citroën subirá a sus redes sociales una serie de 13 vídeos en los que el piloto Kris Meeke 'conduce' un C3 WRC en miniatura.

Si quieres saber ver el vídeo del Citroën C3 WRC... www.m16.in/v2993





SAINZ SE HA ENCARGADO PERSONALMENTE DE EVOLUCIONAR TÉCNICAMENTE LOS COCHES DEL DAKAR, GANADORES EN 2016, 2017 Y 2018

Más que una victoria

El triunfo de Carlos Sainz en el Dakar cuelga un gran broche de oro a su carrera deportiva. Pero, en esta ocasión, una victoria de gran carga emocional alcanzaba una dimensión distinta por diferentes razones.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

El triunfo en el Dakar podría considerarse, al margen del orgullo deportivo, también una suerte de revancha para Carlos Sainz tras lo vivido en estos últimos años. Especialmente desde 2010, cuando tras lograr la primera victoria en el raid acumuló abandono tras abandono. En muchas ocasiones mien-

tras lideraba la prueba, como fue el caso en estos dos últimos años de Peugeot. Por ello, este segundo triunfo adquiere una dimensión distinta. La personal, para el propio piloto. Y la de imagen, hacia la opinión pública y los aficionados.

«Fue uno de los disgustos más grandes», volvió a recordar el piloto español recién aterrizado de Argen-

tina, «cuando nos dimos ese golpe me llevé un disgusto brutal y no me lo he perdonado en todo el año. Por eso me alegra la victoria, ganar me quita la espina de aquello, que fue tremendo». Al margen de otras consideraciones, Sainz tuvo clavado durante muchos meses un error que rumió durante incontables días. Cuestión de orgullo personal ante la

oportunidad perdida. Una carga mortificadora a la que se sumaba durante algunos meses que no tenía asegurada la continuidad con Peugeot, mientras Peterhansel, Loeb y Despres habían sido renovados. Ante aquel error propio y terminar una increíble trayectoria con la imagen de ese Peugeot rodando por un barranco, Sainz necesitaba resarcirse en 2018.

Sacarse aquella espina ha sido la mayor recompensa para el propio Sainz, como él mismo ha confesado estos días. Porque, además, la edición de 2018 representaba la última oportunidad para esa revancha ante la retirada del fabricante francés. Y porque fue un triunfo con todo merecimiento en la edición más dura que se recuerda en muchos años. Cyril Despres arrancó una rueda y fue el primero en caer. Sebastian Loeb reconocía sus dificultades para atacar en la arena de Perú y acabó en un agujero. Stephan Peterhansel sufrió dos accidentes, incluso en el penúltimo día. Al terminar, el francés reconoció delante de las cámaras que Sainz había ganado por no haber cometido errores para ser, simplemente, el mejor.

Pero además de resarcir su orgullo personal, Sainz reivindicó su triunfo como justa recompensa al intenso trabajo llevado a cabo estos años en la evolución y puesta a punto del 3008 DKR, uno de los coches más sofisticados y espectaculares que se ha construido para este tipo de terrenos. Sainz estuvo a punto de renunciar al proyecto de haber mantenido el fabricante francés la línea técnica del 2008 inicial, un coche que confirmó los peores augurios, y con el que terminó dando vueltas de campana en su primera participación, en 2015.

Pero Peugeot cambió el rumbo y delegó en Sainz co-

▼ Carlos Sainz, en la meta argentina de Córdoba junto a Bruno Famin, director de Peugeot Sport, y su copiloto Lucas Cruz.



ADEMÁS DE LOS TRIUNFOS LOGRADOS CON VOLKSWAGEN Y PEUGEOT, SAINZ ACUMULA YA 31 VICTORIAS DE ETAPA EN EL RALLY DAKAR



◀◀ La carrera de éxitos deportivos de Sainz, que comenzó con un Seat Panda en 1981, tiene como máximos exponentes los dos títulos mundiales de rallies logrados con Toyota –en 1990 y 1992–, especialidad donde ganó 26 pruebas –sólo Loeb tiene más triunfos– y cuatro subcampeonatos. Y, en 2010, también junto a Cruz, impuso su Volkswagen Touareg en el Dakar.



▲ La victoria de Sainz en el Dakar 2018 tiene aún más valor porque ha sido la edición más dura que se recuerda en muchos años. Fue muy rápido y no cometió errores.



mo primer espada la evolución técnica del 2008 y del nuevo 3008 DKR, ganadores de las tres ediciones siguientes. Como el propio Sainz reconocía en la carta dedicada a su padre tras la victoria, incluso le descubría dibujando los tacos para los neumáticos del Peugeot. «No es por ponerme medallas, pero ha supuesto decenas de llamadas y correos

electrónicos de ida y vuelta con Michelin a Estados Unidos», confesaba un día en la sede de Peugeot Sport. Esa «cabezonería» a la que se refiere Lucas Cruz y que llevó a la organización de Peugeot por el sendero técnico que consideraba más necesario para la competitividad del 3008 DKR.

Porque también esta victoria fue la confirmación de

otra constante en su carrera. Todas las máquinas que han pasado por sus manos se convertían en ganadoras gracias a su pasión por la puesta a punto y el perfeccionismo técnico. Desde los tiempos de Toyota hasta los de Subaru, pasando por Volkswagen y, ahora, Peugeot. Sin olvidar al fabricante alemán para su entrada en el Mundial de Rallies, cuando retuvo a Sainz como asesor técnico para la puesta a punto del Polo WRC una vez terminado el proyecto del Dakar.

El triunfo de Sainz también ha supuesto un broche de oro a una impresionante trayectoria, que empezó ganadora con un Panda en 1981 y seguía triunfante en 2018 con el Dakar, donde el madrileño ya acumula 31 victorias de etapa y suma dos triunfos absolutos. Por el camino, dos títulos mundiales en rallies, el segundo piloto con más victorias –nada menos que 26– tras Loeb, cuatro subcampeonatos y cinco terceros desde 1990 hasta 2004 –en 2005 solo corrió dos pruebas– frente



◀ Según el piloto español, «ahora es momento de reflexión, hablaré con la familia y amigos y decidiré». Pero ha demostrado que con 55 años se puede seguir ganando, algo inusual en el automovilismo.



a la mejor generación de la historia de los rallies.

Pero el triunfo de Sainz también iba más allá del valor que personalmente tuviera para el propio protagonista. En España se extendió durante los últimos años en torno al piloto español ese famoso sambenito de 'la mala suerte'. Ciertamente en su dilatada carrera hubo momentos crueles, como aquel título perdido con Toyota en 1998. Pero que Sainz haya alargado tanto su vida deportiva respecto a su generación aumentaba

las posibilidades estadísticas de sufrir problemas mecánicos e incidentes de carrera.

Quienes solo ponían el foco en este punto, solo encontraban motivos para reforzar el cliché. Por cada alegría que proporcionan las carreras para un piloto se suceden muchas más decepciones, sobre todo en una categoría tan impredecible como los raids. Por ello, ante ese sector de la opinión pública que por cada abandono de Carlos Sainz solo buscaban la confirmación de un cliché, el español ha

confirmado ser capaz de seguir ganando. Incluso a los 55 años, algo inusual en este deporte.

«Ahora es momento de reflexión. Hablaré con la familia y amigos y decidiré. Sé que muchos dicen: ¿Qué hace este hombre pilotando a esa edad?, pero el tiempo me ha dado la razón. Yo estaba convencido de que podía ganar otra vez con preparación y respeto por la carrera», explicaba Carlos Sainz tras su victoria dakariana, y ante el periodo que se tomará para seguir en ac-

tivo. Van a llegar más ofertas para seguir en el Dakar. Su temperamento competitivo sigue vivo, cuando bromeaba sobre la posibilidad de volver al Dakar como el 'Enmascarado', como un piloto desconocido que sigue disfrutando por el simple hecho de competir.

«A partir de aquí aún no he decidido nada, seré piloto toda la vida, pero soy consciente de que llegará el día de dejar de correr». Tras la última victoria de Sainz en el Dakar, puede que ese día aún no haya llegado.



OGIER FUE CAMPEÓN EN 2017 SIENDO EL MÁS RÁPIDO EN 22 TRAMOS Y GANANDO SOLO DOS PRUEBAS. ESTE AÑO YA LLEVA LA MITAD



▶ Cuatro marcas representadas oficialmente –Ford se ha unido 'de facto' a M-Sport– en un Mundial que podría ser tan competitivo, si no más, que la pasada temporada. C3, i20, Fiesta y Yaris parecen garantizar el espectáculo.



¿Alguien podrá bajar por fin a Sebastian Ogier de su trono?

El Mundial de Rallies 2018, la segunda temporada con el actual reglamento, arrancó en el MonteCarlo con las perspectivas de otro campeonato abierto y extremadamente competitivo entre Citroën, Ford, Hyundai y Toyota. A ello cabría añadir la experiencia técnica de 2017 como factor de convergencia entre los diferentes coches, sin olvidar a un plantel de pilotos todavía jóvenes, pero de gran talento.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Hace un año por estas fechas arrancaba una nueva era en el Mundial de Rallies. Al nuevo reglamento técnico se unía la retirada del fabricante que había dominado durante las cuatro temporadas anteriores, Volkswagen. Pero el campeón se había quedado huérfano de equipo. A marchas forzadas, Sebastian

Ogier buscó un equipo para seguir en activo y llegó al Rally de MonteCarlo con menos de un mes de adaptación a M-Sport y su nuevo Ford Fiesta. El equipo británico no contaba entonces con el estatus oficial de sus rivales. Pero Ogier consiguió la proeza de repetir un nuevo título. Ya no se amparaba en el gran potencial técnico de Volkswagen, lo que supuso una singular re-

afirmación profesional y deportiva para el francés. 2018 ha comenzado con Ogier y su sexta victoria en MonteCarlo. En el aire flota ya el desafío de comprobar si Toyota, Citroën o Hyundai podrán esta temporada con Ogier y Ford. El francés únicamente logró dos victorias la pasada temporada, en la que solo fue el más rápido en 22 tramos con su coche. Esta

temporada ya ha conseguido la mitad de triunfos. ¿Podrá repetir una nueva victoria absoluta en 2018? ¿Tiene rivales Sebastian Ogier? Para el francés resultaba crucial contar con el apoyo de un fabricante oficial. Ahora, Ford se ha unido al campeonato y ha dado sello oficial a M-Sport. El equipo de Malcolm Wilson ha podido ofrecerle unas condiciones

necesarias que ni siquiera Citroën, pese a su intención inicial, pudo asumir. Para 2018 el Ford Fiesta ha sido también evolucionado en diferentes apartados, especialmente el motor, quizás el área más necesaria, y ahora ha ganado notablemente en términos de potencia, si creemos a los responsables de M-Sport. La victoria en MonteCarlo podría suponer un primer aviso, a pesar de la singularidad de esta prueba. En el apartado de los pilotos, y con el indiscutible liderazgo de Ogier al frente, Ott Tanak ha dejado la escuadra, pero se mantiene Elfyn Evans, quien confirmó una gran evo-

lución en 2017 y debería jugar un papel vital para el título de Constructores cuando solo puntúan los dos primeros coches de cada marca, y ya sin el dominio incontestable de un fabricante, como en los años de Volkswagen. Para muchos, la victoria de Ogier y M-Sport fue en realidad la derrota de Hyundai, equipo que partía como gran favorito en 2017. Pero los errores de Thierry Neuville en momentos clave –como en MonteCarlo, por ejemplo– y la fiabilidad en ocasiones dejaron el camino abierto a la consistencia de Ogier. Tanto el equipo como el propio piloto belga se lamentaron

también de los problemas de Hayden Paddon y Dani Sordo para haber logrado el título de Marcas y haber apoyado las opciones del belga. Este año Neuville seguirá como líder, pero la llegada del brillante Andreas Mikkelsen le complicará la vida y creará una fascinante lucha interna que previsiblemente dará más opciones a Hyundai. El noruego confirmó su adaptación al i20 Coupe, una montura con la que se siente muy cómodo en la tierra. Con menos rallies en su calendario, este será también un año crucial para el futuro de Paddon y Sordo con la marca. Siempre consistente en los pun-

tos y rapidísimo en asfalto, el cántabro necesitará victorias que reafirmaran su posición en el equipo. Pero también la montura coreana debe ofrecer una fiabilidad de la que careció el pasado año con sus pilotos. Por ello, desde finales de la pasada temporada hasta comienzos de la presente el i20 está siguiendo una intensa evolución cuyos frutos deberían apreciarse en 2018. Con cuatro pilotos de primer nivel y su potencial económico y técnico, Hyundai parte sobre el papel como gran rival de Ogier y Ford. Jari-Matti Latvala, Esapekka Lappi y Ott Tanak defenderán a Toyota esta

EL ESTRENO DE OTT TANAK CON EL TOYOTA YARIS, MAGNÍFICO: FUE SEGUNDO, JUSTO POR DELANTE DE SU COMPAÑERO LATVALA

ANDY SOUCEK Cuarta temporada con Bentley

Andy Soucek participará este año como piloto oficial en las Blancpain Series, un campeonato internacional de GT que reúne máquinas de Ferrari, Mercedes, Nissan o Porsche en sus 13 carreras, y lo hará por cuarta temporada consecutiva al volante de un Bentley, fabricante que este año hará debutar el nuevo Continental GT3, probablemente en la carrera de Monza, en abril. Soucek, tercero en 2016 y subcampeón en 2017 con el equipo campeón, se centrará en la especialidad Endurance, pues no disputará las carreras Sprint del certamen, y contará de inicio con un Continental GT totalmente nuevo, respetando la estética conocida pero con cambios en chasis, suspensión, frenos, disposición del asiento y aerodinámica. Además, participará también en el Intercontinental GT Challenge, una especie de campeonato del mundo de vehículos GT —hay carreras en cuatro continentes— que arranca los días 3 y 4 de febrero en Australia.



El nuevo Continental GT3 debuta este año. Podría ser en abril, en la carrera de Monza.

El nuevo Continental GT3 debuta este año. Podría ser en abril, en la carrera de Monza.



Termino en el 'Monte', Latvala debe demostrar que sigue siendo aquel piloto tremendamente rápido de hace años.

Bajo estas líneas, de izquierda a derecha, el Citroën C3 de Meeke y los Hyundai i20 Coupé de Neuville y Sordo. El cántabro, tan veloz sobre asfalto como siempre, debe lograr este año victorias que reafirmen su posición en el equipo coreano.



gen— y con la experiencia ganada en 2017 a bordo del Yaris, esta temporada debería ser la gran oportunidad de Latvala para luchar por el título. Sobre todo, si logra la consistencia que tanto le ha faltado en el pasado. Indiscutible líder del equipo, la llegada de Tanak puede suponer un estímulo o acicate adicional a un piloto increíblemente veloz en su día. En el MonteCarlo ya dio un primer toque a su compañero finlandés.

En Toyota también cabe esperar el resultado de la experiencia técnica durante el primer año con el nuevo Yaris, que también ofreció algunos problemas de fiabilidad y que finalmente no confirmó el prometedor arranque de 2017, con victoria en Suecia, por ejemplo: El fabri-

cante japonés ha trabajado intensamente para solucionar sus problemas de motor de la pasada temporada, especialmente en pruebas como México y Argentina. El doble podio del equipo en MonteCarlo ha supuesto un gran arranque para marca y pilotos que anima a no descartar en absoluto a Toyota este año.

Y si un fabricante necesita ofrecer un salto cualitativo en 2018, ninguno como Citroën. El C3 fue el peor de los vehículos de esta nueva generación, con numerosos y graves problemas de comportamiento y estabilidad, especialmente en tierra. Kris Meeke fue uno de los sufridores de la experiencia, hasta el punto de ver en peligro su carrera deportiva. Craig Breen, bri-



Aunque la mayoría de los pilotos continúan en los mismo equipos que en 2017, también ha habido 'bailares', como la marcha de Mikkelsen a Hyundai o la de Tanak a Toyota.

llante en ocasiones pero también irregular, acompañará al británico. Pero tales son las urgencias del fabricante francés que han tentado a Sebastian Loeb tras no lograr atraer

a Ogier. El primero solo competirá en México, Córcega y España, mientras que en algunos rallies también Mads Ostberg y Khalid Al Qassimi competirán con el tercer co-

che. Pero mucho tendrá que cambiar el paisaje en el fabricante galo para considerar tanto a equipo como a pilotos serios aspirantes al título esta edición.

La experiencia ganada por cada fabricante con sus nuevas monturas de 2017 invita a pensar en la convergencia de rendimiento para esta temporada. El baile de algunos pilotos entre equipos y la recuperación de otros como Mikkelsen también podría mantener el perfil del pasado año, caracterizado por la alternancia de resultados entre los diferentes equipos. Todo apunta a un campeonato del mundo igual, o todavía más intensamente abierto. Pero Sebastian Ogier ya ha avisado en el reciente MonteCarlo de su candidatura para acer-

carse a los nueve títulos de su tocayo Loeb. ¿Habrás quien pueda evitar un sexto título consecutivo?

WRC 2018 Calendario del Mundial

MonteCarlo	25-28 enero
Suecia	15-18 febrero
México	8-11 marzo
Francia	5-8 abril
Argentina	26-29 abril
Portugal	17-20 mayo
Italia	7-10 junio
Finlandia	26-29 julio
Alemania	16-19 agosto
Turquía	13-16 septiembre
Gran Bretaña	4-7 octubre
España	25-28 octubre
Australia	15-18 noviembre

MATRICULACIONES EN EUROPA

MÁS DE 15 MILLONES DE UNIDADES: VUELTA A LAS CIFRAS PRE-CRISIS

El empuje de los nuevos países miembros, en los que las matriculaciones crecieron un 12,8 por ciento, y el buen comportamiento de los grandes mercados, con la excepción del Reino Unido, ha permitido comercializar más de 15 millones de coches nuevos en Europa en 2017 (ver cuadro); umbral que se rebasa por primera vez desde que en 2007, cuando comenzó la crisis económica, se rozaron los 16 millones de unidades, según los datos aportados por la asociación de fabricantes europeos Acea.

Esos 15,6 millones de coches vendidos el pasado año suponen un +3,4 % sobre 2016, pese al -5,7 % experimentado en el Reino Unido, que presenta el primer retroceso anual en seis años y conforma, junto a Dinamarca, Finlandia e Irlanda, los cuatro mercados que cierran el año en negativo. Negativo del que no escapa diciembre, que acabó con un retroceso del 4,9 % sobre ese periodo del año anterior, al bajar las ventas en más de la mitad de los territorios de la Unión por «ese día laboral menos que en 2016», que argumenta Acea. Porcentaje a la baja que lidera el Reino Unido, con su noveno mes consecutivo en declive (-14,4 %), y del que solo se salvan España y Polonia dentro del 'top ten'.

Por grupos, Volkswagen vuelve a liderar los mercados de la UE en el cómputo anual, sin

perder la importante ventaja que detenta desde hace años; las 3.580.655 unidades vendidas a lo largo de 2017 por el consorcio alemán son casi el doble de las 1.852.019 comercializadas por Peugeot, que gracias a la incorporación de Opel/Vauxhall en agosto sube un 28,2 por ciento las ventas de 2016, frente al alza del 2,3 % logrado por Volkswagen, que cerró el ejercicio copando el 23,7 % del mercado. El buen resultado de PSA desplaza a Renault a la tercera plaza, que ocupa con 1.600.893 matriculaciones (+6,9 %); con FCA Group colocado cuarto (1.025.575 coches y +4,9 %) y Ford (1.011.722, -0,2 %) completando el quinteto de los que sobrepasan el millón de unidades en 2017. Por detrás se colocan BMW (997.551, +0,9 %), Daimler (953.614, +4,8 %), Toyota (684.186, +13,0 %), Nissan (552.250, +3,1 %), Hyundai (509.109, +3,4 %) y Kia (460.980, +8,8 %). Con Volvo (283.715, +3,1 %), Suzuki (233.357, +21,3 %) y Jaguar/Land Rover (215.744, +0,2%) completando la lista de los que acaban 2017 con interanual positivo. Una lista en la que destaca el -11,5 de Honda, que cierra 2017 sin llegar a los 135.000 coches.

En el caso de Volkswagen resalta la aportación de Seat al resultado anual del grupo, con una subida del 14,3 % sobre 2016, frente al 6,6 % de Skoda y las cifras ligeramente

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Diciembre	%17/16	Enero/Dic.	%17/16
VW	121.794	-3,1	1.645.822	-0,3
RENAULT	99.882	-9,6	1.132.185	+4,5
FORD	68.105	-7,0	1.011.722	-0,2
PEUGEOT	70.440	+10,1	909.205	+7,1
MERCEDES	58.969	-8,9	857.331	+6,2
AUDI	51.846	-10,6	797.813	-0,7
BMW	67.292	+3,7	788.800	+0,4
FIAT	42.556	-20,1	768.801	+4,3
SKODA	47.556	-3,8	674.792	+6,6
TOYOTA	45.172	-4,4	641.619	+14,0
CITROËN	36.974	+2,4	560.386	+5,4
NISSAN	36.897	-9,7	552.250	+3,1
HYUNDAI	38.583	+2,6	509.109	+3,4
DACIA	40.819	+1,3	463.543	+12,1
KIA	30.041	+8,2	460.980	+8,8
SEAT	27.604	+7,7	388.902	+14,3
OPEL	56.371	---	337.334	---
VOLVO	25.909	-8,6	283.715	+3,1
SUZUKI	15.881	+3,5	233.357	+21,3
MAZDA	15.142	+5,8	219.921	-0,2
MINI	19.017	+9,5	208.751	+2,8
LAND ROVER	9.829	-7,5	147.758	-0,7
HONDA	9.047	-9,7	134.533	-11,5
MITSUBISHI	6.674	-22,9	106.119	-0,4

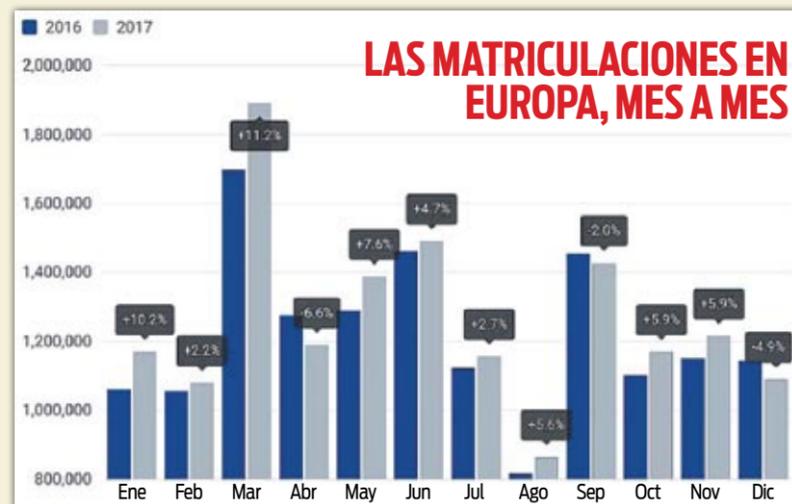
FUENTE: ACEA

LOS MAYORES MERCADOS DE LA UE

	Diciembre	%17/16	Enero/Dic.	%17/16
ALEMANIA	253.950	-1,0	3.441.262	+2,7
REINO UNIDO	152.473	-14,4	2.540.617	-5,7
FRANCIA	193.372	-0,5	2.110.748	+4,7
ITALIA	121.100	-3,2	1.974.978	+79,8
ESPAÑA	102.943	+6,2	1.234.931	+7,7
BÉLGICA	28.072	-16,3	546.558	+1,3
POLONIA	48.011	+9,8	486.352	+16,9
HOLANDA	17.528	-50,6	417.075	+9,2
SUECIA	34.958	-6,2	379.393	+1,9
AUSTRIA	25.651	-0,04	353.320	7,2
EUZ8	1.088.498	-4,9	15.137.732	+3,4
EFTA	48.054	-3,2	493.955	+0,7
EUZ8 + EFTA	1.136.552	-4,8	15.631.687	+3,3

FUENTE: ACEA

inferiores al ejercicio anterior de Volkswagen y Audi (ver cuadro), las dos marcas con mayor volumen del grupo. También bajan DS (-29,6 %), Lancia/Chrysler (-9,6 %), Smart (-5,8 %), Mazda (-0,2 %), Land Rover (-0,7 %), Mitsubishi (-0,4 %) y la mencionada Honda (-11,5 %). Y con subidas de dos dígitos se colocan Dacia (12,1 %), Lada (29,0 %), Alfa Romeo (27,2 %), Toyota (14,0 %) y Suzuki (21,3 %).



Por 23.200 euros se puede conseguir



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

VOLKSWAGEN

Llega el nuevo Polo GTI, con 5 puertas y caja DSG

El nuevo Polo GTI ya está en el mercado español, con una oferta limitada a carrocería de cinco puertas y el cambio DSG de doble embrague y seis marchas. Impulsado por el TSI 2.0, el deportivo alemán cuenta con 200 caballos de potencia, que le permiten pasar de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos y alcanzar los 237

km/h de velocidad punta; con un consumo medio de 5,9 l/100 km y 134 g/km de CO₂. Cuenta con una extensa dotación de serie, como su panel de instrumentos completamente digitalizado VW Digital Cockpit, sistema Composition Media con pantalla táctil de 8 pulgadas, el climatizador bizona, asientos deportivos en

tejido Clark, Sport Select, control de velocidad adaptativo, faros y pilotos LED... Se ofrece en cinco colores -dos sin incremento de precio y el resto por 515 euros-, y entre las opciones destacan: llantas de 18 pulgadas (440 euros), asientos en cuero (1.165 euros), techo panorámico (895 euros), cámara de visión trasera (280 euros), sistema de sonido Beats de 300 W (500 euros) o sensores de ángulo muerto (300 euros). Cuesta 26.330 euros, pero con campañas y descuentos arranca en 23.200 euros.



1.200 € menos con financiación

	3p	5p
1.2 PureTech 68 CV	10.110 €	10.610 €
1.6 BlueHDi 75 CV	12.560 €	13.060 €

PEUGEOT 208 Like: atractiva edición especial

Equipamiento y precio son las bazas de esta edición especial del 208, que está disponible con 3 y 5 puertas, y a la que impulsa

el diésel 1.6L BlueHDi con 75 CV y el tricilíndrico de gasolina 1.2L PureTech de 68 CV. Cuenta con el revolucionario Peugeot i-Cockpit,

en cuya pantalla LCD se pueden comprobar los datos claves para la conducción sin apartar la vista del asfalto. También es clave el cuadro de instrumentos situado más arriba que el volante multifunción. El 208 Like está disponible ya en los concesionarios, y el precio oficial se puede bajar 1.200 euros financiando con PSA Financial Services Spain un mínimo de 6.000 euros durante al menos 36 meses.



	PRECIOS
L Executive	76.800
L Executive Tecno	83.600
L Luxury	95.400

LEXUS Siete plazas para el RX 540h

En mayo comenzarán las entregas del Lexus más capaz, la versión larga del RX 450h. Es el primer vehículo de siete plazas de la marca en Europa, que amplía la capacidad en uno de sus modelos más importantes alargando 11 centímetros la carrocería para incluir las dos plazas adicionales, que se pueden plegar y desplegar

pulsando un botón, y a las que se accede desplazando la fila central. También cuentan con climatización especial y toma USB. El Lexus RX 450h L no escatima en seguridad, incluyendo de serie el Lexus Safety System+, 11 centímetros la carrocería para incluir las dos plazas adicionales, que se pueden plegar y desplegar

la corrección de la dirección, activación automática de las luces de carretera (AHB) y control de cruce adaptable a todas las velocidades. Se puede completar con ayuda a la conducción con monitor de ángulo muerto (BSM), monitor de vista panorámica (PVM), sensor inteligente de aparcamiento (ICS) o sistema de detección por tráfico posterior (RCTA). También ofrece un equipo de confort completísimo, donde no faltan asientos con 10 posiciones, ajuste lumbar con control eléctrico, calefactados y ventilados, climatizador trizona, sistema multimedia con pantalla de 8 pulgadas, apertura inteligente del maletero o arranque y acceso sin llave.

OPEL

ACCESORIOS ORIGINALES PARA EL CROSSLAND X

Portaequipajes, cofres de techo, llantas, portabicis, portaesquíes o cadenas de nieve forman parte de los accesorios originales diseñados por Opel para el Crossland X. Una línea que también abarca embellecedores de los umbrales de las puertas con iluminación LED (133 euros), alfombrillas en goma (46,95) o velur y los artículos FlexConnect, cuya modularidad mejora el confort dentro del vehículo. En cuanto al espacio de carga interior, la bandeja dura (58 euros) o la de velur (65,75) protegen de manchas y arañazos, mientras la red (64,35) evita el desplazamiento de objetos y la rejilla de carga (157,50 euros) mantiene a la mascota más protegida.



CETELEM

LA FINANCIERA DE HYUNDAI Y KIA

La filial española de BNP Paribas, especializada en crédito al consumo para particulares, ha sido elegida por Hyundai Motor España y Kia Motors Iberia para financiar en exclusiva sus automóviles durante los próximos tres años. Los servicios de Cetelem fortalecerán la comercialización de los Hyundai y Kia en compras de particulares, empresas, leasing y operaciones de posventa.





2,84 MILLONES DE VEHÍCULOS SE FABRICARON EN ESPAÑA EN 2017

Casi un tercio salió de las plantas de PSA

A lo largo de 2017, de las trece factorías de vehículos que hay en España salieron 2.848.335 unidades, de las que casi un tercio se fabricó en una de las tres plantas que el Grupo PSA tiene en el país. Ensamblaron 876.672 unidades de doce modelos diferentes, copando el 31% del total de la producción y destinando al

mercado internacional el 86,8% de esa cifra. Logros que la automovilística gala achaca al éxito del plan estratégico 'Push to Pass' y a la adquisición de Opel/Vauxhall. En cuanto a la producción global, la bajada se quedaba un 1,5% por debajo de la cifra alcanzada en 2016, gracias al buen comportamiento de diciembre. La subida



UNIDADES POR TIPO DE VEHÍCULO

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Turismos	1.539.680	1.719.700	1.871.985	2.202.348	2.313.391	2.243.220
Todo terreno	55.469	34.968	26.357	16.632	46.726	48.272
Comerciales ligeros	202.193	192.731	206.836	230.222	243.984	257.353
Furgones	134.962	162.252	240.011	225.871	222.782	237.864
Vehículos industriales	46.875	53.687	57.789	58.128	65.039	45.044
Total	1.979.179	2.163.338	2.402.978	2.733.201	2.891.922	2.848.335

del 22% del último mes del año ralentizaba en más de un punto porcentual el descenso acumulado a noviembre (-2,7%). Con los turismos, el tipo de vehículo más producido, protagonizando el mayor retroceso (-3,03%). Lo cierto es que la Asociación Na-

cional de Fabricantes de Automóviles (Anfac) divide 2017 en dos partes bien diferenciadas, pues tras un primer trimestre de despegue, con un 4,7% de crecimiento, comenzaron a llegar los meses de cifras negativas. Bajadas de producción que Anfac achaca al descenso de las matriculaciones en el Reino Unido y la devaluación de la libra frente al euro, además de la incertidumbre que levanta el Brexit. Factores que han supuesto un retroceso del 7,3% de las exportaciones de vehículos a lo largo de 2017 en uno de los mercados más importantes para la industria española. Los fabricantes también explican que la caída



LAS CIFRAS DE LA PRODUCCIÓN

	Unidades	%17/16
AUTOMÓVILES DE TURISMO	2.243.220	-3,03
TODOTERRENOS	48.272	3,31
Comerciales ligeros	257.353	5,48
Furgones	237.864	6,77
Industriales ligeros	34.074	-11,04
Industriales pesados	10.970	5,39
Tractocamiones	16.582	1,55
COMERCIALES E INDUSTRIALES	556.843	4,71
TOTAL	2.848.335	-1,51

LAS CIFRAS DE LA EXPORTACIÓN

	Unidades	%17/16
AUTOMÓVILES DE TURISMO	1.984.050	-13,5
TODOTERRENOS	46.209	3,21
Comerciales ligeros	229.067	2,7
Furgones	140.082	11,92
Industriales ligeros	18.760	9,93
Industriales pesados	7.582	63,48
Tractocamiones	9.582	46,73
COMERCIALES E INDUSTRIALES	405.077	7,62
TOTAL	2.435.336	0,12

de ventas en Turquía, el primer destino de los vehículos nacionales fuera de la UE, es la causa de haber mandado en 2017 un -11,8% de unidades respecto a 2016. A todo eso se unen los retrasos y la ralentización de la producción que impone la llegada de los numerosos nuevos modelos que se empezaron a hacer el año pasado en las plantas españolas. A la vista de los resultados, Anfac recuerda que nos movemos en un entorno cada vez más global y competitivo, lo que impone seguir mejorando la competitividad industrial y prepararse para los retos de una nueva movilidad, si queremos mantenernos como el segundo fabricante europeo y el octavo del mundo. Porque países de nuestro entorno, como Francia e Italia, son competidores directos que han aumentado la producción durante 2017. Del total de unidades fabricadas, 2.435.336 salieron de nuestras fronteras, cerrando el ejercicio casi al nivel de 2016 (0,1%), gracias a la recuperación de las exportaciones experimentada a partir de agosto, cuando el descenso máximo anual estaba en el 2%. El 65% de esos vehículos viajaron hacia Alemania, Francia, Reino Unido, Italia y Turquía.



Renegade 2018 y un Grand Cherokee deportivo

Cuatro niveles de equipamiento, trece combinaciones de motores y cambios, tres transmisiones, tracción delantera o total y dos ediciones especiales suman las 26 opciones para elegir que hay ahora en la gama Renegade. Entre las mejoras recibidas para 2018 destacan el aumento de la conectividad y los nuevos sistemas de infoentretenimiento, además de nuevas opciones de personalización. Los nuevos sistemas de infoentretenimiento Uconnect, con una selección de pantallas de 5 y 8,4 pulgadas, que incorporan funciones de control, navegación, entretenimiento y comunicación, pueden equipar Uconnect 5.0 o los nuevos Uconnect 7.0 y Uconnect NAV 8.4, en algunos acabados; incluyen manos libres, navegador, lectura de mensajes, Apple CarPlay y Android Auto, así como Jeep Skills, que proporciona en tiempo

real información sobre tracción, balanceo, inclinación, presión y altitud. Los motores 1.6 E-Torq de 110 caballos, con cambio manual de cinco marchas, los 1.4 MultiAir2 de 140 y 170 CV –asociado a manual de seis velocidades o automático de doble embrague DDCT el primero, y al automático de nueve relaciones el más potente–, y el 1.4 T-Jet GLP de 120 CV y transmisión de seis marchas, se complementan con los Multijet 1.6 de 95 y 120 CV, y los 2.0 de 120, 140 y 170 CV, combinados con los distintos cambios. Y para los que están dispuestos a gastarse 80.000 euros en un Grand Cherokee, la marca estadounidense ha preparado la edición limitada S, con marcado carácter deportivo. Exclusivo por dentro y por fuera, y dotado de un extenso equipamiento de serie en el que no faltan elementos como Select-Terrain, Hill-Descent Control o más de 70 características de seguridad avanzada para proteger pa-



Grand Cherokee S: 80.000 €

KIA

El Picanto X-Line, listo para su comercialización en España

El Picanto más campero y aventurero inicia su comercialización en España, asociado al 1.0 T-GDi de 100 caballos, el nuevo motor de gasolina de tres cilindros sobrealimentado que, de momento, es exclusivo para esta versión, que se puede conseguir desde 12.216 euros, aplicados los 2.874 euros de descuento. El 'mini crossover' coreano, que pasa de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos y alcanza los 180 km/h, con un consumo medio de sólo 4,5 l/100 km, cuenta con cambio manual de cinco velocidades y tracción delantera. Entre los elementos diferencia-

dores destaca el kit de protección en plástico, que preservan la carrocería de posibles roces y refuerzan su aire aventurero. A lo que se une el aumento en 15 mm de la distancia libre al suelo. Llamativos son también los paneles de las puertas en verde lima, los respaldos que decoran el volante, la tapicería exclusiva o los pedales de aluminio. El Kia Picanto X-Line llega con una completa dotación de serie: elevación eléctrica, vo-



sajeros y peatones. Lo impulsa el 3.0 Multijet II de 250 caballos, asociado a un cambio de ocho marchas, y en mayo estará en los concesionarios españoles.

PRECIOS RENEGADE

Sport 1.6 Mjet 95 CV 4x2	20.440 €
Sport 1.6 Mjet 120 CV 4x2	21.690 €
Longitud 1.6 Mjet 95 CV 4x2	22.370 €
Longitud 1.6 Mjet 120 CV 4x2	23.620 €
Longitud 1.6 Mjet 120 CV 4x2 DDCT	25.420 €
Longitud 2.0 Mjet 120 CV 4x4 Active Drive	26.720 €
Longitud 2.0 Mjet 140 CV 4x4 Active Drive	27.720 €
Business 1.6 Mjet 77 kW 105 CV 4x2	23.620 €
Limited 1.6 Mjet 88 kW 120 CV 4x2	25.740 €
Limited 1.6 Mjet 120 CV 4x2 DDCT	27.540 €
Limited 2.0 Mjet 140 CV 4x4 Active Drive	29.840 €
Limited 2.0 Mjet 140 CV 4x4 AD Low Auto	32.340 €
Trailhawk 2.0 Mjet 170 CV 4x4 AD Low Auto	33.940 €
Sport 1.6 E-Torq 110 CV 4x2	19.490 €
Sport GLP 1.4 Tjet 120 CV 4x2	22.550 €
Longitud 1.6 E-Torq 110 CV 4x2	21.420 €
Longitud GLP 1.4 Tjet 120 CV 4x2	24.480 €
Longitud 1.4 Mair 140 CV 4x2	23.320 €
Longitud 1.4 Mair 140 CV 4x2 DDCT	25.120 €
Limited 1.4 Mair 140 CV 4x2	25.440 €
Limited 1.4 Mair 140 CV 4x2 DDCT	27.240 €
Limited 1.4 Mair 170 CV 4x4 Active Drive Auto	32.945 €
Ediciones especiales	
Night Eagle II 1.6 Mjet 120 CV 4x2 Active Drive	26.690 €
Night Eagle II 2.0 Mjet 140 CV 4x4 Active Drive	30.790 €
Upland 2.0 Mjet 140 CV 4x4 AD Low Auto	31.940 €
Night Eagle II 1.4 Mair 140 CV 4x2	26.390 €

dealerBest

EXIT



Cómo captar y retener el talento de los trabajadores

Un reto que no todas las empresas del sector de la automoción saben enfrentar. Todos tenemos claro que **las personas son la base de las organizaciones**, con lo que la **captación y retención de trabajadores** talentosos conforman dos de los **elementos fundamentales para lograr los resultados** en cualquier planificación sería en lo que a recursos humanos respecta. Si sabemos que son elemen-

tos clave, entonces... **¿Qué acciones tomamos para que nuestras organizaciones sean eficaces y eficientes?** Centrándonos en el tema: **¿Qué podemos hacer para que dichas personas, que atesoran un talento especial, acaben formando parte de nuestros equipos y lo hagan por largo tiempo?** **Estas preguntas en un sector como el de la automoción tienen premio...** porque aunque todos sabemos teóricamente

lo que podemos hacer en reclutamiento y retención de talento, ciertos datos, como ahora veremos, nos hacen pensar que sigue siendo una asignatura pendiente en muchos de los grupos de distribución de automoción españoles.

Un caso práctico.

En cierta ocasión, uno de nuestros clientes, en el primer proceso de selección que emprendíamos para ellos, nos proponía que **“si el candidato que incorporaban no permanecía en su puesto, al menos durante un año, deberíamos devolver el dinero facturado por la posición”**... De tal manera que **se nos pedía**, como reclutadores, **poseer capacidades extrasensoriales** para saber con antelación las circunstancias que durante un año podrían acontecer al trabajador en su relación con la empresa, y viceversa, sin que aquélla indicara de manera clara qué estrategias sigue con los empleados para retener su talento, para motivarles o para evaluar su dedicación: **¿Cómo saber, entonces, si la relación del trabajador con la empresa, en su natural feedback, era satisfactoria? ¿Cómo podríamos hacernos responsables de algo que escapa a nuestro control? Incluso al suyo.**

Un estudio que corrobora la presunción. Según un reciente estudio del

Instituto de Investigación de ADP, proveedor global líder en soluciones de Gestión del Capital Humano, en su informe **The Evolution of Work 2.0** y para el que se ha encuestado a más de 8.500 empleados y empresas en 13 países, descubrió grandes diferencias entre **las promesas que hicieron las empresas para atraer a sus empleados y lo que estaba ocurriendo realmente.**

El 57% de los empleados en Europa aseguran que las expectativas que tenían al unirse a su empresa no se han cumplido. Y un dato más que elocuente: una de las causas por la que las personas abandonan las organizaciones es **el escaso desarrollo profesional que obtienen.**

Desde nuestro Centro de Selección tenemos muy en cuenta estos datos y estamos logrando resultados plenamente satisfactorios. No solo **ayudamos a los empresarios en la incorporación de candidatos talentosos.** Además, **aportamos otros servicios que confieren un valor añadido** a la captación y retención del talento, como lo son: un exhaustivo análisis de la posición a ocupar, a través de pruebas específicas y diseñadas al efecto. Si a esto le sumamos un adecuado **plan de acogida** que ayuda a la integración y formación del candidato, y otra serie de **servicios enfocados en la organización de RRHH**, la retención del talento está más cerca de ser posible, y el triunfo y la consolidación de las estrategias empresariales se convierten en una realidad que, a la vista de los datos, continúa estando alejada de lo deseable en un elevado número de empresas europeas.

Sara Martos

Talent Development Manager dealerBest

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

¿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



Disponible a partir de marzo

CITROËN C3 Elle, coche de moda

Estilo y personalidad no faltan en el C3 nacido de la colaboración de Citroën y Elle, que estará en los concesionarios a partir de marzo. Se trata de una versión especial que refleja la imagen de la revista de la que toma el nombre, y que es toda una referencia en el mundo de la moda. Tecnología y personalización se dan la mano en un modelo que destaca por el Blanco Banquise de la carrocería, combinado con un exclusivo techo bitono en color sable, las carcasas de los retrovisores en Negro Brillante, los detalles en 'Cherry Pink' y sus llantas de aleación de 17 pulgadas diamantadas. Y, como no podía faltar,

el logo 'Elle' en las puertas delanteras y una decoración específica sobre el techo. De la exclusividad interior se encargan la tapicería gris jaspeado y la banda decorativa del salpicadero en el mismo tono 'Cherry Pink'. El equipamiento se enriquece con el Citroën Connect Nav con pantalla táctil de 7 pulgadas y reconocimiento por voz. Lo impulsan los motores de gasolina PureTech 82 y 110 S&S, y los diésel BlueHDi de 100 y 75 CV, y llegará a las tiendas en marzo, aunque ya se pueden realizar pedidos de este singular C3 Elle, que cuenta con 1.200 euros de promoción y deriva del nivel de equipamiento Feel, pero añadiendo una amplia dotación de confort valorada en 1.150 euros.

PRECIOS*	
PureTech 82	15.600 €
PureTech 110 S&S	17.000 €
PureTech 110 S&S EAT6	18.300 €
BlueHDi 75	17.200 €
BlueHDi 100 S&S	18.100 €
*Hay 1.200 euros de promoción	

BMW Los X2 y X3 se actualizan

La familia X3 crece con dos nuevas motorizaciones de gasolina y otras dos diésel, incluida una versión de acceso de 150 caballos con tracción delantera y cambio manual de seis velocidades en la oferta de gasóleo. Salvo esta, todas van asociadas a tracción total y transmisión Steptronic. También se mejora el equipamiento de serie con, por ejemplo, portón automático, control de distancia en aparcamiento (PDC) delantero y trasero, climatizador automático de tres zonas, control de cruceo con función de frenado, Active Guard o BMW ConnectedDrive. También aumenta la oferta de motores en

PRECIOS X2			PRECIOS X3	
sDrive 18i	Manual	35.850 €	xDrive20i Steptronic 184 CV	50.350 €
xDrive 20i	-	40.450 €	xDrive30i Steptronic 249 CV	56.800 €
sDrive 18d	35.050 €	37.327 €	M40i Steptronic 360 CV	71.000 €
xDrive 18d	38.650 €	-	sDrive18d Manual 150 CV	42.950 €
xDrive 20d	-	42.500 €	xDrive20d Steptronic 190 CV	51.050 €
			xDrive25d Steptronic 211 CV	53.450 €
			xDrive30d Steptronic 265 CV	59.550 €



el X2, modelo más al alcance ahora tras la llegada de las nuevas versiones 18i y 18d, que lo hacen más accesible puesto que se puede conseguir desde 35.850 euros. Combinando motores y el cambio manual de seis marchas o el Steptronic –ahora de doble embrague– hay siete posibilidades de elección.

PEUGEOT 225 caballos para el 308 GT

La llegada del motor PureTech de 225 caballos al 308 GT, que también estrena el cambio automático EAT8, desbancan de la oferta al antiguo propulsor de 205 caballos y cambio manual. Pero el cambio técnico no es la única innovación, porque también se refuerza la vocación deportiva del modelo con unos bajos ensanchados, pedales de aluminio y un difusor trasero de doble cánula. Detalles y prestaciones, que se conjugan con un nivel de acabado y confort superior a

la media, configurando un coche pensado para los amantes de la deportividad y para los que buscan exclusividad y diferenciación. Carácter transmitido por detalles como los retrovisores lacados en negro, las llantas diamantadas de 18 pulgadas o el exclusivo color de

carrocería Azul Magnético. Y las complementa un interior en el que resaltan los recubrimientos en antracita, los respaldos rojos, los pedales en aluminio o la combinación de TEP y Alcantara, o el Cuero Club Nappa.



Por 28.500 euros

EUROPCAR

COCHE CON CONDUCTOR

Para sus tres niveles de servicio (economy, business y firstclass) Europcar España lanza Global Driver, la nueva modalidad de coche con conductor para empresas y particulares. La propuesta se apoya en Brunel, la plataforma tecnológica que Europcar compró en 2016 para proporcionar a sus clientes una solución de viaje global sin límites. Conductores profesionales bilingües –español e inglés–, un sistema de reserva sencillo y tres niveles de servicio y precio son las claves de una solución «que nos permitirá reforzar nuestro posicionamiento de líderes en el sector de la movilidad», puntualiza el director general de Europcar España, José María González.



SEAT

SEGURO PARA NEUMÁTICOS DE REGALO

La compra de un Seat conlleva un seguro de neumáticos de regalo durante tres años, que puede transferirse si se vende el coche. Cubre hasta el cien por cien del coste en daños, como la introducción de objetos punzantes, vandalismo o daños realizados por terceras personas. No incluye el deterioro por accidente de tráfico, por conducción extrema o mantenimiento inadecuado. El servicio se extiende a todos los neumáticos montados en la red Seat, y es válido para los Seat de particulares, coches de flota o renting matriculados a partir del 1 de enero de 2016. Tampoco es válido para neumáticos vendidos y montados en vehículos no Seat antes de esa fecha.

**CARTA
DE LA SEMANA**

¿CADENAS O NEUMÁTICOS DE INVIERNO PARA LA NIEVE? ¿SE PUEDEN MONTAR 2 EN LUGAR DE 4?

Arturo Castro

Nunca he tenido ni he puesto cadenas de nieve. Tengo 20 años y visto lo que pasó a principios de año me estoy planteando montar unos neumáticos de invierno. Me parecen más prácticos que las cadenas. ¿De qué tipo los hay? ¿Se pueden montar sólo dos? Gracias

RESPUESTA

Efectivamente las cadenas son tan 'arcaicas' como efectivas, y una solución más económica y puntual que unos neumáticos de invierno. Es cierto que su montaje es algo engorroso, sobre todo si no hemos practicado antes, pero también hay distintos tipos, incluidas unas de lona que son mucho más fáciles de colocar pero que son más propensas a deteriorarse que las metálicas de toda la vida.

Dicho esto vamos a tratar de aclararte algunas de tus dudas. Los neumáticos de invierno no sólo son más efectivos cuando aparece la nieve o el hielo; también los son cuando la temperatura ambiente está por debajo de los 7 grados centígrados, ya que sus compuestos especiales mejoran sus prestaciones tanto en asfalto mojado como sobre firme muy resbaladizo.

En mucho neumáticos verás en el flanco lateral el marcaje M+S (Mud&Snow), que indica que son aptos para el barro y la nieve. Sin embargo, este 'simple' marcaje no implica que se trate de neumáticos de invierno. Para que lo sean es necesario añadir, además, un logo que contempla una montaña de tres picos con un copo de nieve

en su interior. En este caso ya no tendremos problemas para circular en los tramos en los que la DGT obligue a poner cadenas.

Una vez que tenemos esto claro, por supuesto que los hay más o menos eficientes de cara a la nieve o las bajas temperaturas, como ocurre con las 'gomas' de verano. En lo que respecta a si se pueden montar sólo dos, en lugar de los cuatro, hemos consultado el manual de procedimiento de las ITV y no hemos encontrado nada que lo prohíba expresamente. Como es lógico hay que respetar las equivalencias que marca la ley en cuanto a dimensiones, códigos de velocidad y carga y profundidad de la banda de rodadura.

En la sección I página 173 del mencionado manual de procedimiento de las estaciones ITV deja claro que en un mismo eje todos los neumáticos serán del mismo tipo. Por eso, si te decides a montar sólo dos neumáticos de invierno no tendrás problemas para pasar la ITV. Incluso si los neumáticos son del mismo tipo y tienen diferente banda de rodadura.

Pero una cosa es lo que indica la ley y otra



muy diferente el sentido común. No nos dices cuál es tu vehículo, pero imaginemos que tiene propulsión trasera. Deberías montar los dos neumáticos de invierno en el eje posterior, que da motricidad al vehículo, pero perderías direccionalidad en los delanteros si aparece la nieve o el hielo. No tendrías problemas legales, pero te recomendamos que no mezcles unos neumáticos de invierno con otros de verano. Si el vehículo tuviera tracción delantera gozarías de motricidad y direccionalidad con los neumáticos de invierno en las ruedas delanteras, pero imagina que tienes que realizar una frenada inesperada en apoyo y en pendiente. Los neumáticos traseros no igualarían el agarre de los delanteros si el piso está deslizante y sería fácil que se produjera un sobreviraje.

Quizás la solución pase por los neumáticos denominados 'todo tiempo', que sirven tanto para el verano como para el invierno. Es una solución muy equilibrada y más económica. Lógicamente no ofrecen un rendimiento óptimo en todas las condiciones, pero son sumamente efectivos siempre, y damos fe de ello.

CONSULTAS RÁPIDAS

CONCEPTOS DE CAÍDA POSITIVA O NEGATIVA

Luis Perterra

Son conceptos utilizados principalmente en el mundo de la competición y que afectan a la geometría de la suspensión y la dirección. Si observas un vehículo de frente, la caída es la inclinación de la rueda en relación a la vertical. Si coincide con la vertical la caída es cero, si se meten por la parte inferior hacia dentro es caída positiva y si se salen por la parte inferior hacia fuera es

negativa. Con la caída positiva se tiende a abrir las ruedas en marcha, mientras que la negativa tira de éstas hacia el exterior, aportando mayor estabilidad en curvas tomadas a gran velocidad, pero con un mayor desgaste de los elementos de las suspensiones, la dirección o la transmisión.

MOTOR ROTATIVO

Alfonso Delmás

Hubo, hay y habrá motores rotativos en el mundo del automóvil, aunque sus ventas

son casi testimoniales. El más conocido de todos es el tipo Wankel, y la marca que más ha apostado por este tecnología ha sido Mazda. El mecanismo es más sencillo porque consta de un cilindro elipsoidal y el pistón es un triángulo con los lados curvos. Es un motor de cuatro tiempos, y como virtudes figuran que vibra poco y ofrece unos altos valores de potencia. Su lado más gris, que generan poco par y suelen dar problemas de estanqueidad de los segmentos.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES OBLIGATORIO LLEVAR CADENAS EN EL COCHE?

Dentro del equipamiento obligatorio que se debe llevar en el vehículo no están incluidas las cadenas; eso quiere decir que se puede circular sin necesidad de llevarlas en el vehículo. No obstante, si se va a circular por zonas o en momentos de riesgo de nevadas, es evidente que en esos casos sí serían obligatorias. Hay que recordar que, si circulando por una vía, nos encontrásemos con la señal R-412 que establece la obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor, en ese caso de no hacer uso de las citadas cadenas sí podría suponer una infracción grave, que podría ser denunciada y sancionada con la correspondiente multa. Lo mismo ocurriría si nos encontrásemos con la señal S-21.1 a, b, c, d y e, que al regular el tránsito en tramos o puertos de montaña, si tuviese un panel rojo indicaría que para circular es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h y que está prohibida la circulación de vehículos articulados, camiones y autobuses; en estos casos circular sin cadenas, cuando estamos obligados a ello, también supondría la comisión de una infracción y su oportuna sanción. En este sentido hay que señalar, como hemos dicho, que este tipo de infracciones son catalogadas como graves por suponer una vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación, por lo que, como se ha señalado, la sanción podría ser de 200 euros. Además, hay que tener en cuenta las normas generales de circulación, donde se establece la obligación de todos los conductores de conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, cuidando de no poner en peligro al resto de los usuarios.

BUENA PREGUNTA

EL MÓVIL NO SE PUEDE MANIPULAR EN MARCHA

Me multaron por ir manipulando el teléfono, pero era para modificar la ruta del GPS. ¿Puedo reclamar?

RESPUESTA

Reclamar una multa siempre se puede reclamar; el derecho de defensa que se regula en la Constitución Española permite a todos los ciudadanos defenderse de cualquier procedimiento sancionador, por lo que siempre existe la posibilidad de formular alegaciones, solicitando y aportando los medios de prueba que se consideren oportunos, pero ello no significa que, por sí mismo, vaya a darnos un resultado satisfactorio. Dicho esto, hay que hacer especial hincapié en que la prohibición de usar el móvil no sólo se refiere a su utilización para hablar por teléfono, sino que se refiere a su utilización, en toda la extensión de la palabra; es decir, lo que se prohíbe realmente es manejar el teléfono móvil, por lo que si debemos modificar la ruta del GPS tendremos que estacionar el vehículo en un lugar permitido para llevar a cabo dicha parada, y una vez que esté perfectamente detenido, proceder a modificar lo que sea necesario.

Hay que tener en cuenta que la prohibición

—que no sólo afecta a los dispositivos de telefonía móvil, sino que también se extiende a los navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación cuyo uso se realice con las manos—, va encaminada a conseguir que el conductor no disminuya la atención permanente a la conducción, y ello implica que no se pueda coger el teléfono móvil, ni tan si quiera sujetarle con la mano o manipular un navegador. En este sentido debemos recordar que la infracción por la utilización del teléfono móvil o la manipulación de un navegador es catalogada como grave, lo que implicaría una sanción económica por importe de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.



HAY QUE FORMULAR ALEGACIONES EN 20 DÍAS

Me han identificado en una multa que no es mía. ¿Qué debo hacer?

RESPUESTA

Por lo que respecta al procedimiento sancionador, una vez que se recibe la notificación de una multa donde el propietario nos ha identificado indebidamente, tenemos la posibilidad de formular alegaciones en el plazo de 20 días naturales.

Hay que recordar que la responsabilidad por las infracciones de tráfico recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. Por tanto, es evidente que si uno no es el responsable de esa infracción, debe formular las alegaciones dentro del plazo concedido al efecto, negando haber conducido el vehículo el día y hora de la presunta infracción.

En principio, solo con una mera alegación en ese sentido podría ser suficiente para que la Administra-

ción competente acordase estimar las alegaciones y archivar el procedimiento frente al conductor, para, en cambio, iniciar otro procedimiento frente al propietario del vehículo por incumplir su obligación de identificar verazmente al conductor.

No obstante, siempre que se pueda aportar con las alegaciones, algún justificante o algún documento o prueba —declaración jurada de algún testigo— que acredite dónde se encontraba el conductor identificado en el momento de la infracción, sería mucho más eficaz y mucho más útil para acreditar que no se condujo el vehículo en el día y hora de la infracción. Precisamente conviene destacar que, una vez que se haya negado ser el conductor, al propietario del vehículo que hizo una identificación errónea o indebida le podrán iniciar un nuevo procedimiento sancionador, por incumplir su obligación, cuya sanción será el doble de la inicial, para infracciones leves, o el triple de la inicial, para infracciones graves o muy graves.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGALITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Todos los turismos 4x4 a la venta en España

En pleno invierno, era el momento de analizar la gama de modelos de tracción total –sin contar los todoterreno– con los que se garantizaba el mejor comportamiento y la máxima seguridad. 32 modelos a examen.

El valor en términos económicos de un coche siempre ha tenido un gran interés sobre todo para las empresas, que deben tener ese coste muy en cuenta en

sus balances. Motor16 volvía a publicar su estudio del 'Coste por Kilómetro' de los modelos más vendidos en nuestro mercado, una herramienta muy útil.



Y otra herramienta útil, sobre todo para los que buscaban un nuevo coche, era nuestro clásico Dossier, en el que esta vez analizábamos los turismos con tracción total disponibles en España; desde el popular Fiat Panda Trekking al imponente Porsche 911 Carrera 4.

Una de nuestras pruebas a fondo era, por cierto, a una berlina 4x4, el Alfa 155 Q4 que remataba su carácter deportivo con la

tracción total. Comportamiento y prestaciones destacaban en el 155.

También poníamos a prueba el señorial Rover Coupé, que por 5,7 millones ofrecía un gran equipamiento y una mecánica brillante.

Y la comparativa enfrentaba a dos utilitarios, el moderno Nissan Micra (1,3 millones y 55 caballos) frente al Rover 111 (1,1 millones y 60 caballos). Ganaba el japonés, 12 años más joven.



LA PORTADA
Nº 481
FECHA
5-1-1993
HABLAMOS DE

La comparativa entre el Nissan Micra y el Rover 111 era el principal tema de nuestra portada, en la que se destacaba la diferencia de edad, y de concepto, entre ambos. Además, lugar destacado para la prueba del Alfa 155 Q4 y también espacio para el Dossier sobre los turismos 4x4 y el estudio del 'Coste por Kilómetro'.

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

Volvo ECC, un concept por un futuro sostenible

La marca sueca, siempre preocupada por el medio ambiente, desarrollaba un prototipo con motor híbrido que anunciaba futuras tendencias en sus modelos.

Del Ford Mondeo, el primer coche global de la marca del óvalo, ya conocíamos todos sus detalles, la gama, las tres carrocerías disponibles, los motores... El

Mondeo iniciaba una historia repleta de éxitos.

Y otra marca que empezaba a preparar éxitos futuros y también nuevas tecno-



logías, era Volvo. La firma sueca mostraba un concept, el ECC que apostaba por la eficiencia y el cuidado del medio ambiente gracias a su tecnología híbrida. Un modelo cuyos rasgos, además, adelantaban el futuro S80.

Entre los coches probados esta semana, el Renault Safrane 2.1 dT, una berlina diésel que destacaba por su comportamiento y acabado, aunque los 90 caballos de potencia de su

motor se quedaban un poco escasos.

De Hyundai probábamos el Lantra 1.8 GT 16V, que con el tiempo –como Elantra– se ha convertido en el modelo más vendido de la historia de la marca. Equipamiento, precio y garantía eran sus principales virtudes.

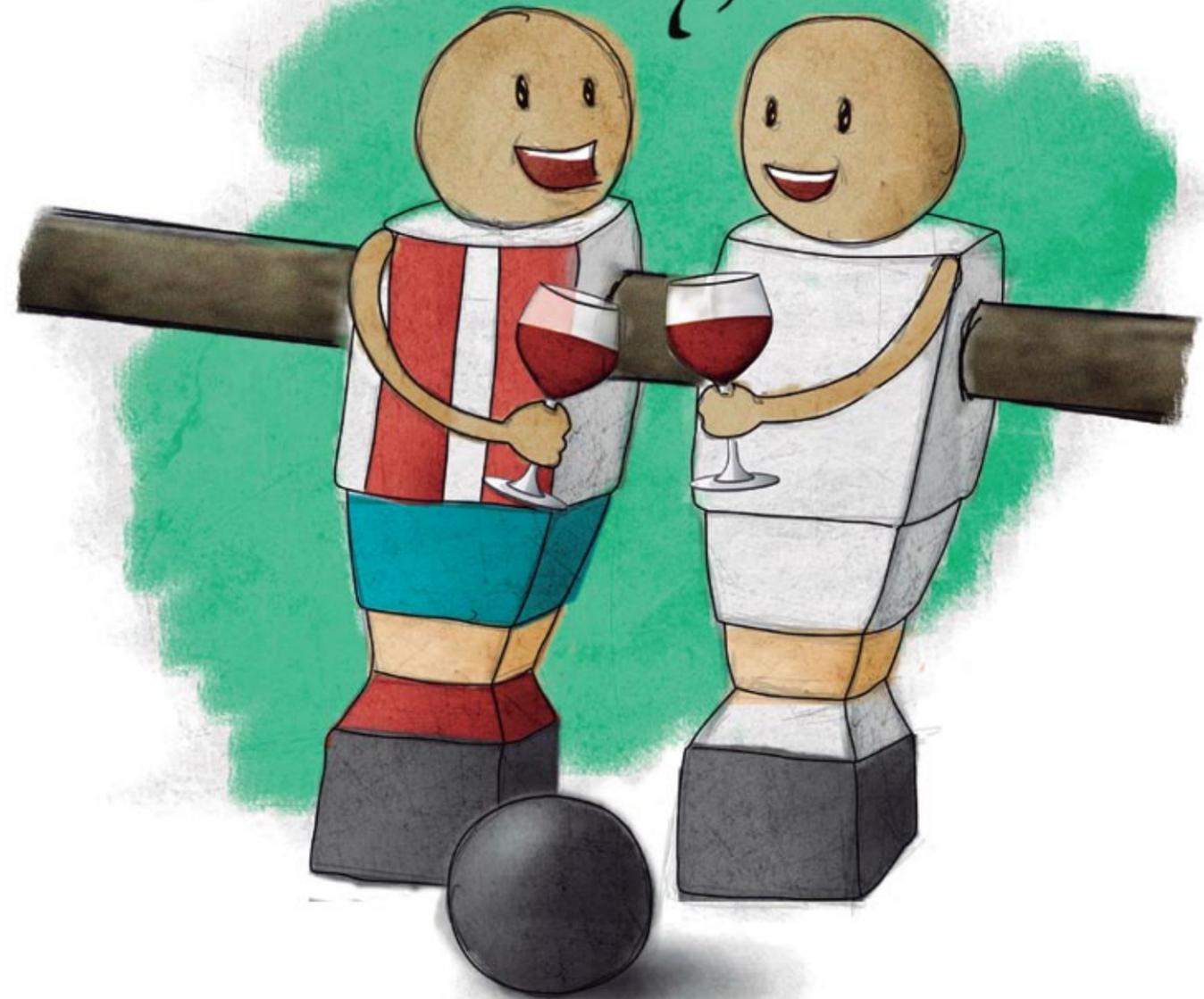
La comparativa enfrentaba 3 utilitarios ya con catalizador: Ford Fiesta Mango 1.8 16V, Renault Clio RT 1.8i y Rover 114 GTI 16V.



LA PORTADA
Nº 482
FECHA
12-1-1993
HABLAMOS DE

Dos berlinas –Renault Safrane y Ford Mondeo– y tres utilitarios de aire deportivo –Ford Fiesta, Renault Clio y Rover 114– se repartían el protagonismo en nuestra portada. Y además, mostrábamos el nuevo monoplaza de Ferrari para la temporada de F-1.

el vino que hace
Amigos



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

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

RALLY MÍTICO, GANADORES DE LEYENDA



PEUGEOT GANADOR DEL DAKAR 2018



ENHORABUENA A CARLOS SAINZ / LUCAS CRUZ
Y A TODO EL EQUIPO PEUGEOT TOTAL
POR ESTA MEREcida VICTORIA.



MOTION & EMOTION

PEUGEOT