

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Lo último



**NUEVO MERCEDES CLASE A**

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.720 del 13 al 26 de febrero de 2018



## DS 7 CROSSBACK Todocamino de lujo

A fondo

2.0 HDI  
180 CV



2.0 TDI  
150 CV  
4X4

A fondo

## SKODA KAROQ SUV inteligente



1.5 TDCI  
120 CV

## FORD FIESTA VIGNALE

Utilitario exclusivo A fondo

# ESTA SEMANA LO PROBAMOS TODO

FOTOS ESPÍA

**Honda Jazz**  
POLIVALENTE URBANO



**Renault Mégane R.S.**  
TECNOLÓGICO GTI



**Kia Ceed**  
COMPACTO DE CALIDAD



**Audi A7 Sportback**  
BERLINA DEPORTIVA



**Nissan Leaf**  
ELÉCTRICO SUPERVENTAS



**Infiniti QX 50**  
REVOLUCIONARIO MOTOR



**Honda Civic CTDI**  
DIÉSEL AHORRADOR



**Citroën C4 Cactus**  
CONFORTABLE MULTIUSOS



# FROM DUST TO ROADS



NUEVA GAMA SUV PEUGEOT  
NUNCA LOS SUV HABÍAN LLEGADO TAN LEJOS

MOTION & EMOTION



## Al detalle



### EL AYUNTAMIENTO DE MADRID JUEGA CON LA SEGURIDAD

El borrador de la Futura Ordenanza de Movilidad Sostenible de la capital contempla algunas medidas que ponen los pelos de punta, y que lejos de ser otra 'ocurrencia' más del equipo de Carmona podrían acabar en drama si acaban aprobándose. Por ejemplo, permite que los ciclistas se salten los semáforos en rojo si en el cruce van a girar a la derecha, y también les autoriza a circular en ambos sentidos en vías de un solo sentido. Otra propuesta es que los peatones crucen las calles por donde estimen oportuno en las vías limitadas a 30 km/h, que según el consistorio serían las de un carril por sentido, incluso en calles con doble sentido de circulación.



### AL FINAL, ACUERDO EN FIGUERUELAS

Tras largas e intensas negociaciones, la dirección de la planta del Grupo PSA en Zaragoza y tres de los cinco sindicatos -UGT, CCOO y ACUMAGME-, que representan al 75 por ciento de la plantilla, alcanzaron un acuerdo marco laboral que garantiza la actividad durante los próximos cinco años en Figueruelas. Nos alegramos.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

Director general: Alfonso J. Nieto - [ajnieto@motor16.com](mailto:ajnieto@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Subdirectores: Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

Redactora jefe: María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

[publicidad@motor16.com](mailto: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](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247983

© 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 Carhenilla  
[acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

## Vergüenza

Como experimento, los grandes de la industria alemana hicieron respirar gases de motor diésel a personas. Y a los monos, NOx.

Hay realidades que por su sordidez y obscenidad producen tanta indignación que opinar sobre ellos representa una tarea de lo más desagradable. Me refiero, como han podido imaginar, a lo publicado por medios de comunicación germanos (Stuttgarter Zeitung y Süddeutsche Zeitung) sobre los experimentos en los que se hizo inhalar gases emitidos por motores diésel a seres humanos, con la finalidad de demostrar que estos no son nocivos para la salud. Posteriormente, siempre con la financiación de los tres gigantes alemanes del motor, la prensa norteamericana (New York Times) nos puso al corriente de las pruebas realizadas con monos, a los que se les obligó a inhalar dióxido de nitrógeno para comprobar sus efectos sobre el sistema respiratorio y la circulación sanguínea. Los ensayos fueron realizados bajo el paraguas de la Asociación Europea de Estudios sobre la Salud y el Medio Ambiente en el Transporte (EUGT), y fueron subvencionados por Volkswagen, BMW, Daimler y Bosch, con el objetivo de desdramatizar los efectos cancerígenos ocasionados por el uso del diésel que, anteriormente, había anunciado la Organización Mundial de la Salud. Un experimento

que desde los primeros momentos hacía agua por todas partes. Especialmente cuando para mostrar la inocuidad de los nuevos motores diésel encerraron a los simios y los sometieron a los humos generados por un Volkswagen Beetle de 2016, de los del software trucado, para después hacer lo mismo con un viejo Pick-up Ford F250 de 1997, que sorprendentemente resultó ser menos nocivo para la salud. Con razón la canciller Angela Merkel ha puesto el grito en el cielo y ha exigido una aclaración a fondo a los fabricantes de automóviles alemanes. De hecho, el primero en caer ha sido el ejecutivo de Volkswagen Thomas Steg, que asumió toda la responsabilidad según el presidente del grupo, Matthias Müller. También la Comisión Europea insta con urgencia a las autoridades germanas a investigar y emprender todas las acciones que sean necesarias para aclarar este desgraciado affaire. En resumen, que estamos asistiendo a un espectáculo vergonzoso que pone en tela de juicio, después del 'dieselgate', la credibilidad de la industria automovilística alemana y europea. Eso, además de conseguir demonizar, todavía más de lo que está, a una motorización diésel cada vez más perseguida y maltratada.

El primero en caer ha sido el ejecutivo de Volkswagen Thomas Steg, que asumió toda la responsabilidad según el presidente del grupo, Matthias Müller. También la Comisión Europea insta con urgencia a las autoridades germanas a investigar y emprender las acciones que sean necesarias para aclarar este desgraciado affaire.

# NUEVO JEEP® COMPASS. EL INVIERNO ES NUESTRO HÁBITAT.



**Nuevo Jeep Compass**  
Por 21.900€ con 4 años de garantía



Gama JEEP COMPASS: Consumo mixto: 4,4 - 6,9 (l/100km).  
Emisiones de CO<sub>2</sub>: 117 - 160 (g/km).

Precio recomendado para un Jeep Compass Sport 1.4 Mair 103kW (140CV) 4x2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A. según condiciones contractuales por un mínimo de 18.500€, a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A., garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/03/2018 en Península y Baleares. La versión visionada corresponde con el vehículo Jeep Compass Limited 1.4 Mair 103kW (140CV) 4x2 con pintura Blanco Pearl y techo color negro (PVP Recomendado 25.197,71€). Jeep, es un marca registrada de FCA US LLC.

# Jeep

## SUMARIO

Nº 1.720 · 13 al 26 febrero de 2018  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- LAFOTO

#### 8.- QUÉ PASA SKODA FABIA

Con la actualización del utilitario checo desaparecen de la oferta los motores TDI. Pero tecnología, seguridad y eficiencia aumentan.

### 14.- EN PORTADA

#### NUEVO MERCEDES CLASE A

Más grande, más espacioso, más tecnológico y más eficiente. Llega en marzo, de momento con dos motores de gasolina y un diésel.

### 18.- CUATRO RUEDAS

#### SKODA KAROQ 2.0 TDI 150 4X4

Probamos a fondo el Karoq, que comparte plataforma con el Seat Ateca pero aporta un extra de confort, tecnología y versatilidad.

### 24.- FORD FIESTA

#### VIGNALE 1.5 TDCI 120

Es el diésel más potente en la historia de este modelo. Y unido al acabado Vignale da lugar a la versión más cara y exclusiva de la gama.

### 28.- DS 7 CROSSBACK 2.0 HDI 180

Es el 'auténtico primer DS', el modelo con el que comienza, de verdad, la historia de la marca premium de PSA. Y lo hemos probado con su diésel más brioso.

### 34.- AUDI A7 SPORTBACK

La nueva generación de la berlina deportiva alemana llega a partir de marzo, en un primer momento con una variante gasolina y otra diésel.

### 37.- KIA CEED

Semanas antes de su presentación oficial hemos podido conducir ya el nuevo modelo de la firma coreana, todavía con su carrocería de cinco puertas oculta por el camuflaje.

### 38.- CITROËN C4 CACTUS

Ahora es más berlina que crossover, y ve renovado su aspecto. Incorpora nuevas tecnologías y, ante todo, mejora en cuestión de confort.

### 40.- INFINITI QX50

Este nuevo SUV deportivo estrena el primer motor del mundo con relación de compresión variable. Lo hemos conducido en California.



38



34



14



56

### 43.- HONDA CIVIC I-DTEC

Honda se va despidiendo del diésel, pues apostará en el futuro por la gasolina y los híbridos; pero dota al nuevo Civic de este motor mejorado que gasta poquísimo.

### 44.- NISSAN LEAF

En esta segunda generación, el eléctrico más vendido del mundo deja claro que puede enfrentarse sin complejos a los compactos tradicionales: tecnología, confort, prestaciones... Así va el nuevo Leaf.

### 47.- HONDA JAZZ

La llegada del propulsor 1.5 i-VTEC de 130 caballos, asociado al nuevo

acabado Dynamic, es la principal novedad en esta actualización del polivalente utilitario de Honda.

### 48.- RENAULT MEGANER.S.

Tiene dirección a las cuatro ruedas, es el más barato de su clase y presume de tecnología. Grandes bazas para otro estupendo 'GTI'.

### 50.- ALDIA ENCUESTA SATISFACCION DEL CONDUCTOR ESPAÑOL

Casi 5.000 conductores españoles han opinado en la web de Motor 16 sobre la satisfacción que les proporciona su coche.

### 52.- LA SEMANA

### 54.- A LA ÚLTIMA

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

### Busca tu marca

AUDI	34
CITROËN	38
DS	28
FORD	10, 24
HONDA	43, 47
INFINITI	40
KIA	37
MERCEDES	14
NISSAN	44
SKODA	8, 18
RENAULT	48

44



48

### 56.- DE CARRERAS FORMULA E, UNA TEMPORADA LLENA DE EMOCIÓN

La cuarta edición del campeonato mundial de monoplazas eléctricos está superando las expectativas. Y ya conocemos cómo será el vehículo de la próxima temporada.

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

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

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

Síguenos en...



## La máquina del tiempo: Seat y Cañellas regresan al 'Monte'

En 1977, al volante de un Seat 124 Especial 1800 grupo 4, Salvador Cañellas y su copiloto Daniel Ferrater acabaron cuartos en el Rally de Montecarlo, justo por detrás del equipo Zanini-Petisco, terceros con una máquina similar. La estampa se ha repetido hace unos días en el Rally Montecarlo Histórico, prueba en la que Cañellas y Ferrater han participado con una réplica exacta de aquel Seat. El Turini, el paso por los mismos tramos helados... Estos dos jóvenes de «setenta y tantos años» disfrutaron de lo lindo y devolvieron a nuestras retinas unas imágenes que muchos ya guardábamos sólo en el recuerdo.



**SISTEMA EYESIGHT EN EL SUBARU FORESTER**

El Forester 2018 incluye en todas sus versiones de gasolina el EyeSight, sistema de seguridad preventiva –ya en su tercera generación– que lleva dos cámaras en el parabrisas y agrupa ocho funciones de asistencia.



**LA GAMA DEL SEAT MII, OPTIMIZADA**

Seat reduce a dos los acabados del Mii –Style Edition y Style Edition Plus–, al tiempo que mejora su dotación –incluye el sistema ‘You&Mii Color Connection’ con soporte para el smartphone– y simplifica la oferta mecánica: 1.0 68 CV Ecofuel de GNC y 1.0 75 CV.



**SONATA HYBRID Y SONATA PHEV**

Hyundai ha desvelado sus Sonata más ‘eco’, producidos en la factoría coreana de Asan y dirigidos a mercados como Estados Unidos. Por un lado está el Sonata Hybrid, que combina un 2.0 GDI de 154 CV a un motor eléctrico de 38 kW para lograr 194 CV y homologar –valor EPA– un gasto de 6,7 l/100 km. Por otro, el Sonata Plug-in Hybrid, con 202 CV –154 CV más 50 kW– y autonomía eléctrica de 43 kilómetros.



Desde ahora sólo equipará motores de gasolina  
**Skoda actualiza el Fabia**

Del Fabia se han vendido desde 1999 más de cuatro millones de unidades; y de ellas, más de 500.000 corresponden a esta tercera generación actualizada de cara al Salón de Ginebra, aunque la comercialización de la nueva gama se producirá en el segundo semestre. No hay cambios radicales, pero la evolución afecta a varios puntos. En la parte estética, por ejemplo, se modifica el frontal y la zaga, donde las ópticas pueden ser ahora de LED, y también se amplía la oferta de llantas. Dentro, panel de instrumentos

rediseñado, nuevos emblecedores de salpicadero y acabado de dos colores en los asientos logran un aire más moderno, y el sistema de infoentretenimiento Swing viene ahora con pantalla de 6,5 pulgadas y Skoda Connect; mientras que si se opta por el navegador Admundsen, el Fabia ofrece el servicio de Información de Tráfico Online. Llegan, asimismo, nuevas ayudas a la conducción como la Detección de Ángulo Muerto, la Alerta de Tráfico Cruzado Posterior o el Asistente de Luces de Carretera, y de su

gama mecánica desaparecen los diésel TDI, pues Skoda se centra en los tricilíndricos 1.0 de gasolina:

MPI de 60 y 75 CV, y TSI de 95 y 115 CV, este último con el cambio automático DSG7 como opción.

▼ Los cambios estéticos, centrados en frontal y zaga, tienen que ver especialmente con las ópticas, que ahora pueden ser de tecnología LED.



▲ Aumenta la oferta de llantas, y la carrocería ‘normal’ ofrece, por ejemplo, unas de 18 pulgadas. También crece el equipamiento de seguridad.

**PARA PENSAR**

470

kilómetros de autonomía, según la nueva norma WLTP, podría tener el Kona Eléctrico

Ese es, al menos, el objetivo interno de Hyundai, que cuando lance este modelo en verano será la primera marca en ofrecer un SUV cien por cien eléctrico en Europa. La firma coreana ha avanzado también que del potente Kona Eléctrico habrá dos versiones distintas.

**EL PUNTAZO**

Por vez primera, Ford ofrecerá una versión Raptor de su pick-up Ranger, inspirada en el F-150 Raptor. Tendrá chasis deportivo y asociará un diésel 2.0 Biturbo de 213 CV a una caja de 10 marchas.



Tracción trasera, total o delantera  
**Nueva Mercedes-Benz Sprinter: 1.700 variantes**

La nueva Sprinter, concebida íntegramente por la firma de Stuttgart –el modelo anterior era fruto de la colaboración con Volkswagen–, ya está disponible, y el cliente podrá elegir entre 1.700 configuraciones distintas, resultado de combinar tipos de carrocería, longitud, altura, capacidad máxima de carga, diseño de cabina o mecánica; pues ahora, incluso, se puede escoger entre tracción trasera, total o delantera, nueva opción esta que incrementa 50 kilos la carga máxima y baja la altura del suelo 80 milímetros. Primer modelo

de Mercedes en el que se aplica la filosofía adVAN-ce sobre nuevas soluciones de transporte, cuida especialmente la conectividad

–internet, aplicaciones de movilidad...– y la seguridad –ofrece cámara trasera y de 360°–, disponiendo de

soluciones entre 2 y 20 plazas. Y en 2019 llegará la versión eléctrica eSprinter, aún en fase de desarrollo.

◀ La furgoneta eléctrica eSprinter no llegará hasta 2019. Abajo, el interior con la pantalla de 10,25 pulgadas.



Hyundai apuesta por la seguridad  
**La cuarta generación del Santa Fe, en Ginebra**

El nuevo Hyundai Santa Fe, que será presentado en Ginebra y del que la firma coreana ha adelantado dos fotos, supondrá una revolución dentro de su saga –iniciada en 2001– en cuestión de seguridad, pues adopta la tecnología SmartSense, en el que destacan tres sistemas. El primero es el Rear Occupant Alert, pionero en la industria del automóvil porque controla los asientos traseros para detectar posibles pasajeros, alertando al conductor del ‘olvido’ si abandona el vehículo; el segundo es la Advertencia de Colisión Trasera por Tráfico Cruzado, que ahora se mejora con la función de frenado automático para evitar accidentes al salir marcha atrás de espacios estrechos sin visibilidad; y el

tercero es el Safe Exit Assist, que nos advierte de la proximidad de un vehículo cuando estamos a punto de abrir una puerta. El nuevo Santa Fe, que tiene una distancia entre ejes más larga en busca de mayor amplitud, mide 4,77 metros de largo por 1,89 de ancho.



▲ Según Hyundai, el nuevo Santa Fe será líder en su clase por amplitud. Y tiene diseño Premium.

tercero es el Safe Exit Assist, que nos advierte de la proximidad de un vehículo cuando estamos a punto de abrir una puerta. El nuevo Santa Fe, que tiene una distancia entre ejes más larga en busca de mayor amplitud, mide 4,77 metros de largo por 1,89 de ancho.

### NUEVO PORSCHE CAYENNE

La tercera generación del Cayenne está lista para su lanzamiento. Pesa 55 kilos menos, es 63 milímetros más largo —mide 4,92 metros—, tiene un maletero 100 litros más grande —anuncia 770— e inicialmente estará disponible en dos versiones: Cayenne, con un 3.0 V6 Turbo de 340 CV que le permite alcanzar 245 km/h, y Cayenne S, con un 2.9 V6 Biturbo de 440 CV que le lanza hasta los 265 km/h.



### También llegará la versión Active

## Nuevos motores y más equipo para el Ford Ka+

Muchas mejoras en el Ka+, cuya gama estrenará una variante crossover: el Ka+ Active. Y aunque deberemos esperar hasta finales de año, ya sabemos todo sobre ellos. Por ejemplo, que dispondrán de sistema de información y entretenimiento SYNC 3 con pantalla de 6,5 pulgadas —admite órdenes de voz y es compatible con Apple CarPlay y Android Auto—, parabrisas calefactado Quickclear, sensor de lluvia o encendido automático de faros, así como asientos calefactados, climatizador automático y sensores de parking traseros. La estética varía, pues se rediseñan los faros principales y anti-

niebla, la parrilla frontal y los dos paragolpes, mientras que el Ka+ Active se distinguirá por sus 23 mm de altura extra, las llantas de 15 pulgadas, las barras de techo, las protecciones delanteras, traseras y laterales o el acabado negro de las rejillas frontales. El Active será el único que ofrezca la pintura Canyon Ridge, de tonalidad bronce metalizado, y su interior recibe detalles propios. En cuanto a motores, debuta el mejorado tricilíndrico 1.2 Ti-VCT de gasolina, con un 10 por ciento más de par entre 1.000 y 3.000 rpm, y el diésel 1.5 TDCi de 95 CV y 21,9 mkg, con emisiones de CO<sub>2</sub> de 99 g/km.



Entre las novedades, el SYNC 3 con pantalla de 6,5 pulgadas y los sensores de lluvia y luz.



El Ka+ Active va 23 milímetros más alto y monta llantas exclusivas de 15 pulgadas, protecciones y barras de techo.



### Es híbrido y estará en Ginebra

## Vision X: un avance del SUV pequeño de Skoda

La apuesta SUV de Skoda, limitada al Yeti durante años, busca tener tres modernos vehículos de este tipo a la venta de aquí a unos meses. Ya conocemos dos, el Kodiak y el Karoq, y sólo falta un crossover peque-

ño, dirigido a un estilo de vida urbano y que permita rivalizar frente a Citroën C3 Aircross, Peugeot 2008, Renault Captur o Seat Arona. La mejor pista sobre ese modelo nos la da el Vision X, que la casa checa desve-

lará en el Salón de Ginebra y tendrá carrocería bicolor: pintura verde y techo de tono antracita. Sus limpias líneas exteriores se trasladan a un interior de formas también sencillas, y presidido por una pantalla inde-

pendiente. Skoda, además, ha elegido para el Vision X una mecánica híbrida, símbolo de su ofensiva en ese

capítulo, pues en 2025 los híbridos y eléctricos puros podrían suponer ya la cuarta parte de sus ventas.



Si tomamos como referencia el Seat Arona, el futuro crossover urbano de Skoda podría medir en torno a 4,15 metros.



# NUEVO SUV FORD ECOSPORT

Experiencias sin límites



## La vida está fuera. ¿Y tú?

Presentamos el Nuevo SUV de Ford con el que podrás descubrir el mundo que te rodea como nunca antes. Y es que el Nuevo Ford EcoSport te ofrece un interior sorprendente, una conducción dinámica y una tracción Inteligente 4X4\* para disfrutar de experiencias sin límites. Configura tu nuevo EcoSport en [Ford.es](http://Ford.es)



Go Further

\*Disponible en verano de 2018.

GAMA FORD ECOSPORT CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 4,1 A 5,8 L/100 KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE 107 A 134 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR.



### ASTON MARTIN VANQUISH

En Laponia está desarrollando Aston Martin su nuevo Vanquish. Y nuestros colaboradores de CarPix lo han pillado sin apenas camuflaje, y con los más importantes detalles al descubierto, como la clara agresividad de su carrocería y el mayor tamaño de sus escapes respecto al DB11. El nuevo Vanquish contará con el V12, pero con una potencia que sube hasta cerca de los 700 CV.

**FOTOS ESPÍA**



### AUDI Q3

Con versión **RS Q3** de 400 CV

Preparándose para su llegada en el cuarto trimestre de este año el Audi Q3 sigue con sus pruebas invernales sobre el manto blanco de Suecia. Seguirá habiendo versiones de tracción delantera y total, con cambio manual y automático. Pero también se espera una versión híbrida enchufable y un modelo

deportivo RS Q3 que montaría el mismo motor de su hermano el RS 3: un cinco cilindros turbo de 2,5 litros de cilindrada y 400 CV.



**FOTOS ESPÍA**



### HYUNDAI TUCSON

Hyundai todavía está disfrutando del éxito de su Tucson. El diseño del nuevo modelo ha sido una de las razones de la respuesta del público, pero el todocamino coreano no se puede dormir en los laureles. Por ello, Hyundai ya pone a punto en Laponia su sustituto; un modelo con un frontal y una trasera muy diferentes, con rediseñada luz día, y un interior dotado de un nuevo sistema de infoentretenimiento.



**FOTOS ESPÍA**



### MINI ELÉCTRICO

Con **190 CV** y 300 kilómetros de alcance

El Mini Eléctrico se prepara a conciencia para soportar todas las inclemencias del tiempo. Ahora en la nieve apura las baterías mientras los técnicos trabajan para que el frío no haga mella en la duración de la carga. Todo hace suponer que el Mini Eléctrico herede el sistema del BMW i3 con una

potencia que aumentará ligeramente hasta rondar los 190 CV, y con una autonomía que puede llegar a los 300 km cuando salga en 2019.



**FOTOS ESPÍA**



### BMW M3

BMW trabaja en la sexta generación de su M3, que podría ver la luz en el Salón de Francfort de 2019. La marca alemana y su filial deportiva M seguirán confiando en el motor de 6 cilindros en línea, con tres litros de cilindrada y doble turbo, que sustituyó al V8 atmosférico anterior. Solo que en este caso la potencia podría pasar de los 431 CV actuales –450 CV con el paquete de competición– a los 500 del que llega.

**FOTOS ESPÍA**



### RANGE ROVER EVOQUE

Se presentará en el próximo Salón de París, en septiembre, y ofrecerá tres carrocerías: 3 y 5 puertas, y convertible. La segunda generación del Evoque estará basada en la misma plataforma actual, aunque adaptada para poder ofrecer una variante híbrida enchufable. También se ampliará notablemente su espacio interior. En cuanto al diseño, heredará las líneas maestras del Velar.



**FOTOS ESPÍA**



NUEVO JAGUAR E-PACE



# CONDUCE COMO SI TODO EL MUNDO TE ESTUVIERA MIRANDO



**3 AÑOS** JAGUAR CARE SIN LÍMITE DE KILOMETROS GARANTÍA | MANTENIMIENTO

Vas a ser el centro de atención. Acostúmbrate. El diseño atrevido del E-PACE lo hace deportivo hasta cuando está aparcado. Y cuando estés listo para capturar miradas, simplemente conduce y descubre cómo gracias al dinamismo marca de la casa y el sistema de suspensión independiente, el rendimiento y la estética se dan la mano. Pero no dejes que su belleza y su tamaño te confundan, con 1.234 litros de capacidad de carga\* y una multitud de características centradas en la comodidad, el Jaguar más joven vuelve a demostrar que la inteligencia no es aburrida, sino todo lo contrario. Acostúmbrate a ser el centro de atención, porque el Nuevo Jaguar E-PACE convierte la carretera en una pasarela.

[jaguar.es](http://jaguar.es)

THE ART OF PERFORMANCE

Gama Nuevo Jaguar E-PACE: consumo combinado 4,7-8,0 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> 124-181 g/km. \*Con los asientos de la 2ª fila plegados. Más información en la Línea Jaguar 902 44 00 99.

Todos los Clase A llegarán a España con faros LED High Performance y con la Línea Progressive de serie.



Las dos unidades de la imagen equipan la AMG Line, que será opcional. No habrá un Clase A de tres puertas.



▲ Su velocímetro digital será completamente configurable, en tres modos diferentes. Las versiones con cambio 7G-DCT llevan el selector en la columna de la dirección para liberar espacio en la consola central. Todos sus mandos físicos están posicionados con mucha lógica.

# Nace una estrella

En marzo se lanza el nuevo Mercedes Clase A, un compacto que ahora es más grande, más espacioso, más tecnológico, más eficiente... También presume de imagen exterior, que estrena el nuevo lenguaje de diseño en la firma de la estrella, y podrás tener tu propio asistente personal.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Corría el año 2012 cuando ‘algo estaba cambiando’ en Mercedes-Benz. Uno de esos cambios consistió en dar un giro radical a su Clase A, que de ser inicialmente un monovolumen de medidas muy conte-

nidas pasó a convertirse en un compacto con todas las de la ley, con el que plantar cara a Audi A3, BMW Serie 1...

Actualmente el Clase A es todo un fenómeno de masas junto a sus hermanos CLA y GLA, y para mantenerlo en plena forma aparece esta nueva generación, cu-

ya imagen exterior, heredada del CLS, será el nuevo lenguaje de diseño en la firma de la estrella.

Llaman la atención sus delgados faros LED High Performance –los Multibeam son opcionales–, que serán de serie, y también los 12 centímetros que se ha alar-

gado su carrocería, de manera que ahora ronda los 4,42 metros de longitud.

Esta carrocería se sustenta sobre una plataforma que estira su distancia entre ejes de 2.699 a 2.729 milímetros, lo que se traduce en más espacio dentro, apartado donde el Clase A debía mejorar claramente. Aún así, y tras comprobarlo en vivo, diremos que hay compactos más pequeños que están mejor aprovechados. Eso sí, su maletero gana 29 litros, la nue-

va forma del portón ensancha su boca 20 centímetros y todas las unidades que llegan a España lo harán con un respaldo trasero abatible 40:20:40.

Pero será mirar su puesto de conducción y olvidarte del resto. De serie hay relojes analógicos con una pantalla central de 7 pulgadas, pero sorprende su configuración con dos pantallas de 10,25 pulgadas, siendo la primera vez que es táctil en un Mercedes-Benz. Además, se acompa-

ña del Touchpad central, mando desde el que también se podrá controlar todo. Pero para hacerlo de una forma más sencilla cuenta con el sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience), que te permitirá controlar prácticamente cada función mediante comandos de voz. ‘Hey Mercedes’ te servirá de frase para interactuar con tu Clase A como si se tratase de Siri. Cuenta con inteligencia artificial, por lo que aprenderá de tus gustos y costumbres pa-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	A200	A250	A180d
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.991	1461
Potencia máxima/rpm	163 CV / 5.500	224 CV / 5.500	116 CV / 4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.620-4.000	35,7 mkg/1.800-4.000	26,5 mkg/1.750-4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. ó 7G-DCT	Aut. 7G-DCT	Aut. 7G-DCT
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	N.d.	N.d.	N.d.
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.419 / 1.796 / 1.440	4.419 / 1.796 / 1.440	4.419 / 1.796 / 1.440
Volumen maletero (l)	370	370	370
Capacidad depósito (l)	43	43	43
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 (7G-DCT: 8,0)	6,2	10,5
Velocidad máxima (km/h)	225	250	202
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (7G-DCT: 5,1)	6,0	4,1
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	133 (7G-DCT: 120)	141	108
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.



◀ Su avanzado sistema multimedia MBUX se puede controlar con la voz, con este mando Touchpad o con su nueva pantalla táctil. Hay tres opciones para su instrumentación, pero la formada por dos pantallas de 10,25 pulgadas –abajo– es asombrosa.





▲ Se ofrecerá con llantas de 17 a 19 pulgadas, y con tres tipos de suspensiones diferentes.

ra facilitarte la vida a bordo, a lo que ayuda su avanzado sistema de iluminación ambiental, el Head-Up display...

Su nueva plataforma cuenta con dos tipos de suspensión trasera, pues en las versiones de acceso está conformada por una barra de torsión, elemento más sencillo y, no nos engañemos, más asequible. Los A250 y las versiones 4Matic apostarán por un eje multibrazo, más eficaz, pero que al igual que el primero podrá combinarse con la suspensión adaptativa, controlada desde el sistema Dynamic Select.

Cuando se ponga a la venta –en Alemania sus precios se darán a conocer el 5 de marzo– lo hará en versiones A200, A250 y



**EDITION 1.** Durante el primer año de comercialización se ofrecerá esta edición especial, disponible para cualquier motorización. Toma como base el acabado AMG Line y cuenta con detalles en tono Edition Green, que se combinan con cualquier color de su carrocería. Apuesta por estas llantas AMG de 19 pulgadas, cristales tintados o los detalles en negro brillante. Dentro ofrecerá asientos deportivos, iluminación ambiental con 64 tonos seleccionables, pespunte en color Edition Green, alfombrillas específicas...

A180d. El primero y el último son propulsores compartidos con Renault y, curiosamente, fabricados en Valladolid, mientras que el A250 lleva un propulsor de la propia Mercedes-Benz. El más innovador de todos es el A200 –el A250 ya lo usaba y el 180d es el conocido 1.5 dCi, aunque con ciertas mejoras–, ya que cuenta con desactivación automática de cilindros, además de estrenar una sofisticada culata triangular, denominada ‘delta’, que disi-

pa mejor el calor. Pese a ser un 1.3, eroga 163 CV de potencia y presume de prestaciones. Y como el resto, inicialmente se ofrecerá exclusivamente con la transmisión 7G-DCT de doble embrague, aunque después el A200 y el A180d tendrán cambio manual de seis velocidades.

Todos anuncian emisiones y consumos muy ajustados. Y así debería ser si tenemos en cuenta que en su depósito sólo caben 43 litros, aunque opcionalmente hay uno con 51.

Mercedes le ha instalado el sistema Intelligent Drive estrenado en su Clase S –parece un guiño a cuando en 1997 introdujeron el ESP en el primer Clase A tras la polémica de la ‘prueba del alce’–, por lo que el Clase A contará con los más avanzados y sofisticados sistemas de ayuda a la conducción que te puedas imaginar, incluyendo la conducción autónoma en retenciones, el asistente de maniobra evasiva...

Y es que todo apunta a que este nuevo Mercedes Clase A seguirá siendo todo un referente en su segmento.



◀ Mercedes seguirá ofreciendo estos deportivos asientos, y como opción están disponibles los multicontorno con masaje. Sorprende su iluminación ambiental.



**A200 Y A180d TIENEN BARRA DE TORSIÓN EN SU EJE TRASERO**

**Neckmarine**  
SMART WATCH

PERFECT TIMING

## THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES



CONNECTED WATCH



STEPS, DISTANCE, GOAL COMPLETION



CALORIES BURNED



SLEEP QUALITY



SMS, EMAILS TEXT, CALLS AND MORE



REMINDER ALARMS



10 ATM WATERPROOF



ALARM WITH VIBRATION



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





Puede que el Yeti, con su talla 'a caballo' entre pequeño y mediano, o el más reciente Kodiaq, que ofrece hasta siete plazas, se aparten ligeramente –uno por abajo, el otro por arriba– del segmento que más ventas SUV genera en nuestro país. Pero con el Karoq, que comparte fábrica, plataforma y alguna cosa más con el Seat Ateca, la firma checa da en el centro de la diana. Y además de acertar con el tamaño, pone en juego un producto muy atractivo por calidad, confort, tecnología o funcionalidad.

# En el punto exacto

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

Atrás quedó esa etapa en la que el Yeti, como SUV multiusos, y el Scout, como familiar todocamino con dotes 'off road', componían la gama aventurera de Skoda, pues la oferta se ha multiplicado; y si en 2017 llegaba el Kodiaq, su primer SUV grande, ahora es el turno del Karoq, más compacto y encuadrado en un segmento que triunfa entre las familias españolas, con Tucson, Kadjar, 3008, Sportage,

Kuga o Qashqai como rivales. Ahí es nada. Y también el Ateca, con el que comparte fábrica –ambos salen de la planta de Kvasiny, en Chequia–, así como la plataforma MQB del consorcio Volkswagen y unas cuantas cosas más. ¿Productos gemelos? Sería lógico pensarlo, pero Ateca y Karoq marcan distancias, empezando por la imagen y terminando por su carácter: más dinámico el Seat, más familiar el Skoda.

Sin ser uno de los más grandes de la categoría –mide 4,38 metros–, el Karoq se permite

dar lecciones en materia de espacio y practicidad. Es el caso del maletero, ejemplar y que se adaptará a los largos viajes con sus 521 litros, convertibles en 1.630 si tumbamos el respaldo posterior, abatible por partes asimétricas. Además, su plano de carga queda a sólo 67 centímetros del asfalto, acoge una rueda de repuesto de emergencia bajo el suelo –y en opción, la de tamaño normal– y el portón se abre y cierra eléctricamente. Y aún hay más, porque Skoda ofrece como opción la segunda fi-

la VarioFlex, con apabullantes ventajas en términos de versatilidad: se compone de tres butacas independientes –eso permite abatir el respaldo en secciones 40:20:40–, puede avanzarse por partes hasta 15 centímetros y cada uno de sus tres elementos se pliega, se abate contra el respaldo delantero o, incluso, se desmonta. Y en ese caso, el volumen de carga alcanza los 1.810 litros. Con el VarioFlex, no obstante, la capacidad normal del maletero se reduce algo: a 479 litros con cinco plazas en uso

–588 si adelantamos la segunda fila– y a 1.605 abatiendo los respaldos. Por 320 euros, una buena idea. Y ahora, además, sale más barato gracias al pack de lanzamiento Style, que por esos mismos 320 euros dota al Karoq del citado VarioFlex, más la lámpara LED extraíble del maletero, elementos de fijación de carga, tapicería de

tela y cuero o reposabrazos central delantero Jumbo Box, que apareja, detrás, enchufe de 230V y dos tomas USB.

Con buen criterio, Skoda da a elegir entre los niveles Ambition y Style, y si el primero ya está bien dotado, el segundo, 2.900 euros más caro, compensará a los más exigentes añadiendo llantas de 18 pul-

gadas, faros Full-LED de haz variable AFS, faros antiniebla con luz de curva, navegador Amundsen, portón eléctrico con apertura 'por pie', asientos delanteros con ajuste lumbar, display de información Maxi-Dot a color, sistema Kessy de entrada y arranque sin llave, sensores de parking delante y detrás, selector de modos de



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

*Sería injusto llamar al Karoq 'el Ateca de Skoda', pues a pesar de compartir elementos esenciales con el SUV de Seat ambos tienen caracteres distintos. Y si el español apuesta por un tacto más deportivo, el checo va algo más allá en refinamiento, confort y funcionalidad; aunque por prestaciones o consumo brilla menos.*

PRECIO		33.670 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 132 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
COMPORTAMIENTO	*****	+	Calidad, confort y agrado. Amplitud y maletero. Máxima versatilidad con los asientos VarioFlex. Equipamiento y opciones.	-	Prestaciones por debajo de lo esperado. Aptitudes 'off road' sólo correctas. Motor 2.0 TDI sin versión 4x2. Pocos asistentes de serie.
ACABADO	*****				
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



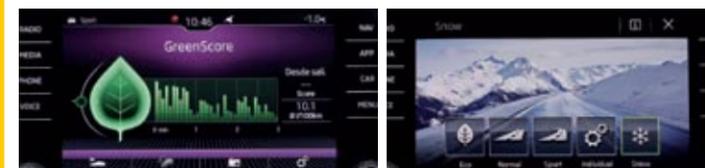
▲ Un maletero de '10': 521 litros ampliables a 1.630, respaldo de serie abatible por partes 60:40 -40:20:40 en opción-, portón eléctrico con apertura 'por pie', rueda de repuesto debajo...



**POTENCIA, LA SUFICIENTE EL MOTOR 2.0 TDI DE 150 CV VA MENOS 'SOBRADO' DE LO QUE PUDIERA PENSARSE. YA LO DIJIMOS AL PROBAR EL KODIAQ, QUE ES AÚN MÁS PESADO ESTUPENDA TERMINACIÓN ENORME ESFUERZO DE SKODA EN ESTE PUNTO: BUENOS MATERIALES Y ROBUSTO ACABADO**



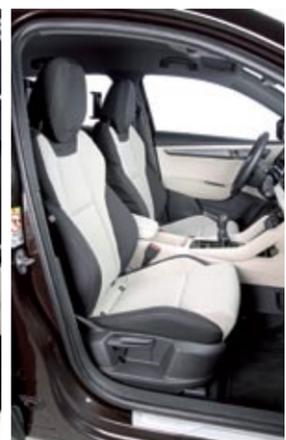
▲ Nuestra unidad equipaba todos los asistentes que ofrece el Karoq, aunque la mayoría son opcionales. Como la alerta de fatiga: 40 euros.



▲ El nivel Style incluye de serie el navegador Amundsen con pantalla táctil de 8 pulgadas -es de 9,2 en el Columbus opcional-. Alta calidad de gráficos y generosa información.



◀ La fila trasera VarioFlex -320 euros- es muy interesante, pues consta de tres butacas independientes -la central, más estrecha- que se desplazan longitudinalmente, se abaten e, incluso, se sacan. Los asientos son cómodos.



conducción, programa de uso Off Road y mucho más.

Y la lista de opciones, enorme y con precios razonables, permite configurar el coche según gustos y necesidades. Aunque, matizado eso, también nos habría gustado que alguno de los muchos asistentes de seguridad disponibles como extra fueran de serie.

No abandonamos el habitáculo, que nos ha convencido por calidad, aspecto y ergonomía, en línea con el Kodiaq, del que ya dijimos que nos parecía mejor hecho, incluso, que el Superb. Le hemos dado un 4 sobre 5 en ese apartado, pero realmente merecería cuatro estrellas y media, pues contamos los SUV de este tamaño con mejor terminación que el Karoq y nos sobran dedos de la mano: mucho material mullido, ensamblaje perfecto, au-



▲ En la consola, junto al cambio, quedan a mano los botones del selector de modos de conducción y uso 'off road', y el gatillo del freno de estacionamiento. Las opciones, a precios razonables, son muchísimas: calefacción en cuatro de los asientos, toma de 230V, asistencia SOS...



sencia de ruiditos... Y se mima hasta lo que no se ve, como las conexiones eléctricas para la calefacción de banquetas en los asientos extraíbles VarioFlex, resueltas con precisión.

A eso debemos añadir una amplitud notable, con generosa altura delante y detrás, 132,5 centímetros de anchu-

ra en la segunda fila -si viaja un quinto ocupante, la principal molestia vendrá del túnel central- y 72 centímetros de hueco para las piernas en la zona posterior con un conductor de 1,75 al volante. Ojo con pedir las mesitas plegables tipo 'avión' -170 euros-, pues dejan esa cota en 69 centíme-

tros... o en 54 si avanzásemos a tope el asiento VarioFlex.

Unas cosas con otras, ya hemos visto que 'a coche parado' el Karoq se sitúa un escaloncito por encima del Ateca: refinamiento, practicidad... Pero ahora llega el momento de ponerse en marcha, y en esto el SUV de Seat es un hueso duro

Puede que el campo no sea su terreno ideal -sólo 18,3 centímetros de altura libre-, pero la tracción cumple y hay ángulos 'off road' correctos.



de roer. ¿Estará el modelo de Skoda a su nivel?

Pues depende de lo que busquemos, pues en la marca española optaron por una puesta a punto digna de Seat Sport -el Ateca va mejor que la mayoría de modelos SUV, pero también mejor que muchos 'no SUV-', mientras que

la casa checa carga las tintas en el confort. De hecho, pisan la carretera de modo distinto, y si el Seat es vivo y dinámico, el Skoda es más convencional, con buen compromiso entre estabilidad y comodidad, pero generando reacciones y apoyos menos firmes o precisos cuando 'alegramos' el ritmo.

Con todo, es un comportamiento perfectamente adaptado al usuario medio de este tipo de modelos: paso por curva -55,3 metros para detenerse desde 120 km/h es un valor correcto-, dirección de buen tacto y con menos de 2,8 vueltas... Además, podemos elegir el modo de conducción que más nos guste -Normal, Eco, Sport, Snow o Individual, éste ajustable 'a la carta'-, de forma que la puesta a punto también depende de nosotros.

Y sobre nieve o barro, bien, porque el Karoq 4x4 va desviando par hacia las ruedas traseras a medida que las delanteras pierden agarre. Pero conviene no abusar de terrenos abruptos o caminos de roderas profundas, pues ni la cota al suelo es enorme -18,3 centímetros- ni los ángulos de

movilidad todoterreno baten records: 19,9 grados el de ataque y 27,8 el de salida.

En cuanto al motor, y a falta de estable, buena frenada -55,3 metros para detenerse desde 120 km/h es un valor correcto-, dirección de buen tacto y con menos de 2,8 vueltas... Además, podemos elegir el modo de conducción que más nos guste -Normal, Eco, Sport, Snow o Individual, éste ajustable 'a la carta'-, de forma que la puesta a punto también depende de nosotros. Y sobre nieve o barro, bien, porque el Karoq 4x4 va desviando par hacia las ruedas traseras a medida que las delanteras pierden agarre. Pero conviene no abusar de terrenos abruptos o caminos de roderas profundas, pues ni la cota al suelo es enorme -18,3 centímetros- ni los ángulos de

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



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

**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TDI 150</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	34,7 / 1.750-3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	55,63 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistencia electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/50 R18
Marca	Bridgestone
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.561
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,40
Coefficiente aerodinámico Cx	0,36

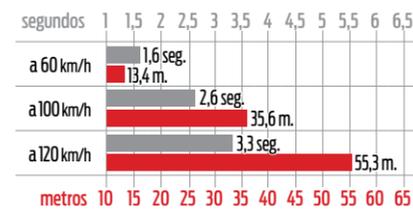
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla 8 pulgadas y navegador	▲		
Regulador/limitador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Segunda fila 40:20:40 corredera			▶
Portón eléctrico y apertura 'por pie'	▲		
Faros LED	▲		
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión ajustable DCC		▼	
Selector modos de conducción	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de crucero activo			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Rueda repuesto de emergencia	▲		
Rueda repuesto tamaño normal			▶
Control presión neumáticos	▲		
Sensores de proximidad del./tras.	▲		
Espejo interior antideslumbrante	▲		

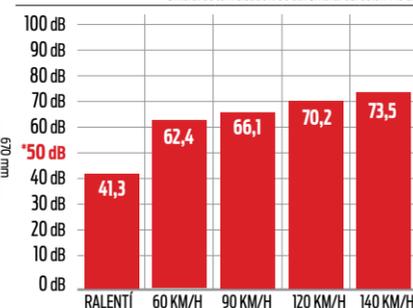
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	196 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (8,7)
Recorriendo (metros)	188
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	7,3
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,5
Conducción dinámica	9,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	7,8
A 140 km/h de crucero	8,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	743
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	5,9
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,0

**FRENOS**



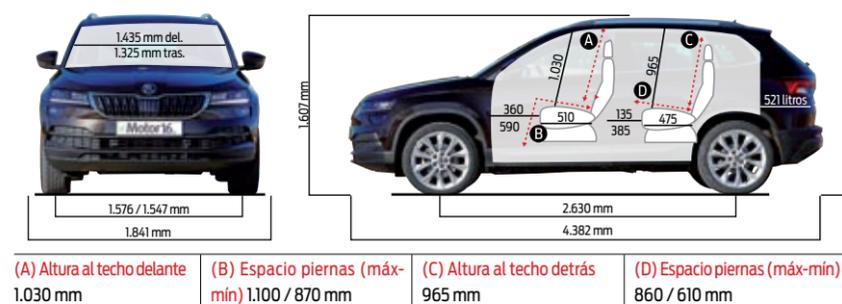
**SONORIDAD**



**PRINCIPALES OPCIONES**

Pintura metalizada: 535. Pintura no metalizada (excepto Gris Acero, sin coste): 290. Llantas de 19 pulgadas: 500. Rueda de repuesto: 100. Dispositivo de remolque extraíble: 905. Revestimiento de pasos de rueda: 155. Park Assist: 330. Dos soportes para tablet en asientos traseros: 50. Mesas plegables en respaldos delanteros: 170. Respaldo delantero derecho abatible: 90. Tapicería tela/cuero: 750. Tapicería cuero: 800. Tapicería Alcantara/cuero: 555. Asientos deportivos: 325. Asientos VarioFlex: 320. Techo corredizo panorámico: 1.090.

**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



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



	SKODA KAROQ 2.0 TDI 150 4x4 AMBITION	KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 136 4x4 GT LINE	NISSAN QASHQAI 1.6 DCI 130 4x4 VISIA	SEAT ATECA 2.0 TDI 150 4DRIVE STYLE
<b>Precio</b>	30.770 euros	35.800 euros	27.850 euros	31.700 euros
<b>Cilindrada</b>	1.968 cc	1.995 cc	1.598 cc	1.968 cc
<b>Potencia</b>	150 CV / 3.500-4.000 rpm	136 CV / 4.000 rpm	130 CV / 4.000 rpm	150 CV / 3.500-4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm	38,1 mkg / 1.500-2.500 rpm	32,7 mkg / 1.750 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm
<b>Cambio</b>	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
<b>Tracción</b>	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
<b>Consumos</b>	5,9 / 4,5 / 5,0 l/100 km	6,0 / 4,8 / 5,2 l/100 km	5,7 / 4,5 / 4,9 l/100 km	5,9 / 4,6 / 5,1 l/100 km
<b>Emisiones CO2</b>	132 g/km	139 g/km	129 g/km	133 g/km
<b>Autonomía</b>	1.100 kilómetros	1.192 kilómetros	1.326 kilómetros	1.078 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	196 km/h	184 km/h	190 km/h	196 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	8,7 segundos	10,5 segundos	10,5 segundos	9,0 segundos
<b>Maletero</b>	521 / 1.630 litros	503 / 1.492 litros	430 / 1.598 litros	485 litros
<b>Dimensiones</b>	4.382 / 1.841 / 1.607 mm	4.480 / 1.855 / 1.635 mm	4.394 / 1.806 / 1.595 mm	4.363 / 1.841 / 1.611 mm
<b>Batalla</b>	2.630 mm	2.670 mm	2.646 mm	2.630 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,2 metros	10,6 metros	10,7 metros	10,8 metros
<b>Depósito comb.</b>	55 litros	62 litros	65 litros	55 litros
<b>Peso</b>	1.561 kilos	1.587 kilos	1.602 kilos	1.548 kilos

	SKODA KAROQ	KIA SPORTAGE	NISSAN QASHQAI	SEAT ATECA
<b>A favor</b>	La relación entre precio y equipo de serie es buena, y el acabado Ambition se queda ahora en 29.340 euros con el descuento. Brilla por maletero y funcionalidad, por confort y por calidad general, y ofrece múltiples opciones a precios interesantes.	Aunque su motor 2.0 CRDI anuncia sólo 136 CV, su aceleración real es similar a la del Karoq, y recupera mejor en marchas largas porque rinde más par. Destaca también el Kia por su garantía de 7 años o 150.000 kilómetros. Depósito más grande y carrocería bastante amplia.	Con el 1.6 dCi 130, tracción 4x4 y caja manual elegimos entre cinco niveles de acabado, y el básico Visia tiene un precio imbatible. Las recuperaciones, pese al motor más pequeño, son mejores incluso que las del Karoq. Generosa autonomía y notable capacidad 'off road'.	Con el acabado Style, que está bien equipado, se queda ahora en 30.700 euros, descuento incluido. Destaca frente a sus tres rivales por su comportamiento, más eficaz; especialmente la dirección y la estabilidad. Gasta un poco menos que el Karoq, y también es amplio.
<b>En contra</b>	Las prestaciones de la versión 2.0 TDI 150 con cambio manual son un poco decepcionantes, y el consumo, sin ser alto, tampoco es bajo. Aptitudes 'off road' sólo correctas. Y se echa de menos esta misma versión, pero 4x2.	Como esta combinación mecánica se ofrece sólo con el deportivo acabado GT Line, el precio es muy alto, incluso aplicando el descuento actual, que le deja teóricamente en unos 32.200 euros. La capacidad 'off road' no es su fuerte. Y el acabado, algo peor.	El acabado es claramente peor que el del nuevo Skoda, y también su maletero es mucho más pequeño. Las aceleraciones son justas por su menor potencia y su peso algo mayor. Y en opción ofrece la caja Xtronic, menos eficaz que la DSG.	Está bien hecho, pero la calidad de plásticos es algo peor que en el Skoda. No ofrece el asiento trasero corredero, y el maletero, pese a ser modelos 'hermanos', es más pequeño en el Seat. El motor es menos enérgico de lo esperable.

**EL DETALLE**

**ASISTENTES** ¡A pagar se ha dicho!

Es mejor ofrecer algo cobrando que no ofrecerlo. Porque el cliente será el que tome la decisión, y porque muchos usuarios huyen de lo sofisticado. Pero hablando de seguridad, cuanto más venga de serie, mejor. Decimos esto porque el Karoq está a la última en ayudas a la conducción, pero casi siempre son opciones: asistente de mantenimiento de carril, 390 euros; control de ángulos muertos, 380; aviso de fatiga, 40; cambio automático de luces de carretera, 195; lector de señales de tráfico, 70; control de crucero con radar, 280 euros si se ajusta hasta 160 km/h y 625 si lo hace hasta 210 km/h... Para ahorrar algo podemos pedir el Paquete de Asistencia I (1.050 euros), que agrupa varios de esos sistemas con el Traffic Jam Assist y el Emergency Assist.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,69 euros/km. Coste km total: 0,84 euros/km.

**SEGURO**  
Seguro a terceros: 373,01 euros/año. Seguro a todo riesgo: 586,30 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**  
SKODA  
VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva, Polígono Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (Barcelona) Tlf: 934 028 967

**RED DE POSVENTA**  
173 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
Dos años sin límite de kilometraje  
[www.skoda.es](http://www.skoda.es)

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:**  
**39.850 EUROS**

# Fuerza y caché

Si combinamos el motor diésel más potente que nunca se haya montado en un Fiesta con el exclusivo acabado Vignale tendremos el modelo más 'chic' de la nueva gama. Nos ha convencido plenamente el rendimiento de los 120 caballos, el agradable tacto general del que hace gala y sus buenas maneras dinámicas. También su 'decoro' elegante, aunque esto último se paga.



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Es una versión un tanto 'caprichosa' que nos ha convencido más por el excelente rendimiento y refinamiento de su motor que por la calidad o exclusividad que deberían justifi-

car su precio. Se trata de un vehículo orientado a hacer más kilómetros en carretera que en la ciudad por la facilidad con que 'devora' kilómetros, su agilidad, las sensaciones al volante y el agradable tacto general; pero también por sus registros de consumo. Los caprichos... se pagan.



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

Que los utilitarios del segmento B cada vez apuntan maneras de coches más grandes ya no le sorprende a nadie. E incluso ya no renuncian a 'sellos' que dan prestigio y que hasta

ahora parecían reservados sólo a vehículos 'de peso' o Premium. Es el caso de nuestro protagonista. Esta última generación del Ford Fiesta no sólo ha crecido 71 milímetros de longitud -mide lo mismo que un modelo del segmen-

to C de hace unos años-, sino que también se rodea de un equipamiento tecnológico mucho más avanzado. Y, además, se atreve a 'vestirse' con acabados tan exclusivos como el Vignale, del que presumían hasta ahora sus her-

manos mayores. Para colmo, también incorpora mecánicas de considerable potencia, como el nuevo propulsor 1.5 TDCI de 120 caballos que nos ocupa, el diésel más potente jamás montado en la saga del Fiesta, nacida allá por 1976.

Digamos que la unidad probada va con toda la artillería disponible, hasta el punto de que se convierte en la variante más cara de la gama en este momento, hasta que llegue el deportivo ST con sus 200 caballos.

La primera cuestión que surge es si la diferencia de precio le puede poner contra las cuerdas en un segmento donde la factura final se examina a fondo. Este Fiesta 1.5 TDCI Vignale cuesta 22.145 euros, es decir, 2.350 euros más que la versión de acabado Titanium dotada del mismo motor. También hay que decir en su defensa que si aplicamos todos los descuentos



disponibles en la marca el coste se quedaría en 16.800 euros.

En cualquier caso pagaremos más, pero a cambio gozaremos de un equipamiento más generoso, como una pantalla táctil de 8 pulgadas con SYNC 3, llantas de aleación de 17 pulgadas, luces de carretera inteligentes, retrovisores termoelectrónicos con ilu-

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 TDCI 120</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 3.600
Par máximo/rpm	27,6 mkg / 1.750-2.500

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final 6ª (a 1.000 rpm)	54,6 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,05
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por eje torsional, con muelles helicoidales y amortiguadores monotubo.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/40 ZR18
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.207
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040 / 1.735 / 1.476
Capacidad del maletero (l)	303
Capacidad del depósito (l)	42

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>195 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,0)
Recorriendo (metros)	160

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,6

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 23,5 km/h de promedio	5,0
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,3
En conducción dinámica	8,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,0
A 140 km/h de cruceo	7,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	777
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	3,9
Ciclo extraurbano	3,2
Ciclo mixto	3,5



<b>PRECIO</b>	<b>22.145 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 89 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****	Calidad y servicios exclusivos del acabado Vignale. Rendimiento del motor. Dinámica ágil. Equipamiento completo.	Sin opción a un cambio automático. Precio algo elevado. Insonorización mejorable. Plaza central trasera menos cómoda.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			



▲ El maletero ofrece 303 litros de capacidad. Pero si llevamos el equipo de sonido B&O Play no tenemos opción a una rueda de repuesto.



UN VIGNALE EFICIENTE SE TRATA DE LA VERSIÓN MÁS EXCLUSIVA, YA QUE PORTA EL MOTOR DIÉSEL MÁS POTENTE Y EL ACABADO MÁS 'ILUSTRE' MUY EXCLUSIVO EL INTERIOR SE REMATA CON MÁS CALIDAD Y PRESENTA DETALLES ESPECÍFICOS, ADEMÁS DE PRESUMIR DE UN EQUIPAMIENTO MÁS COMPLETO Y SERVICIOS PERSONALIZADOS



▲ La guantera principal está iluminada y existen varios huecos repartidos por el habitáculo para dejar todo tipo de objetos. El cuidado por el detalle es evidente con el acabado Vignale.



▲ La pantalla 'flotante' táctil multifunción de 8 pulgadas forma parte de la dotación de serie. Otros elementos, como el sistema de aparcamiento asistido, ya figuran entre las opciones.



▲ El rendimiento de esta versión diésel de 120 caballos de potencia es excelente. El chasis del Fiesta se muestra muy ágil y las sensaciones al volante son más 'evidentes' que en otros rivales del segmento.



▲ El acabado Vignale se remata con una tapicería de piel específica que le da más caché. Los asientos delanteros son cómodos, y detrás el espacio para las piernas es aceptable.



▲ El cambio manual de seis relaciones ofrece un tacto y una precisión muy agradables. No hay opción con este motor a una transmisión automática.

minación del suelo, tapicería y asientos de cuero específicos, lector de señales de tráfico, control de crucero con limitador de velocidad, acceso y arranque sin llave, sensor de lluvia, lunas traseras tintadas, paragolpes y rejilla frontal específicos, alerta de fatiga del conductor, sensores de parking traseros, climatizador automático, retrovisor interior antideslumbramiento, faros de día y pilotos traseros LED, el asistente My Key... También disfrutaremos de los exclusivos servicios de aten-

ción en la compra y en la asistencia posterior del vehículo en el concesionario. Dicho esto, tenemos que decir que el nuevo propulsor diésel le sienta de maravilla porque le brinda nuevos bríos, que le sitúan muy parejo, en cuanto a prestaciones, con el propulsor de gasolina 1.0 Ecoboost de 140 CV. No hay opción de poder disfrutarlo con una transmisión automática, aunque la caja manual goza de un tacto y una precisión que están entre lo mejor de su clase.

Pese a que todo el conjunto se remata con más calidad y vistosidad, los decibelios que llegan al interior cuando arrancamos nos revelan rápidamente que se trata de un propulsor diésel. Ya en marcha gana puntos porque se va refinando y dulcificando en su funcionamiento. Es admirable comprobar cómo desde apenas 1.000 rpm se hace notar, y prácticamente a 1.500 vueltas empuja ya casi con todas sus ganas. Su generoso par máximo -27,6 mkg, uno de los más elevados

en mecánicas de gasóleo con cilindrada y potencia similares- es el culpable de que su capacidad de trabajo sea uno de sus puntos fuertes. Más allá de su buena respuesta al acelerar, valoramos las recuperaciones. Nos ponemos en situación y realizamos un adelantamiento: necesitamos pasar de 70 a 110 km/h en cuarta velocidad -la caja tiene seis marchas-, y en dicha maniobra consumiremos 6,9 segundos y 174 metros. No está nada mal. Dinámicamente, la direc-

## SUS RIVALES



### PEUGEOT 208 1.6 BLUEHDI 120 CV GT-LINE

Es el más similar al Fiesta por cilindrada, potencia, consumo y dinámica. Su habitabilidad y maletero son menores. El puesto de conducción i-cockpit es un tanto 'particular'.

Precio	21.400 €
Longitud	3.973 mm
Consumo	3,6 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



### RENAULT CLIO DCI 110 CV ZEN ENERGY

Es el que mejor resuelve la ecuación entre dinámica y confort. Y es el más barato, aunque su dotación tecnológica no es tan amplia y también es el menos potente.

Precio	19.400 €
Longitud	4.062 mm
Consumo	3,5 l/100km
0 a 100 km/h	11,2 seg.



### SEAT IBIZA 1.6 TDI 115 CV XCELLENCE

Es el líder de ventas en el segmento por sus argumentos. Tiene tacto de coche grande, goza de un gran comportamiento, es el más amplio y está muy bien rematado.

Precio	21.320 €
Longitud	4.059 mm
Consumo	3,9 l/100km
0 a 100 km/h	10,0 seg.

ción no es la más directa del segmento, pero resulta comunicativa, y el bastidor es otra de sus grandes bazas. Quizás no sea tan estable y 'sólido' como el nuevo Seat Ibiza, pero en cualquier caso resulta ágil y transmite más sensaciones al volante cuando llegan las curvas. Y otro de los apartados donde ha brillado con luz propia es a la hora de frenar. Lo hace de manera estable y muy efectiva, como demuestran los 35,8 metros que ha necesitado para detenerse por completo desde 100 km/h.

En cuanto a los consumos, y con la función Eco activada para limitar la 'sed', hemos registrado 5,4 litros de media, una buena cifra aunque bastante alejada de los 3,5 l/100 km que homologa. Y puestos a disfrutar, la exclusividad y la seguridad se pueden potenciar en la carta de opciones, incorporando elementos como el generoso techo panorámico eléctrico, el sistema de aparcamiento asistido o el sofisticado equipo de sonido B&O System, detalles de 'coche grande'.

# Un lujo desconocido



Hay un DS 7 Crossback desde 32.000 euros, pero el modelo que probamos, de precio más elevado, tiene todos los ingredientes para entrar en un club del sector muy deseado: el segmento premium. Calidad, tecnología, comodidad, seguridad y exclusividad... Y merece la pena tenerlo en cuenta, porque es una alternativa desconocida pero muy inteligente.

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



Si tuviera que valorar la exclusividad de un coche por la cara de sorpresa que pone el familiar o el amigo al que invito a dar una vuelta de vez en cuando, el DS 7 Crossback estaría en los primeros lugares de ese ranking tan efectivo y particular. Y es que verdaderamente la marca francesa, ya independiente, ha entrado por la puerta grande en el segmento Premium. Y cuando decimos por la puerta grande no hablamos solo de calidad, refinamiento o imagen, valores exigidos sí o sí en esta categoría de modelos. En este caso, el DS 7 Crossback aporta, además, exclusividad, con un interior cuyo diseño deja con la boca abierta a todo aquel que sube al coche. Y aporta tecnología de vanguardia, con sistemas que hasta hace muy poco tiempo sólo estaban dis-

ponibles en berlinas de lujo de marcas alemanas o japonesas muchísimo más caras. Por ejemplo, algunos de los viajeros ocasionales que han montado en el modelo francés no salían de su asombro viendo lo bien que funcionaba la suspensión con amortiguación variable 'DS Active Scan Suspension'. "Esto es magia" dice alguno cuando comprueba en sus propios riñones que en posición Confort los baches apenas se notan porque la cámara frontal los detecta con antelación y adapta la dureza -ver cuadro-. Muchos también muestran su sorpresa cuando, de noche, comprueban la eficacia del sistema DS Night Vision. Este dispositivo de visión nocturna se puede utilizar de forma permanente; sin embargo, si no se lleva activado y el radar detecta un ani-

mal o un peatón cruzando y estima que se le puede atropellar, se activa la pantalla de infrarrojos con aviso sonoro y una visibilidad total de ese posible peligro. Pero no hace falta ponerse en marcha o accionar ningún sistema de estos que parecen de ciencia ficción para sorprender totalmente al curioso o entusiasta amante de los coches. El cuero de alta calidad de los asientos, la obra de arte en el diseño de los mandos e interruptores, las pantallas -dos tan grandes como las del nuevo Audi A8-, el reloj clásico escamoteable, los materiales nobles y mullidos que rodean a los pasajeros... El DS 7 Crossback atrae nuestra atención casi tanto como la de nuestros invitados. Algo que se extiende también al exterior, sobre todo si nos fijamos en los faros DS Active



## LA CLAVE

amas@motor16.com

*A la marca DS le queda mucho trabajo por delante para posicionarse donde merece, pero el DS 7 Crossback es el embajador perfecto para darla a conocer. Hay otros buenos DS, pero su buque insignia tiene todos los valores que la firma desea poner en valor. Y un dato clave: el DS 7 Crossback vale lo que cuesta.*

PRECIO		44.150 €		NUESTRA VALORACIÓN			
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 128 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA			
COMPORTAMIENTO	*****	+	Dotación. Comodidad. Exclusividad y refinamiento. Seguridad. Espacio interior y maletero. Ligereza. Ángulo de giro reducido.		-	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****		Ergonomía mejorable. Asiento trasero demasiado bajo. Sonoridad del motor en frío. Sin posibilidad de equipar tracción total.				
PRESTACIONES	*****						
CONFORT	*****						
SEGURIDAD	*****						
CONSUMO	*****						
PRECIO	*****						



▶▶ El maletero del DS 7 Crossback es uno de los más capaces del segmento. Esconde un doble fondo y, además, una rueda de emergencia.



▶ El cuadro de instrumentos digital es configurable. El sistema DS Night Vision de visión nocturna, opcional, es muy eficaz.



▶▶ El DS 7 Crossback no tiene ni tendrá tracción total. Sin embargo, su buena altura libre al suelo le permite hacer alguna 'diablura' sin riesgo. Los faros de serie son Full LED y tienen seis modos de funcionamiento.



▶ Los respaldos traseros se reclinan entre 23 y 32 grados, pero el asiento está situado bastante bajo. El piso es totalmente plano detrás. Es muy amplio.

LED Vision. Presentados por primera vez en el prototipo DS E-Tense, los DS Active LED Vision son extremadamente llamativos sin ni siquiera estar encendidos. Cuentan con un proyector principal LED y tres módulos LED giratorios. Estos pivotan y se inclinan en función del ángulo del volante, de la velocidad del coche y de las condiciones meteorológicas para garantizar la visibilidad en base a seis modos activos en la posición Auto del mando de las luces. Y su efectividad nocturna es bestial.

Pero no todo enamora en el DS 7 Crossback. El interior no puede ser más original... ni más confuso. A la luz del día, con los mandos sin iluminar,

resulta algo dificultoso identificar cada interruptor, e incluso el empeño por el diseño ha obligado a sacrificar ergonomía y algunos interruptores—por ejemplo, uno tan importante como es el de arranque—quedan alejados de la postura ideal de conducción.

El interior es sorprendentemente amplio, incluso para cinco ocupantes adultos. Y hay un hueco portaobjetos o una guantera casi por todas partes, algunas con un tamaño tremendo que se agradece. Además, sorprende el piso plano trasero sin el ya tradicional túnel central tan desagradable para un quinto ocupante. El acceso a las plazas traseras es comodísimo en el DS 7

Crossback porque el coche es alto pero la banqueta está realmente baja. Sin embargo, a la larga, los pasajeros de atrás, que cuentan con respaldo inclinable eléctrico, pueden llegar a sentirse encajonados.

El todocamino francés está hecho a conciencia y pasa con nota una de las 'pruebas del algodón', como es la del sonido al cerrar las puertas, porque suena a buen coche.

Y también se ha trabajado mucho la insonorización, entre otras cosas con unos cristales laminados y acústicos. Una decisión tomada con buen criterio no solo porque en un modelo premium cada decibelio menos vale su peso en oro, sino porque en es-

te caso el motor 2.0 BlueHDI de 180 caballos es eficiente y de rendimiento brillante, pero también algo áspero y ruidoso, sobre todo en frío.

Y ya que hablamos del propulsor, hay que decir que va asociado a un cambio automático EAT de 8 marchas y un convertidor de par hidráulico con modo manual, modo secuencial y una sensibilidad y respuesta controlada por los diferentes programas de conducción: Eco, Normal, Comfort y Sport. Se trata de una combinación de motor-cambio ya vista en modelos como el 3008 GT, una mecánica que, sin ser un 'cohetes', permite que en modo Sport el DS 7 Crossback se mueva a un rit-



**LÍNEAS SUAVES Y UNA ESTÉTICA QUE RECUERDA MUCHO LA DE ALGÚN RIVAL DE MARCA ALEMANA CON CUATRO AROS EN EL FRONTAL. EL DS 7 CROSSBACK NO PASA DESAPERCIBIDO RELOJ B.R.M. R180 SE INCLUYE EN EL EQUIPAMIENTO DE SERIE. ESTÁ MOTORIZADO Y ES ESCAMOTEABLE. TODO REZUMA CALIDAD**



▶▶ El original diseño del interior sacrifica en parte la ergonomía. Manejar bien todos los mandos requiere un tiempo de adaptación. La pantalla central de 12,3 pulgadas concentra muchísima información. El coche va muy bien dotado.



▶▶ Las levas del cambio tienen un tamaño perfecto. El climatizador trizona es opcional, pero por 311 euros ofrece una pantalla digital atrás con regulación independiente. La tecla Drive Mode activa cuatro modos.

mo sorprendente con consumos que no pasan de los 10 l/100 km, aunque lo normal es que a 120 km/h el gasto—gracias a una octava veloci-

dad en la que el motor no puede girar más relajado— sea de 6,5 l/100 km.

La plataforma del DS 7 Crossback es la modular EMP2

de PSA, muy ligera y que comparte distancia entre ejes con el Peugeot 5008, además de un eje multibrazo que aporta ese 'mix' entre eficacia y comodidad que se le exige a un modelo Premium. Si a ello se le suma la suspensión regulable de serie, el resultado es muy satisfactorio, logrando que el coche vaya siempre por su sitio y lo haga con la dureza que requiere cada escenario. El 7 Crossback no lleva ni llevará tracción total, pero en opción puede solicitarse el Pack Advanced Traction Control, que por 623 euros ofrece un sistema de ayuda a la tracción en zonas deslizantes junto a unos neumáticos de invierno.

Mi relación con el DS 7

Crossback ha ido de menos a más. Comencé la prueba con expectativa pero también con muchas reservas sobre algunos aspectos que con el paso del tiempo y de los kilómetros han ido consolidando una magnífica opinión. El DS 7 Crossback es un gran coche que no tiene nada que envidiar a los modelos Premium del segmento. Es verdad que 44.000 euros es dinero, sobre todo para un modelo de una marca que todavía no ha terminado de labrarse la imagen que necesita y merece. Sin embargo, el DS 7 Crossback es una caja de sorpresas que convence a base de argumentos contundentes que cualquier entendido sabrá valorar.

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



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

**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 BLUEHDI 180</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. EAT de 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	67,9
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/45 R20
Marca	GoodYear
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.610
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,9
Número de plazas	5

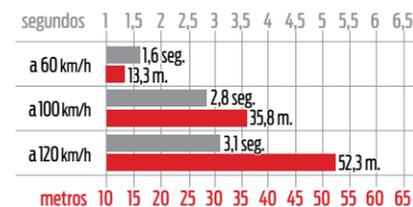
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 12,3 pulgadas	▲		
Asiento del conductor eléctrico	▲		
Regulador velocidad con radar	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Navegación conectada 3D	▲		
Faros Full LED	▲		
Asientos calefactados y ventilados			▶
Aparcamiento asistido			▶
Tapicería de piel	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión regulable con cámara	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de salida en batería			▼
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag laterales del./tras.	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag rodilla conductor			▼
DS Connected Pilot	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Sensores de aparcamiento	▲		

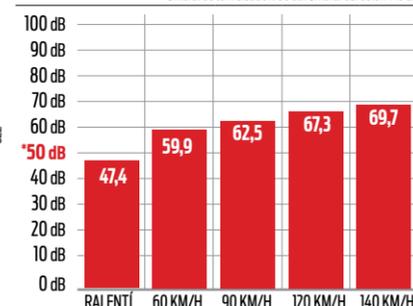
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	215 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,9)
Recorriendo (metros)	155
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	6,6
En metros	185
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,6 km/h de promedio	7,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,2
Conducción dinámica	9,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,4
A 140 km/h de crucero	7,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	850
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,1
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,9

**FRENOS**



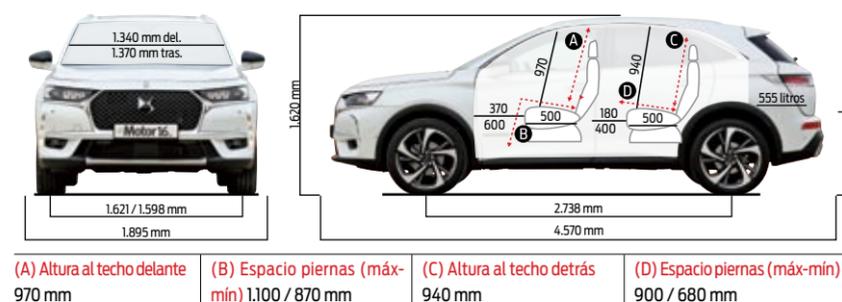
**SONORIDAD**



**PRINCIPALES OPCIONES**

Techo practicable panorámico: 1.039. DS Night Vision con cámara 360º: 935. Asientos calefactados, ventilados y con masaje: 779. Climatizador de tres zonas: 311. Pack Advanced Traction Control: 623. Sistema HIFI Focal Electra (14 altavoces, cajón de bajos, rejillas de altavoces cromadas): 935. Alarma: 312.

**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



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

	DS 7 CROSSBACK BLUEHDI 180 AUT. GRAND CHIC	AUDI Q3 DESIGN EDITION 2.0 TDI 184 CV QUATTRO S TRONIC	BMW X1 SDRIVE 20D AUTOMÁTICO	VOLKSWAGEN TIGUAN SPORT 2.0 TDI 190 CV DSG 4MOTION
<b>Precio</b>	44.150 euros	42.230 euros	38.700 euros	42.830 euros
<b>Cilindrada</b>	1.997 cc	1.968 cc	1.968 cc	1.968 cc
<b>Potencia</b>	180 CV / 3.750 rpm	184 CV / 3.500-4.000 rpm	190 CV / 4.000 rpm	190 CV / 3.500-4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	40,8 mkg / 2.000 rpm	38,8 mkg / 1.800-3.250 rpm	40,8 mkg / 1.750-2.500 rpm	40,8 mkg / 1.900-3.300 rpm
<b>Cambio</b>	Automático, 8 velocidades	Aut. doble embrague, 7 velocidades	Automático, 8 velocidades	Aut. doble embrague, 7 velocidades
<b>Tracción</b>	Delantera	Total	Delantera	Total
<b>Consumos</b>	6,1 / 4,2 / 4,9 l/100 km	6,5 / 4,7 / 5,2 l/100 km	5,2 / 4,1 / 4,5 l/100 km	6,5 / 5,2 / 5,7 l/100 km
<b>Emisiones</b>	128 g/km CO <sub>2</sub>	146 g/km CO <sub>2</sub>	118 g/km CO <sub>2</sub>	149 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	1.122 kilómetros	1.230 kilómetros	1.160 kilómetros	1.052 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	215 km/h	219 km/h	222 km/h	212 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	9,9 segundos	7,9 segundos	7,9 segundos	7,9 segundos
<b>Maletero</b>	555 litros	460 litros	505 litros	520-615 litros
<b>Dimensiones</b>	4.570 / 1.895 / 1.620 mm	4.388 / 1.831 / 1.590 mm	4.439 / 1.821 / 1.598 mm	4.486 / 1.839 / 1.632 mm
<b>Batalla</b>	2.738 mm	2.603 mm	2.760 mm	2.681 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,4 metros	11,8 metros	11,4 metros	11,5 metros
<b>Depósito comb.</b>	55 litros	64 litros	51 litros	60 litros
<b>Peso</b>	1.610 kilos	1.700 kilos	1.575 kilos	1.723 kilos
<b>A favor</b>	<p>Es, por detrás del BMW, el menos pesado y el que menos consume. También tiene el maletero más capaz de los que llevan banqueta trasera fija. Su pequeño radio de giro se agradece en ciudad. Con el acabado Grand Chic es el más caro, pero es el mejor equipado.</p>	<p>Por un precio similar al del DS 7 Crossback, el Q3 de Audi ofrece adicionalmente la tracción total quattro y un cambio automático eficaz de doble embrague. Además, la calidad total es una de sus señas de identidad. También ofrece un comportamiento sobresaliente.</p>	<p>Con 190 caballos el motor del BMW X1 es uno de los más eficientes del mercado y ha homologado un consumo de 4,5 l/100 km. Y con la nueva plataforma y su nueva configuración de tracción delantera se gana espacio. Es el más ligero.</p>	<p>Por prácticamente el mismo precio que el DS 7 Crossback, el Tiguan ofrece la tracción total y el cambio DSG de doble embrague. Sus 190 caballos tienen genio y mueven el conjunto con solvencia. Y el comportamiento es magnífico. Es muy versátil y su maletero también.</p>
<b>En contra</b>	<p>En el interior reina la calidad y el diseño, pero para conseguir el habitáculo más exclusivo se ha sacrificado un poco la ergonomía, y entender lo mucho que ofrece resulta algo complicado. El motor es fantástico, pero algo ruidoso.</p>	<p>El Q3 es más pequeño y por lo tanto su habitáculo no ofrece la espaciosidad del DS 7. Tampoco está tan equipado de serie como el modelo francés, y si lo hiciera sería mucho más caro. También tiene el maletero más pequeño del grupo.</p>	<p>Tiene el depósito de combustible más pequeño del cuarteto. Y su equipamiento es bastante justo si lo comparamos con el de su nuevo competidor francés. Además, el cambio automático del alemán no es tan eficaz.</p>	<p>Con 1.723 kilogramos es el más pesado de los cuatro modelos y eso le pasa factura, con un consumo más elevado y una autonomía menor. Y su equipamiento, tanto de seguridad como de confort, no es tan completo como el del DS 7.</p>



**EL DETALLE**

**DS ACTIVE SCAN SUSPENSIÓN Definitiva**

El sistema Active Scan Suspensión que usa el DS 7 Crossback funciona gracias a su cámara y a sus sensores. Estos leen la carretera para anticiparse a las imperfecciones de ésta y paliar los efectos de las irregularidades en la amortiguación. El sistema transmite los datos en tiempo real a un ordenador, que actúa sobre

cada rueda de forma independiente para ajustar la dureza o flexibilidad de las suspensiones y asegurar una mayor comodidad. Sólo funciona en modo Confort, entre 15 y 130 km/h.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,65 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste km total: 1,06 euros/km.

**RED DE POSVENTA**

1.055 puntos de asistencia en toda España.

**SEGURO**

Seguro a terceros: 377,20 euros/año. Seguro a todo riesgo: 569,06 euros/año con franquicia de 300 euros.

**GARANTÍA**

Dos años sin límite de kilometraje [www.dsautomobiles.es](http://www.dsautomobiles.es)

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**

**DS**  
PSAG Automóviles Comercial España S.A. Calle de Eduardo Barreiros, 110, 28041 Madrid Tf: 915 85 19 55



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 48.462 EUROS**

# 2 MOTORES DE 6 CILINDROS, TRACCIÓN TOTAL Y UN TIPO DE CAMBIO. LA GAMA, POR AHORA, ES ESCASA. LLEGARÁN LOS 4 CILINDROS

El nuevo Audi A7 Sportback cumple con los cánones de lo que debería ser el coche ideal. Por tamaño, comportamiento dinámico, confort de marcha y tecnología, la berlina deportiva alemana se sitúa al máximo nivel. La segunda generación se pone a la venta en marzo.



## Según los cánones

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Si en lugar de buscar las proporciones perfectas en el cuerpo humano con el 'hombre de Vitruvio', Leonardo da Vinci hubiera teorizado sobre la perfección en las dimensiones de un coche, posiblemente hubiera hablado de una longitud entre 4,5 y 5 metros y de una anchura que rozara los 2 metros. Unas medidas que permitieran proyectar una 'huella' sobre el asfalto que garantizara la perfecta adaptación del coche al medio. Seguro que Leonardo hubiera analizado más variables y hubiera llegado a la conclusión de que con una altura comedida, el comportamiento dinámico sería, por un lado más ágil y por otro más seguro, más apegado a la carretera. Y el peso no debería sobrepasar los 2.000 kilos.

Seguro que Leonardo, en su vertiente diseñadora además de analizar cifras, les hubiera dado forma y estilo; añadiendo músculo en algunas zonas, ligereza en otras, proporciones correctas y equilibrio general.

No sabemos si para el genio italiano el Audi A7 Sportback sería su coche perfecto, o el ideal -perfecto suena tal vez demasiado pretencioso- pero posiblemente un modelo de este tipo es el que mejor responde a lo que es la conducción pura: comportamiento dinámico y confort de marcha en la proporción exacta; sin que una característica se imponga sobre la otra, sino que entre ambas consigan la mezcla perfecta.

No es algo nuevo, porque Audi ya ha demostrado a 200.000 usuarios -los compradores de la primera gene-

ración del A7 Sportback- que se puede conjugar prestaciones, confort de marcha, versatilidad y estilo deportivo en un coche del que disfrute toda la familia... no solo el conductor como ocurre en los coupés clásicos. Para cumplir con ese 'hombre de Vitruvio', el A7 muestra unas proporciones casi perfectas: 4,97 metros de longitud, 1,90 de anchura y 1,42 de altura. Y un peso ligero para ese volumen, pues gracias al uso de los materiales más avanzados -aluminio, magnesio o fibra de carbono- supera las dos toneladas.

Esas medidas exteriores se traducen en una capacidad interior magnífica. Los 2,9 metros de distancia entre ejes dan como resultado una habitabilidad de notable alto, con una distancia para las piernas atrás que permite acomodar, sin rozar el asiento delantero a una persona de 1,75 de altura. Y lo más importante, sin que toque en el techo a pesar de la silueta coupé del A7 con su acusada caída en la parte trasera. Eso sí, atrás, mejor dos que tres, porque el voluminoso túnel central convierte el uso de esa plaza en ocasional. Y detrás de los pasajeros, un maletero que con sus 535 litros ofrece respuesta a las necesidades de una familia.

Como el A7 Sportback es un coche diseñado para el movimiento, además de esas proporciones se ha buscado dotarlo de virtudes que se muestren en marcha. Por eso su chasis cuenta con todos los avances de los que dispone Audi. Hablamos de suspensión adaptativa, del sistema de dirección a las cuatro ruedas (ambos opcionales),



◀ Estilo sobrio y elegante en el interior; buen espacio y gran calidad de acabado. El maletero, con 535 litros y un portón de gran tamaño, acoge todo el equipaje, pero es demasiado profundo.

◀ La trasera del A7 Sportback está marcada por su estilo coupé y por el nuevo sistema de iluminación que une los dos lados del coche en una línea con mucha personalidad.

### MMI TOUCH RESPONSE Control total

Para un control más intuitivo y seguro de las pantallas digitales, el A7 Sportback incorpora el nuevo MMI touch response, un sistema que sustituye a la clásica ruedecita que utilizaba Audi hasta ahora. Consta de una doble pantalla -la superior para control de infoentretenimiento- y la inferior para el climatizador, entrada de texto u otras funciones. Y su uso táctil es mucho más sencillo ya que cada función seleccionada en la pantalla se confirma con el sonido de un click. Además, esta pantalla inferior ofrece una función para introducir texto y cuenta con un comando de voz en busca de la forma más fácil de acceder a toda la tecnología disponible. Además, también se pueden manejar varias funciones desde el volante y



▲ Un pequeño click al pulsar la pantalla nos confirma que hemos seleccionado la función deseada...

en opción puede equipar un head up display que proyecta información sobre el cristal delantero.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	55 TFSI	50 TDI
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.967
Potencia máxima/rpm	340/5.000-6.400	286/3.500-4.000
Par máximo/rpm	51/1.370-4.500	63,2/2.250-3.000
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Aut. S tronic 7 vel.	Aut. Tiptronic 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	225/55 R18	225/55 R18
Peso (kg)	1.890	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.969/1.908/1.422	4.969/1.908/1.422
Volumen maletero (l)	535	535
Capacidad depósito (l)	63	63
De 0 a 100 km/h (s)	5,3	5,7
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,9	5,6
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	157	147
Precios desde... (euros)	81.520	76.860



◀ La versión S-Line, abajo, ofrece un aire más deportivo en su diseño, que se nota sobre todo en la parrilla delantera y las entradas de aire inferiores.

la clásica y eficaz tracción quattro o los cinco modos de conducción del Audi drive select, que permite elegir un modo de

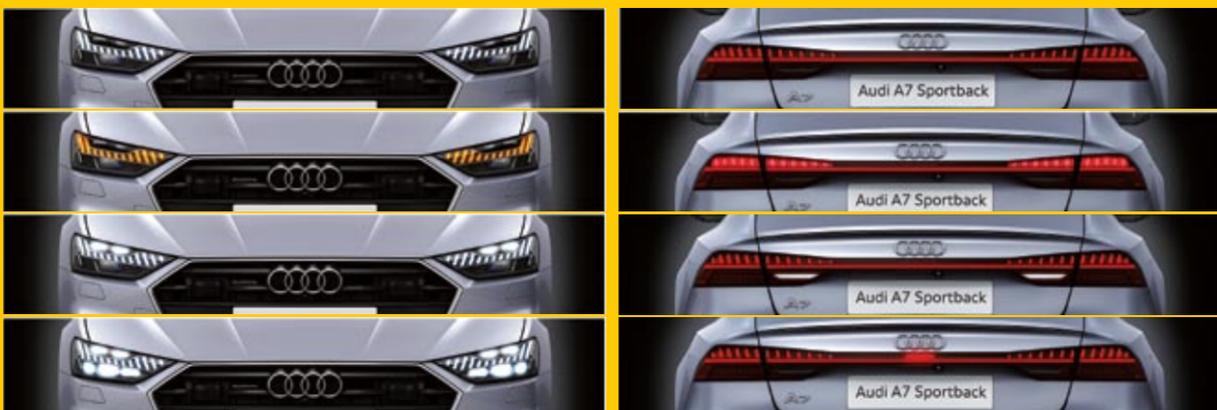
conducción más enfocado a la deportividad, a la eficiencia o al confort.

Y junto a esas proporciones

**PRIMER AUDI QUE HOMOLOGA CONSUMO CON LA NORMA WLTP**



**SISTEMA DE ILUMINACIÓN Hágase la luz**



El liderazgo de Audi en sistemas de iluminación llega a la culmen en este A7 Sportback que ofrece tres variantes para las luces delanteras: LED, HD Matrix LED y HD Matrix LED con los faros Audi laser light. Las dos variantes Matrix están divididas horizontalmente, con la luz diurna en la parte superior y la de cruce en el módulo inferior. En la parte más baja, las luces de los intermitentes y las dos hileras destinadas a la luz de carretera, formadas por 32 diodos

LED que también funcionan como luces de giro. Y en la trasera, el A7 ofrece también un diseño muy personal, con 13 segmentos verticales que se alternan con la luz de freno, que también está dividida. La tira de luz LED, que Audi utiliza en los modelos mejor equipados conecta los grupos ópticos de la trasera y le da una personalidad acusada a la zaga. Y como en los coches de carreras, la luz de niebla trasera se sitúa en el centro.

ideales, el A7 Sportback quiere ser un atleta en el más amplio sentido de la palabra; capaz de conseguir el mejor rendimiento con la mínima energía: eficiencia, se llama eso. Por ello entre las tecnologías que estrena esté el sistema Mild Hybrid, que cuenta con una batería de 48 voltios y un alternador que permite almacenar energía recuperada en las frenadas y aprovecharla para apoyar al motor de combustión. Gracias a ello, es capaz de circular 'a vela' hasta 160 km/h con solo levantar el pie del acelerador o arrancar en eléctrico tras una parada en un semáforo por ejemplo. Pequeños ahorros que en el A8 le han llevado a conseguir la etiqueta ECO de la DGT; algo posiblemente también al alcance de este A7 Sportback.

La gama de motores está a la altura, porque para el inicio de la comercialización, Audi ha

previsto dos 6 cilindros, un 55 TFSI de gasolina con 340 caballos y un 50 TDI diésel de 286. Motores poderosos, con una buena combinación entre rendimiento y eficiencia (el A7 es el primer Audi que ha homologado el consumo con la nueva normativa WLTP, aunque aún no se ha comunicado el dato obtenido) son el tope de una gama que tendrá más alternativas, en forma de propulsores de 4 cilindros con una potencia más contenida que den respuesta a los conductores más convencionales.

Todo eso mezclado con las últimas tecnologías en seguridad, ayuda a la conducción—cuenta con los mismos avances que ofrece el Audi A8 en cuanto a conducción autónoma, por ejemplo— un sistema de iluminación que posible-

mente sea el más avanzado del mundo o el nuevo sistema MMI Touch Response para controlar los sistemas de información y entretenimiento (ver recuadro) hacen del A7 Sportback la combinación perfecta entre prestaciones, deportividad, confort y eficiencia.

Lo hemos comprobado durante la presentación internacional en Sudáfrica. Ahí, con las dos variantes a nuestra disposición, descubrimos y disfrutamos de un modelo con el que recorrer kilómetros, enlazar curvas o hacer adelantamientos es un juego de niños... De lo más divertido. Primero nos ponemos al volante del gasolina. Suavidad absoluta, pero poder sobresaliente. El cambio S tronic de 7 velocidades hace maravillas por suavidad y rapidez en las transiciones.

La Chapmans Peak, la carretera que recorre la costa en los alrededores del Cabo de Nueva Esperanza nos permite disfrutar en cada curva del excelente aplomo del coche, de la dirección con el tacto y la precisión perfecta. Y la progresividad del motor y la reserva de potencia que ofrece hacen que no flaquee en ningún momento.

Toca el turno, después, para el diésel. Y se repiten las sensaciones. Ahora con cambio Tiptronic de 8 relaciones—excelente, pero menos vivo que el S tronic— el motor diésel es una gota más áspero y sonoro y tal vez un poco más perezoso por su mayor peso. Pero el resto de virtudes están ahí y nos bajamos sin saber muy bien con cuál quedarnos. Pero con la sensación de que el ideal de coche debe parecerse mucho a este Audi A7 Sportback.



◀▲ Visto de perfil, recuerda al Hyundai i30. Sucede lo mismo con el diseño y la calidad del interior, y con el tacto general de conducción.

# A punto de descubrirse

En unos días Kia desvelará la imagen del nuevo Ceed, que se presentará en el Salón de Ginebra, pero Motor 16 ya lo ha conducido. Y pinta bien.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El nuevo Ceed—atrás ha quedado el nombre Cee'd usado en las dos primeras entregas— está listo para su lanzamiento, cuyo calendario se inicia en Ginebra, donde además de la variante de cinco puertas habrá un segundo miembro de la gama. Se admiten apuestas.

Diseñado en el centro técnico de Kia en Alemania, desarrollado para los usuarios europeos y fabricado en Eslovaquia, su comercialización empezará en el segundo semestre con una gama que incluirá diésel y de gasolina. Y ya hemos podido probar dos de las versiones que formarán la familia, una de gasolina con tres cilindros, que apenas 'cattamos', y otra diésel, con la que hicimos más kilómetros.

El camuflaje ocultaba los

detalles de la carrocería, pero no la forma del Ceed, que de perfil recuerda al nuevo Hyundai i30, su hermano de proyecto y con el que comparte muchas cosas. Todo está bien tapado en el exterior, pero todo funciona y todo se abre: es un coche normal—de preserie, eso sí— y su habitáculo ya está

a la vista. Levantamos el portón y el maletero nos parece más amplio que el del Cee'd actual; y el suelo puede situarse a dos alturas. En el habitáculo volvemos a hallar nexos con el i30; y eso es bueno, porque significa que hay orden, ergonomía y calidad. Kia ha empleado mucho material



▲ Aunque llovía bastante, las carreteras del litoral catalán nos han permitido descubrir el buen equilibrio entre eficacia y confort del Ceed.

mullido para revestir el interior, aunque se ha apuntado a la moda reciente de usar plástico distinto en la zona alta de las puertas delanteras y traseras: mullido en las primeras, duro en las segundas. Y los asientos nos gustan: diseño deportivo y buena sujeción.

En marcha, agrado general. El motor diésel no suena demasiado al arrancar, y tampoco cuando empezamos a acelerar ya en carretera. Las prestaciones son buenas, lo que nos lleva a pensar que el peso del conjunto no será alto, y la dirección es rápida y precisa. Hay un botón para elegir entre los modos Sport y Comfort, y básicamente lo que logramos en el primero es una respuesta del acelerador más instantánea y una dirección más firme en tramos de curvas. Y de estos hubo varios en nuestra 'cita a ciegas'. Lluve a mares y la carretera, sin arcén, no está para alegrías, pero avivamos el ritmo lo suficiente como para ver que el Ceed goza de una suspensión eficaz. No han necesitado unos reglajes excesivamente firmes para que el coche balancee poco y entre por donde le digamos con obediencia.



▲ Puesto de conducción cómodo y ordenado, presidido por una pantalla 'flotante'. El maletero es más amplio que el del modelo actual y el interior es amplio, salvo la cota longitudinal detrás, algo justa.



**TODA LA GAMA SE BENEFICIA DE UN DESCUENTO DE 2.300 EUROS, Y LA SERIE LIMITADA 'COOL&COMFORT' ARRANCA EN 15.990 EUROS**



# Ahora más cómodo

Citroën transforma en profundidad el C4 Cactus, que introduce nuevos asistentes de conducción y es más cómodo gracias a su mejor aislamiento y a los amortiguadores progresivos hidráulicos. Además, estrena la versión PureTech 130 de gasolina y recibe un diseño que 'berliniza' su imagen.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Tras la llegada del C3 Aircross, que es un SUV en toda regla, Citroën llama 'berlina' a su C4 Cactus, cuya primera generación desempeñaba un rol de 'crossover' al que ayudaba su imagen desenfadada, donde los Airbump laterales eran señal de identidad. Pero con la metamorfosis del C4 Cactus, que sigue fabricándose en Madrid, esas protecciones pierden relevancia –van más bajas y son más pequeñas– y el coche esgrime un aire más 'convencional', con una longitud de 4,17 metros que, a nuestro juicio, le coloca entre el segmento B, con utilitarios como el Citroën C3, y el C, con compactos como el Citroën C4.

Más allá de la adopción de esa imagen formal, el C4 Cactus evoluciona en varios capítulos, y eso permite hablar de profunda remodelación. Plataforma y carrocería no cam-



▲ El exterior minimiza las protecciones Airbump, y el coche parece menos 'crossover' y más 'berlina'. El maletero tiene 358 litros.

<b>PRECIO</b>		<b>DESDE 17.200 €</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 120 G/KM			
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>			
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>	
+ Con descuento, desde 14.900 euros. Consumo. Motores PureTech 110 y 130. Confort. Ligereza.		- Persisten malos detalles del modelo anterior. EAT6 sólo con un motor. Instrumentación simple.	

bian, pero sí el diseño frontal, las ópticas traseras, el portón, los paragolpes... Hay mejoras 'invisibles' para ganar confort –ver cuadro– y las posibilidades de personalización siguen siendo muchas: 31 combinaciones exteriores a partir de 9 colores de carrocería y 4 Packs Color, así como 5 ambientes interiores. Y llegan nuevos asistentes de seguridad.

Lástima que no se haya aprovechado para paliar detalles criticados en el anterior modelo, como las ventanillas



◀ Los 100 kilómetros entre las localidades francesas de Annecy y Bourg-Saint-Maurice nos han permitido tomar contacto, nevada incluida, con el C4 Cactus. Hay acabados Live, Feel y Shine –más el Business para empresas–, y cinco ambientes interiores, pues al de serie se suman Metropolitan Red –izquierda–, Hype Red, Wild Grey e Hype Grey.



## CITROËN ADVANCED COMFORT Amortiguadores, y mucho más

▶ Junto a estas líneas, detalle de la banqueta de los asientos Advanced Comfort, que tienen un mullido innovador fruto de un profundo estudio. Y para optimizar el aislamiento acústico, mejoras como los cristales más gruesos. Más a la derecha, el amortiguador progresivo PHC.



La marca francesa lleva tiempo aplicando el programa Citroën Advanced Comfort, que agrupa mejoras dirigidas a hacer más cómodos todos sus vehículos. Y el nuevo C4 Cactus se convierte en referente de esa filosofía, pues como primicia en Citroën adopta en sus asientos una nueva espuma de alta densidad y 15 milímetros de grosor que aumenta la comodidad, refuerza la sujeción y evita su hundimiento tras varias horas al volante. Clave también es la labor de aislamiento insonorizante, pues el C4 Cactus usa cristales más gruesos y parabrisas acústico, juntas de estanqueidad en todas las piezas que se abren y más material absorbente en salpicadero y suelo del habitáculo. Y la guinda, los amortiguadores progresivos hidráulicos PHC (Progressive Hydraulic Cushions), que debutan en Europa tras su estreno en el C5 Aircross lanzado ya en China.

traseras con apertura de compás –elemento muy 'low cost' si entendemos el C4 Cactus como 'berlina'–, el techo acristalado sin cortina parasol –la marca aduce que ya tiene una alta protección térmica, pero sigue ofreciendo como accesorio unos estores para dar respuesta a los 'desconfiados'– o un salpicadero minimalista basado en una instrumentación digital simple y una pantalla táctil central que agrupa múltiples funciones y reduce al mínimo el número de botones; lo que no nos convence.

Sí es cierto que progresa la sensación general de calidad en su amplio interior, y hay más refinamiento. Al sentarnos, percibimos que, en efecto, las butacas son más cómodas para conducir, pues ganan fir-

meza y no recuerdan tanto como antes al sofá de casa. Entre eso y que el coche está mejor aislado, el confort crece. Con

mención especial para los nuevos amortiguadores –las suspensiones clásicas tienen un amortiguador, un muelle y

un tope mecánico, pero en los PHC de Citroën hay dos topes progresivos, uno de expansión y otro de compresión–, que se traducen en un rodar más suave, pues filtran mejor el asfalto rizado y no genera tanto rebote sobre los grandes baches.

Novedad también en el C4 Cactus es el motor PureTech 130 de gasolina, que proporciona unas prestaciones estupendas ayudado por su buena respuesta y la ligereza del conjunto, determinante para conseguir consumos mínimos.

En cuanto a precios –desde 14.900 euros incluyendo el descuento–, destaca por su equipamiento la serie limitada Cool&Comfort: 15.990 euros si monta el PureTech 110 y 16.990 con el BlueHDi 100. Pero sólo hay 260 unidades...

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 82	PURETECH 110	PURETECH 130	BLUEHDI 100
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.560
Potencia máxima/rpm	82 CV / 5.750	110 CV / 5.500	130 CV / 5.500	100 CV / 3.750
Par máximo/rpm	12,0 mkg / 2.750	20,9 mkg / 1.500	23,5 mkg / 1.750	25,9 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man.5 v. - Aut.6 v.	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc.vent./Tambor.	Disc.vent./Tambor.	Discos vent./Discos	Disc.vent./Tambor.
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.083	1.105 (EAT6: 1.145)	1.120	1.150
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.170/1.714/1.480	4.170/1.714/1.480	4.170/1.714/1.480	4.170/1.714/1.480
Volumen maletero (l)	358 / 1.170	358 / 1.170	358 / 1.170	358 / 1.170
Capacidad depósito (l)	50	50	50	45
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	10,3 (EAT6: 10,9)	9,1	11,8
Velocidad máx. (km/h)	169	188	193	184
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,5 (EAT6: 5,3)	4,8	3,4
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	109	104 (EAT6: 119)	110	94
Precios desde... (euros)	<b>17.200</b>	<b>18.100</b>	<b>20.100</b>	<b>19.100</b>



# Refinado inventor

Estrena el primer motor del mundo con relación de compresión variable y es vanguardista en otros aspectos, pues adopta el conjunto de tecnologías ProPilot Assist de ayuda a la conducción. Y aunque no llega hasta enero de 2019, ya hemos probado este futuro rival de Q5, X3, GLC o XC60.

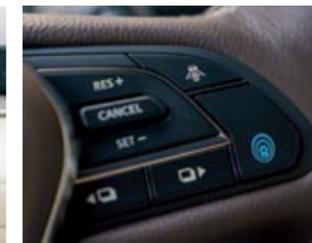
Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Con precios que arrancan en 36.550 dólares –unos 2.000 menos que el BMW X3 comparable–, el nuevo QX50 acaba de iniciar su comercialización en Estados Unidos, territorio clave para Infiniti. De hecho, fue desvelado en noviembre en el Salón de Los Ángeles.

En cuanto a la versión definitiva para Europa –con Stop&Start, refuerzos estructurales delanteros pensados para el test de EuroNCAP y facturas que intuimos bien por encima de los 40.000 euros–, debutará en septiembre en el Salón de París y no llegará a las tiendas hasta enero de 2019. Pero todos saldrán de

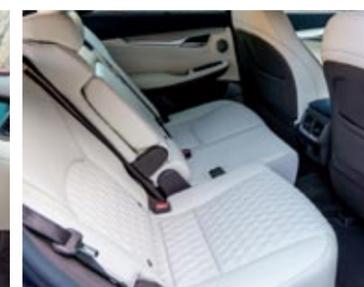
la misma planta –Aguascalientes, en Méjico– y compartirán mecánica, capítulo donde el revolucionario motor VC-Turbo –fabricado en Japón– será protagonista. Este 2.0 sobrealimentado de cuatro cilindros rinde 272 CV y 38,8 mkg, que es más de lo generado por motores comparables usados en el Audi Q5 o el BMW X3: 252

CV en ambos casos. En cuanto al consumo, Infiniti defiende que su tecnología de relación de compresión variable reduce el consumo y las emisiones un 30 por ciento frente a un motor V6 de prestaciones similares, pero los 7,5 l/100 km estimados en el ciclo europeo se situarían por encima de los 6,8 litros del Q5 2.0 TFSI



▲ El cambio automático, de variador y con ocho marchas prefijadas, va bien. Y tiene levas.

Quattro o los 7,2 del X3 xDrive 30i. Nuestras impresiones tras un primer contacto en California van por ahí, pues medimos 9 litros de media en una ruta por carretera a ritmo turístico –con relieve agreste, eso sí– y 13 en un trayecto con ciudad y mucho ‘sube y baja’ por las colinas circundantes.



◀ Las dos secciones asimétricas que forman la segunda fila pueden moverse longitudinalmente 15 centímetros por separado. No sobra hueco para los pies bajo las banquetas delanteras.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0T
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.970 a 1.997
Potencia máx. (CV/rpm)	272 / 5.600
Par máximo (mkg/rpm)	38,8/1.600-4.400
Tracción	Del. / Total AWD
Caja de cambios	Aut. CVT, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	235/55 R19
Peso en vacío (kg)	1.736 (AWD: 1.795)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.693/1.903/1.679
Volumen maletero (l)	565
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	6,7 (AWD: 6,3)
Velocidad máx. (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	7,5 (aprox.)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.

Pero los 272 CV están ahí de verdad, y cuando aceleramos a fondo su revolucionaria tecnología no se traduce en sensaciones extrañas, sino en empuje enérgico y progresivo, o en un sonido amortiguado pero deportivo. Las prestaciones son magníficas –la versión probada, con tracción total AWD, alcanza los 100 km/h en 6,3 segundos–, pues a la brillantez del VC-Turbo se añade una masa contenida pese a la estupenda calidad general –1.795 kilos, y 59 menos el FWD de tracción delantera– y un cambio automático Xtronic bien resuelto, por más que

las cajas CVT de variador continuo no sean nuestras favoritas. Y es que ‘simula’ bien el funcionamiento de una transmisión de ocho marchas, tiene levas en el volante y ajusta sus

reacciones –igual que la servo-dirección o la entrega de par del motor– al programa de conducción que hayamos elegido con el mando D-Mode: Estándar, Eco, Sport o Perso-



## PRECIO **Aún no se comercializa**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **N.D.**

## PRIMERAS IMPRESIONES

### NOS GUSTA

Calidad y confort. Motor enérgico. Prestaciones. Maletero. Segunda fila corredera. Tecnología.

### DEBE MEJORAR

Gasto real alejado del oficial... y no tan bajo. Gama muy limitada. Cambio de variador.



◀ Según la norma SAE americana, el maletero tiene 895 litros, y 1.048 avanzando a tope la segunda fila. Eso se corresponde con 565 litros ‘europeos’, un buen dato. Y además, con bajo plano de carga.



**ALTURA AL SUELO DE 21,8 CENTÍMETROS EN UN SUV DISPONIBLE CON TRACCIÓN TOTAL, QUE REPARTE HASTA UN 50:50, O DELANTERA**

# INFINITI PRESENTARÁ EL QX50 'EUROPEO' EN SEPTIEMBRE



## MOTOR VC-TURBO

### El primero con compresión variable

◀ Con el brazo inferior en esta posición, la carrera del pistón es más larga, la cilindrada aumenta y la relación de compresión es menor (8:1), lo que favorece el rendimiento y la potencia.

▶ Con el brazo en la otra posición, la carrera del pistón es más corta, la cilindrada se reduce y la relación de compresión sube a 14:1. Así, gasto y emisiones bajan.



▲ El secreto del VC-Turbo está en su exclusivo engranaje reductor Harmonic Drive, con accionamiento eléctrico y que al variar el ángulo del brazo inferior ajusta el punto muerto superior de los pistones.

acorta continuamente la carrera del pistón –en los cuatro cilindros a la vez– para variar la relación de compresión entre un mínimo de 8:1 y un máximo de 14:1. Con el primero logra más rendimiento, y más eficiencia con el segundo. Además, el VC-Turbo puede alternar sin interrupción los ciclos de combustión Atkinson –con relaciones de compresión altas y carreras de pistón largas– y normal. A medida que la relación

se reduce, la admisión de aire y gasolina deja de solaparse, y el motor vuelve al ciclo normal: admisión, compresión, combustión y escape en fases separadas, lo que eleva la potencia. Y para posibilitar ese funcionamiento variable combina la inyección multipunto MPI –que mezcla combustible y aire más tempranamente para mejorar la eficiencia con cargas bajas del motor– y la inyección directa de gasolina GDI.

Infiniti creía tan firmemente en la compresión variable –en su día también Saab investigó dicha solución, pero con un funcionamiento diferente en su prototipo 1.6 SVC– que ha dedicado 20 años a crear el motor VC-Turbo, dos décadas en las que ha empleado

200 motores de ensayo, ha invertido 30.000 horas en bancos de pruebas y ha simulado 5.000.000 de kilómetros. Incluso ha contado con la colaboración de Renault Sport FI, que se ha encargado de analizar el movimiento de los distintos elementos y validar la fiabilidad en

condiciones adversas. Todo para que nada falle en una mecánica revolucionaria, pues es la primera capaz de 'mutar' según las necesidades. La clave está en el Harmonic Drive, que acciona eléctricamente un sistema multibrazo de acero y carbono cuyo movimiento alarga o



◀◀ La marca estima que homologará un consumo mixto para Europa entre 7,5 y 7,8 l/100 km; pero en nuestro test por California los promedios fueron más altos.

nal. Este último permite personalizar cada sistema por separado, y si el coche monta la dirección DAS –único sistema digital del mundo, ahora en su cuarta generación–,

con el D-Mode también podremos escoger entre tres tipos de ajuste.

Los frenos, con cuatro discos ventilados, cumplen de sobra –nunca buscamos los límites, pues los 'sheriffs' americanos no se andan con chiquitas–, y el comportamiento general es seguro y eficaz, a lo que ayuda un conjunto rígido –23 % más gracias al uso pionero del acero SHF 980 MPa–, una nueva suspensión que reduce el balanceo y una tracción total inteligente que sólo envía par al tren trasero –hasta un 50 % cuando es necesario.

La guinda, una carrocería robusta y rematada con calidad –presume de ajuste y materiales refinados–, y que brilla por su funcionalidad gracias a los 565 litros del maletero, a su segunda fila corredera y a una amplitud correcta, comparable a la de sus rivales.

DESDE **23.550 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **91 A 93 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

➕ Motor diésel refinado y muy eficiente. Equipamiento de serie. Dinámica. Tacto general muy agradable.

#### DEBE MEJORAR

– Huecos bajo la consola central poco prácticos. Acceso a las plazas traseras en la versión Sedán.



# Despedida a lo grande

Honda se despide del diésel con el optimizado 1.6 i-DTEC, un motor agradable y eficiente en consumos que llega, por fin, al nuevo Civic.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Un año después de su lanzamiento, el nuevo Honda Civic incorpora la variante diésel, propulsor que asumirá un 30 por ciento de las ventas de este modelo. Disponible con las carrocerías de cinco puertas y Sedán, se ha trabajado a fondo sobre el conocido bloque 1.6 i-DTEC, que conserva los valores de potencia y par pero reduce significativamente el consumo y las emisiones.

No ha sido fácil llegar a un consumo medio de 3,5 litros, o de 3,4 en el Sedán. El trabajo de fondo se ha centrado en los pistones, la culata, el cigüeñal, el turbocompresor, la inyección, el catalizador –con nuevos materiales preciosos que son 'secreto de Estado'– y el filtro de partículas. Y sin recurrir a aditivos extra...

Este propulsor se asocia a una caja manual de seis relaciones, también optimizada y que presume de un tacto exquisito. La noticia es que en septiembre llegará una transmisión automática de nueve relaciones con convertidor de par, en lugar de las conocidas con variador continuo

que emplean las variantes de gasolina.

Con tanta eficiencia la pregunta es si pasará factura en aspectos como las prestaciones o la dinámica. Damos fe de que no. Su capacidad de trabajo a bajo régimen evita que tengamos que recurrir con tanta asiduidad al cambio, y se



▲ El Civic 5P diésel llega en marzo y la variante Sedán lo hará en junio. Además, el cambio automático de 9 relaciones debutará en septiembre.



▲ Este será el último diésel de Honda, y se monta en el Civic y en la futura actualización del HR-V. Los modelos nuevos sólo apostarán por la gasolina y la hibridación eléctrica.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 i-DTEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	30,4 / 2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/55 R16
Peso (kg)	1.340
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.518/1.799/1.434
Volumen maletero (l)	478 / 1.267
Capacidad depósito (l)	46
De 0 a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad máx. (km/h)	201
Consumo mixto (l/100 km)	3,5 (Sedán: 3,4)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	93 (Sedán: 91)
Precios desde... (euros)	<b>23.550</b>

muestra sumamente refinado en marcha. No hay cambios en cuanto a dirección o chasis respecto al resto de la gama y presume de suspensión adaptativa con el acabado superior Executive. Eso sí, renuncia al paquete deportivo ofrecido en las versiones de gasolina.

Disponible con cinco niveles de acabado –cuatro en el Sedán–, toda la gama incorpora de serie la tecnología Honda Sensing, que contempla un sistema de prevención y mitigación de accidentes, aviso de cambio de carril con función de corrección de trayectoria, reconocimiento de señales de tráfico, limitador de velocidad inteligente o un control de velocidad con función de atascos.

El precio oscila entre los 23.550 y los 29.650 euros del cinco puertas, y los 24.850 y 29.950 euros para el Sedán.



► La ubicación de las baterías permite un excelente aplomo en marcha.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Posición	Delantera
Par	110 kW (150 CV)
Par máximo	320 Nm (32,7 mkg)
Tracción	Delantera
Frenos del/tra.	Discos ventil. / Discos venti.
Peso (kg)	1.995
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.490/1.788/1.530
Maletero (l)	435 / 1.176
Tipo de batería	Ion-litio
Capacidad de la batería	40 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,9
Velocidad máx. (km/h)	144
Consumo (Wh/km)	194-206
Emisiones CO2	0 g/km
Autonomía WLTP (km)	270
Tiempo de recarga	7,5 h a 6,6 kW y 21 h a 10A (enchufe doméstico)
Precios desde... (euros)	<b>31.260</b>



◀▶ La pantalla central ofrece todo tipo de informaciones sobre consumos, puntos de recarga... Y también la cámara de 360°.

# Ojo con el eléctrico

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

A Nissan le ha tocado ser pionera en dos de las tendencias de más éxito en el sector del automóvil. Una relativa al presente –los crossover– donde la llegada del Qashqai inauguró un tipo de coches que ahora mismo son los auténticos dominadores del mercado mundial. La otra tendencia es más de futuro –los eléctricos–, aunque ahí la marca japonesa lleva años de ventaja. Y con ese carácter pionero, cuando otras marcas aún están diseñando su estrategia, Nissan va un paso más allá con el Leaf, que

El segundo Nissan Leaf, sin dejar de ser un coche eléctrico, quiere convertirse en rival de los compactos clásicos. Con una mayor autonomía, un comportamiento dinámico con mucho carácter y sorprendentes tecnologías, como el E-pedal, tiene varios argumentos para dejar de ser visto como un simple eléctrico.

más que un simple eléctrico 'quiere' ser un coche compacto que, además, es eléctrico. En Tenerife, durante la presentación internacional, hemos podido valorar si ese empeño de ser alternativa a los compactos tradicionales

tiene fundamento. Empezando por la carrocería, el Leaf cumple las expectativas con sus 4,49 metros de largo, sus cinco plazas y los 435 litros del maletero. Buena calidad de acabados y materiales y un trabajo de insonorización de

rodadura fantástico que procuran un ambiente interior refinado. La habitabilidad se remata con una anchura correcta atrás y plazas cómodas, salvo la central por el túnel voluminoso. En eso, por lo tanto, compite sin problemas con los compactos clásicos. En tecnologías clásicas tampoco tiene nada que envidiar, con todos los elementos que podemos encontrar en sus rivales. En seguridad ofrece el Escudo Inteligente, que agrupa los principales dispositivos; y en ayudas a la conducción, asistentes que son novedad en Nissan y que se estrenan por



◀▶ En el volante, la tecla con el símbolo azul activa el sistema ProPilot.

primera vez en este Leaf. Hablamos del ProPilot Park, un sistema de aparcamiento autónomo que realiza todas las funciones de estacionar –tanto en línea como en batería hacia adelante y hacia atrás– simplemente manteniendo pulsado un botón durante toda la maniobra –el coche controla volante, acelerador y freno–. Y también del ProPilot 1, sis-

tema que hemos probado en autovía: con marcar la velocidad a la que quieres circular y la distancia a la que deseas mantener el coche de delante, acelera, frena y mantiene el coche en el carril. Aunque quiere competir con los clásicos, tiene un es-

píritu rompedor, y por eso el Leaf estrena, además, un revolucionario sistema –ver recuadro–, conocido como E-pedal, que reinventa por completo la frenada. Hay mucha evolución en campos más tradicionales; especialmente en uno en el que

siempre se le han achacado debilidades: el comportamiento y las sensaciones al volante. Desarrollado sobre la misma plataforma del anterior Leaf, ha sido puesto a punto con el conductor europeo como objetivo. Y eso se nota en marcha. Porque nos olvidamos de

► La toma de carga del coche se ha rediseñado según los comentarios de los clientes. Su disposición es más horizontal y se ubica en el frontal del coche.



PRECIO	DESDE <b>31.260 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Comportamiento y aceleración. Suavidad de marcha. E-pedal. Capacidad de regeneración.</p>	<p>-</p> <p>Ubicación tecla E-pedal. Velocidad máxima limitada. Túnel central en las plazas traseras.</p>

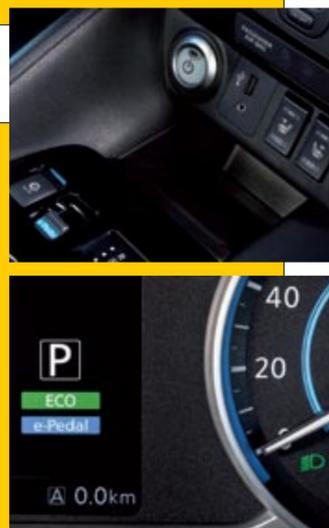


**270 KM DE AUTONOMÍA CON LA NUEVA NORMA; PERO MÁS REALES**



**E-PEDAL**  
**Adiós al freno**

Buscando la mayor capacidad de regeneración de la batería en las frenadas, Nissan ha inventado el E-pedal, un sistema que, una vez que uno se acostumbra –y se tarda solo unos minutos– te olvidarás de que tienes un pedal de freno... Porque no lo utilizarás nunca. Basta activar la tecla para que cada vez que levantas el pie del acelerador el coche se frene y aproveche para recargar las baterías con esa energía recuperada en la frenada. Y frena por completo. Por ello, uno empieza a trabajar únicamente sobre el acelerador: si lo pisas, el coche acelera, y si lo sueltas, frena. El resultado es sorprendente aunque, evidentemente, necesitas de una leve adaptación hasta que calculas cuánto espacio necesita el coche para detenerse, por ejemplo, al llegar a un cruce, un semáforo o una rotonda. Y cuando lo tienes calculado... es mágico y mucho más cómodo.



▲ Basta pulsar una tecla para que el E-pedal empiece a funcionar. modo. Levantas el pie y frenas; lo bajas y aceleras... Y siempre tienes la posibilidad, si hay una emergencia o si has calculado mal, de pisar el freno y parar el coche por completo exactamente donde tú quieras.



◀ El maletero, con 435 litros, ofrece una capacidad muy razonable para un modelo compacto. Alta calidad de acabados, con cuero en el nivel Tekna, y buena habitabilidad trasera, salvo por el voluminoso túnel central.



ese comportamiento 'blandito' de la generación anterior, y ahora es mucho más firme y con un toque más deportivo. El bajo centro de gravedad y el peso de las baterías le dan mucho aplomo en marcha, y transmite confianza desde el minuto 1. La dirección tiene un tacto perfecto y es muy directa, lo que redonda en una dinámica muy viva –pasa de 3,2 a 2,6 vueltas de volante entre topes– que hemos puesto a prueba en la subida al Teide, donde ha mostrado excelentes virtudes.

También gana en empuje gracias a los 150 caballos, que son una cifra muy razonable –no lo es tanto la velocidad máxima de 144 km/h– y, sobre todo, los 320 Nm –32,7 mkg– de par instantáneo, que le permiten acelerar en 7,9 segundos de 0 a 100 km/h. En marcha, en la subida al Teide, esa potencia y ese par se traducen en un empuje constante, sin vacíos de energía, en cuanto se hace presión sobre el acelerador, permitiendo hacer una subida a muy buen ritmo, sin los típicos 'ahogos' de

los coches de combustión en semejantes circunstancias.

Y en la bajada confirma lo apuntado en la subida. Pero, además, ahí el Leaf nos sorprende con la capacidad de recarga de la nueva batería de 40 kWh. Activamos la tecla del E-pedal y comenzamos a bajar preocupándonos solo del acelerador. Antes de la llegada a una curva cerrada simplemente levantamos el pie para que el coche retenga y entremos a la velocidad correcta, mientras vemos cómo el porcentaje de la carga de la batería va subiendo progresivamente y recupera gran parte de lo gastado en la subida.

Hablando de gasto, el nuevo Leaf es el primer eléctrico que publica cifras de homologación con la nueva norma WLTP, unos consumos medidos en circunstancias más reales y que rebajan los 385 kilómetros homologados con la normativa NEDC hasta solo 270, o 415 si hablamos del consumo urbano. ¿Angustia? Pues no mucha, porque tras nuestro recorrido confir-

mamos que esos 270 kilómetros son muy reales. Porque cubrimos a buen ritmo nuestro recorrido de 100 kilómetros –autovías y carreteras de montaña, fundamentalmente–, y tras ese recorrido los 269 kilómetros de autonomía que marcaba el coche en la salida se habían convertido en 159 kilómetros, y aún teníamos disponible un 59 por ciento de la batería. Es cierto que en la subida al Teide los kilómetros de autonomía se reducen rápidamente, pero también que en la bajada el E-pedal y su capacidad de regeneración suma autonomía a medida que vas recorriendo más distancia. Satisfactorio, por tanto, el rendimiento y el consumo, y también su capacidad de carga, pues en solo 7,5 horas usando una toma de recarga rápida –por cierto, Nissan sigue ofreciendo gratis la instalación al comprador de un Leaf– el coche está cargado por completo. ¿Harán falta más argumentos? Pues tal vez sí; pero con estos, el Leaf ya planta batalla.

DESDE **20.700 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **124 A 133 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

➕ Amplitud y modularidad interior. Tacto general muy agradable. Dinámica. Equipamiento.

**DEBE MEJORAR**

➖ Cambio automático CVT no muy refinado en conducción dinámica. Visibilidad fronto-lateral.



**Impulso vitamínico**

El Jazz se actualiza con ligeros cambios estéticos, y de paso aprovecha para incorporar el nuevo motor 1.5 i-VTEC de 130 CV. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Honda Jazz se somete a una actualización, en su ciclo medio de vida, que salpica tanto a la estética como a su mecánica, ya que incorpora por primera vez el propulsor 1.5 i-VTEC de 130 CV, asociado exclusivamente al, también nuevo, acabado Dynamic.

El cambio de imagen se centra en los faros, la parrilla y el paragolpes en la parte frontal. Los rasgos deportivos están más acentuados en las versiones Dynamic, con un bifurcador frontal más bajo y un difusor trasero más llamativo. Además, presume de faros LED y antiniebla, faldones laterales, un alerón trasero en el portón y llantas de 16 pulgadas rematadas en color negro brillante.

Bajo el capó, y descartado el diésel, conserva el motor 1.3 i-

VTEC de 102 CV, pero añade el mencionado 1.5 i-VTEC de 130, que hereda del HR-V. Está disponible con una caja manual de seis marchas y con la automática de variador continuo CVT, transmisión ésta con la que homologa 0,5 l/100 km menos de gasto medio. Salvo que el uso por la gran ciudad sea intensivo, preferimos el agradable tacto de la primera. Y no lo decimos por los 1.000 euros de sobrepeso de la caja CVT, sino porque pierde

atractivo cuanto más nos alejamos de la urbe debido a esa sensación de 'resbalamiento' que ofrece cuando se fuerza la marcha.

Tuvimos ocasión de rodar con esta nueva variante 1.5 i-VTEC, que dispone de un abanico de rendimiento ideal entre las 4.000 y las 6.500 rpm –corta cuando acaricia las 7.000 vueltas–, si bien por debajo de esos números ya mueve con soltura un conjunto que pesa 1.104 kilos.



◀ El propulsor 1.5 i-VTEC de 130 CV se asocia exclusivamente al nuevo acabado Dynamic, el más deportivo de todos.

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR	1.5 i-VTEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 6.600
Par máximo (mkg/rpm)	15,8 / 4.600
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. o CVT
Frenos del./tras.	Disc. vent. / Disc.
Neumáticos	185/55 R16
Peso (kg)	1.104 (CVT: 1.124)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.051/1.694/1.525
Volumen maletero (l)	354 / 1.314
Capacidad depósito (l)	40
De 0 a 100 km/h (s)	8,7 (CVT: 10,0)
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (CVT: 5,4)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	133 (CVT: 124)
Precios desde... (euros)	<b>20.700</b>

La gama Jazz incorpora de serie la frenada de emergencia automática en ciudad; y desde el segundo escalón de acabado ofrece el Honda Sensing, que contempla aviso de colisión frontal, reconocimiento de señales de tráfico, limitador inteligente de velocidad, alerta de cambio de carril y luces de carretera inteligentes. El precio oscila entre los 16.800 euros del 1.3 i-VTEC y los 20.700 del 1.5 i-VTEC.



▲ El interior del Jazz es uno de los más amplios y modulables de su segmento. Los asientos traseros Magic Seats permiten elevar la banqueta para ganar un espacio precioso.

**LA DIRECCIÓN** A LAS CUATRO RUEDAS NO LA OFRECE NINGUNO DE LOS RIVALES DEL NUEVO R.S. DE RENAULT. ES UN SISTEMA DEFINITIVO

# Único en su especie

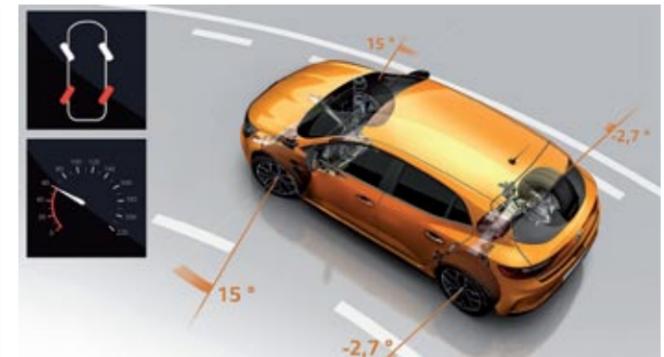


El nuevo Mégane R.S. es más bajo y ancho. Y el escape central junto al difusor del paragolpes conforman una trasera con un marcado carácter deportivo.

El equipamiento de serie del Mégane R.S. es muy completo e incluye pantalla táctil de 8,5 pulgadas, faros Full Led con tres funciones y cinco modos de conducción.



Los nuevos amortiguadores Kayaba, con topes hidráulicos en compresión, aportan un gran equilibrio al R.S.



El exclusivo sistema 4Control de cuatro ruedas directrices marca definitivamente el comportamiento del nuevo Mégane R.S.

El nuevo Mégane R.S. alcanza un equilibrio muy interesante entre comodidad y eficacia. Y aporta un concentrado de tecnología que lo hace un modelo único. Es, además, el más barato de su clase.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Que el segmento GTI reviva es una magnífica noticia para los entusiastas de los coches con alma y de la conducción pura y dura, que todavía somos mayoría. Como lo es que Renault siga evolucionando su compacto más deportivo, el Mégane R.S. Además, el nuevo R.S. se convierte en la opción más asequible del segmento, y con un precio de partida de 31.900 euros ofrece un paquete tecnológico imposible de encontrar entre sus rivales.

Y es que todos los R.S. contarán de serie con chasis 4Control de cuatro ruedas directrices –único en el segmento–, cinco modos de conducción, un motor 1.8 Turbo de 280 CV con turbo de doble entrada –que comparte con el Alpine–, dos tipos de cajas de

cambio –manual y automática de doble embrague, ambas de 6 marchas–, dos tipos de chasis –Cup y Sport– y alguna tecnología heredada de la competición, como los cuatro topes hidráulicos de compresión dentro de los amortiguadores. Los ingenieros de Renault han preferido esta última novedad en vez de ofrecer un sistema de suspensión pilotada y regulable, disponi-

ble en muchos de los rivales y que habría evitado tener que desarrollar dos chasis. La buena noticia es que de la manera elegida por la marca se puede llegar aún más lejos en cuanto puesta a punto individual. Así, el chasis Sport ofrece un magnífico equilibrio en casi todas las circunstancias. Y esos pocos que busquen el R.S. más radical siempre tienen el chasis Cup con la amortiguación

un 10 por ciento más dura, el autoblocante Torsen –solo con caja manual y chasis Cup– y un sistema 4Control con un software específico.

En ambos casos, el Mégane R.S. ofrece el sistema Multi-Sense y cinco modos de conducción: Comfort, Normal, Sport, Race y Perso. En este último se pueden ajustar hasta nueve parámetros adicionales, entre los que se encuentra el modo ECO, un programa que nos ayudará a reducir el gasto... si es que alguien está por la labor. El consumo homologado se sitúa entre los más bajos, con 6,9 l/100 km, solo mejorado por el Seat León Cupra DSG: 6,8 l/100 km. Pero que nadie se haga ilusiones, pues bajar de los 8 ó 9 l/100 km no es nada fácil.

El Mégane R.S. con cambio automático EDC llega en mayo. Y antes del verano, la ca-

PRECIO DESDE **31.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **155 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p><b>+</b> Tecnología exclusiva. Uso diario. Información de telemetría. Rendimiento. Cambio EDC.</p>	<p><b>-</b> Levas de cambio demasiado altas. Autoblocante mecánico solo con cambio manual.</p>
---	--

ja manual con una rebaja de 2.000 euros sobre el precio del EDC. En cuanto al chasis Cup, con cambio manual o automá-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	R.S.
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Potencia máx. (CV/rpm)	280/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	39,8/2400-4800
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. o EDC
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/40 R18
Peso (kg)	1.407 (EDC: 1.430)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.364/1.875/1.435
Volumen maletero (l)	384
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	5,8
Velocidad máx. (km/h)	255 (EDC: 250)
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 (EDC: 6,9)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	161 (EDC: 155)
Precios desde... (euros)	<b>31.900</b>

tico, costará 1.700 euros cuando llegue después del verano. La versión Trophy con 300 CV, chasis Cup y llantas de 19 debutará a finales de año.

El Mégane R.S. acelera de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos, como el Trophy R anterior y en línea con los que, para Renault, son sus directos rivales: el Honda Civic Type R y el Seat León Cupra DSG, que lo hacen en 5,7. El francés alcanza en segunda una velocidad de 85 km/h, en tercera llega a 135 km/h y en cuarta la pantalla digital marca los 185 km/h, aunque en sexta el R.S. con cambio manual alcanza los 255 km/h, por los 250 del EDC. La aceleración es progresiva, sin una 'patada' brutal pero con un empuje consistente que se aprecia contundente a

partir de 2.500 rpm. Y es que el par máximo de 39,8 mkg está disponible entre 2.400 y 4.800 rpm, y convierte al motor 1.8 en uno de los mejores de su clase. El cambio manual, que probamos en circuito con chasis Cup, es una delicia por precisión y rapidez; sin embargo, nosotros nos inclinamos más por el EDC, que aunque es automático permite una implicación total del conductor. El R.S. con el EDC sube hasta 6.900 rpm en aceleración y deja reducir incluso a 6.500 rpm, cifras nada conservadoras que permiten entrar en una curva con la marcha adecuada. Además, la tecnología Multi-change Down permite reducir varias marchas mientras se frena siempre que se deje la leva izquierda presio-

nada, mucho más rápido que en un manual.

En cuanto a comportamiento, viene marcado por las cuatro ruedas directrices y los nuevos amortiguadores Kayaba con topes hidráulicos de compresión, tecnología de competición con algunas similitudes a los amortiguadores progresivos hidráulicos de Citroën, pero que en este caso solo trabajan en compresión. El R.S. es un coche para todos los días. Se muestra noble, perdona errores y se maneja con facilidad en todo momento. Frente a sus rivales, es menos exigente que un Peugeot 308 GTI o un Honda Civic Type-R, y menos radical que un Volkswagen Golf R o un Ford Focus RS. Está más en la línea del Seat León Cupra DSG.

# PORSCHE, LEXUS Y MITSUBISHI COMO MARCAS, Y PRIUS, CIVIC Y SUPERB COMO MODELOS SON LOS QUE MÁS CONVENCEN EN ESPAÑA



## La opinión de los conductores españoles

Casi 5.000 usuarios de la web de Motor 16 han respondido a nuestra llamada para refrendar la satisfacción o insatisfacción que les proporciona su coche. Porsche, Lexus y Mitsubishi son las marcas mejor valoradas, mientras que Toyota Prius, Honda Civic y Skoda Superb encabezan el ranking de modelos.

Junto a Experteye, Motor 16 ha puesto en marcha en España DriverView, la gran encuesta europea sobre nuestra satisfacción con el coche que conducimos, un trabajo que también se realiza en Francia, Italia o el Reino Unido, y al que no tardará en unirse Alemania. Conocidos los primeros resultados, no aparecen grandes diferencias entre los distintos europeos del sur al valorar nuestra relación con la marca elegida, puesto que Porsche y Lexus encabezan el ranking tanto en España como en Italia; y ambas también aparecen en las dos primeras plazas en Francia,

pero con las posiciones cambiadas, destacando nuestro mercado como el único con el 100 % de satisfacción para la primera marca del ranking.

La unanimidad se rompe en la lucha por el tercer y cuarto puestos, que son para Honda y Subaru según los franceses, y para Subaru y Honda en el ranking italiano. Dos mercados en los que Mitsubishi, el tercer fabricante mejor valorado por los participantes españoles, cae a los últimos puestos; discrepancia notable que sirve de ejemplo para demostrar la importancia del buen hacer de las redes de venta y postventa en el

grado de satisfacción que nos despierta el automóvil.

En total, 32 marcas han sido valoradas por los españoles, con una media del 83,43 por ciento al analizar su satisfacción. Un promedio que en Francia, donde se han valorado 31 marcas, se mantiene a un nivel parecido: 84,12 por ciento. De esas cifras se distancia Italia, con 35 fabricantes valorados y una media del 86,16 por ciento.

En la satisfacción que los españoles sienten por su coche hay un ganador sin fisuras: el Toyota Prius, que consigue un 100 % por parte de sus dueños, sacando casi cinco puntos porcentuales al Honda Civic, el siguiente clasificado, como se puede comprobar en el cuadro. Dos modelos que también encabezan el ranking en Francia, aunque sus porcentajes son más bajos: 94,14 y 91,26 por ciento, respectivamente. Ninguno de los dos figura en las cinco primeras posiciones en la lista italiana, que encabe-

### LO MÁS Y LO MENOS VALORADO DE CADA MARCA

MARCA	LO MEJOR VALORADO	LO PEOR VALORADO
ALFA ROMEO	Diseño exterior	Calidad de fabricación
AUDI	Calidad de fabricación	Consumo de combustible
BMW	Conducción	Habitabilidad
CITROËN	Conducción	Calidad de fabricación
DACIA	Fiabilidad	Calidad de fabricación
DS	Comportamiento	Calidad de marcha
FORD	Comportamiento	Consumo de combustible
FIAT	Fiabilidad	Sistema de navegación
HONDA	Fiabilidad	Consumo de combustible
HYUNDAI	Valor respecto al precio	Consumo de combustible
INFINITI	Comportamiento	Confort de asientos
JAGUAR	Comportamiento	Sistema de navegación
JEEP	Conducción	Sistema de navegación
KIA	Fiabilidad	Consumo de combustible
LAND ROVER	Comportamiento	Consumo de combustible
LEXUS	--	Sistema de navegación
MAZDA	Conducción	Sistema de navegación
MERCEDES-BENZ	Calidad de fabricación	Habitabilidad
MINI	Conducción	Habitabilidad
MITSUBISHI	Calidad de fabricación	Conducción
NISSAN	Fiabilidad	Consumo de combustible
OPEL	Valor respecto al precio	Consumo de combustible
PEUGEOT	--	Calidad de fabricación
PORSCHE	Calidad de fabricación	--
RENAULT	Consumo de combustible	Sist. entretenimiento/audio
SEAT	Fiabilidad	Habitabilidad
SKODA	Habitabilidad	Diseño exterior
SUBARU	Fiabilidad	Consumo de combustible
SUZUKI	Comportamiento	Calidad de fabricación
TOYOTA	Fiabilidad	Consumo de combustible
VOLKSWAGEN	Calidad de fabricación	Consumo de combustible
VOLVO	Equipamiento de seguridad	Sistema de navegación

### RÁNKING DE SATISFACCIÓN POR MODELO

MARCA	SATISFACCIÓN GENERAL	RANKING
TOYOTA PRIUS	100,00%	1
HONDA CIVIC	95,38%	2
SKODA SUPERB	93,33%	3
LEXUS IS	92,86%	4
AUDI A3	92,00%	5
CITROËN C5	91,76%	6
SKODA OCTAVIA	91,76%	7
HONDA ACCORD	91,25%	8
VOLKSWAGEN TOURAN	90,00%	9
TOYOTA LAND CRUISER	90,00%	10
TOYOTA RAV4	89,33%	11
VOLVO XC60	89,09%	12
AUDI A6	87,78%	13
BMW SERIE 3	87,19%	14
MAZDA CX-5	86,00%	15
MAZDA6	85,71%	16
TOYOTA AVENSIS	85,16%	17
MAZDA3	85,00%	18
PEUGEOT 308	84,44%	19
HONDA CR-V	84,29%	20
HYUNDAI I30	84,29%	21
NISSAN QASHQAI	84,21%	22
MERCEDES-BENZ CLASE C	83,64%	23
AUDI A4	83,33%	24
BMW SERIE 1	83,33%	25
KIA CEE'D	82,00%	26
MERCEDES-BENZ CLASE E	81,11%	27
VOLKSWAGEN GOLF	80,57%	28
SEAT IBIZA	79,13%	29
NISSAN X-TRAIL	79,05%	30
VOLKSWAGEN PASSAT	78,82%	31
SEAT LEON	78,46%	32
FORD MONDEO	78,18%	33
TOYOTA AURIS	78,00%	34
FORD FOCUS	77,50%	35
CITROËN C4	76,67%	36
PEUGEOT 307	74,55%	37
VOLKSWAGEN TIGUAN	74,00%	38
RENAULT MEGANE	71,79%	39
RENAULT SCENIC/GRAND SCENIC	71,76%	40
OPEL ASTRA	70,77%	41
OPEL INSIGNIA	70,67%	42

za el Mercedes-Benz Clase E (92,88 %), seguido del Toyota Corolla (92,83 %) y del Audi S6 (92,11 %).

En cuanto a la mejor y peor calidad, es curioso que

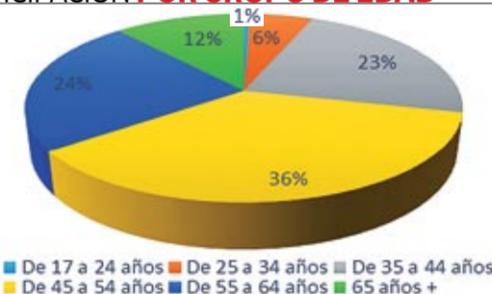
el consumo sólo aparece una vez (Renault) como el mejor aspecto, pero repite 11 veces como lo más negativo.

La encuesta realiza un seguimiento de todos los as-

### RÁNKING DE SATISFACCIÓN POR MARCA

MARCA	SATISFACCIÓN GENERAL	RANKING
PORSCHE	100,00%	1
LEXUS	93,71%	2
MITSUBISHI	90,77%	3
SUZUKI	90,00%	4
SKODA	89,77%	5
VOLVO	88,73%	6
HONDA	88,68%	7
AUDI	88,00%	8
SUBARU	87,69%	9
LAND ROVER	87,50%	10
MAZDA	87,42%	11
TOYOTA	86,07%	12
MERCEDES-BENZ	85,89%	13
BMW	84,78%	14
JAGUAR	84,62%	15
HYUNDAI	84,36%	16
MEDIA DEL MERCADO	83,43%	
MINI	82,86%	17
CITROËN	82,67%	18
PEUGEOT	82,25%	19
FIAT	82,00%	20
DACIA	82,00%	21
SEAT	81,87%	22
ALFA ROMEO	81,54%	23
VOLKSWAGEN	80,34%	24
NISSAN	80,32%	25
FORD	80,00%	26
KIA	80,00%	27
INFINITI	80,00%	28
OPEL	74,52%	29
RENAULT	73,90%	30
JEEP	73,33%	31
DS	30,00%	32

### PARTICIPACIÓN POR GRUPO DE EDAD



pectos del ciclo de vida de un vehículo, desde las consideraciones previas a la adquisición a las intenciones de compra futura, pasando por la satisfacción y las experien-

cias con el coche que conducimos, para proporcionar la visión real de los conductores de todo tipo de vehículos a lo largo del tiempo en que se tiene en propiedad.

## la frase

Carlos Tavares. Presidente de ACEA y del Grupo PSA.



«La industria automotriz europea está en vías de recuperación, pero con la legislación de la UE que tenemos por delante, en especial los nuevos objetivos de CO<sub>2</sub> para automóviles y furgonetas y la amenaza del Brexit, debemos maximizar los esfuerzos para salvar la competitividad».

## en breve

► **SEGURO PARA EL CARSHARING.** - Se llama Urbanpoliza.com y es un seguro de Plug Insurance para los usuarios del coche compartido, dado que las empresas de carsharing cubren los desperfectos del propio vehículo con franquicias que pueden llegar a los 1.000 euros.

► **BERGÉ LLEGA A FINLANDIA.** - Con la adquisición de Delta Motor Group O, el grupo español de distribución de vehículos entra en el mercado finlandés con Kia y Mitsubishi. La operación lo consolida como socio estratégico internacional de estos fabricantes y como uno de los distribuidores de automóviles líderes en Europa y Latinoamérica.

► **PSA ACTIVA LA POSTVENTA EN CHINA.** - La toma de control del distribuidor chino de piezas de recambio para automóviles Jian Xin, permite al grupo galo desplegar su oferta postventa en el país asiático y acelerar la demanda de sus piezas y talleres multimarca.

► **COCHE COMPARTIDO.** - Renault-Nissan y Mitsubishi, la principal alianza automovilística del mundo, valora la colaboración con DiDi Chuxing, la plataforma móvil de transporte China, en el uso compartido de vehículos eléctricos en el país asiático.



EL MERCADO DEL AUTOMÓVIL SEGÚN PWC

## 80 millones de coches desaparecerán en Europa

Como consecuencia del transporte compartido y el desarrollo tecnológico, en 2030 desaparecerán 80 millones de coches del parque automovilístico europeo, al quedar en 200 millones de unidades, mientras que en Estados Unidos bajarán a 212 millones, desde los 270 millones actuales. Frente a esa reducción, las ventas de vehículos nuevos seguirán

creciendo, de 18 a 24 millones (34%) en la UE, hasta los 21,6 millones (20%) en EE.UU. y hasta los 35 millones (35%) en China. Datos aparentemente contradictorios, que explica la reducción de la vida media de los vehículos por el uso mucho más intensivo a que serán sometidos. Es una de las cinco grandes tendencias que afectarán

en los próximos años al sector, que también vivirá la consolidación del transporte compartido y la irrupción del coche autónomo, eléctrico, conectado y una actualización anual de modelos, según el informe de la consultora PwC. El desglose de esas tendencias coloca en uno de cada tres los kilómetros «compartidos» para 2030, por

el cambio paulatino de la propiedad por el uso del vehículo; ahora menos del 1% de los trayectos en coche en el Viejo Continente recurren al transporte compartido, cuando en 2030 podrían alcanzar el 35%. Además, el aumento de la población y una mayor demanda de servicios de movilidad harán crecer los recorridos por persona y año hasta el 23% en Europa, el 24% en Estados Unidos y el 183% en China. Estimando un uso intensivo del coche, que acelerará los actuales ciclos de actualización de modelos a periodos anuales.

En cuanto a la propulsión eléctrica, las previsiones de PwC colocan esa tecnología en el 95% de los coches nuevos que se matriculen en 2030, con el 55% para eléctricos y el 40% para híbridos. Recalcando que la transición a una movilidad libre de emisiones será imposible sin la electrificación del parque. También en 2030 la conectividad entre vehículos, redes, infraestructuras, ocupantes y mundo exterior debe ser una realidad, especialmente en China, donde el 100% gozará de conectividad total, frente al

70% en Europa y Estados Unidos.

Para el final queda la tendencia que más tardará en hacerse realidad. Es el vehículo plenamente autónomo (nivel 5), cuyas primeras unidades con nivel 4 desembarcarán en el mercado en 2022 ó 2023. Año de el informe que en 2030 del 85 al 90 por ciento de los coches seguirán siendo conducidos por personas; se puntualiza que la velocidad del cambio también depende del desarrollo de una regulación.

Entre las conclusiones, como socio responsable del sector de la Automoción en PwC, Manuel Díaz señala la necesidad de los agentes del sector de «enfrentar un profundo periodo de transformación», porque a la producción y venta se deberán añadir los tipos de uso y todo el ciclo de vida del coche.

En 2030, el stock de vehículos en algunos de los principales mercados se reducirá, mientras crecerá sustancialmente el número de matriculaciones



### Cupra Nueva marca de Seat

Cupra, la denominación de los modelos más deportivos de Seat, se convierte en marca independiente. Oficialmente se presenta el 22 de febrero, pero será en

el Salón de Ginebra donde se conocerán los primeros modelos, que contarán con el logotipo Cupra en lugar del habitual en Seat.

### Ford Acuerdo en Almussafes

La dirección de la planta valenciana y los sindicatos han firmado el plan de competitividad para los próximos tres años, que asegura el futuro de Almussafes con el mantenimiento de la producción

de los modelos que ya se fabrican.

### Figueroelas Compromiso de continuidad

La aceptación del pre-acuerdo de convenio por el 58 por ciento de la plantilla de la fábrica de PSA en Figueruelas asegura el futuro de la planta en la que trabajan 5.300 personas y de la que dependen 25.000 empleos de la industria auxiliar. El acuerdo, imprescindible

para cualquier inversión y asignación de futuros modelos, forma parte del Plan Pace, destinado a convertir Opel, de nuevo, en una marca rentable en 2020. También supone el mantenimiento de la fabricación del Corsa, que copa el 50 por ciento de la producción, y alcanzar la máxima capacidad productiva —478.000 unidades anuales— antes de que acabe la década, según el plan industrial al que se ha comprometido la empresa para asegurar la viabilidad

de las instalaciones, como parte de la negociación.

### Contaminación Madrid estudia cambios

La futura ordenanza de movilidad que estudia el Ayuntamiento de Madrid conlleva cambios como la limitación a 30 km/h de la velocidad en las calles de un carril por sentido o carril único, y a 20 km/h en las de plataforma única. Además, inexplicablemente, se plantea que los peatones

puedan cruzar una «calle 30» por cualquier punto y que las bicicletas puedan circular en sentido contrario en calles residenciales y cicocalles, o girar a la derecha con el semáforo en rojo; medidas que según el Race van en contra de la formación vial y de los principios de autoridad de las señales de tráfico. El protocolo también prevé zonas de «Aparcamiento Vecinal» en áreas colindantes al SER y la prohibición de estacionar los vehículos sin distintivo ambiental a

partir de 2020, excepto residentes. Otra de las propuestas del Área de Medio Ambiente y Movilidad de Madrid para los episodios de alta contaminación es la prohibición de circular a los vehículos más contaminantes —sin distintivo— a partir del escenario 2 en la almendra central, y en toda la ciudad a partir del 3, así como contemplar los distritos fuera de la M-30 en la toma de medidas. Como positivo, se incluyen los vehículos ECO entre los autorizados para estacionar en zona SER con escenario 2.

### Niños en el coche Errores comunes 'antiseñuridad'

Llevar un sistema de seguridad adecuado no es suficiente para proteger al niño que viaja en un vehículo, porque hay comportamientos que, por desconocimiento o desidia, lo ponen en peligro. En concreto, según el informe realizado por Acierto.com, sentarlo en la sillita con el abrigo puesto dispara los riesgos en caso de accidente; lo hace el 52 por ciento de los conductores, ignorando que no quitárselo incrementa hasta en un 80 por ciento las posibilidades de que el pequeño salga despedido en una frenada brusca, especialmente si el tejido de la prenda de abrigo es impermeable y/o resbaladizo. A evitar también que el menor permanezca

## el puntazo

Asociaciones médicas piden que no se permita fumar al volante, con independencia de quién viaje en el vehículo.

En una carta dirigida a la DGT, las sociedades españolas de Médicos de Atención Primaria (Semergen), Neumología y Cirugía Torácica (Separ) y Medicina de Tráfico (Semt) piden que no se permita a los conductores fumar en el vehículo. Apoyan su petición en las facultades que se pierden al encender un cigarrillo, hecho que obliga a conducir con una mano durante 113 metros, calculando en 4,1 segundos el tiempo medio necesario para llevarlo a cabo. A eso se une que el consumo de tabaco afecta a la capacidad refleja, motora y cognitiva del conductor, además de disminuir su capacidad de concentración y perjudicar su salud, lo que puede provocar accidentes de tráfico.

## la cifra

# 10,74

millones de vehículos colocan a Volkswagen como el grupo con más ventas mundiales en 2017, ejercicio en el que comercializó un 4,5 % más automóviles, comerciales camiones y autobuses que en 2016. Muy cerca se sitúa la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, con 10,6 millones de unidades, tras subir un 6,5 %, relegando a Toyota a la tercera plaza, con 10,38 millones de vehículos, que suponen +2,1 % respecto al año anterior.

## Concesionarios

### Un plan global para el automóvil

La creación de una Secretaría de Estado del Automóvil, como fórmula para conseguir el plan global que es el sector necesita para dejar de trabajar «de forma inconexa y sin resultados positivos», es la solicitud que la federación de concesionarios (Faconauto) hizo a la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, en la inauguración de su Congreso Nacional. Un congreso en el que el presidente de la patronal, Gerardo Pérez, también pidió planes de renovación de un parque en el que el 60 por ciento de los vehículos circulantes sobrepasan los diez años.

En su intervención, la ministra Báñez resaltó la aportación de la red de concesionarios a la fortaleza de un sector que lleva 51 meses creando empleo «gracias al compromiso y responsabilidad de las empresas que lo componen». Como los distribuidores de vehículos, que generaron 8.506 nuevos puestos de trabajo el pasado año, dando empleo directo a 162.434 personas, pese a la desaparición de 11 concesionarios oficiales y 236 agentes y servicios oficiales. El ejercicio se cerraba con una facturación de 32.145 millones de euros (4,7 % sobre 2016), el 69,3 % de los cuales los generó la venta de coches nuevos. En cuanto a la red, el estudio realizado por MSI para Faconauto resalta la valoración que recibe Seat por parte de sus vendedores, que la colocan entre las tres primeras en las distintas partidas valoradas. Aparece entre Volvo y Mercedes-Benz como las marcas mejor valoradas, una lista que encabeza el fabricante sueco y en la que Ford, Peugeot y Opel ocupan los últimos lugares. El podium es el mismo cuando se trata de valorar la rentabilidad del negocio, apartado que encabeza Mercedes, por delante de Volvo y la marca española, que es la primera, por delante de Audi y Suzuki si se trata de la política comercial. Los vendedores colocan las redes de Mazda, Suzuki y Seat con los estándares exigidos más razonables.



más de hora y media en la 'maxicosi', tiempo que han superado 3 de cada 5 niños alguna vez, y el 20 por ciento de forma habitual.

### Nombramientos Directora de Comunicación para Ford

La vuelta de Laura Barona a México como directora de Comunicación de esa filial, junto a Puerto Rico, Caribe y Centroamérica, coloca a **Cristina del Rey** al frente de la comunicación de Ford España. Su puesto como directora de Recursos Humanos lo ocupará **Esther Gironella**, la gerente de Comunicación de Marketing y Ventas, que lleva 20 años ocupando distintos puestos en el área de Marketing.



▲ ▼ Cristina del Rey, al frente ahora de la comunicación de Ford España. Abajo, Esther Gironella, directora de Recursos Humanos.



SEAT



## APUESTA POR LA MÚSICA

Seat une un año más –y van dos consecutivos– su nombre con el del festival 'Primavera Sound', que se celebrará en el Parc del Fòrum, en Barcelona, entre el 30 de mayo y el 3 de junio. La marca automovilística se ha convertido en partner estratégico de este evento y contará con un escenario propio dentro del recinto del festival.

El cartel del 'Primavera Sound' para este año reúne a artistas emergentes y consagrados, entre los que figuran Arctic Monkeys, Björk, Nick Cave and The Bad Seeds...

LAND ROVER

## 70 AÑOS DE HISTORIA

Land Rover celebra 70 años con un evento único, que reunirá los modelos más emblemáticos de su historia en Bicester Heritage (26 y 27 de mayo), cerca de Londres. Habrá vehículos originales y restaurados,



y un desfile presentado por el televisivo Mark Evans (en la foto). Y se entregarán los Premios Land Rover Legends: al mejor coche original, al mejor restaurado, al vehículo a medida...

FORD FOCUS RS



▲ Evald Jåstad lleva cada día en su taxi al colegio a su hijo Martin, de tres años.

▲◀ En el pueblo de Odda (Noruega), al Ford Focus RS lo conocen como 'Relámpago azul'.



▲ Jåstad ha recorrido ya con él 127.000 kilómetros en solo 18 meses.

## UN TAXI CASI DE CARRERAS

No todos los taxis son iguales. Y si no que se lo pregunten a los turistas que visitan la ciudad noruega de Odda. Allí, cuando pides un taxi, te puedes encontrar con Evald Jåstad al volante de su Ford Focus RS, la versión más deportiva del compacto de la marca, con 350 caballos de potencia.

Este aficionado a los

rallyes pensó que la mejor forma de que su trabajo no se convirtiera en algo rutinario era contar con un coche que le proporcionara diversión al volante. Así que optó por este compacto de altas prestaciones capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. Al coche le llaman en su pueblo 'Relámpago azul', y con

él Jåstad ha recorrido ya 127.000 kilómetros en tan solo 18 meses. Su 'cliente' más fiel es su hijo Martin, de tres años, a quien lleva al colegio cada mañana. Según explica el propio Jåstad, en los escasos kilómetros de recorrido hasta la escuela su hijo siempre le grita: «Bånn gass! Bånn gass! (¡Dale caña! Dale caña!)».

FIAT

## LOS COCHES DE 'EL HORMIGUERO'

Pablo Motos y su equipo de 'El Hormiguero' acaban de estrenar nuevos vehículos. La marca Fiat les ha cedido una unidad de los comerciales Ducato y Talento, y dos nuevos Fiat Punto y Tipo, que serán utilizados en las actividades diarias del exitoso programa de Antena 3. El consejero delegado de FCA España y Portugal, Luca Para-

sacco, fue el encargado de entregar las llaves de estos vehículos en un acto en el que estuvieron presentes el presentador del programa y algunos de sus colabora-

dores. Con este acuerdo, Fiat toma protagonismo en un espacio televisivo con una audiencia media cercana a los 2,7 millones de espectadores.

▼ El consejero delegado de FCA España y Portugal, Luca Parasacco, con el equipo de 'El Hormiguero'.



CITROËN, PEUGEOT Y RENAULT

## TRES MARCAS DE ANIVERSARIO

¿Cuál es el vínculo entre el Citroën 2CV y el Peugeot 203? Pues el hecho de que, además de ser dos de los modelos que sirvieron para poner a Francia sobre ruedas, cumplen este año su 70 aniversario. Y las marcas lo han celebrado por todo lo alto en Rétromobile París, el salón de vehículos clásicos más importante de Europa, donde también ha estado presente Renault, que este año conmemora su 120 cumpleaños.

Citroën llevó al Salón parisino el antepasado del 2CV: un prototipo del proyecto 'TPV' de 1939 totalmente restaurado. Y también celebró el 50 cumpleaños del Méhari, un modelo nacido en el 68 que se convirtió en todo un fenómeno social. Peugeot, por su parte, cedió el protagonismo en su stand a su serie 5 con dos vehículos: el Type 5 y el Peugeot 504, que celebra su 50 aniversario. El Peugeot 203, que 'sopla' este año las 70

velas, también tuvo su hueco en la muestra con una unidad procedente de la colección privada de los 'Enamorados de los Peugeot 203 y 403'.

Por otro lado, Renault celebró su 120 aniversario con la presentación en Rétromobile París de sus 20 modelos más emblemáticos: desde el Tipo A de 1898 hasta el Scénic de 1996, pasando por coches tan icónicos o innovadores para la época como el Renault 5, el Espace o el Twingo.

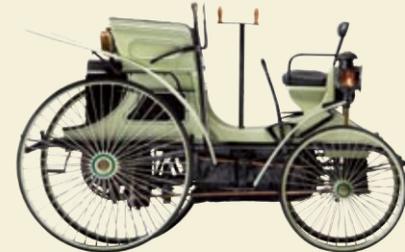


▲▶ El 120 cumpleaños de Renault se ha celebrado reuniendo 20 coches emblemáticos, como el Tipo A de 1898, el 4/4 o el R-4.



◀◀ Junto a estas líneas, el Peugeot 203, que acaba de cumplir 70 años. Abajo, el 504, lanzado hace medio siglo; y a su izquierda el Type 5 de la firma gala.

▶ Del 2CV se mostraba el prototipo TPV de 1939 junto a coches de serie.



▲ En Rétromobile París, Citroën homenajeó al Méhari por su primer medio siglo de historia. Un modelo nacido en 1968 que se convertiría en todo un fenómeno social.

**“BP Ultimate te lleva más lejos.”**

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

El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en [bptollevarmaslejos.com](http://bptollevarmaslejos.com)

+ en [www.seat.es](http://www.seat.es)

+ en [www.facebook.com/goodyear.espana](http://www.facebook.com/goodyear.espana)

ATENTOS A...

## HASTA EL 22/02/18

Goodyear sortea en Facebook forfaits para las estaciones del Grupo Aramon (Javalambre, Valdelinares, Cerler y Formigal-Panticosa), donde la marca es neumático oficial de invierno.





SEGÚN ALEJANDRO AGAG, EL COCHE DE LA PRÓXIMA TEMPORADA SERÁ MÁS RÁPIDO Y ALMACENARÁ EL DOBLE DE ENERGÍA EN SU BATERÍA



▶ Arriba, el británico Blomqvist (MS&AD Andretti), y abajo el francés Vergné (Techeetah), líder de la clasificación por delante de Rosenqvist y Bird.



# La Fórmula E acelera el futuro

La evolución hacia la electrificación de la industria del automóvil y las carreras de la Fórmula E están cada vez más interrelacionadas. Desde el punto de vista deportivo, el actual campeonato está ofreciendo una sorprendente igualdad en la pista y una intensa carrera técnica fuera de ella, que acelerará la evolución de los vehículos de calle del gran número de fabricantes que ya participan o van a incorporarse pronto al certamen.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

“Vamos a doblar nuestra inversión en electromovilidad de 3.000 a 6.000 millones de euros”. Pocos días después de

la última carrera de la Fórmula E, celebrada en Santiago de Chile, el responsable del Comité Ejecutivo de Porsche anunciaba que la marca alemana doblará los presupuestos en este campo. De

momento, un tercio del mismo se destinará a la electrificación e hibridación de su actual gama.

Porsche, BMW, Mercedes y Nissan están esperando en la antesala de la Fórmula E.

Audi, Renault, DS, Mahindra y Jaguar ya compiten en la actual parrilla. La marca deportiva alemana se acaba de unir a Ionity, una ‘joint venture’ con las germanas antes citadas y Ford para la instala-

ción de 400 postes de carga rápida en las principales rutas de tráfico europeas hasta 2020.

Mientras tanto, Porsche está preparando su desembarco en la Fórmula E. Entre bastidores se rumorea que su propulsor destinado a la competición ya dobla en autonomía, y con la mitad de peso, a su mejor unidad para vehículos de calle. En el paddock del circuito de Santiago de Chile estaba presente personal del fabricante, incluyendo al anterior manager del equipo en el WEC, Amiel Lindesay. Porsche está formando en estos momentos el que será su equipo en la Fórmula E cuando arranque la sexta temporada del certamen.

El de Porsche es solo un ejemplo más que ilustra la

interrelación que está acelerándose entre la competición y la evolución hacia la electrificación de muchos fabricantes. Una travesía en común que solo está en sus primeros compases. “Como se puede comprobar, el mundo está cambiando”, explicaba el francés Jean Eric Vergne, ganador de la última cita en Santiago de Chile, “todos los políticos, los países, van cada vez más hacia las energías limpias, y lleva algo más de tiempo para que la gente se dé cuenta de lo que nosotros estamos cambiando con la Fórmula E. Estamos aquí para lanzar un mensaje, para demostrar que podemos competir con coches de carreras en el centro de las ciudades; y, por qué no, todo el mundo puede conducir un

coche eléctrico en su vida cotidiana para contribuir a un planeta más limpio.... Este es el mensaje que estamos mandando desde la Fórmula E”.

Un monopla eléctrico requiere el mejor compromiso entre peso, eficiencia y rendimiento dinámico. “La Fórmula E es un deporte y, como tal, significa buscar la tecnología que te proporcione una ventaja competitiva, y que estés dispuesto a correr más riesgos o pagar más dinero por esta ventaja”, explica uno de los responsables técnicos de Mahindra, el ingeniero Vinit Petel. “Hay un gran margen de mejora con los motores, tanto en materiales como en técnica de los motores o tecnologías magnéticas y optimización de diseños. Todo esto proporciona

propulsores eléctricos de mayor potencial de rendimiento, menor peso y mayor eficiencia. La Fórmula E es un escenario para avanzar en estas áreas a un ritmo más rápido que los productos orientados al mercado; porque aquí, en las carreras, el rendimiento va antes que los beneficios financieros”.

¿Y cuál es el resultado de este proceso desde el punto de vista deportivo? En la primera temporada (2014-2015) todos los equipos utilizaban el mismo chasis y unidad motriz eléctrica –el primero, construido por Dallara–, y una batería común fabricada por Williams, además de una caja de cambios de cinco velocidades de Hewland Engineering. El coche tenía una potencia máxi-

# SIETE DE LOS DIEZ EQUIPOS PARTICIPANTES HAN LIDERADO ALGUNA PRUEBA, Y OCHO HAN PUNTUADO. LA IGUALDAD ES TREMENDA



## GEN 2

### El nuevo monoplaza que revolucionará las carreras

“Cuando comenzamos con la Fórmula E, nuestro objetivo era romper moldes y desafiar el orden establecido con una revolución en el mundo de las carreras de coche. El coche de la próxima generación representa esta revolución”, explicaba Alejandro Agag ante la exhibición pública del monoplaza de segunda generación de la Fórmula E. “Será más rápido y tendrá el doble de almacenamiento de energía, poniendo en evidencia la evolución continua de la tecnología de las baterías”.

El Gen 2, como se le conoce oficialmente, será presentado en el próximo Salón de Ginebra, pero el nuevo monoplaza de la Fórmula E ya ha visto públicamente la luz antes de la última carrera, en Santiago de Chile. Para muchos se trata de un hito histórico en el mundo de la competición. Porque por primera vez un coche de carreras eléctrico podrá disputar una prueba completa según

los estándares impuestos por la FIA. Lo que significa una autonomía de una hora de competición y con mayores cifras de potencia que las del monoplaza de primera generación utilizado hasta ahora por la Fórmula E.

El Gen 2 dispone de una nueva batería –ahora suministrada por McLaren y fabricada en Estados Unidos– que doblará la energía utilizable hasta el momento, y que pasará de los 28 kWh a los 54 kWh, permitiendo una mayor potencia máxima en los entrenamientos respecto a su predecesor. Y para destacar su singularidad y la de certamen, los organizadores han querido dotarle de una imagen futurista y diferenciadora. Para empezar, ya incluye el halo que la FIA ha introducido como obligatorio para esta temporada en la Fórmula 1, y que será en la temporada 2018-2019 para la Fórmula E. El nuevo coche estará disponible para los equipos a partir del próximo mes de marzo.

El Gen 2 ha sido desarrollado nuevamente con Spark Technologies, Dallara, Michelin y McLaren Applied Technologies. La primera ha desarrollado el chasis con el objetivo fundamental de reducir su peso frente a su predecesor gracias a materiales muy sofisticados. El peso total del coche con la nueva batería incorporada es de 890 kilos, mientras que ésta pesa 385 y es capaz de ofrecer un incremento de 200 voltios sobre los 700 anteriores, lo que permite también que la potencia se incremente desde los 200 kW a 250 kW en los entrenamientos, y desde los 180 kW a 220 kW en carrera, lo que sirve para cubrir la distancia total de una carrera sin necesidad de un segundo coche.

Uno de los rasgos que distinguen al nuevo monoplaza eléctrico son sus líneas futuristas, que en algunos casos han sido consideradas más un ejercicio de estilo que un compromiso pragmático para un coche de carreras. Destaca, por ejemplo, la ausencia de alerón trasero, sustituido por un enorme difusor que pretende sustituir la generación de carga aerodinámica, aunque sus creadores consideran que favorece el que los monoplazas puedan lograrla con menos turbulencias y permitiendo que los pilotos rueden cerca unos de otros. Para algunos equipos, un monoplaza tan futurista y sofisticado de líneas reducirá las oportunidades comerciales para la exhibición de patrocinadores. No siempre llueve al gusto de todos.

◀ El monoplaza Gen 2 equipa ya el halo de seguridad que protege la cabeza del piloto. Y propone una aerodinámica revolucionaria que prescinde del alerón trasero, lo que no convence a algunos equipos.



▲ Renault participa también este año, pero al finalizar la temporada dará el relevo a Nissan. Además, la firma gala suministra motores a Techeetah.



▲ A las marcas ya presentes se sumarán pronto muchas otras, como BMW –que ya aporta el i8 ‘safety car’–, Mercedes, Porsche...



▲ Eric Vergné ganó la última carrera celebrada en Santiago, pero el único piloto que ha logrado dos triunfos este año es Félix Rosenqvist.

ma de 150 kW en carrera y 200 kW en entrenamientos. En la siguiente, los equipos ya constrúan sus propios motores con diferentes soluciones, incluyendo también las cajas de cambio. La pasada temporada avanzó con las nuevas soluciones en motores, inversores y cajas de cambio, aumentándose la capacidad de recuperación de energía. El actual será el último campeonato en que se cambie de monoplaza en el transcurso de la carrera.

En los inicios de su cuarta temporada, la Fórmula E está ofreciendo un magnífico espectáculo y un sorprendente nivel de competitividad, fruto de esta carrera competitiva técnica y deportiva entre sus protagonistas. Porque las diferentes soluciones tec-

nológicas adoptadas por los equipos están llevando a una convergencia de rendimiento combinada con el control de parámetros como el chasis y la aerodinámica, congelados hasta nueva orden por los organizadores.

Así, hasta el momento tres pilotos han liderado el campeonato tras otras cuatro carreras celebradas en Hong Kong, Marrakech y Santiago. Siete de los diez equipos participantes han liderado alguna prueba, y ocho han puntuado. En la cita chilena ganó Techeetah, escuadra que compite con un motor Renault, y que supera en el certamen al propio equipo oficial del fabricante galo.

Audi, que ha desembarcado este año con grandes recursos y cuenta con el ac-

tual campeón en sus filas, Lucas di Grassi, no ha puntuado todavía en ninguna de las cuatro carreras. Mientras, Mahindra lucha ya por el título frente a los equipos oficiales de mayor presupuesto, y su piloto Felix Rosenqvist es el único que ha logrado dos victorias. Una de ellas, tras la descalificación del ganador de la segunda cita en Hong Kong, Daniel Abt. De no ser por eso, un piloto diferente habría ganado cada carrera hasta el momento. “Casi todo el mundo tiene más o menos el mismo coche”, explicaba Vergne tras su triunfo, “así que un piloto puede hacer más cosas, quizás no tengas el mejor coche, pero aún puedes ganar, lo que en Fórmula 1 es casi una misión imposible”.

El francés explicaba las razones de la competitividad de este campeonato, y por qué los pilotos cuentan con oportunidades para brillar, y contratados sin dependencia del aporte de patrocinio. “Hay muchas cosas que me gustan de la Fórmula E. Primero de todo, la competición, es por lo que estamos aquí. Todo el mundo tiene más o menos el mismo coche, y hay unas cuarenta o sesenta personas que te ayudan en tu trabajo. Así que, como piloto, hay muchas cosas que puedes hacer. Puede que no tengas el mejor coche, pero aun así puedes ganar la carrera, lo que en la Fórmula 1 sabes que es una misión imposible. Y esto es lo que más nos gusta de la Fórmula E”.



## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### CON 101.661 UNIDADES, EL AÑO EMPIEZA BIEN

Con 101.661 turismos y vehículos todoterreno matriculados, que suponen un 20,3 % de crecimiento sobre enero de 2017, el mercado español sigue la senda de la recuperación, alcanzando los niveles del comienzo de la crisis, pero lejos aún de las cifras de 2007, cuando se alcanzaron 116.423 unidades, que colocan enero de este año un 12,7 % por debajo del de hace una década.

En el reparto, con los gasolina rebasando a los diésel (51,7 y 41,8 % del mercado, respectivamente), y los híbridos+eléctricos acaparando el 6,5 %, destaca el comportamiento de las compras de particulares, que cierran enero con 52.253 unidades, lo que supone un 15,6 % sobre el

arranque del año pasado. Resultado «un tanto excepcional» para fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam), que lo ven favorecido por las ventas gestionadas en diciembre. El sector tampoco olvida la importante contribución de las alquiladoras a las cifras del mes (16.219 compras y +24 %), que comienzan la renovación de flotas marcada por la Semana Santa, que cae a finales de marzo.

En cuanto al canal de empresas, que se mantiene al frente del crecimiento del mercado (33.189 unidades y +26,4 %), las asociaciones recuerdan que está artificialmente inflado por las automatriculaciones tácticas, a las que Faconauto achaca

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Marca	Unidades	Marca	Unidades
VW	8.909	RENAULT	6.166
SEAT	8.540	AUDI	5.822
PEUGEOT	7.518	HUNDAI	4.804
OPEL	6.887	CITROËN	4.686
TOYOTA	6.337	NISSAN	4.588

### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
GOLF	3.334	QASHQAI	1.921
LEON	3.160	TIGUAN	1.788
SANDERO	2.452	2008	1.777
IBIZA	2.210	CORSA	1.753
C4	1.954	CLIO	1.750

una de cada tres operaciones de empresas. En su repaso al arranque de 2018, los importadores (Aniacam) expresan el irregular comportamiento del mercado catalán, que añade a un creci-

miento por debajo de la media nacional el negativo del canal de empresas, con -1,8% menos que en enero de 2017, mientras los alquiladores crecen un 79 % y los particulares un 20,9 %.

### LOS MÁS VENDIDOS EN 2017

Modelo	Unidades	% 17/16
GOLF	483.105	-2
CLIO	327.395	+4
POLO	272.061	-12
FIESTA	254.539	-15
QASHQAI	247.939	+6
ZOB	244.615	-2
TIGUAN	234.916	+31
CORSA	253.738	-12
OCTAVIA	230.116	0
ASTRA	217.813	-14

### NISSAN

#### 5.000 EUROS POR CAMBIAR DE COCHE

Nissan repite su apoyo a la renovación del envejecido parque español aportando en febrero hasta 5.000 euros a la compra de un coche nuevo. Es el segundo Plan de Movilidad Inteligente Nissan, con el que la marca ayuda a los ciudadanos a cambiar su coche, de cualquier edad y de cualquier marca, por uno dotado con los últimos elementos de seguridad, como el Escudo de Protección Inteligente Nissan, o Safety Shield. La acción está disponible para Micra, Juke, Pulsar, Qashqai y X-Trail, y conlleva el seguro de regalo.



Si quieres cambio automático suma 1.500 €

### PRECIOS

Modelo	4x2	4x4
Access 1.6 114 CV	10.860 €	-
Essential 1.6 114 CV	12.350 €	-
Essential 1.6 114 CV GLP	13.150 €	-
Essential TCE 125 CV	13.450 €	-
Comfort TCE 125 CV	14.750 €	16.750 €
Prestige TCE 125 CV	16.100 €	18.100 €
Essential dCi 90 CV	14.050 €	-
Essential dCi 109 CV	-	16.650 €
Comfort dCi 109 CV	15.950 €	17.950 €
Prestige dCi 109 CV	17.300 €	19.300 €

### DACIA

#### El nuevo Duster, imbatible en precio

Manteniendo un precio imbatible, se pone a la venta la nueva generación del SUV del fabricante rumano, que mejora acabados, incorpora nuevas ayudas a la conducción y equipamientos tecnológicos hasta ahora inéditos en un Dacia. Se ofrece con tracción delantera y total, mecánicas de gasolina, diésel y gas licuado de petróleo –con el SCe 115– y cuatro acabados, destacando la llegada

del Prestige como alto de gama. Combinaciones que ofrecen 16 versiones para elegir, pues a las 14 que aparecen en el cuadro de precios, todas con cambio manual, hay que añadir la opción de la transmisión automática de doble embrague EDC para los dCi de 110 caballos, en acabado Comfort y Prestige y con tracción delantera, posibilidad que sube la factura 1.500 euros.

### HYUNDAI

#### i30 Fastback: original

Dos mecánicas de gasolina (120 y 140 caballos), cambio manual de seis marchas o automático DCT de doble embrague con siete relaciones y cuatro niveles de acabado integran la oferta de este modelo «con personalidad propia», sin rivales directos.

Es el cuarto integrante de la familia i30, cuyo equipamiento de serie es muy generoso, especialmente en materia de seguridad. Desde el escalón más bajo, y sin sobrepeso, no faltan asistente de prevención de colisiones frontales con detección de peatones, detector de fatiga del conductor, alerta de cambio de carril involuntario, control de arranque en rampa o

Un descuento de hasta 6.400 €



### PRECIOS

TGDI 1.0 120 CV Klass Max	22.565 €
TGDI 1.0 120 CV Link	22.565 €
TGDI 1.0 120 CV Tecno	24.615 €
TGDI 1.4 140 CV DCT Tecno	27.090 €
TGDI 1.4 140 CV DCT Style	30.080 €
TGDI 1.4 140 CV DCT Style Red	30.080 €

asistente de luces de carretera. Y si se trata de opciones, entre los extras destacan elementos como el detector del ángulo muerto, la alerta de tráfico trasero o el sistema que reconoce las señales de tráfico. Si se trata de conectividad, se puede elegir entre dos

### SEAT

#### Ibiza TGI, una gran oferta

Durante febrero y marzo, la promoción programada para el Ibiza TGI lo convierten en una alternativa muy tentadora, puesto que acumulando todos los descuentos se puede conseguir por 10.650 euros. Es el precio de partida con el que Seat apuesta por este gasolina/GNC (gas natural comprimido), frente a los Ibiza diésel y gasolina. Además, el utilitario más eficiente con etiqueta ECO, que puede recorrer 100 kilómetros con gas natural comprimido

por 3,2 euros, cuenta con cinco años de garantía, mantenimiento y asistencia, un año de seguro y una tarjeta de 200 euros de gas incluidos en la financiación. Para los que quieren un tope de equipamiento y apuestan por una estética deportiva, Seat ha preparado el TGI FR Eco Plus, que se vende por 14.900 euros si se aplican todos los descuentos. Entre la versión más básica y el tope de gama, siete opciones para elegir, también con suculentos descuentos.

### PRECIOS

1.0 TGI 90 CV S&S Reference	17.110 €
1.0 TGI 90 CV S&S Reference Plus	17.410 €
1.0 TGI 90 CV S&S Style	18.800 €
1.0 TGI 90 CV S&S Style Plus	19.250 €
1.0 TGI 90 CV S&S Xcellence	20.280 €
1.0 TGI 90 CV S&S Xcellence Plus	20.730 €
1.0 TGI 90 CV S&S FR	20.280 €
1.0 TGI 90 CV S&S FR Plus	20.730 €
1.0 TGI 90 CV S&S FR Eco Plus	22.310 €

Desde 10.650 € con descuentos



### VOLKSWAGEN

#### R-LINE PARA EL TIGUAN ALLSPACE

El paquete deportivo R-Line llega a la gama Tiguan Allspace, aportando al siete plazas alemán pargolpes más deportivos con nuevas tomas de refrigeración y detalles en negro brillante. A los que se unen una parrilla frontal diferente, con los emblemas R-Line, y exclusivas llantas Sebring de 19 pulgadas –en los Sport pueden ser Suzuka de 20 pulgadas–. En el interior, volante, pedales y molduras específicas se complementan en las versiones Sport con techo interior en antracita y el paquete R-Line Premium, que suma asientos deportivos tapizados en cuero Vienna R-Line. La opción R-Line supone



añadir 3.335 euros a las versiones con acabado Advance y 2.170 a las Sport, que deben sumar 3.255 euros si se trata del R-Line Premium. Cuando la motorización elegida emite más de 160 g/km de CO<sub>2</sub> –2.0 TDI 240 y 2.0 TSI de 180 y 220 CV, asociadas al acabado Sport–, los precios son 2.260 y 3.380 euros, respectivamente.





## ¿Es posible un cambio en el modelo comercial de los vendedores de automóviles?

En tertulias de barra de bar o de office de oficina es fácil escuchar hablar sobre cómo aquel que haya comprado un coche recientemente ha conseguido el mejor precio, la mejor oferta de financiación o el equipamiento mejor en el mismo precio. Rara es la ocasión en la que esta tertulia habla de cómo **el comercial fue capaz de construir con él la operación que más se ajustaba a su necesidad y a su presupuesto**. Aunque estamos enjuiciando, porque no hay estudios estadísticos fiables sobre esto, es la cruda realidad de este negocio en el que **el precio determina buena parte de la compra y del negocio de los empresarios**.

Sobre esto se ha construido un contexto de actuación en el que se habla más de porcentajes de descuentos que de beneficios compartidos entre las dos partes: el que compra y el que vende. Pero vamos a ser optimistas y a pensar que hoy, en el siglo XXI, la era de las comunicaciones, de los superalimentos, de la serotonina, el mindfulness, la asertividad, la resiliencia y tantas cosas que tienen que ver con el bienestar sigamos interactuando en la compra de un medio de movilidad y disfrute como si de mercadillo o zoco se tratase. Paradójico. Pues no nos resignamos y además estamos convencidos que **el**

**cliente quiere más de lo que no es capaz de expresar, quiere cosas que implícitamente espera y que solo aquellos que integran competencias de inteligencia social son capaces de darles**. Y cuando uno recibe lo que implícitamente desea y no pide, se entrega a la confianza, a la empatía y a la razón. ¿Estáis de acuerdo?

### ¿Cómo cambia un concesionario cuándo sus comerciales integran competencias de inteligencia social?

Lo que nosotros llamamos **Fresh People Sale** no es ni más ni menos que poner al día la rutina comercial de la fuerza de ventas del sector del automóvil e igualar esta a la necesidad de la gente de la calle, o a la manera de vivir de la gente de la calle; sí, tiene que ver con la manera de vivir actual. Cuando igualamos esto en un proceso comercial tan notorio como es la compra de un vehículo, el contexto cambia de tal manera que **el intercambio o interacción de un comercial y un comprador se convierte en un acto más auténtico, más natural**, donde se ponen encima de la mesa competencias sociales que hacen que el precio sea solo una parte del acuerdo y que el éxito sea el de conseguir, uno y otro, que de esto salga la entrega de un nuevo coche.

Estamos inmersos en la integración del modelo Fresh People Sale en numerosos concesionarios y estamos viviendo una experiencia maravillosa. Ver cómo los comerciales encuentran **nuevas herra-**

**mientas para su trabajo**, cómo las integran en su día a día, cómo cambian el paradigma de rutina y cómo interactúan con el cliente, antes, durante y después de la compra, es genial. Y se consiguen infinidad de beneficios compartidos, tantos como que **la razón principal de la venta del vehículo no es el precio, ni mucho menos, es la relación de confianza y rapport generada**.

### ¿Cómo es un profesional con competencias Fresh People Sales?

De repente uno descubre que existe **un marco de comunicación social absolutamente amable y ecológico para su desarrollo profesional** y el de su empresa, y este además es agradecido para el futuro cliente. Tampoco es que cambien las personas, no, por supuesto que no, **solo cambia la manera de interactuar y de relacionarse**, teniendo en cuenta consideraciones muy oportunas como la empatía, las peticiones, las preguntas productivas, la autenticidad y, por supuesto, la emoción.

El desarrollo, por tanto, es un trabajo de convertir en hábitos estas y otras muchas cosas para que de repente todo fluya de manera natural y espontánea, haciendo que el nuevo modelo de comunicación y de retórica comercial sea auténtico.

**El cliente está esperando de nosotros tantas cosas como del nuevo modelo que quiere adquirir**, y de la misma manera que no entiende que un smartphone no se conecte de inmediato al coche y pueda escuchar su lista de reproducción o atender una llamada, tampoco entiende cómo solo se puede hablar de precio, aunque éste sea parte importante. Bienvenidos a vivir mientras trabajamos, bienvenidos al mundo fresh.

#### Paco Díaz

Fundador y Coach Ejecutivo dealerBest

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



## CITROËN C4 Cactus, con serie limitada de lanzamiento

El nuevo modelo compacto francés acompaña su llegada al mercado español con la serie especial Cool&Comfort que, limitada a 260 unidades, destaca por su elevado nivel tecnológico y de confort; se ofrece en blanco nacarado y con

## PEUGEOT Crossway, los SUV más aventureros

La faceta más tecnológica y aventurera de los SUV de la marca del León se destaca en los Crossway, la serie especial que está disponible con los motores PureTech de 110 y 130 caballos, 110 EAT6 y BlueHDi de 100 y 120 caballos en el pequeño de la familia. El 2008 Crossway, que incorpora de serie elementos como las llantas de aleación de 17 pulgadas Eridan en gris Anthra, LED diurnos, faros antiniebla con función 'cornering

light', Grip Control, navegador 3D conectado Peugeot Connect NAV y Peugeot Connect SOS. En el 3008 Crossway se puede disfrutar del Peugeot Digital Head Up Display integrado en el Peugeot i-Cockpit, del navegador 3D Peugeot Connect NAV y del

Acabado para el cliente de empresa, que puede disfrutar de este GS 300h por 39.900 euros, acogido al programa empresas Lexus Financial Services. Precio que combina con un equipamiento de primer nivel, en el que los faros Bi LED adaptativos, navegador Premium con pan-

2008 desde 19.500 €  
3008 desde 29.300 €  
5008 desde 31.050 €



## MERCEDES-BENZ MADRID Tienda insignia de la marca de la estrella

Es el buque insignia de Mercedes-Benz Retail, la filial de Mercedes-Benz España, que ha elegido Madrid para la primera 'Flagship Store' -tienda principal- en España. Se trata de un espacio con 2.400 metros cuadrados de exposición, y cuentan con las más avanzadas tecnologías y procesos para adaptarse al futuro del sector del automóvil, especialmente a las necesidades de los híbridos y eléctricos de la marca, además de mejorar los servicios al cliente. Aunque puede albergar hasta 80 automóviles, permanentemente habrá 50 unidades expuestas para que los clientes se familiaricen con las gamas de Mercedes-Benz y smart. 6,2 millones de euros ha costado

convertir las instalaciones de la calle Alcalá de Madrid en centro de referencia. Cuentan con el primer AMG Performance Center de la Comunidad de Madrid, 300 metros cuadrados exclusivos para la división más deportiva de la



En el 728 de la calle Alcalá de Madrid está el primer 'Flagship Store' de la marca de la estrella, con espacios específicos para AMG y smart.

PRECIOS	
PureTech 82 Live	14.900 €
PureTech 82 Feel	15.900 €
PureTech 110 S&S Live	15.800 €
PureTech 110 S&S Feel	16.800 €
PureTech 110 S&S Shine	17.800 €
PureTech 110 S&S Cool&Comfort	15.990 €
PureTech 130 S&S Feel	17.800 €
PureTech 130 S&S Shine	18.800 €
BlueHDi 100 S&S Live	16.800 €
BlueHDi 100 S&S Feel	17.800 €
BlueHDi 100 S&S Shine	18.800 €
BlueHDi 100 S&S Business	17.300 €
BlueHDi 100 S&S Cool&Comfort	16.990 €

### LEXUS

#### GS 300H EDITION: PARA EMPRESAS

Se llama Edition y es un acabado para el cliente de empresa, que puede disfrutar de este GS 300h por 39.900 euros, acogido al programa empresas Lexus Financial Services. Precio que combina con un equipamiento de primer nivel, en el que los faros Bi LED adaptativos, navegador Premium con pan-



talla de 12,3 pulgadas, Smart Entry, llantas de aleación de 18 pulgadas, cámara trasera de aparcamiento, tapicería mixta de tela y cuero. Tahara se complementan con el paquete Lexus Safety System, que incluye asistente de mantenimiento de carril, luces adaptativas, sistema Pre-Colisión, Control de Cruce Adaptativo y Reconocimiento de Señales.

comerciales de Mercedes-Benz Cars en Europa; Roland Schell, presidente de Mercedes-Benz España; y Eduardo García-Oliveros, presidente de Mercedes-Benz Retail SAU, estuvieron en la inauguración del primer 'Flagship Store' de Mercedes-Benz en España.



## ¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a [seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com) con la referencia que corresponda.

- Asesor Ventas VN Galicia REF: AVVN-GLC-M16
- Asesor Ventas VO Alcalá de Henares REF: AVVO-ALH-M16
- Asesor Ventas VN Oviedo REF: AVVN-OVD-M16

Encuentra nuevas ofertas en [dealerbest.com/centro-seleccion](http://dealerbest.com/centro-seleccion)



**CARTA  
DE LA SEMANA**

## DOS MODELOS HÍBRIDOS CON ETIQUETA ECO PARA CIRCULAR SIN LIMITACIONES POR MADRID

**Santiago Salas**

Estoy pensando en comprar un vehículo híbrido para no tener problemas de movilidad en Madrid con los nuevos protocolos de contaminación que se están estudiando. En la agenda tengo el Toyota Auris Hybrid (el Prius no me gusta) y el Hyundai Ioniq. ¿Qué me recomiendan?

**RESPUESTA**

En primer lugar comentarte que los nuevos protocolos en materia de contaminación que estudia el Ayuntamiento de Madrid todavía tienen que aprobarse, pero mucho nos tememos que entrarán finalmente en vigor. Los grandes perjudicados serán los vehículos que no tienen ninguna de las cuatro etiquetas medioambientales que otorga la DGT, ya que no podrán circular en toda la ciudad con el escenario 3; y en el 2, tampoco por la almendra central. Los grandes beneficiados serán los que porten la

etiqueta ECO, como es el caso de los modelos a los que haces referencia, ya que podrán aparcar en la zona SER y circular siempre, incluido el escenario 4, el más restrictivo de todos. Dicho esto, tanto el Toyota Auris Hybrid 140H e-CVT como el Hyundai Ioniq Híbrido son dos de las mejores apuestas ecológicas que pueden encontrar con esta tecnología; y el segundo también cuenta con una variante híbrida enchufable y con otra cien por cien eléctrica. El Ioniq es algo más grande, más habitable, tiene

más maletero, está mejor rematado y goza de un equipamiento más generoso. Dicho así parece que no tiene rival, pero eso se paga porque incrementa el precio considerablemente respecto al compacto de Toyota: entre 2.365 y 3.435 euros, según el acabado elegido. El Auris apuesta por un sistema híbrido que rinde 136 CV de potencia. El motor de gasolina 1.8 ofrece 99 CV y el eléctrico, 82. La batería es de níquel e hidruro metálico. Por su parte, el Ioniq presenta 141 CV de potencia total gracias al trabajo conjunto del motor 1.6 de gasolina de 105 CV y a los 44 CV del propulsor eléctrico. La batería en este caso es de polímeros de iones de litio, más avanzada y ligera, y presume de mayor capacidad. En ambos casos la batería se instala debajo del asiento trasero para aprovechar mejor el espacio interior.

No hay grandes diferencias en cuanto a prestaciones o consumos, que en conducción real rondan los 5,0 l/100 km, y en ambos podremos circular de manera eléctrica alrededor de dos kilómetros si somos extremadamente cuidadosos con el acelerador. En este sentido, es más fácil hacerlo con el Auris, ya que cuenta con un modo EV que permite circular de manera eléctrica si tenemos carga suficiente en la batería. Pero esa opción no está disponible en su rival.

El Auris es muy agradable en ciudad y en un tipo de conducción tranquila gracias a su transmisión de variador continuo, con infinitas marchas. Lo malo es que si queremos ir más 'ligeros' subirá bastante la rumorosidad por el desagradable efecto patinamiento, por el que la subida de régimen del motor no va en sintonía con el aumento de velocidad real del coche. En este sentido, el Ioniq presenta un cambio DCT de doble embrague con seis relaciones mucho más agradable en conducción dinámica en carretera, porque se muestra como un vehículo 'convencional'. Digamos que en ciudad es más suave y refinado el Auris, y en carretera resulta más apetecible el Ioniq. Ahora te toca elegir según sea tu perfil de conductor y tus necesidades de uso. En cualquier caso, a nosotros nos llena algo más el Ioniq, pero el precio también es una razón de peso a la hora de decidir.

## EXISTE UN PLAZO DE DIEZ DÍAS PARA NOTIFICAR LA OPERACIÓN EN LA JEFATURA DE TRÁFICO

¿Qué trámites necesito realizar para proceder a la venta de mi vehículo?

**RESPUESTA**

Antes de nada debemos señalar una cuestión muy importante que se debe saber, si bien no todos los propietarios somos conscientes de nuestras obligaciones.

En primer lugar hay que recordar que cuando se quiere vender el vehículo, y ya se ha llegado a un acuerdo con el comprador, dicho acuerdo debe ser recogido por escrito, mediante la firma del correspondiente contrato, en el que constarán, además de todos los datos identificativos de comprador y vendedor, los datos del vehículo tales como matrícula, marca y modelo, así como número de bastidor y el precio.

Pues bien, a partir de la fecha del contrato el vendedor dispone de diez días para notificarlo a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal, o a aquella en que fue matriculado el vehículo, debiendo hacer constar la identificación y domicilio del transmitente y adquirente, así como la fecha y título de la transmisión, y acompañando el permiso o licencia de circulación original, que quedará archivado en la jefatura, así como el documento acreditativo de la transmisión y el pago de la tasa correspondiente.

Es un error muy común, y no por ello exento de responsabilidad, no hacerlo de esta manera y confiar en que las gestiones las llevará a cabo el propio comprador, puesto que si no las realizase, la propia Ley establece que, sin perjuicio de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador contra el vendedor –cuya sanción podría llegar a ser de hasta 100 euros–, seguirá siendo considerado titular del vehículo transmitido a los efectos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en tanto no se inscriba el mismo a nombre de otra persona.

Por otro lado, y con independencia de las obligaciones del vendedor para comunicar la venta del vehículo, el comprador, posterior-

## BUENA PREGUNTA

### SI NO LO HACEMOS PARA REALIZAR UN ADELANTAMIENTO LA MULTA ES DE 200 EUROS

¿Me pueden multar por circular por el carril central en una autovía de tres carriles?

**RESPUESTA**

Tanto la Ley de Seguridad Vial como el Reglamento de Circulación establecen, claramente, que en las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, se deberá circular siempre por el carril de la derecha, utilizándose el carril central tan sólo para efectuar los adelantamientos precisos y para cambiar de dirección hacia la izquierda si se llegase a una bifurcación.

Por tanto, si se circulase por el carril central, al igual que si se circulase por el carril situado más a la izquierda y no fuese para llevar a cabo la maniobra de adelantamiento al vehículo o vehículos que nos preceden, estaríamos cometiendo una infracción que podría ser, perfectamente, denunciada.

En este sentido hay que prestar mucha atención de circular por el carril central cuando en el derecho circulan otros vehículos que nos impidan volver a dicho carril, pero que nos deberíamos incorporar al mismo en el momento en que rebasemos a los vehículos precedentes,

mente, tendrá un plazo de treinta días desde la fecha de adquisición –fecha reflejada en el contrato–, para solicitar de la Jefatura de Tráfico de la provincia su domicilio legal o de aquella en que se matriculó el vehículo, la renovación del permiso o licencia de circulación, haciendo constar su identidad y domicilio, así como los del transmitente y el título de dicha transmisión. El vehículo no podrá circular salvo que disponga del nuevo permiso o licencia de circulación.

Siempre que el vendedor haya cumplido sus obligaciones y llevado a cabo la comuni-

ya que de lo contrario no estaríamos circulando de acuerdo con la normativa establecida.

Hay que recordar que este tipo de infracciones son consideradas graves y, por tanto, su sanción consistirá en una multa de 200 euros.



## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿ESTÉTICA O CONSUMO?

**Luis Angel Martínez**

A la hora de adquirir un vehículo la imagen es uno de los aspectos destacados; por eso nos gustan las llantas de aleación, y cuanto más grandes... mejor porque 'quedan de lujo'. El problema es que no todo el mundo valora el incremento real del consumo. Lógicamente depende del vehículo en cuestión, del diseño de la propia llanta y del ancho de los neumáticos, pero las diferencias son muy llamativas en

ocasiones. Es imposible comparar todos los modelos, pero a modo de ejemplo te presentamos tres vehículos muy diferentes para que lo asimiles. En el nuevo Audi A8 la versión 50 TDI de 286 CV homologa 5,6 litros con llantas de 18 pulgadas y 5,8 si monta las de 20. Asumible pues. La diferencia se incrementa en un Hyundai Ioniq Híbrido: 3,4 litros con llantas de 15 pulgadas, pero si apostamos por las 'bonitas' de 17 el consumo medio se dispara hasta los 3,9 litros de media.

Hablamos de un modelo que busca la máxima eficiencia, y medio litro cada 100 kilómetros ya es algo como para pensárselo. Por último, analicemos un vehículo eléctrico. Estudios realizados en este sentido en Tesla reflejan que en un Model X, que es su modelo crossover, la diferencia entre montar una llanta de 20 pulgadas o de 22 puede llegar a incrementar el consumo en un 23 por ciento, reduciéndose la autonomía alrededor de 120 kilómetros. Casi nada.

▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid  
▶ mándanos tu mail a: [cartasaldirector@motor16.com](mailto: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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)

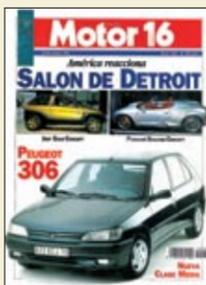


LEGALITAS.COM

## Peugeot cambia el 309 por el 306

La nueva gama de compactos de Peugeot cambiaba de denominación, y así el 309 se convertía en 306. Con él, la firma francesa estrenaba nueva cifra final; y no solo eso, una familia para convertirse en superventas.

Comenzaba el año y el primer pulso a 1993 se tomaba en Detroit, la cuna del automóvil, en un salón en el que las marcas americanas querían reeditar antiguos poderíos. Pero la realidad es que, de todo lo presentado allí, ha sido el Porsche Boxster –mostrado como concepto– lo que más ha perdurado.



**LA PORTADA**  
**Nº 483**  
**FECHA**  
**19-1-1993**  
**HABLAMOS DE**  
 El Peugeot 306, el modelo que sustituía al 309, era el gran protagonista de nuestra portada. Un coche definido como 'nueva clase media' que iba a popularizar, aún más, la marca francesa en nuestro país. Junto a él, las novedades del Salón de Detroit, como el concept que se convertiría en el Porsche Boxster.

Novedad principal de esta semana era la nueva gama de compactos de Peugeot. La firma gala decía adiós al 309 y daba la bienvenida al 306. El nuevo modelo, que iba a llegar con tres motores de gasolina entre 75 y 103 CV, era el primer paso en la nueva estrategia de Peugeot.

En las pruebas de la semana, un deportivo, el Rover 220 Coupé Turbo, nos sorprendía por el fuerte carácter

de su motor de 200 CV y su estilo dinámico sin perder elegancia.

También probábamos a fondo el BMW 320i, una berlina de cuatro puertas y 150 caballos clave en la popularización de la marca en nuestro país.

Y de Honda analizábamos la familia del Concerto, su modelo compacto, que se ofrecía en dos versiones: un 1.5 de 90 CV y un 1.6 de 111, ambos de excelente rendimiento.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Llega la nueva generación del Opel Corsa

El utilitario alemán, fabricado en Figueruelas, se renovaba por completo. Con motores de hasta 109 caballos y versiones de tres y cinco puertas, quería seguir haciendo historia.

Para empezar, una noticia muy esperada: Campsa dejaba de tener el monopolio del mercado de los carburantes en España; un mercado que –decía-

mos entonces– daba un paso hacia la liberalización. Otra cosa es si lo ha hecho.

El año empezaba con grandes novedades, como la gama Jeep, que



**LA PORTADA**  
**Nº 484**  
**FECHA**  
**26-1-1993**  
**HABLAMOS DE**

llegaba renovada al mercado español con el Grand Cherokee como gran novedad.

Otro estreno era el de la nueva generación de un 'aragonés' universal, el Opel Corsa. Del nuevo modelo, que seguiría fabricándose en Figueruelas, conocíamos sus primeras imágenes y datos, como una gama de motores de hasta 109 caballos en la versión GSI.

La prueba de fiabilidad con el Honda

Concerto llegaba a su fin. Tras recorrer los 30.000 kilómetros fijados, el modelo japonés había demostrado una calidad sobresaliente.

Y nuestra comparativa enfrentaba dos berlinas francesas, rivales 'eternos'. El Peugeot 405 y el Renault 21 en sus variantes con motores catalizados. El primero, con 101 CV, destacaba por su comportamiento; el segundo, de 95, brillaba por su mecánica elástica.

La imagen sobre fondo negro de las redondeadas formas del nuevo Opel Corsa era el principal reclamo de nuestra portada. Junto al compacto aragonés, la prueba de fiabilidad con el Honda Concerto y un suplemento especial de deportes, que resumía dos rallies de leyenda: Dakar y Montecarlo.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)



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

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

# Algunos sueños se cumplen antes que otros.



## Nuevo Golf Edition TSI 110 desde 15.900 €\*.

Soñar es lo que nos mueve, es lo que hace que nos levantemos cada mañana para intentar que estos sueños se hagan realidad. Algunos son más fáciles de conseguir que otros, pero cuando tienes uno tan cerca de que se cumpla, no deberías dejarlo escapar, ¿no?

App-Connect · Radio con pantalla táctil de 8" · Llantas de aleación · Luces traseras con tecnología LED · Luz de marcha diurna LED · Faros antiniebla y luz de giro · Volante multifunción · Front Assist con freno de emergencia en ciudad · Detector de fatiga



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km) de 4,8. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 109.

\*PVP recomendado en Península y Baleares desde 15.900 € para un Golf Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 13.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 28/02/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo Golf Sport con opcionales.