1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

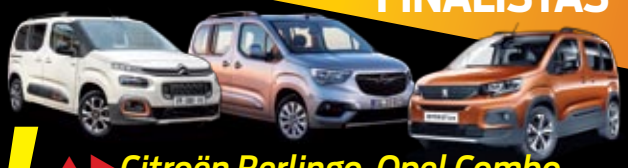
CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO | Nº 1.721 del 27 de febrero al 12 de marzo de 2018

Número doble

CAR OF THE YEAR 2018

TODO SOBRE LOS 7 FINALISTAS

Salón de Ginebra ¡GRANDIOSO!



▲▶ Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Rifter

Kia Ceed ▶

Ferrari 488 Pista ▼

Peugeot ◀ 508

Cupra Ateca ▶

Volvo ◀ V60

Hyundai ▲ Santa Fe

A fondo **Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 190 CV**

El crossover GTI

Prueba 130 CV

Peugeot 308 1.5 BlueHDI

Prueba 225 CV

Renault Espace 1.8 TCe

Prueba 235 CV

Volvo V90 D5 AWD

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NUEVO NISSAN MICRA

CONDUCE LA TECNOLOGÍA INTELIGENTE

La ciudad puede ser todo un reto si no tienes la tecnología adecuada para enfrentarte a ella. Nuevo Nissan Micra: un coche totalmente renovado con un nuevo diseño y tecnologías Intelligent Mobility como la **Cámara Inteligente de Visión 360º**, el **Sistema Inteligente de Anticolisión Frontal** y el **Control Inteligente de Cambio de Carril.** ¿Avanzado? Es más que eso.

NUEVO NISSAN MICRA DESDE **9.900 €***

Consumo mixto: 4,6 l/100km. Emisiones CO_2: 103 g/km. Consumo homologado de acuerdo con la normativa europea.

*PVP recomendado para Nissan Micra Visia 52kW (70CV) en Península y Baleares 9.900€. Incluye PFF, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional e IVA. En el caso de que los impuestos aplicados sufran variaciones hasta el momento de la compra, el precio se acomodará a la aplicación de los nuevos tipos impositivos vigentes. Contrato de mantenimiento de 3 años (con límite de kilometraje). Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Oferta válida hasta el 28/02/2018, o hasta fin de existencias, financiando con Magic Plan 3D RCI Banque SA, Sucursal en España, y entregando un vehículo usado a nombre del comprador. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado.

Al detalle

PROMOVER NO ES PROHIBIR

La propuesta del Gobierno de Baleares de que desde 2025 no puedan entrar ni venderse vehículos diésel –y de gasolina desde 2035– en las islas, vuelve a poner de manifiesto que en estos tiempos la osadía sigue en su apogeo. Porque no parece muy sensato, en una comunidad donde la energía hay que llevarla desde la Península o generarla a través de las 7 centrales térmicas –incluyendo un 32 por ciento proveniente del carbón en Mallorca– o mediante el diésel –que supone el cien por ciende la energía que utiliza Menorca–. Todos estamos de acuerdo en dar pasos hacia la eficiencia y las nuevas energías. Pero allí han confundido promover con prohibir. Empiezan igual, pero no significan lo mismo.

AEA VUELVE A PILLAR A LA DGT

Otra vez el empeño de Automovilistas Europeos Asociados, de defender los derechos de los conductores, provoca una sentencia contra la DGT, por una mala notificación de denuncia que permitirá cada año a 10.000 conductores, recuperar los puntos indebidamente quitados.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - *acarchenilla@motor16.com*
Director general: Alfonso J. Nieto - *ajnieto@motor16.com*

DIRECTOR: Javier Montoya - *jmontoya@motor16.com*
Subdirectores: Andrés Mas - *amas@motor16.com*
Pedro Martín - *pmartin@motor16.com*
Redactora jefe: María Jesús Beneit - *mjbeneit@motor16.com*
Diseño: Juan González Aso - *jgonzalezaso@motor16.com*
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: *motor16@motor16.com*
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.:
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983

© 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.

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Competitividad

España es el octavo productor de automóviles a nivel mundial, pero son necesarias políticas que atraigan nuevas inversiones

Definitivamente, en lo que respecta a la industria del automóvil en nuestro país, en los comienzos de 2018 apuntan buenas maneras. Sirvan como ejemplo los recientes acuerdos llevados a cabo por el grupo francés PSA (Peugeot, Citröen, DS y Opel) para fabricar cinco nuevos modelos en las factorías de Vigo y Figueruelas. Además, dentro de este concierto está la fundamental concesión, en exclusiva, de la próxima generación del Corsa, incluida la versión cien por cien eléctrica del mismo, en 2020. Esto convierte a la fábrica zaragozana en la primera planta que montará un Opel con esta tecnología en Europa. Cuestión importante, si tenemos en cuenta que la práctica totalidad de las factorías establecidas en nuestro territorio producen automóviles con motores de combustión interna. Sin olvidar que, en este querido país, también se fabrican furgonetas eléctricas como Citröen E-Berlingo, Mercedes Vito e-Cell, Peugeot Partner Electric y Nissan NV200, el cuadriciclo eléctrico Twizy de Renault y la versión híbrida del Ford Mondeo. En este sentido hay que destacar que España, con sus 17 factorías y 2.848.335 unidades fabricadas el año pasado, es el octavo productor de automóviles a nivel mundial. Se fabrican 43 modelos diferentes, de los cuales 20 son en exclusiva; genera 68.000 puestos de trabajo directo y más de 150.000 indirectos. Una realidad que viene a demostrar que las plantas instaladas en este país están entre las de mayor competitividad del mundo. Cuestiones como la inversión en innovación y desarrollo, unida a la flexibilización del mercado laboral –demostrada repetidamente–, la mejora en los procesos industriales y la experiencia de años, tiene como resultado un valor añadido y un impulso a la productividad mejor que el de muchos de nuestros competidores. En suma, que la buena marcha de esta industria es fundamental para la economía española y representa el 10 por ciento del PIB. Además, según los fabricantes aporta cada año al Estado en impuestos unos 25.000 millones de euros. Unas cifras que avalan la importancia de este sector en un país cada vez más desindustrializado y con pérdidas de puestos de trabajo. Advertencia: en el mundo existen 500 fábricas de vehículos, de las que, según el sector, sobran la mitad. Por eso, para que España siga compitiendo son necesarias políticas de incentivación de la innovación que atraigan más inversiones y modelos nuevos.

> La buena marcha de esta industria es fundamental para la economía española y representa el 10 por ciento del PIB. Además, según los fabricantes aporta cada año al Estado en impuestos unos 25.000 millones de euros. Unas cifras que avalan la importancia de este sector en un país cada vez más desindustrializado.

SUPERA TODOS TUS DESAFÍOS A BORDO DEL SUZUKI S-CROSS

- Sistema de tracción 4WD AllGrip
- Pantalla táctil multifunción
- Control de Velocidad Adaptativo
- Asientos delanteros calefactables
- Cámara de visión trasera
- Proyectores LED
- Control Predictivo de Frenada (RBS)
- Llantas de aleación pulidas de 17”
- Techo solar panorámico
- Sistema de arranque sin llave

SUZUKI

Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Suzuki recomienda REPSOL

Más de 200 Instalaciones Suzuki www.suzuki.es

Consumo combinado: desde 4,1 hasta 5,6 l. / 100 Km. **Emisiones CO2:** desde 106 hasta 127 g. / Km.

*PVP recomendado Suzuki S-Cross 1.0 BOOSTERJET GL 2WD por 15.695€ (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas SPK/SPJ y permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/03/2018 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía.

Way of Life!

SUMARIO

Nº 1.721 · 27 febrero al 12 marzo 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA
AVANCE SALON DE GINEBRA
El Salón de Ginebra se convierte un año más en el punto de encuentro del mundo del automóvil. Este año, de nuevo, promete grandes estrenos.

9.- CITROËN BERLINGO Y PEUGEOT RIFTER

10.- HYUNDAI SANTA FE, FERRARI 488 PISTA Y OPEL COMBO LIFE

12.- KIA CEED

14.- CUPRA ATECA

16.- PEUGEOT 508

18.- VOLVO V60

20.- CUATRO RUEDAS
VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TSI 190 CV
El SUV de la gama del Golf con esta versión es, posiblemente, el primer crossover GTI.

26.- PEUGEOT 308 1.5 BLUEHDI 130
Un nuevo y refinado motor diésel llega a la gama del compacto del león.

28.- RENAULT ESPACE 1.8 TCE 225
El tope de la gama del Espace reinventa el concepto de monovolumen deportivo.

30.- VOLVO V90 D5
Por potencia, seguridad, amplitud... este V90 lo tiene todo para disfrutar del viaje.

32.- JEEP RENEGADE
El nuevo Renegade sigue destacando por sus aptitudes off road y aumenta la conectividad.

34.- MASERATI GHIBLI S Q4
Con 430 caballos y tracción total, el Maserati Ghibli ofrece el máximo rendimiento y seguridad.

36.- OPEL INSIGNIA GSI
Dos variantes de potencia –210 y 260 caballos– para una berlina que hace honor a un ‘apellido’ que nació en 1984.

38.- ALFA STELVIO QUADRIFOGLIO
510 caballos y una puesta a punto específica para convertirse en el SUV con mejor dinámica y mayores prestaciones.

39.- CITROËN C4 CACTUS PURETECH 110 EAT6
Apuesta por el confort y la suavidad de marcha en la nueva generación del Cactus.

40.- SEAT IBIZA TGI
La alternativa en GNC de la gama Ibiza promete una eficiencia y unos ahorros sorprendentes.

42.- SSANGYONG REXTON
La nueva generación del Rexton es más SUV que nunca, pero no pierde sus características de todoterreno.

44.- TOYOTA LAND CRUISER
Uno de los clásicos de los todoterreno, el Toyota Land Cruiser, actualiza su gama. Se ofrece con 3 y 5 puertas, pero un único motor diésel de 177 caballos.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE
VOLVO WINTER TEST
Volvo XC40 y neumáticos de invierno son una combinación perfecta para no quedarse parado incluso en una gran nevada.

50.- A LA ÚLTIMA

52.- DE CARRERAS
ADIÓS AL WTCC, BIENVENIDO WTCR
Con la nueva temporada desaparece el Campeonato Mundial de Turismos y llega un nuevo formato. El WTCR pondrá más coches en pista y más pilotos de alto nivel en busca de mayor competitividad.

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	38
CITROËN	9, 39
CUPRA	14
FERRARI	10
HYUNDAI	10
JEEP	32
KIA	12
MASERATI	34
OPEL	10, 36
PEUGEOT	9, 16, 26
RENAULT	28
SEAT	40
SSANGYONG	36
TOYOTA	44
VOLKSWAGEN	20
VOLVO	18, 30, 48

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

la foto

La valla publicitaria más grande del mundo está en España

Ford ha instalado la valla pubicitaria más grande del mundo en el Edificio España de Madrid. Así lo certifica Guinness World Records, pues sus 5.265 metros cuadrados superan en 241,93 metros cuadrados al cartel que una firma tecnológica había instalado en Arabia Saudí en septiembre de 2014. La valla publicitaria del nuevo Ford EcoSport, que será retirada el 28 de febrero, pesa dos toneladas, cubre 470 ventanas del famoso edificio madrileño y tiene cerca de 600 anclajes; y para llevar a cabo la ilustración completa de la lona se invirtieron 65 horas.

▲ Una adjudicadora oficial de la organización Guinness World Records viajó a Madrid desde Inglaterra para realizar la verificación del récord, ahora en posesión de Ford España.

Una cita que impone

Ginebra nunca defrauda, y este año se espera otra magnífica edición, con protagonistas como los nuevos Hyundai Santa Fe, Kia Ceed, Peugeot 508 y Volvo V60, el estreno de Cupra como marca, el salvaje Ferrari 488 Pista o el trío 'made in Spain' de PSA formado por Berlingo, Rifter y Combo Life.

AUDI A7 SPORTBACK.- Esta segunda generación nace con dos versiones: 50 TDI, con un diésel de 286 CV, y 55 TFSI, con 340 CV de gasolina; ambas automáticas y con tracción quattro. Todo es nuevo, incluso la plataforma, y arranca en 76.680 euros.

FORD EDGE.- Cambios de todo tipo en el Edge, aunque habrá que esperar al segundo semestre para disfrutar de ellos. La imagen del SUV de Ford evoluciona, aparece el nuevo acabado ST Line y llegan los motores diésel 2.0 EcoBlue, con 150, 190 y 238 CV.

HONDA SPORTS EV CONCEPT.- Tras su presentación en Tokio hace pocos meses, este 'concept' de mecánica eléctrica se deja ver por Europa. Destaca por su bajo centro de gravedad y servirá de fuente de inspiración a próximos modelos de la marca.

BMW M4 CABRIO 30 JAHRE EDITION.- Para celebrar los 30 años del primer M3 Cabrio, la casa bávara ha creado esta edición limitada de 300 unidades, con motor de 450 CV y disponible en dos colores: azul o amarillo.

FORD KA+ ACTIVE.- Coincidiendo con la renovación del Ka+, que estrena un diésel 1.5 de 95 CV, aparece la variante Active, con cierto aire 'crossover'. La altura al suelo aumenta 23 milímetros y equipa protecciones de carrocería.

HYUNDAI NEXO.- Un SUV eléctrico de 4,67 metros alimentado por pila de combustible: con una recarga de hidrógeno puede recorrer 800 kilómetros. Rinde 163 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y alcanza 179 km/h.

BMW X4 M40D.- El X4 acaba de ser renovado –ahora es 81 milímetros más largo y 37 más ancho–, y su gama se refuerza con la versión M40d, cuyo motor diésel de 326 CV y 69,4 mkg le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos. El gasto, 6,4 litros.

HONDA CR-V HYBRID.- Tras su renovación, el CR-V estrena versión híbrida con el sistema i-MMD, que combina un 2.0 de gasolina con un motor eléctrico y un motor-generador también eléctrico. Hay tres modos de conducción: EV, Hybrid y Engine.

ITALDESIGN ZEROUNO CONVERTIBLE.- Tras el Coupé llega esta espectacular versión descapotable de la que se fabricarán sólo cinco unidades... que ya tienen dueño. Su V10 5.2 le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos.

Citroën Berlingo

Ahora, en **dos formatos diferentes**

▶▼El Berlingo de talla M mide 4,40 metros y ofrece cinco plazas, mientras que el Berlingo XL, de 4,75 metros, tiene siete plazas. Y si en el primero la longitud de carga alcanza los 2,70 metros, en el segundo hay 3,05 metros.

De las dos primeras generaciones del Berlingo se han vendido más de 1,7 millones de unidades, y Citroën quiere seguir explotando ese 'filón', para lo cual lanza este nuevo modelo, que también se fabricará en Vigo. En la parte exterior adopta rasgos de identidad de los últimos productos de la marca, como C3, C3 Aircross y C4 Cactus, y adopta la plataforma EMP2, lo que permite ofrecer hasta 19 tecnologías de ayuda a la conducción y 4 soluciones de conectividad. Por no hablar de la mecánica, donde el Berlingo está a la última: en diésel ofrece el 1.5 BlueHDi –con 75, 100 y 130 CV–, en gasolina se beneficia del 1.2 PureTech tricilíndrico –con 110 ó 130 CV– e incluso ofrece la caja automática EAT8. En cuanto a modularidad, destacan las tres butacas independientes de la segunda fila, el asiento del copiloto también escamoteable o los 28 huecos para guardar cosas en el habitáculo, que suman 186 litros.

Peugeot Rifter

Mejora tanto, que hasta **estrena nombre**

▲▶▶El puesto de conducción se caracteriza por el volante compacto, la instrumentación sobreelevada y la gran pantalla táctil capacitiva de 8 pulgadas, muy a mano del conductor. El freno de mano es eléctrico, y el portón trasero tiene luneta independiente.

Tras el Partner... llega el Rifter. Y es que la furgoneta de Peugeot –fruto del proyecto con Citroën y Opel– progresa tanto que se justifica el cambio de nombre. Con comercialización prevista para septiembre, el Rifter llegará con dos tamaños de carrocería –4,40 y 4,75 metros–, de manera que podremos elegir entre cinco y siete plazas. Y en el puesto de conducción se aprecia el sello de Peugeot, con su funcional disposición i-Cockpit. En cuanto al exterior, estética diferenciada tanto del Berlingo como del Combo Life, especialmente si el Rifter recurre al acabado GT Line, que extiende el tono Negro Onyx al contorno de la parrilla, las carcasas de los retrovisores o las barras del techo, monta llantas de aleación de 17 pulgadas y presenta un interior también personalizado. Adopta la plataforma EMP2 y permite elegir entre mecánicas de gasolina y diésel con potencias de 75 a 130 CV –unidas a cajas manuales, pero también al cambio EAT8–; y ofrece para los más aventureros el Advanced Grip Control unido a neumáticos M+S y al control de descenso de pendientes HADC.

HYUNDAI SANTA FE

Es la **cuarta generación,** y subiendo

Con cada nueva generación, el Santa Fe ha escalado posiciones en el segmento, y el modelo que veremos en Ginebra parece venir dispuesto a meterse en terreno 'premium'. Por ejemplo, en materia de tecnología, pues adopta asistentes como el Rear Occupant Alert, que nos avisa si al salir del vehículo han quedado pasajeros en las plazas traseras, o el Safe Exit Assist, que nos alerta si cuando vamos a abrir una puerta hay un vehículo circulando muy cerca. El nuevo Santa Fe mide 4,77 metros de largo por 1,89 de ancho, tiene una distancia entre ejes más larga y anuncia niveles de calidad y confort muy superiores a los del modelo anterior. Estrena un cambio automático de ocho marchas y la tracción total HTRAC AWD.

JAGUAR I-PACE.- Por fin veremos el I-Pace 'de calle', muy similar al 'concept' mostrado hasta ahora. Sus dos motores eléctricos suman 400 CV y permiten hacer el '0-100' en 4 segundos. Batería de 90 kWh y autonomía superior a 500 kilómetros.

LEXUS UX.- La marca japonesa enseñará la versión final del UX, un SUV compacto –rival de Toyota C-HR y Audi Q2– que se dejó ver en París hace año y medio todavía como 'concept'. Y es probable que a España sólo llegue su variante híbrida: el UX 250h.

KIA RIO GT-LINE.- Llantas de 17 pulgadas, faros antiniebla LED, paragolpes específicos, escape doble o alerón negro identifican al Rio más deportivo, que también personaliza el interior y vincula el 1.0 T-GDi de 120 CV a la caja manual de seis marchas. El gasto, 4,7 l/100 km.

LOTUS 3-ELEVEN 430.- Está homologado para circular por carretera pero parece nacido para los circuitos. Y es que su 3.5 V6, dotado de compresor y con 430 CV, catapulta los 920 kilos que pesa el conjunto hasta 290 km/h. Y acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos.

LAMBORGHINI URUS.- Presentado ya en otros continentes, Ginebra será la primera cita europea donde pueda verse el Urus, radical SUV con motor de 650 CV que acelera de 0 a 200 km/h en 12,8 segundos. ¿Veremos en Suiza su variante híbrida?

MERCEDES CLASE A.- Esta nueva generación crece 12 centímetros de longitud, anuncia mayor amplitud y tiene un maletero de 370 litros. La gama arranca con un motor diésel –el A 180 d, de 116 CV– y dos de gasolina: A 200, de 163 CV, y A 250, de 224.

FERRARI 488 PISTA

Con **720 caballos** y soluciones de las carreras

En 2015 nacía el 488 GTB, y tres años después Ferrari lo evoluciona para convertirlo en el 488 Pista, que extrae 50 caballos más de su V8 3.9 con doble turbo. Esos 720 CV le facultan para circular a 340 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 2,85 segundos; y quizás sea más asombroso que pueda pasar de 0 a 200 km/h en 7,6 segundos. Además de potencia extra se beneficia de mejoras probadas en carreras de la clase GTE y en la Ferrari Challenge, pues el peso se reduce 90 kilos –capó, paragolpes, alerón trasero y carcasa del filtro del aire son de fibra de carbono–, los colectores de escape son de una nueva aleación de níquel y cromo, la bielas son de titanio... Además, el apoyo aerodinámico a alta velocidad crece un 20 por ciento.

MERCEDES CLASE C ESTATE.- La firma de Stuttgart remodela su Clase C, que ahora equipa de serie faros LED y presenta una parrilla frontal nueva. Además, hay más colores de carrocería, como nuevos tonos metalizados, y aumenta el equipamiento.

MERCEDES-MAYBACH CLASE S.- Tras su renovación, en abril llega a España el Mercedes más lujoso, con cambios en frontal y llantas, e inéditas combinaciones de color en la carrocería. Hay dos mecánicas a elegir: un 4.0 de 469 CV y el 6.0 de 630 CV.

RENAULT ZOE R 110.- Nueva versión, un 20 por ciento más potente, del utilitario eléctrico de Renault. El nuevo motor, de 110 CV, le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 11,4 segundos y alcanzar 135 km/h. Anuncia una autonomía «real» de 300 kilómetros.

MERCEDES CLASE C.- La renovación de la berlina alemana incluye también motores más eficientes, entre ellos una variante híbrida enchufable de alto rendimiento. Y en el interior, el cuadro de instrumentos es ahora digital.

PEUGEOT RIFTER 4X4 CONCEPT.- Además del Rifter normal se exhibirá este 'concept' aventurero, con tracción total Dangel, altura libre 80 milímetros mayor y un equipo especial: tienda de campaña y bici eléctrica.

SEAT LEÓN CUPRA R ST.- Edición especial del Cupra R familiar que asocia el 2.0 TSI de 300 CV a la tracción 4Drive y el cambio DSG, y recibe piezas aerodinámicas en fibra de carbono, frenos mejorados, escape deportivo...

MERCEDES-AMG G63.- La nueva generación de la Clase G acaba de ver la luz y ya tenemos versión de alto rendimiento. En concreto, usa un V8 4.0 Biturbo de 585 CV con el que acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos. El consumo medio, 13,2 l/100 km.

PORSCHE 911 GT3 RS.- Cuesta 224.717 euros y rebosa deportividad. Por su imagen y por su técnica: motor 4.0 sin turbo de 520 CV, cambio PDK de siete marchas, dirección a las cuatro ruedas reajustada... De 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, y alcanza 312 km/h.

SKODA FABIA.- Luiscilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilit irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam ve, num, auc oracerebem Palatur nihilne cone esimus, que mu

OPEL COMBO LIFE

Un alemán con **acento gallego**

Desde la planta de PSA en Vigo, como sus 'hermanos' de proyecto Berlingo y Rifter, saldrá el Combo Life, quinta generación de la furgoneta pequeña de Opel, cuyas ventas se inician en primavera. Disponible con carrocerías corta y larga –4,40 y 4,75 metros–, la primera ofrece cinco plazas y siete la segunda. Brillan por su maletero –597 litros con las cinco plazas en uso la versión corta y 850 la versión larga–, y abatiendo todos los asientos se alcanzan los 2.126 litros en el modelo corto y 2.693 en el otro. Opel resalta también la tecnología en seguridad –alerta de colisión frontal con detector de peatones y frenado automático, cámara frontal Opel Eye, control de crucero activo, alerta de somnolencia...– o en conectividad. Además, se ofrecerá el control de tracción IntelliGrip, ideal para barro, arena o nieve.

Kia Ceed

Calidad y tecnología con **sello europeo**

Está claro que las firmas coreanas se acercan cada vez más a los fabricantes europeos. No es extraño, cuando en el caso de Kia, y en concreto del Ceed –ya ocurría con la generación anterior–, el coche se ha concebido, diseñado y desarrollado en Fráncfort por los equipos de diseño, desarrollo de producto e I+D de la marca. Además se fabricará en las instalaciones de Kia en Žilina, Eslovaquia, junto al Sportage y al Venga. Y tal y como hemos visto en su presentación, que ha tenido lugar en Múnich, el Ceed rezuma calidad, algo que no nos pilla muy de sorpresa después de comprobar que su 'primo', el Hyundai i30, recorría recientemente bajo la supervisión de Motor 16 un total de 50.000 kilómetros sin despeinarse.

Construido a partir de la nueva plataforma K2 de Kia, el nuevo Ceed es 20 milímetros más ancho (1.800 mm) y 23 más bajo (ahora 1.447 mm) que el modelo anterior, y ofrece una silueta más atlética y dinámica, con algo más de personalidad que el citado i30 y con guiños deportivos que serán bien recibidos por los clientes más jóvenes. Su distancia entre ejes no varía (2.650 mm), y aunque se logra un espacio interior interesante –con buen criterio el túnel central del piso apenas levanta unos centímetros– cierto es que la cota longitudinal se queda un pelo justa si viajan adultos de talla elevada tanto delante como detrás.

Ningún problema en la cota de altura, con generoso espacio delante y una silueta de techo debidamente rebajada a la altura de la cabeza en las plazas traseras, y tampoco en anchura, con una mayor amplitud entre hombros para los pasajeros de la segunda fila.

Buenas noticias también en el espacio de carga, con un maletero más grande: pasa de 380 a 395 litros. Respecto a esa zona, llama la atención el cuidado por el detalle hasta en los más recónditos rincones, con cuatro argollas de sujeción cromadas, dos perchas, una toma de corriente, una luz de cortesía –debería haber sido LED–, un piso que se puede colocar a dos alturas para dejar una zona totalmente plana al abatir los respaldos y un generoso hueco bajo el piso para guardar objetos.

En el habitáculo, además de la calidad que destila cada pieza, cada ajuste y cada cromado, destaca el sistema de infoentretenimiento, con una pantalla táctil 'flotante' –como la del i30– disponible con 7 pulgadas o bien con un sistema de navegación y pantalla de 8 pulgadas. Además, el nuevo Ceed ofrece un sistema Drive Mode Select con el que seleccionar los modos Normal y Sport para adaptar la dureza de la dirección y la respuesta del acelerador en función de los gustos y necesidades del conductor.

El Ceed es más ligero, con una carrocería que pesa cerca de 30 kilos menos. Y estrena plataforma con un esquema de suspensión totalmente independiente para conseguir, siempre según la marca coreana, más dinamismo y agilidad sin comprometer el confort. La clave está en un eje trasero multibrazo con un tarado revisado de muelles y amortiguadores, para lograr ese equilibrio tan deseado por todos los fabricantes.

Nuestro compañero Pedro Martín ya ha podido conducir una unidad camuflada de pruebas y habla de "una suspensión eficaz que no necesita unos reglajes excesivamente firmes para que el coche balancee poco y entre por donde le digamos con obediencia".

A nivel mecánico, el nuevo Ceed se moverá gracias a una versión actualizada del motor de gasolina 1.0 T-GDi de tres cilindros, que genera 120 CV, y también con el motor Kappa 1.4 T-GDi de cuatro cilindros, que produce 140 CV; ambos estrenados por Hyundai en su último i30. También estará disponible el anterior motor atmosférico de inyección multipunto 1.4 de 100 CV, que sí desapareció de la gama i30. En diésel, el nuevo Ceed estrena el propulsor U3 –el i30 todavía usa el U2–, diseñado para superar sin pegas los estrictos límites de emisiones de la última norma Euro 6d TEMP. El nuevo motor 1.6 CRDi U3 recurre a un catalizador selectivo de reducción (SCR) para reducir las emisiones, y está disponible con 115 y 136 CV, por los 110 y 136 CV del i30.

El nuevo Ceed recurre a un contundente paquete de ayudas a la conducción. Y por primera vez en un Kia europeo, el Ceed estará disponible con asistencia para el seguimiento del carril, o Lane Following Assist. El Ceed llegará a España en septiembre, con precios aún por decidir y la garantía habitual de la marca de 7 años o 150.000 km.

◀▲▼El maletero pasa de 380 a 395 litros, y al abatir los respaldos queda una superficie prácticamente plana. Los pilotos son LED.

◀Los respaldos traseros se pueden abatir por partes asimétricas. El túnel central es muy bajo, lo que facilita el acomodo de un quinto ocupante.

◀▲▼El nuevo Ceed puede llevar cambio manual o automático de doble embrague. Llega bien equipado de conexiones.

CUPRA ATECA

El **SUV ultradeportivo** que inaugura una marca

Para el despegue de Cupra como marca independiente, Seat ha elegido el Cupra Ateca, que combina el placer de la conducción deportiva con el confort y la polivalencia en el uso diario de los SUV compactos. Su motor 2.0 TSI de 300 CV, dotado de filtro de partículas para cumplir la normativa de emisiones más reciente, se asocia a un cambio automático DSG de doble embrague y siete marchas de nuevo desarrollo –ha sido perfeccionado para ofrecer una respuesta más rápida–, y por supuesto a la tracción total 4Drive, optimizada para funcionar más eficazmente en todos los modos de conducción del sistema Drive Profile: Normal, Sport, Eco, Individual, Nieve, Off-Road y, por supuesto, Cupra, programa este último en el que el motor reacciona de manera más inmediata y con un sonido más refinado, y la suspensión adaptativa DCC se ajusta en busca del mejor comportamiento.

El Cupra Ateca, que alcanza una punta de 245 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, ofrecerá entre sus opciones el paquete Performance, que incluye frenos firmados por Brembo en color negro, así como el paquete exterior en fibra de carbono –para el alerón trasero y las carcasas de los retrovisores– y el paquete interior en fibra de carbono, que personaliza el salpicadero con ese material y tapiza de piel los asientos.

▶▼ Dentro, los paneles de las puertas se tapizan en Alcantara, como los asientos de diseño deportivo. Y hay muchos más detalles, como los pedales en aluminio. El Cupra Ateca ofrece seis colores de carrocería: azul, rojo, plata, gris, negro y blanco.

SKODA KODIAQ L&K.- El acabado más lujoso de Skoda llega a su SUV más grande, que adopta llantas de 19 pulgadas, faros Full LED, parrilla frontal de lamas cromadas, paragolpes específicos, tapicería de cuero... Disponible con motores TSI de 150 y 190 CV.

TOYOTA AYGO.- La firma japonesa actualiza su modelo urbano con una imagen aún más juvenil, mejoras en el aislamiento acústico, mayor equipamiento y cambios en el motor 1.0, que ahora rinde 72 CV, cumple Euro 6.2 y reduce su gasto de 4,1 a 3,9 litros.

TATA 45X CONCEPT.- Estrena la plataforma Alfa (Agile Light Flexible Advanced), adaptable a varios tipos de carrocería, y podría avanzar el futuro compacto de la marca india, pues mide 4,25 metros de longitud por 1,85 de ancho y 1,45 de alto.

VOLKSWAGEN I.D. VIZZION.- Es cien por cien eléctrico y autónomo, y da pistas sobre uno de los 20 vehículos totalmente eléctricos que Volkswagen lanzará hasta 2025. Mide 5,11 metros de longitud, rinde 225 kW, alcanza 180 km/h y tiene 665 kilómetros de autonomía.

TATA H5X CONCEPT.- Prototipo ya muy 'fabricable' en cuyo desarrollo se han usado soluciones comunes a las de modelos de Jaguar y Land Rover, ambas propiedad de Tata. El H5X es un SUV de 4,58 metros de largo y 1,69 de alto, y equipa motor diésel.

VOLKSWAGEN UP! GTI.- No llegará a España por el cese de la comercialización del Up! –sí a Canarias, donde su precio es de 16.060 euros–, pero el pequeño GTI teutón sigue siendo apetecible: motor 1.0 TSI de 115 CV y paso de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos.

NKM945J06 NKM945J03

VINTAGE SLIM SPORT

Neckmarine

OFFICIAL WATCH RFEV

PEUGEOT 508

Más compacto, con **cinco puertas** y repleto de tecnología

Peugeot ha conservado el nombre... y muy poco más. Porque el nuevo 508, que se fabricará en la planta gala de Mulhouse y llegará a España en septiembre, es radicalmente distinto al actual. Para empezar se compacta, pues pierde 8 centímetros de largo –2,4 de ellos por una batalla también más corta– y la altura baja 6, mientras que de ancho gana 2 centímetros. Nuevas cotas que aumentan la maniobrabilidad, porque el diámetro de giro se reduce metro y medio.

Frontal y zaga cambian por completo, y en la vista de perfil se apuesta por un aire de coupé que se ve reforzado por otro detalle: las ventanillas carecen de marco. Además, pasa a ser un cinco puertas, al estilo de Audi A5 Sportback, Opel Insignia o Volkswagen Arteon, con un portón –puede estar automatizado– que da acceso a un maletero de volumen correcto –los 487 litros no son VDA, sino 'de agua'– pero versátil, pues abatiendo el respaldo 60:40 se agranda fácilmente el área de carga.

El 508 es aerodinámico –Cx de 0,26– y ligero –en vacío, desde 1.415 kilos–, a lo que contribuye la moderna plataforma EMP2 –común a 308, 3008 y 5008–, el capó y las aletas delanteras de aluminio, el portón de material termoplástico o las 'soldaduras' de carrocería mediante 24 metros de adhesivo estructural, lo que aumenta la rigidez torsional. El resultado, unos 70 kilos de peso ahorrados.

Siguiendo con lo que vemos, las ópticas delanteras y traseras son Full LED, hay ocho diseños de llantas –entre 16 y 19 pulgadas– y cada nivel de acabado –Active, Allure, GT Line y GT– implica detalles externos particulares, como las salidas de escape.

Dentro, el 508 adopta la filosofía i-Cockpit, pero evolucionada. Porque al volante pequeño, la pantalla central táctil capacitiva –de 8 ó 10 pulgadas, según versión– o la instrumentación digital configurable de 12,3 pulgadas –sobreelevada a modo de Head-Up Display– se suman los botones horizontales tipo 'piano' en la consola para acceder mejor a funciones esenciales: radio, climatización, navegación, ajustes del vehículo, teléfono... Y un selector de modos de conducción permite elegir entre los programas Eco, Sport, Comfort y Normal; e incluso variar la firmeza de la amortiguación si el coche lleva suspensión electrónica, de serie en los GT y con los motores de gasolina.

Además, por el habitáculo se reparten espacios de almacenamiento que suman 32 litros. Funcionalidad, pero también confort, pues Peugeot presume del sistema de sonido Focal y de sus nuevos asientos –con acreditación alemana AGR–, que pueden equipar hasta una función masaje con cinco programas.

La transmisión automática EAT8, que apareja levas en el volante, protagoniza la gama al asociarse a los cinco motores: los diésel BlueHDi de 130, 160 y 180 CV, y los PureTech 1.6 de gasolina, con 180 y 225 CV. De hecho, sólo el 508 BlueHDi 130 estará disponible con cambio manual. Y en cuanto a asistentes, casi de todo: mantenimiento de carril activo, alerta de fatiga, sistema de visión nocturna, lector de señalización –límites de velocidad, stop o dirección prohibida–, luces de carretera automáticas, control de crucero activo con Stop&Go, frenada automática de seguridad con detección de peatones...

◀▼La posición y diseño de los escapes varía en función del acabado; y se ofrecen ocho llantas distintas, de entre 16 y 19 pulgadas. Las ventanillas prescinden de los marcos.

◀▲Con su cámara de infrarrojos, el sistema Night Vision 've' en la oscuridad o con niebla hasta 200 ó 250 metros por delante. Y dentro, diseño i-Cockpit, pero muy evolucionado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 180	PURETECH 225	BLUEHDI 130	BLUEHDI 160	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.499	1.997	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 6.000	225 / 5.500	130 / 3.750	160 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.750	30,6 / 2.500	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Neumáticos	desde 215/60 R16	desde 215/55 R17	desde 215/60 R16	desde 215/55 R17	desde 215/55 R17
Peso en vacío (kg)	1.420	1.420	1.415 (EAT8: 1.420)	1.530	1.535
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.847 / 1.404	4.750 / 1.847 / 1.404	4.750 / 1.847 / 1.404	4.750 / 1.847 / 1.404	4.750 / 1.847 / 1.404
Volumen maletero (litros de agua)	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537
Capacidad depósito (l)	62	62	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	7,3	9,7 (EAT8: 9,9)	8,4	8,3
Velocidad máx. (km/h)	230	250	210	230	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,6	3,8 (EAT8: 3,7)	4,5	4,7
Emisiones CO_2 (g/km)	123	130	101 (EAT8: 98)	118	123
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

VOLVO V60

El **familiar de tamaño medio,** con la plataforma de los grandes Volvo

La firma sueca no descansa. Con el XC40 en pleno proceso de lanzamiento y tras haber renovado anteriormente el XC60 y la Serie 90 –XC90, S90, V90 y V90 Cross Country–, ahora es el turno de la gama intermedia de Volvo: la Serie 60. Y aunque lo habitual en el sector es comenzar por el sedán para presentar después las carrocerías derivadas, como las de tipo familiar, en este caso se ha decidido empezar por el V60, mientras que el nuevo S60 debería aparecer algo más adelante. Estamos ante un familiar de talla media –nada se dice todavía sobre dimensiones o capacidad interior– que combina el estilo deportivo con unas grandes dosis de practicidad, y que a simple vista recuerda al V90, su 'hermano' grande.

El V60, que competirá, entre otros, con Audi A4 Avant o Mercedes Clase C Estate, renueva la apuesta de Volvo por los familiares, un segmento especialmente relevante en Europa y Norteamérica. «Los conductores de vehículos Station Wagon son clientes muy importantes para nuestra empresa desde hace generaciones», señala Håkan Samuelsson, presidente y consejero delegado de Volvo Cars. «El nuevo V60 hace honor a la tradición, pero también va mucho más allá».

El nuevo modelo está realizado sobre la plataforma SPA, la misma que ha servido de base para el XC60 y para los cuatro representantes de la Serie 90. Y gracias a esa moderna arquitectura ofrece una nueva interpretación de lo que es un familiar, que se concreta en un lujoso interior, mayor amplitud y la mejor conectividad. Sin olvidar los más avanzados sistemas de seguridad y ayuda a la conducción.

Además, y como ocurre en el XC40, con este nuevo V60 se explorarán otras fórmulas de acceso al uso del coche. Asi, para él también estará disponible el servicio de suscripción premium Care by Volvo, que permite disfrutar del vehículo pagando una tarifa plana mensual que incluye el uso del coche y múltiples servicios asociados: recogida y entrega del vehículo para tareas de mantenimiento, depósito de compras 'online' en el maletero del coche cuando está estacionado, atenciones de conserjería como la entrega de medicamentos...

Y como parte de la apuesta por la electrificación, el V60 estará disponible con dos variantes híbridas enchufables, que combinan un motor de gasolina y otro eléctrico: por un lado, el T6 Twin Engine AWD, con 340 CV; por otro, el T8 Twin Engine AWD, que desarrolla 390 CV. Pero se ofrecerán también mecánicas convencionales: en gasolina, los motores T5 y T6 –254 y 320 CV respectivamente–; y en diésel, los D3 y D4, probablemente con 150 CV el primero y 190 el segundo.

Por supuesto, la seguridad será ejemplar, y el nuevo V60 dispondrá de serie de una amplia lista de dispositivos de seguridad; sistemas que conocemos ya en el XC60 y en la Serie 90. Es el caso del City Safety, un freno autónomo que emplea sistemas de detección y frenado automático para ayudar al conductor a evitar posibles colisiones, y que es el único del mercado capaz de reconocer a peatones, ciclistas y animales grandes. Y como novedad mundial, ahora el City Safety también activa el frenado automático para mitigar el efecto de las colisiones que se producen frontalmente.

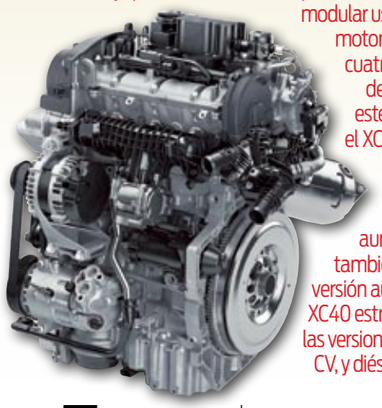
Otro sistema es el Pilot Assist, que a velocidades de hasta 130 km/h controla la dirección, la aceleración y el frenado –en carreteras bien señalizadas–, y que ahora ve mejorado su rendimiento a la hora de trazar curvas. El V60 también incluye atenuación de salidas de la calzada, atenuación de colisiones con vehículos del carril contrario y otros sistemas de asistencia a la dirección. La alerta de cruce opcional con freno automático aumenta aún más la seguridad para las personas que se encuentran dentro y fuera del vehículo.

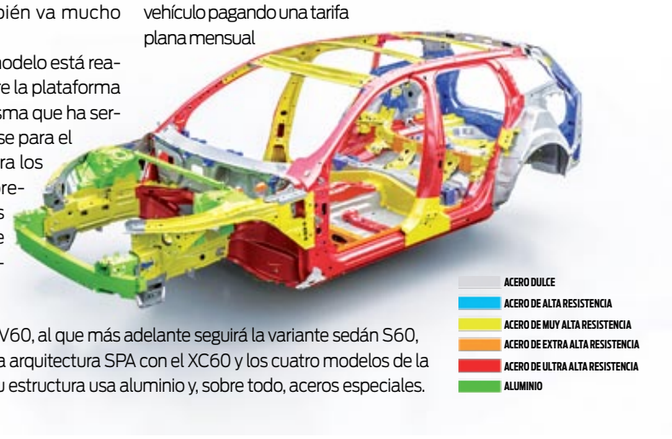
En cuanto a conectividad, su sistema Sensus de infoentretenimiento, que se controla a través de la pantalla táctil tipo tablet, es compatible con Apple CarPlay, Android Auto y 4G, y mantiene a los conductores conectados en todo momento.

▲▼En el interior, aire de familia que le conecta con los últimos productos de la firma sueca, con ejemplos como la pantalla central táctil vertical, el escasísimo número de mandos, la instrumentación digital configurable o las grandes salidas de climatización. Volvo no ha facilitado aún los datos sobre dimensiones o volumen del maletero.

◀▲La gama inicial incluirá dos versiones híbridas enchufables Twin Engine: T6 y T8, con 340 y 390 CV respectivamente. Y en ambos casos, con tracción total AWD.

MOTOR DE 1.5 TRES CILINDROS PARA EL XC40.- Por primera vez en sus 91 años de historia, Volvo va a ofrecer un motor de tres cilindros en uno de sus coches. Se trata del nuevo 1.5 de gasolina, dotado de inyección directa y que fue desarrollado a partir del mismo diseño modular usado para los motores Drive-E de cuatro cilindros. El destinatario de este nuevo T3 es el XC40, y se unirá a un cambio manual de 6 marchas, aunque en 2019 también habrá una versión automática. El XC40 estrena también las versiones T4, de 190 CV, y diésel D3, de 150.





▲El nuevo V60, al que más adelante seguirá la variante sedán S60, comparte la arquitectura SPA con el XC60 y los cuatro modelos de la Serie 90. Su estructura usa aluminio y, sobre todo, aceros especiales.

Crossover y GTI

Nuestra primera prueba a fondo del Volkswagen T-Roc tiene como protagonista a su versión más deportiva, con un motor de gasolina de 190 CV, el cambio DSG7 y la tracción total 4Motion. Y como hablamos de un modelo compacto y bastante ligero, el resultado casi es obvio: diversión, prestaciones, placer... Casi un GTI, pero en formato SUV. No obstante, y hablando ya del T-Roc en general, esperábamos un poquito más del que llegó al mercado como "un Golf crossover".

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

Creemos oportuno situar primero al T-Roc dentro de la cada vez más amplia oferta SUV, donde los 4,23 metros de este alemán fabricado en Portugal le ponen a caballo entre los 'peques' –Peugeot 2008, Seat Arona, Renault Captur– y los medianos –Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Seat Ateca–; mientras que el estatus 'semi premium' de Volkswagen y la propia factura del vehículo –hablamos aquí de 34.000 euros– le llevan a codearse con lo más selecto del 'club', con ejemplos como Audi Q2, Mazda CX-3, Toyota C-HR o, incluso, Mercedes GLA.

Pero, además, el T-Roc fue planteado como ese vehículo 'un poco más alto' que debería funcionar como alternativa natural para aquellos clientes que van al concesionario buscando un Golf –'best seller' europeo desde hace años– pero ya empiezan a dudar entre coche bajo y coche alto.

Quizás por eso, y por compartir ambos la plataforma MQB –diferente a la MQB A0 de Ibiza, Arona o Polo–, esperábamos un poquitín más del T-Roc; ya que si el Golf ha sido referente de su clase durante décadas, ¿por qué no lo iba a ser el T-Roc en el segmento crossover?

Pero vayamos por partes, pues el T-Roc es un estupendo producto y tampoco es cosa de transmitir otra idea. Porque, para empezar, tiene muy buen tamaño: ni tan pequeño como para impedir una cierta utilización familiar ni tan grande como para plantear problemas en entornos urbanos. Dimensiones de Golf, de León, de Mégane, de 308... pero sentados un poco más arriba para controlar mejor el tráfico de la ciudad y, sobre todo, entrar y salir más cómodamente. Y en esto, desde el primer instante, el T-Roc convence. Ya cuando nos aproximamos el coche genera impresión de refinamiento: luces diurnas muy originales, cromados aquí y allá... E incluso unas llantas de aleación de 19 pulgadas que, digámoslo ya, no debería montar esta versión, pues el acabado Sport probado trae de serie unas de 17 y ofrece en opción las de 18; pero no las de 19, reservadas a la serie especial Limited Edition, que también montaba esta mecánica.

Aclarado esto –el pedido sería realizado a fábrica antes de que se definiesen los equipamientos específicos para España–, diremos que al abrir las puertas continuamos percibiendo un buen panorama. Los asientos deportivos son cómodos, todo está situado donde debe porque la ergonomía es un capítulo dominado por Volkswagen desde siempre, y no hay ni muchos ni pocos botones, sino justo

El motor 2.0 TSI se asocia exclusivamente a la tracción total 4Motion y al cambio automático DSG7.

PRECIO	33.990 €
EMISIONES DE CO_2:	153 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Motor y cambio. Modos de conducción. Prestaciones. Tracción. Estabilidad, frenos y dirección. Equipamiento y personalización.

DEBE MEJORAR

Precio elevado. Consumo. Calidad de plásticos. Sin rueda de repuesto. Hueco para las piernas detrás algo justo. Altura al suelo escasa.

◀▲ Los 445 litros de maletero de los T-Roc de tracción delantera se reducen en los 4Motion a 392, ampliables a 1.237 si abatimos el repaldo trasero 40:60. Y con el subwoofer, de serie, bajan a 365 litros.

MÁS RÁPIDO DE LO ANUNCIADO

VOLKSWAGEN ANUNCIA 7,2 SEGUNDOS PARA ALCANZAR 100 KM/H Y NOSOTROS LE MEDIMOS 6,5 SEGUNDOS

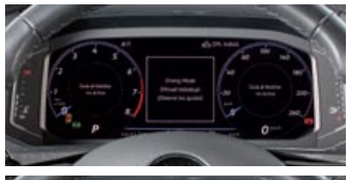
PEOR QUE EL GOLF... Y QUE EL POLO

DISEÑO RACIONAL Y VISTOSO, Y BUENA ERGONOMÍA; PERO QUIEN DECIDIÓ AHORRAR EN MATERIALES ARRIESGÓ MUCHO

▲ Junto al cambio va la rueda, con botón central, que permite seleccionar el modo de conducción o de uso 'off road'.

▲ Salidas de aire traseras, asientos cómodos y con sujeción correcta... El interior presume de confort, y el acabado es bastante bueno; pero quizás por eso extrañe tanto la baja calidad de ciertos plásticos.

▲ La pantalla central de 8 pulgadas ofrece variada información y con gráficos vistosos.



▲ La instrumentación VW Digital Cockpit es de serie en los Sport. Pero si ponemos el mapa, deja de verse en la pantalla central.

◀ Nuestra unidad, con acabado Sport, montaba los 225/40 R19 reservados a la serie especial Limited Edition, que le aferran al asfalto. Pero ojo, porque de serie trae 215/55 R17 –suficientes–, y en opción sólo se ofrecen gomas con llanta de 18 pulgadas.

los necesarios. Es sentarte y ya encuentras todo donde la intuición te lleva a buscarlo. Además, el nivel Sport aparea la instrumentación digital configurable, la pantalla central táctil de 8 pulgadas queda a mano –presenta unos gráficos muy atractivos– y nuestro coche sí monta las levas, que son opcionales y cuestan 260 euros.

Pero empezamos a tocar y llega la primera desilusión; y no porque la terminación sea mala –todo encaja, no hay rebabas, los revestimientos gozan de buen aspecto–, sino porque se ha abusado de los plásticos duros. Dista mucho de los materiales que tiene un Golf, pero incluso el nuevo Polo recurre en ciertas superficies a plástico mullidos que aquí no hay. En esto, su 'primo' de Audi, el Q2, le barre.

De funcionalidad anda bien el T-Roc, ya que existen suficientes huecos para guardar cosas, y de amplitud también, sobre todo por anchura –133 centímetros en la segunda fila es bastante– y altura al techo. Por contra, el hueco para las piernas de los pasajeros traseros se nos antoja justo: 67,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante. Y no ayuda el abultado túnel central.

En cuanto al maletero, la firma de Wolfsburg presume de los 445 litros del T-Roc, pero en las versiones con tracción 4Motion ese valor se reduce a 392 litros; e incluso a 365 si, como en nuestro caso, bajo el suelo está el subwoofer del, por otro lado, estupendo equipo de sonido Beats. Ojo con esto, pues se pierden 80 litros respecto al volumen 'teórico', y algunos modelos SUV más pequeños –el Seat Arona, sin ir más lejos– ofrecen 400 litros, y hasta más.

Cerraremos los capítulos 'estáticos' diciendo que el equipamiento del T-Roc Sport es realmente completo, pues incluso incorpora de serie asistentes de conducción –cámara posterior, sensores de parking delante y detrás, faros LED, Lane Assist, control de crucero activo con Front Assist, ayuda al arranque en cuesta...– que otros modelos más caros te cobran aparte. En ese sentido, el pack de lanzamiento que regala la marca –valorado en 1.400 euros– viene bien para completar una dotación de la que podremos presumir.

Pero ha llegado el momento de ponernos en marcha y comprobar si la mayor altura y peso respecto a un Golf se paga de alguna manera. Y debemos decir que no, pues el comportamiento del T-Roc es sensacional, con una precisión y viveza de reacciones que recuerda al Seat Ateca FR. Y como el modelo de Volkswagen es más corto y tiene una distancia entre ejes también algo menor, parece que disfrutemos aún más de las carreteras serpenteantes. La dirección es rápida –2,7 vueltas de volante–, los frenos hacen un trabajo estupendo –menos de 52 metros para detenernos desde 120 km/h– y la suspensión presenta buen equilibrio entre eficacia y confort. Además, podemos elegir mediante la rueda selectora el programa de conducción que más nos guste –Eco, Normal, Sport e Individual– para que se reajuste la dirección, la respuesta del motor o el funcionamiento de la tracción, e incluso hay programas específicos para abandonar el asfalto, como Snow y Off Road.

Esa personalidad casi 'ratonera' en tramos de curvas –si el T-Roc fuera mejor en campo le habríamos dado cinco estrellas en comportamiento– encaja con un motor de 190 CV que empuja de verdad, pues lo hace con progresiva y suave contundencia, ayudado por la ágil caja DSG. Y las prestaciones medidas avalan esa opinión, pues los 6,5 segundos para alcanzar 100 km/h son casi de GTI, y los 5,2 que emplea en pasar de 80 a 120 km/h dan tranquilidad. Lástima que el consumo sea alto, pues la media real rebasa los 9 litros; aunque un SUV tan brioso y de gasolina nunca gastará mucho menos de eso.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección combinada directa e indirecta, con turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 / 4.200-6.000
Par máximo/rpm	32,7 / 1.500-4.180
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DSG de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	De paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R17
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.495
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,86
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Regulador/limitador de velocidad	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Segunda fila corredera		▼	
Portón automatizado			▶
Faros LED	▲		
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión ajustable DCC			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
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.	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Control presión neumáticos	▲		
Sensores proximidad del./tras.	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

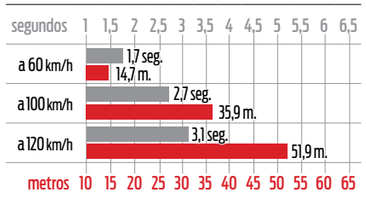
Pintura metalizada (sin carrocería bicolor): 580. Pintura uniforme y techo de color: 695. Pintura metalizada y techo de color: 1.080. Techo solar corredizo panorámico: 1.210. Gancho remolque: 613. Navegación Discover Media y lector de señales de tráfico: 625. Volante multifunción con levas: 260. Regulación adaptativa del tren de rodaje DCC: 1.260. Safety Pack: 935. Travel Pack: 935. Sound Pack: 935. Tapicería en cuero Vienna (asientos delanteros deportivos, con apoyo lumbar y térmicos, respaldo del copiloto abatible...): 2.250

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,7
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (7,2)
Recorriendo (metros)	110
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,8
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,2
Recorriendo (metros)	146
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

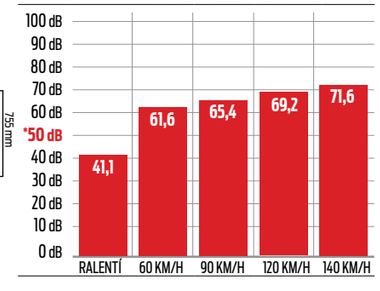
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	10,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,9
Conducción dinámica	11,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,1
A 140 km/h de crucero	9,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	597
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,4
Ciclo extraurbano	5,7
Ciclo mixto	6,7

FRENOS

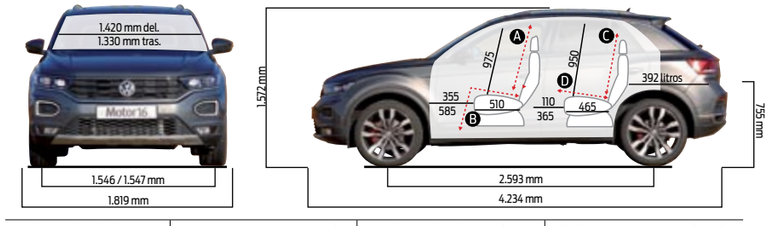


SONORIDAD

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



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
975 mm	1.095 / 865 mm	950 mm	830 / 575 mm

EN COMPARACIÓN CON...

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

	VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TSI 190 4MOTION DSG SPORT	AUDI Q2 2.0 TSI 190 STRONIC QUATTRO	HYUNDAI KONA 1.6 T-GDI 177 TECNO	SEAT ATECA 2.0 TSI 190 DSG 4DRIVE XCELLENCE
Precio	33.990 euros	37.070 euros	28.290 euros	35.460 euros
Cilindrada	1.984 cc	1.984 cc	1.591 cc	1.984 cc
Potencia	190 CV / 4.200-6.000 rpm	190 CV / 4.200-6.000 rpm	177 CV / 5.500 rpm	190 CV / 4.200-6.000 rpm
Par máximo	32,7 mkg / 1.500-4.180 rpm	32,7 mkg / 1.500-4.200 rpm	27,0 mkg / 1.500-4.500 rpm	32,7 mkg / 1.450-4.200 rpm
Cambio	Autom. doble embrague, 7 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	8,4 / 5,7 / 6,7 l/100 km	7,9 / 5,1 / 6,1 l/100 km	8,0 / 6,0 / 6,7 l/100 km	8,5 / 6,0 / 7,0 l/100 km
Emisiones	153 g/km CO_2	139 g/km CO_2	153 g/km CO_2	159 g/km CO_2
Autonomía	820 kilómetros	901 kilómetros	746 kilómetros	785 kilómetros
Vel. máxima	216 km/h	228 km/h	205 km/h	212 km/h
0 a 100 km/h	7,2 segundos	6,5 segundos	7,9 segundos	7,9 segundos
Maletero	392 / 1.237 litros	355 / 1.000 litros	361 / 1.143 litros	485 litros
Dimensiones	4.234 / 1.819 / 1.572 mm	4.191 / 1.794 / 1.538 mm	4.165 / 1.800 / 1.550 mm	4.363 / 1.841 / 1.611 mm
Batalla	2.593 mm	2.595 mm	2.600 mm	2.630 mm
Diámetro giro	11,1 metros	11,1 metros	10,6 metros	10,8 metros
Depósito comb.	55 litros	55 litros	50 litros	55 litros
Peso	1.495 kilos	1.505 kilos	1.476 kilos	1.536 kilos
A favor +	El T-Roc destaca por su comportamiento, pues dirección, frenos y suspensión trabajan bien. También convence el progresivo motor 2.0 TSI por agrado y prestaciones, y en cuestión de equipamiento Volkswagen se porta bien. Amplitud razonable.	Es casi un clon del T-Roc por sus medidas y su mecánica, y eso es bueno: motor agradable y potente, excelente comportamiento dinámico, tracción eficaz sobre careteras mojadas o con nieve... Y el Q2 presume de calidad y buenos materiales. Despunta en tecnología.	No sólo es el más asequible del cuarteto con mucha diferencia, sino que el descuento le deja ahora en 26.290 euros. Y se trata de un producto moderno, cómodo, con una razonable amplitud y un maletero correcto... Además, es el más ligero y anda bastante bien.	Si aplicamos los 1.000 euros del descuento que se anuncia ahora, el Ateca se queda sólo 500 euros por encima del T-Roc a igualdad de motor, cambio y tracción. Y usan la misma plataforma. Pero el Ateca es más amplio, tiene mejor maletero y también se mueve con 'alegría'.
En contra −	El maletero se queda en 365 litros en las versiones 4Motion dotadas de equipo de sonido Beats, y el gasto real es alto. Tampoco nos gustan los plásticos, la escasa altura al suelo o la ausencia de una rueda de repuesto.	El principal problema del Audi está en su precio, pese a que los 37.070 euros de la factura pueden bajar ahora a 35.070 por un descuento si financiamos el vehículo. El maletero es algo justo, el gasto real es alto y las opciones son más caras.	Le pasa como al T-Roc: aunque el acabado es bueno, los plásticos del interior decepcionan un poco. Y como también gasta más d ela cuenta y el depósito es más pequeño, la autonomía se resiente. Cambio de marchas un poco lento.	Como es algo más pesado y un poco más alto, los 190 caballos del 2.0 TSI 'beben' un poco más, incluso, que en T-Roc y Q2. Y los plásticos no son de primera, sobre todo en la segunda fila. Al ser más grande, nos parece menos urbano.

EL DETALLE

¿Y EN CAMPO? Con calma, por favor

Que tenga carrocería crossover y tracción total no significa que el T-Roc guste de las aventuras 'off road', donde sus 16,1 centímetros de altura libre al suelo le limitan bastante. Y la unidad probada, con gomas 225/40 R19, aún lo ponía peor: mínimo perfil y mucha anchura, lo que aumenta el deslizamiento con baja adherencia. Y sin rueda de repuesto, lo que puede amargarnos el día lejos del asfalto. No obstante, si pensamos circular por nieve o barro alguna vez, mejor dejar los 215/55 R17 de serie. Y en esos escenarios, la tracción 4Motion sí se muestra eficaz.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,69 euros/km. Coste km total: 0,87 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 373,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 586,00 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

VOLKSWAGEN

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

RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **38.195 EUROS**

◀◀ El nuevo propulsor 1.5 BlueHDi de 130 caballos es uno de los más limpios y eficientes del segmento. Se apoya en el aditivo de AdBlue para conseguirlo.

Más con menos

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

En la última puesta al día del Peugeot 308 quizás lo más llamativo haya sido el estreno del propulsor diésel 1.5 BlueHDi de 130 CV, en sustitución del 1.6 BlueHDi de 120 CV. Nos ha sorprendido mucho por su gran refinamiento, pero no tanto por el consumo.

En el competido segmento compacto no hay ni un minuto para relajarse. El Peugeot 308 lo sabe, y más allá de los inevitables ajustes estéticos, en su última puesta al día lo más llamativo ha sido la incorporación del nuevo propulsor 1.5 BlueHDi de 130 CV, en sustitución del 1.6 BlueHDi de 120 terior, además de la caja automática de ocho relaciones, ya disponible también con esta motorización.

No se trata de un capricho sin más. Las nuevas exigencias medioambientales obligan a buscar soluciones continuamente, sobre todo en materia diésel. Y nuestro protagonista cumple ya con la exigente norma Euro 6d que entrará en vigor en 2020.

Esto puede plantear dudas a más de uno sobre su rendimiento. Nada más lejos de la realidad. Con menor cilindrada se obtiene más potencia y se registran unas prestaciones más brillantes, aunque las diferencias no han sido demasiado significativas. Y con la gasolina ganando adeptos día a día, otra duda sana sería compararlo con la variante 1.2 PureTech, también con 130 CV y caja manual. Lo cierto es que tanto en aceleraciones como en recuperaciones hemos registrado un empate técnico, con apenas tres décimas de segundo arriba o abajo.

PRECIO	26.250 €
EMISIONES DE CO_2: 96 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Dinámica y tacto general muy agradable. Motor refinado en marcha. Equipamiento. Calidad general.	Pantalla del salpicadero no muy intuitiva. Consumo en conducción dinámica. Plazas traseras.

Lo que más nos agrada del nuevo propulsor es el tacto general que brinda y su refinamiento y progresividad en marcha; tanta, que a veces no parece que 'corra' debido a que incrementa la velocidad de una manera muy lineal.

Los 130 caballos de nuestro protagonista se gestionan por medio de una caja manual de seis relaciones, también de nueva factura. Preciso en el tacto de la palanca, apenas llegan vibraciones al interior, y sólo cuando pisamos con energía el acelerador, o al ralentí, delata su naturaleza diésel.

La capacidad de trabajo de este bloque 1.5 BlueHDi es sobresaliente incluso por debajo de las 1.500 rpm. Por las 'bravas' acariciaremos las 5.000, pero no compensa forzar tanto porque apenas obtendremos premio extra en cuanto a rendimiento, y sí se disparará, por contra, el consumo.

En este último aspecto las cifras registradas son atractivas cuando no se fuerza el motor, pero, como suele ocurrir cuando se aplica el 'downsizing', cuando se le exige, el consumo se dispara algo. Por eso brilla a 90 km/h y ya no es tan atractivo a 140 km/h. No obstante, los 5,4 litros de media consumidos en la prueba nos permiten acariciar los mil kilómetros de autonomía.

El 'particular' puesto de conducción i-Cockpit no gusta a todo el mundo, pero confieso que me encuentro cómodo en ese escenario de volante pequeño y en posición baja. Donde sí existe unanimidad es a la hora de valorar la excelente dinámica del 308. No será el más ágil del segmento, ni el más confortable, pero resulta predecible y estable en curva.

◀▲ Apenas hay mandos en el salpicadero. El cambio manual también es de nueva factura.

▲▶ El acabado Allure ofrece una dotación de serie muy completa. El maletero cubica 420 litros.

▲ El 308 ofrece una dinámica ágil y estable. Su paso por curva es muy noble.

Y para rematar, ha frenado de lujo –35,8 metros desde 100 km/h–, apoyado en unos generosos neumáticos 225/40 ZR18 opcionales, y que seguro incrementaron en alguna décima nuestros consumos.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Si lo comparamos con el anterior 1.6 BlueHDi de 120 CV, es mejor rodador porque 'anda' más, y lo hace de una manera tan refinada y progresiva que no da la sensación de hacerlo. No bate records en consumo, pero se mueve de manera ágil, está bien hecho y bien equipado. Uno de los 'gallitos' del segmento.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por raíl común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, eje a traviesa deformable a ruedas no independientes, con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.255
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.472
Capacidad del maletero (l)	420
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	204 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (10,8)
Recorriendo (metros)	171
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,2 km/h de promedio	5,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,2
En conducción dinámica	9,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	5,9
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	981
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,0
Ciclo extraurbano	3,3
Ciclo mixto	3,6

SUS RIVALES

RENAULT MÉGANE BOSE ENERGY DCI 130 CV

El compromiso entre confort y dinámica es notable, pero el tacto general no es tan preciso a nivel de cambio o dirección, y no se remata con la misma calidad.

Precio	27.240 €
Maletero	384 litros
Consumo	4,0 l/100km
0 a 100 km/h	10,0 seg.

SEAT LEÓN 1.6 TDI 115 CV STYLE

Se queda por debajo en potencia con el bloque 1.6 TDI, y el cambio es de cinco relaciones. Es el más dinámico y ágil. Es más corto, pero el más habitable detrás.

Precio	23.560 €
Maletero	380 litros
Consumo	4,0 l/100km
0 a 100 km/h	9,8 seg.

Las cuatro ruedas directrices facilitan mucho la conducción del Espace. Pero aprovechar al máximo sus ventajas requiere un periodo de adaptación.

Buque insignia

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

El monovolumen como lo entendíamos hasta 2015 pasó a ser historia cuando llegó la quinta generación del Espace. Entonces, este modelo mitad crossover mitad monovolumen deportivo consiguió que hubiera un antes y un después. Ahora probamos el buque insignia.

Mira que es difícil encontrar un monovolumen con una estética que se acerque, aunque sólo sea un poco, a esta quinta generación del Espace. Pero, además, si a esta singularidad estética le sumamos algunas de las características técnicas utilizadas por el modelo francés podríamos decir que no hay nada que se le parezca en el mercado, un hecho insólito en un segmento que lleva años evolucionando. Y es que no todo el mundo puede presumir de contar en su equipamiento de serie con una tecnología tan sofisticada como la dirección a las cuatro ruedas 4Control. Y menos combinar este sistema con un cambio automático de doble embrague y 7 marchas, con la amortiguación pilotada, con el sistema MultiSense y sus cinco modos de conducción o con equipamientos como los faros Full LED, los asientos eléctricos con masaje, la navegación 3D, los cinco asientos posteriores abatibles eléctricamente o el equipo de sonido Arkamys controlado mediante una pantalla táctil de 8,7 pulgadas. Son todos equipamientos de la categoría 'premium' en un modelo que apuesta todo por serlo. Y lo es, comenzando por el espacio.

El Renault Espace es un 7 plazas que ha tenido que estirarse para ofrecer la superficie interior más competitiva. El modelo francés mide 4.857 milímetros de largo y 2.884 de distancia entre ejes, lo que permite ofrecer cotas sorprendentes. Por ejemplo, la altura en la tercera fila es superior a la que ofrece un Talisman en sus plazas traseras. Y la anchura en la segunda fila es dos centímetros mayor que la de un Volkswagen Passat. La segunda fila cuenta con asientos individuales, deslizantes y reclinables, y los cinco asientos traseros se pueden abatir eléctricamente desde unos mandos en el hueco del maletero.

Durante los primeros metros llama la atención el refinamiento, con un sorprendente silencio de marcha, mucha suavidad general y un motor tan potente y fino como un V6. Y entre que su empuje –aún con cuatro cilindros– es fantástico, el cambio automático de doble embrague es una delicia y el peso del conjunto se queda en 1.649 kilos –141 menos, por ejemplo, que el Sharan de Volkswagen–, el resultado es una agilidad que se ve multiplicada por ese eje trasero direccional del que tantas veces hemos hablado. Un sistema que ayuda a mejorar la trazada tanto a un Mégane R.S. como a este Espace, que agradece infinitamente que el 4Control le ayude a redondear las curvas como si fuese un GTI. Para rematar, hubiéramos agradecido las levas en el volante y algo más de espacio para objetos cotidianos.

Renault ha hecho historia bastante a menudo en ese segmento tan castigado hoy en día como es el de los modelos monovolumen al uso. Para bien y para mal. Hizo historia con la primera generación del Espace de 1984 y también con su Mégane Scénic de 1995, vehículos que con el tiempo se convirtieron en éxitos notables. No tanto como los Vel Satis o el Avantime, cuya corta vida transcurrió sin pena ni gloria. El Espace actual se aleja de las formas tradicionales y la tecnología habitual. Y este sí que es otra historia.

PRECIO	38.710 €
EMISIONES DE CO_2: 152 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Exclusividad. Agilidad general. Refinamiento. Equipo de serie. Precio competitivo. Peso bajo. Prestaciones.	Pocos huecos 'vaciabolsillos' a mano del conductor. Sin levas de cambio en el volante.

▲▶ El salpicadero del Renault Espace es original y ofrece calidad y una presentación 'premium'. La pantalla de serie es de 8,7 pulgadas.

◀▲ La tercera fila acoge sin pegas a un adulto que mida 1,70 metros. Las filas segunda y tercera se pueden abatir de forma automática. La palanca de cambios es de diseño.

▲▶ Con las tres filas de asientos ocupadas queda un maletero de 240 litros. Y si se ocupan sólo cinco asientos, el volumen resultante es de 660. Con sólo dos plazas queda un imponente espacio de 2.030 litros.

▲ Aunque lo parece, el Espace no es un todocamino, porque no hay versiones 4x4 ni las habrá.

▶SUS RIVALES

FORD GALAXY 2.0 ECOBOOST 240 AUT. 7PL.

Es el único de los tres comparados que no cuenta con un cambio automático de doble embrague. Y se nota. Es el más potente, pero también el que más gasta.

Precio	41.530 €
Potencia	240 cv
Consumo	7,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,6 seg.

VOLKSWAGEN SHARAN 2.0 TSI 220 BMT 7 PLAZAS

Es el más pesado del conjunto y también el menos potente. Tiene el mejor maletero, pero su precio se dispara; y aunque su equipamiento es completo, no se justifica.

Precio	51.130 €
Potencia	220 cv
Consumo	7,3 l/100km
0 a 100 km/h	7,8 seg.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Cuando Renault lanzó en 2015 su nuevo Espace dejó anticuados de un plumazo a todos los vehículos monovolumen que se vendían en ese momento. Y aún hoy, tres años después, no ha habido nadie que se haya atrevido a desafiar la rutina como lo hace la marca francesa. Además, aporta tecnología única.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 TCE
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	225 CV / 5.600
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	50,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, de ruedas tiradas, con muelles y amortiguadores. Sistema 4Control de ruedas direccionales.

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R19
Marca	Dunlop
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.649
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.857 / 1.888 / 1.675
Capacidad del maletero (l)	240 / 660 / 2.030
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,7
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,6)
Recorriendo (metros)	116,8
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	26,3
De 80 a 120 km/h en D	4,9
Recorriendo (metros)	139

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio	9,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,8
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,5
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	805
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,7
Ciclo extraurbano	5,6
Ciclo mixto	6,8

¡Cochazo!

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

El V90 en acabado R-Design y con alguna opción adicional responde perfectamente a esa exclamación de "¡Vaya cochazo!" que sólo se le adjudica a los vehículos que impresionan a simple vista. Y el Volvo impresiona, no cabe duda. Y viajando, disfrutamos como en pocos.

Después de 35 años probando todo tipo de coches, creo que incluso si fuese soltero y me lo pudiera permitir pondría un familiar grande en mi vida; y, porqué no, un Volvo V90. Y lo haría por muchas razones de peso que intentaré enumerar en las siguientes líneas.

Desde luego no prescindiría del toque aventurero relacionado con un SUV o un todocamino, por lo que en vez del acabado R-Design probado tal vez me inclinaría por la versión Cross Country, que es incluso 500 euros más económica. Pero, por lo demás, mantendría el motor –el diésel más potente disponible– aunque no destaque por potencia y prestaciones; en combinación con un cambio Geartronic de 8 velocidades y unas levas en el volante que, curiosamente, la firma sueca cobra aparte.

Una de las razones que me llevarían a comprarme un V90 R-Design sería su diseño. Sí, ya sé que sobre gustos bla bla bla... Pero pienso que hay determinados diseños que llaman la atención y entran por los ojos desde el minuto uno, y hay que valorarlo porque detrás hay un equipo que se ha dejado la piel para que eso ocurra, y es más difícil de lo que parece. Criticadme si queréis, pero considero –y lógicamente es una opinión personal– que el V90 es uno de los familiares grandes más atractivos del mercado.

También me compraría el V90 R-Design por su amplitud y comodidad. Volvo no alardea mucho de la calidad y ergonomía de sus asientos; sin embargo, no ha habido ni un solo modelo de la marca que haya flaqueado en este sentido. Y menos un V90, cuyos asientos son espectaculares por sujeción y mullido. Nos ha sorprendido, por cierto, que de serie sean eléctricos pero sólo para regulación lumbar y de altura, y no el ajuste longitudinal o de inclinación del respaldo, planteamiento chocante en un coche de 65.000 euros y con acabado tope de gama. En este sentido, vemos que hay detallitos feos en el equipamiento que se suman a las levas de cambio o a esos asientos parcialmente eléctricos. Es el caso de unos faros LED que la marca denomina de 'nivel medio' –y que no son los Full LED opcionales–, un lector de CD por el que nos cobran 113 euros o una cámara de marcha atrás de 534 euros que ya llevan de serie hasta coches baratos. Críticas aparte, sorprende casi tanto el espacio en el habitáculo y en el maletero como el mimo con el que se ha cuidado cada rincón.

El motor es algo ruidoso en frío, pero mueve a ritmos endiablados las más de dos toneladas del conjunto con ocupantes. Y el consumo nunca supondrá un problema. En cuanto a la estabilidad, el perfil bajo de los neumáticos y el chasis que Volvo denomina 'Sport' ayudan a evitar derivas en las curvas más pronunciadas, y el multibrazo trasero con la ballesta transversal aporta una eficacia extraordinaria sin tener que recurrir a la suspensión neumática, que cuesta 2.500 euros. ¡Vaya cochazo!

PRECIO	65.452 €
EMISIONES DE CO_2: 129 G/KM	

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Espacio y calidad. Comportamiento. Conducción 'a vela' en modo Eco. Aspecto del R-Design. Prestaciones.	Motor algo ruidoso en frío. Levas de cambio opcionales. Perfil de neumáticos demasiado bajo.

◀▲ El maletero cubica 560 litros, en línea con lo que ofrecen sus rivales. Su estabilidad impresiona.

◀ La silueta del V90 es especialmente aerodinámica. Y las gomas de perfil bajo opcionales le dan un toque muy deportivo.

▲▲ Los alzadores para niños, integrados en los asientos traseros, son muy prácticos.

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	D5
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Iny. dir. por raíl común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	235 CV / 4.000
Par máximo/rpm	49,0 mkg / 1.750-2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	59,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, de tipo multibrazo, con ballesta transversal de GFRP, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R18
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.933
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936 / 1.879 / 1.475
Capacidad del maletero (l)	560
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (7,5)
Recorriendo (metros)	130
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,3
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Recorriendo (metros)	

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio	8,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,5
En conducción dinámica	11,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,3
A 140 km/h de crucero	9,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	740
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,7
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	4,9

▶SUS RIVALES

AUDI A6 AVANT 3.0 TDI QUATTRO S TRONIC

El sistema de tracción total del Audi es más eficaz; y el cambio automático de doble embrague, también. El modelo alemán corre más pero también gasta más.

Precio	64.260 €
Potencia	272 cv
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.

MERCEDES-BENZ E 350 D 4MATIC ESTATE

El Mercedes también es más potente que el V90 y acelera mejor; sin embargo, es muchísimo más caro, sin que los 7.000 euros de diferencia estén justificados.

Precio	72.350 €
Potencia	258 cv
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	6,0 seg.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Tengo que reconocer que siempre me han gustado los Volvo con carrocería familiar. Y el nuevo V90, en esta versión AWD con acabado R Design y motor diésel D5, es el no va más. La verdad es que todo en el modelo sueco es espectacular, hasta ese color rojo tan deportivo. Pero lo bueno se paga. Vaya si se paga.

4X2 Y 4X4: LA GAMA RENEGADE TAMBIÉN OFRECE VERSIONES DE TR ACCIÓN DELANTERA, QUE SON EL ESCALÓN DE ACCESO A LA MARCA JEEP

Una aventura cada día

Aventura en el campo o aventura en la ciudad. El Jeep Renegade se estrena en versión 2018 manteniendo sus innegables cualidades 'off-road' y exhibiendo nuevas aptitudes en conectividad.

Alberto Mallo || amallo@motor16.com

El Jeep Renegade acentúa su doble personalidad con el lanzamiento de la gama 2018. Ofrece las características más sobresalientes de su categoría cuando se trata de salir del asfalto y se vuelve más tecnológico, con nuevas funciones de conectividad, entretenimiento y navegación. Posibilidades de personalización, amplitud de gama y variedad mecánica permiten también ofrecer un Renegade al gusto de casi cualquier comprador. La actualización de la gama 2018, ya disponible en los concesionarios, ofrece asimismo otros detalles: consola central con ubicación específica para el teléfono móvil junto a los posavasos, nuevo tirador del portón trasero, segundo puerto USB con acceso desde las plazas posteriores y alguna que otra moldura modificada, como en las toberas de ventilación.

No cambia, sin embargo, el carácter de este coche, con sus virtudes y defectos, pero con una elevada carga emocional a la que no llegan otros modelos de la categoría. El atractivo de la marca americana se mantiene en estado puro sobre este Renegade, producido junto al Fiat 500 X en la vanguardista planta italiana de Melfi, así como en China y Brasil: un modelo de éxito indiscutible.

Inconfundible desde fuera por su original diseño, el Renegade ofrece un habitáculo muy espacioso, algo rústico en la elección de ciertos materiales, en línea con la mentalidad 'vigorosa' de Jeep. La solidez tampoco ofrece duda con los voluminosos montantes A; en contrapartida, la visibilidad en las curvas a izquierda queda un poco limitada.

Dinámicamente ofrece un buen comportamiento en carretera, que permite viajar a ritmo sostenido con gran seguridad. Sin embargo, es algo pesado, superando las versiones diésel 2.0 de tracción integral la tonelada y media.

Precisamente, la tracción a las cuatro ruedas se reserva para las versiones más potentes: 2.0 diésel con 120, 140 ó 170 CV y 1.4 de gasolina con 170 CV. Es decir, requieren un desembolso a partir de 26.000 euros en diésel y de 32.000 en gasolina. Claro que entre un 4x2 y un 4x4 la diferencia puede ser de la noche al día fuera del asfalto. Un Renegade 4x2 se desenvuelve sin problema por carreteras de tierra; su vocación es la de un SUV urbano con aptitudes todocamino. Un 4x4 puede hacer frente con solvencia a las condiciones de adherencia más precarias; es un auténtico todoterreno, capaz de superar las rampas más brutales, con recursos como control de descenso, mayor altura libre al suelo, tracción Jeep Active Drive Low y gestión de tracción Selec-Trac II: un Jeep en toda regla.

PRECIO	DE 20.440 A 33.940 €
EMISIONES DE CO_2: DE 115 A 160 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Personalidad Jeep. Gama muy amplia. Aptitudes fuera de carretera. Más conectividad.	Rumorosidad de la versión diésel 2.0 Multijet. Visibilidad en curvas a izquierda. Peso.

NUEVA CONECTIVIDAD CON TODO LO NECESARIO

Jeep debía mejorar forzosamente la conectividad y funcionalidad del Renegade para estar al día. Así, junto al sistema Uconnect 5.0 –pantalla central de 5 pulgadas– se ofrecen ahora los sistemas Uconnect 7.0 y Uconnect 8.4 Nav, con pantalla táctil capacitiva de 7 u 8,4 pulgadas, interfaz más sencilla, procesador más potente, introducción de destino por voz, Apple CarPlay y compatibilidad con Android Auto –llamadas telefónicas, propuestas de ruta en función del tráfico, proyección de aplicaciones y servicios en la pantalla central, apertura de mensajes de texto, uso de Google Maps, etc–. La aplicación Uconnect Live permite conectar con Facebook, Twitter, servicio de noticias de Reuters, Internet Tune In con más de 100.000 emisoras en todo el mundo, plataforma de música en streaming Deezer... Otra aplicación, no por conocida menos interesante, es Jeep Skills, que informa en la pantalla, en tiempo real, de parámetros como: reparto de par entre ambos ejes, balanceo, inclinación, ángulo de giro de las ruedas directrices, fuerza G, aceleración, temperatura de agua y aceite, etc.

◀▼La amplitud es uno de los aspectos más destacables del Renegade. El sistema de tracción integral, con modos automático, nieve, arena, barro y rocas, ofrece muchas posibilidades.

▲La aplicación Jeep Skills permite visualizar en la pantalla central el reparto de par entre ejes, el ángulo de giro de las ruedas directrices y muchos parámetros más.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 110 CV 4X2	1.4/GLP 120 CV 4X2	1.4 140 CV 4X2	1.4 170 CV 4X4
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. Transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.368	1.368	1.368
Potencia máxima/rpm	110 CV/5.500	120 CV/5.000	140 CV/5.500	170 CV/5.500
Par máximo/rpm	15,5 mkg/4.500	16,2 mkg/2.500	23,5 mkg/1.750	25,5 mkg/2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v. (DDCT, 6v.)	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/60 R17
Peso (kg)	1.346	1.430	1.356 (DDCT: 1.380)	1.472
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.232/1.804/1.664	4.236/1.805/1.667	4.236/1.805/1.667	4.236/1.805/1.684
Volumen maletero (l)	351	297	351	351
Capacidad depósito (l)	48	43 (GLP: 38)	48	48
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	9,3	9,3 (DDCT: 9,5)	8,8
Velocidad máx. (km/h)	178	181	181	196
Consumo mixto (l/100 km)	6,0	6,9 (GLP: 9,1)	6,0 (DDCT: 5,9)	6,9
Emisiones CO2 (g/km)	141	160 (GLP: 148)	140 (DDCT: 137)	160
Precios desde.... (euros)	19.490	22.550	23.320-25.120	32.945

LANZAMIENTOS 2018

Jeep crece en Europa

2017 ha sido un año de crecimiento para la marca Jeep, con récord de ventas en Europa y en España. En el mercado europeo se matricularon 108.700 vehículos, siendo el segundo año en superar la barrera de las 100.000 unidades. Y si en España se vendieron 8.500 coches, para 2018 esperan llegar a 10.000; el crecimiento se deberá en buena parte al nuevo Compass, que hoy es ya el segundo Jeep más vendido en Europa, y va camino de convertirse en el primero. Pero también habrá otros lanzamientos importantes:

- GRAND CHEROKEE TRACKHAWK. En primavera llegará este fuera de serie con más de 700 CV de potencia, que le permiten homologar una velocidad máxima de 289 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de cuatro segundos.

- CHEROKEE 2019. Debuta en Europa el mes que viene, en el Salón de Ginebra, y se lanzará en España en el último trimestre de este año. Es una reactualización de la actual generación y se distingue por su renovado frontal.

- WRANGLER. La nueva generación del Jeep más carismático se verá también en el Salón de Ginebra, y se lanzará en el último trimestre. Es un coche completamente nuevo, que ofrece un paso adelante en todos los aspectos respecto a la generación precedente.

- RENEGADE 2019. En noviembre llegará la gama Renegade 2019 –ya anticipada en motor16.com–, que incorporará entre otros una serie de cambios a nivel de diseño exterior, en el frontal y en la parte posterior.

▲ Con sus más de 700 CV, el Grand Cherokee TrackHawk alcanza los 289 km/h.

▲ El renovado Cherokee estará en Ginebra, pero no llegará a España hasta finales de 2018.

▲ En el nuevo Wrangler cambia todo, y supone un paso adelante en todos los aspectos.

NIEVE AMIGA **LA TRACCIÓN TOTAL Q4 DE MASERATI MOSTRÓ SU EFICACIA EN CONDICIONES EXTREMAS DE BAJA ADHERENCIA Y FRÍO**

Pegado al suelo

El Ghibli ha recibido mejoras tecnológicas en materia de seguridad y confort, actualiza su imagen e incrementa la potencia hasta los 430 CV en su variante S Q4. Precisamente hemos probado la versión más potente de la gama con tracción total y en condiciones extremas de frío y nieve.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

No todos los días se tiene las fortuna de probar la gama S Q4 de Maserati al completo. Y menos aún hacerlo en condiciones extremas, con tramos de carretera de montaña helados y temperaturas bajo cero, que era el escenario que nos esperaba en los Alpes italianos.

Allí nos recibía la versión más potente del Ghibli asociada a la tracción total. El propulor 3.0 V6 turboalimentado, fabricado por Ferrari en Maranello, ha aumentado la potencia hasta los 430 caballos –20 más– y el par máximo hasta los 59,2 mkg –3,1 más que la versión anterior–. Con este impulso ha mejorado sus prestaciones. Y se mantiene la transmisión automática ZF de ocho relaciones.

La actualización también pasa por mejoras técnicas, como la incorporación de una nueva dirección asistida electrónica compatible, a su vez, con la llegada de nuevos asistentes en materia de seguridad y firmar un nivel de conducción autónoma de nivel 2. Así, el sistema de Control Integrado de Vehículos (IVC) y el nuevo paquete ADAS contemplan elementos como un asistente de autopista –que permite mantener la velocidad y trayectoria en el carril de modo automático–, un control del ángulo muerto, un sistema activo de reconocimiento de señales de tráfico o una alerta de cambio de carril con función de corrección de trayectoria. También estrena una eficaz iluminación adaptativa con faros full led.

Y ya metidos en faena, este modelo aprovechó para someterse a una ligera actualización estética e introduce dos llamativas líneas de acabado: GranLusso, de corte más elegante, y GranSport, de enfoque más deportivo.

Este último acabado, en la variante S Q4, fue la elegida para la toma de contacto. Y se agradece mucho contar con la tracción total cuando el firme está 'delicado'. En autopista circulamos con el modo Auto Normal, con la octava relación del cambio engranada y la tracción actuando sobre las ruedas traseras para que resulte todo más eficiente.

Posteriormente afrontamos una carretera de montaña que nos llevará hasta superar los 2.000 metros de altitud. El frío y la nieve comienzan a ser compañeros de viaje. Nos atrevemos con el modo Sport Manual para cambiar con las generosas levas de fibra de carbono.

Su carácter cambia de inmediato. Todo resulta más rápido a nivel de motor, cambio y dirección, y el V6 sube de vueltas en un abrir y cerrar de ojos hasta el corte de inyección, que se produce a 6.700 rpm. Lo mejor es que la tracción total convierte al Ghibli en una verdadera lapa, lo que unido a su perfecto reparto de pesos (51/49) y al trabajo del diferencial trasero mecánico hace mucho más fácil gestionar los 430 CV.

Acercándonos al destino comienza a aparecer la nieve y el hielo. Activamos el modo ICE para suavizar su carácter, ya que cancela la función overboost de los dos turbos y la respuesta del acelerador. Con todo bajo control –y neumáticos de invierno, por supuesto–, llegamos al destino sin sufrir pese a las duras condiciones climatológicas, disfrutando al volante a pesar del elevado ritmo impuesto; una de las máximas de Maserati, por cierto.

Y todo esto en una atmósfera rodeada de lujo, exclusividad y un sofisticado equipamiento que también se 'refleja' en su precio.

PRECIO	117.400 €
EMISIONES DE CO_2: 226 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Deportividad y exclusividad. Prestaciones. Eficacia de la tracción total. Equipamiento.	Túnel central voluminoso en plaza central trasera. Precio. Algún detalle de acabado.

▲▲ Las líneas de acabado GranLusso –arriba–, más elegante, y GranSport, de corte más deportivo, son nuevas en el Ghibli.

GAMA S Q4

Esquí de fondo con el Levante y el Quattroporte

El sistema de tracción total Q4 Intelligent All-Wheel Drive es el mismo en los tres modelos Maserati que lo montan: Ghibli, Quattroporte y Levante. En condiciones normales proporciona el cien por cien del par a las ruedas traseras. Si las condiciones de adherencia se complican, un embrague multidisco electrónico es capaz de enviar hasta un 50 por ciento de la motricidad al eje delantero, y en sólo 150 milisegundos, con el fin de estabilizar el conjunto.

Tuvimos ocasión de probar en un circuito de nieve y hielo su trabajo al volante del Levante S Q4 con 430 CV, y equipado con neumáticos de clavos. Sorprende comprobar la eficacia del sistema y la gestión que hace de la tracción para salir airoso pese a su corpulencia y peso: 2.109 kilos.

El Quattroporte, modelo que comparte plataforma con el Ghibli pero firmando 5,26 metros de longitud y 50 kilos más de peso, introduce las mismas mejoras tecnológicas y de acabados que su hermano pequeño.

▲▲ El Levante S Q4 nos sorprendió en un complicado circuito de nieve y hielo por su agilidad. La única ayuda fueron... neumáticos con clavos. El Quattroporte tampoco se arrugó con un firme 'delicado'.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6 S Q4
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.979
Potencia máxima/rpm	430 CV/5.750
Par máximo/rpm	59,2 mkg/2.250
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática de 8
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	235/50 R18-275/45 R18
Peso (kg)	1.870
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.971/1.945/1.461
Volumen maletero (l)	500
Capacidad depósito (l)	80
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máx. (km/h)	286
Consumo mixto (l/100 km)	9,7
Emisiones CO_2 (g/km)	226
Precios desde.... (euros)	117.400

▲ La versión más potente de la gama presume ahora de 430 CV. La tracción total Q4 dulcifica las cosas en condiciones adversas.

▲▶ Las llantas de 20 pulgadas se calzan con gomas Michelin Pilot Sport 4S, ideadas específicamente para el GSi. El Sports Tourer cuesta 1.200 euros más.

Honra a su pasado

Opel rescata la legendaria denominación GSi para bautizar a la versión más deportiva de su nuevo Insignia. Disponible en sus dos carrocerías y con dos motorizaciones, va directo a quienes busquen combinar confort y dinamismo bajo una deportiva pero funcional estampa.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Corría el año 1984 cuando Opel lanzaba el Kadett GSi, una versión 'picante' gracias a su motor 1.8 con 115 CV. Comenzaba a escribirse la historia de los 'GSi', tres letras que marcaron una época cuando acompañaron a los Manta, Corsa y Astra más dinámicos. Tres letras que hoy vuelven a escribir la historia de Opel.

Y es que hora se llevan al Insignia, creando la versión más dinámica; pues nadie confirma todavía un futuro OPC.

No hará falta presentación, pues sus paragolpes, sus llantas, sus escapes o sus asientos nos ponen en aviso. Por cierto, estos últimos son perfectos: tienen ventilación, calefacción, función masaje y mucho más, y pesan sólo 26 kilos, dos menos que los Recaro usados en el Corsa OPC.

El Insignia GSi estará disponible en cuatro versiones, fruto de combinar los motores 2.0 Turbo y 2.0 BiTurbo Diésel con sus dos carrocerías. ¿Con cuál te quedas?

Comenzamos con el 2.0 Bi-Turbo Diésel, un corazón con 210 CV de potencia, más que suficientes para ofrecer excelentes prestaciones; pues se nota la mayor ligereza respecto a la primera generación del Insignia. Se combina con un cambio automático de 8 velocidades, que es suave y agradable cuando debe, pero también rápido y solvente cuando queremos deleitarnos; aunque, eso sí, sin Launch Control. Peca de ruidoso, pero nos obsequia con ajustados consumos, y durante la prueba rondó los 8,2 l/100 km.

Más que sus prestaciones sorprende su puesta a punto, porque el Insignia GSi disimula su corpulencia ayudado por una precisa dirección, las suspensiones FlexRide o el sistema de tracción total, que añade la vectorización del par motor, otorgándole un paso por curva muy rápido.

Pero el plato fuerte lo pone el 2.0 Turbo de gasolina, una versión que, aunque dispone de 65 CV menos, es más rápida –según afirman los responsables de Opel– que el anterior Insignia OPC, máquina aquella dotada de un 2.8 V6 Biturbo y que en España sigue usando la Guardia Civil de Tráfico.

No sólo lo dicen, sino que en Nürburgring le recortó 12 segundos al mencionado OPC. Y ahora lo comprobaremos en nuestras propias carnes en la pista de pruebas que Michelin tiene cerca de Marsella, y donde el fabricante francés de neumáticos desarrolló los Pilot Sport 4S de estos GSi.

El 2.0 Turbo tiene 260 CV y empuja con energía. Si muestra atisbo de palidecer, su cambio quita una, dos o tres marchas para cargarlo de vida y volver a catapultarlo. Y es que este Insignia GSi corre, y mucho. Tanto como gasta, pues no es un 'mechero' y sus 62 litros duran un suspiro: bajar de 10 l/100 km es difícil.

Brembo se encarga de sus frenos, que lo detienen con contundencia y aguantan sin rechistar, mientras que la suspensión FlexRide nos aísla del entorno en modo Tour y nos transmite hasta el granulado del asfalto en Sport –también hay modo Normal–. Para el ESP del GSi han creado un programa Competición, que funciona a la perfección y nos deja incluso deslizar, aunque me gustaría que su zaga se insinuase ligeramente. Aún así, es verdaderamente divertido de conducir y, sobre todo, noble en sus reacciones.

Y en cuanto a calidad, espacio o equipamiento de serie, nada que objetar a estos nuevos GSi.

◀▲ Hay mucho espacio en el interior, y los asientos delanteros son perfectos. No se va a vender ningún Insignia GSi con cambio manual.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TURBO	2.0 BITURBO DIÉSEL
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.956
Potencia máxima/rpm	260 CV / 5.300	210 CV / 4.000
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.500-4.000	49,0 mkg / 1.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./ Discos vent.	Discos vent./ Discos vent.
Neumáticos	245/35 R20	245/35 R20
Peso (kg)	1.683	1.772
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.910 / 1.871 / 1.445	4.910 / 1.871 / 1.445
Volumen maletero (l)	490 / 1.450	490 / 1.450
Capacidad depósito (l)	62	62
De 0 a 100 km/h (s)	7,2 (ST: 7,4)	7,9 (ST: 8,0)
Velocidad máxima (km/h)	250 (ST: 245)	233 (ST: 231)
Consumo mixto (l/100 km)	8,6 (ST: 8,7)	7,0 (ST: 7,1)
Emisiones CO_2 (g/km)	197 (ST: 199)	186 (ST: 187)
Precios desde.... (euros)	45.500	46.400

PRECIO DESDE **45.500 €**

EMISIONES DE CO_2: DE **186** A **199** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Puesta a punto. Tecnología. Tracción total. Prestaciones. Amplitud. Equipamiento.	Sin cambio manual. Consumo del 2.0 Turbo. Depósito justo. Rumorosidad del motor diésel.

¿210 Ó 260 CV? EL DIÉSEL ES UNA OPCIÓN INTELIGENTE, PERO ESTAS SIGLAS CON TANTA HISTORIA PIDEN A GRITOS EL MOTOR 'GORDO'

PRECIO **104.000** €

EMISIONES OFICIALES: **210** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Rendimiento del motor y prestaciones. Dinámica excelente. Equipamiento de serie. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

− Palanca de intermitente muy próxima a la leva. Visibilidad fronto-lateral. Plaza central trasera incómoda.

Supersónico

Presume de 510 caballos y de las mejores prestaciones y dinámica de su segmento. Lo hemos probado a fondo, incluso en circuito.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Alfa Romeo está cogiendo velocidad a base de modelos como el Giulia o el Stelvio, más aún en sus versiones Quadrifoglio. El último en llegar se convierte en el SUV más rápido y dinámico de su segmento.

Tres son los pilares en los que se apoya este 'supercar': diseño, rendimiento y tecnología. El alma del vehículo es el propulsor 2.9 V6. Presume de cárter seco, dos sistemas de refrigeración –uno para el bloque y otro para los intercoolers– y añade un sistema que permite desactivar automáticamente una bancada de cilindros para resultar más eficiente.

Se gestiona por medio de un cambio automático ZF de ocho relaciones capaz de cambiar en sólo 150 milísemisas de segundo, y toda esa caballería se transmite por medio de la tracción total Q4, que en condiciones normales envía la totalidad del par al eje trasero, aunque puede llegar a transferir hasta un 50 por ciento a las ruedas delanteras si es necesario.

Dinámicamente añade un diferencial trasero con función Active Torque Vectoring de serie, suspensión variable y un modo de conducción Race que desconecta totalmente la electrónica. Mantiene, además, los modos Dynamic, Natural y Advanced Efficiency.

▲ Su excelente chasis, las ayudas electrónicas y ser el más ligero de su segmento otorgan al Stelvio Quadrifoglio una dinámica excelente.

◀▲ El interior se remata con más calidad y detalles específicos. El propulsor V6 biturbo puede desconectar una bancada de cilindros.

La dirección resulta superdirecta y se ha conseguido firmar un peso de 1.830 kilos, el más liviano entre sus rivales. Además, el reparto de pesos es perfecto: 50/50.

Nos ha sorprendido su dinámica en carretera y, sobre todo, en circuito por su excelente motricidad y sus maneras, más sólidas que las del Giulia Quadrifoglio; pero menos divertidas. Sólo los frenos de serie –en opción pueden ser carbocerámicos– y los neumáticos empezaron a dar síntomas de fatiga tras 20 minutos de uso intensivo en el trazado de Ascari; algo que es lógico.

Su excelente rendimiento, exclusividad y una dotación de serie supercompleta justifican su precio: 104.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.9 V6
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.891
Potencia máxima/rpm	510 CV/6.500
Par máximo/rpm	61,2 mkg/2.500
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática 8
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	255/45 R20
Peso (kg)	1.830
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702/1.955/1.681
Volumen maletero (l)	525 / 1.600
Capacidad depósito (l)	64
De 0 a 100 km/h (s)	3,8
Velocidad máx. (km/h)	283
Consumo mixto (l/100 km)	9,0
Emisiones CO_2 (g/km)	210
Precios desde.... (euros)	104.000

PRECIO DESDE **18.100** €

EMISIONES OFICIALES: **119** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Confort de marcha. Suavidad del motor. Cambio automático. Equipamiento. Precio con promoción

DEBE MEJORAR

− Ventanilla trasera fija, sin apertura. Balanceo en curvas. Cambio automático solo se ofrece con un motor.

Viajarás levitando

La apuesta por el confort en el nuevo C4 Cactus llega al máximo en esta versión que suma la suavidad del cambio automático EAT6.

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

Con el C4 Cactus, Citroën quiere volver a sus orígenes; a aquellos tiempos en los que era la marca de referencia en confort de marcha... Y a una distancia abismal de sus perseguidores. Para volver ahí, la marca francesa ha incorporado dos avances en su modelo compacto que tienen más que ver con el sentido común que con la alta tecnología. El sistema de topes hidráulicos de los amortiguadores o los nuevos asientos creados bajo el programa Citroën Advanced Comfort son dos novedades 'de perogrullo', pero ambas muy eficaces. La primera evita los rebotes bruscos de la amortiguación en firmes en mal estado o en los clásicos badenes de las calles. Y la segunda, utilizando refuerzos y espumas más densas en la configuración de los asientos mejora el confort de marcha y evita la sensación de cansancio.

A ellos se suma una mejor insonorización interior, una calidad de materiales y acabados reforzada, nuevos sistemas de seguridad y ayuda a la conducción –hasta 12 dispositivos– y la misma capacidad de personalización del anterior Cactus como grandes argumentos.

Pero también una gama mecánica que prima la suavidad y el confort, sobre todo este Puretech 110 con cambio EAT6 que hemos probado en la Provenza. El Cactus demuestra gran suavidad; como si circularas montado sobre un globo inflable. No hay rebotes secos, ni dureza de ningún tipo. Los asientos han ganado en firmeza y se agradece con el paso de los kilómetros.

▲ Con 4,17 metros de longitud cubre el hueco, también, del C4.

▲ En el interior no hay grandes cambios, Asientos más confortables y las clásicas dos pantallas.

En rectas o autovías, la sensación es superconfortable, como si levitaras sobre el asfalto. Y en curvas debes cambiar el chip para entender la nueva filosofía; porque esa ligereza de suspensiones se convierte en un balanceo más acusado cuando entramos por ejemplo en zona de montaña, una zona que no es la suya; pero en ciudad, carreteras de circunvalación o autovías lo borda.

Motor y cambio combinan a la perfección con la filosofía del nuevo Cactus que no busca competir en dinámica con sus rivales; sino en confort de marcha. Y ahí, ya los aventaja.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110 EAT6
Disposición	Del transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máxima/rpm	110/5.500
Par máximo/rpm	20,9/1.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut 6 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.145
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.170/1.714/1.480
Volumen maletero (l)	358/-
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	10,9
Velocidad máx. (km/h)	188
Consumo mixto (l/100 km)	5,3
Emisiones CO_2 (g/km)	119
Precios desde.... (euros)	18.100

Ibiza también es Eco

Sólo durante febrero y marzo Seat venderá su nuevo Ibiza TGI de gas natural comprimido con un precio que parte de los 10.650 euros si el comprador se acoge a todos los descuentos posibles; una factura sin competencia que obliga al comprador a desestimar el diésel y la gasolina a secas.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Seat amplía una vez más su oferta de modelos de GNC (gas natural comprimido) con la llegada del nuevo Ibiza TGI, que recurre a un motor de tres cilindros y 90 caballos, y al uso del gas y de la gasolina, para convertirse en el utilitario más eficiente con etiqueta 'Eco'. Además, coincidiendo con el lanzamiento de este modelo hemos sabido que la firma española, bajo la responsabilidad de Miguel Palomera y a través de su centro técnico de Martorell, se va a encargar de desarrollar la tecnología GNC para todas las marcas de Volkswagen, una clara demostración de la apuesta del grupo alemán por este tipo de combustible alternativo, pero también de la confianza depositada por la central en el equipo humano de Seat.

Las cifras cantan: recorrer 100 kilómetros con el Ibiza TGI de gas natural comprimido –teniendo en cuenta su consumo medio– costaría 3,20 euros; hacerlo con un modelo equivalente de la competencia animado por gas licuado de petróleo GLP costaría 3,84 euros; con un híbrido, la cifra aumentaría hasta los 4,13 euros; y hasta 4,64 euros ascendería el precio a pagar por los 100 kilómetros a bordo de un diésel. Por último, 5,88 euros costaría ese centenar de kilómetros en un gasolina. Es decir, que la variante TGI resulta un 45,14 por ciento más económica que el Ibiza TSI movido solo por gasolina. Y un 31 por ciento más económica que el Ibiza TDI de 95 CV.

PRECIO DESDE	17.110 €
EMISIONES DE CO_2: 88 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumo, precio por kilómetro y autonomía. Ventajas de movilidad. Seguridad. Calidad.	Escasez temporal de estaciones 'gasineras'. Imposibilidad de montar rueda de repuesto.

Además de utilizar los mismos sistemas que incluyen las versiones de gasolina del Ibiza 1.0 TSI, el nuevo Ibiza TGI se ha adaptado para el funcionamiento con gas natural, y además de los dos depósitos de GNC con 13 kilogramos y la boca de llenado –situada junto a la boca de repostaje de la gasolina–, incorpora varios sensores de temperatura y presión del gas en los diferentes componentes, un regulador de la presión y un sistema de distribución del gas. En el motor propiamente dicho, el Ibiza TGI recurre a unos pistones específicos con recubrimiento de cromo-níquel y nuevos segmentos adaptados al uso del gas natural, así como un refuerzo de los asientos de las válvulas para aumentar la resistencia al desgaste. También se ha aumentado el alzado de las válvulas de admisión para mejorar la circulación del gas hacia el interior de la cámara. Por su parte, el turbo empleado en el Ibiza TGI es más ligero, favoreciendo así la inmediatez de actuación de la turbina para aumentar la respuesta del motor.

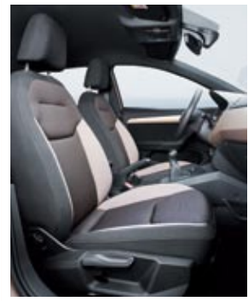
El resultado está muy logrado, porque el Ibiza TGI pierde menos de un segundo en la aceleración de 0 a 100 km/h respecto a su hermano TSI, lo que no es mucho si tenemos en cuenta que el Ibiza de gas natural pesa 117 kilogramos más y rinde 5 caballos menos. Pero al volante esas diferencias son insignificantes, y se desprecian dejando paso a un agrado de conducción elevado a pesar del tacto un poco áspero del motor tricilíndrico. El cambio de 5 velocidades es el mismo del TSI, preciso y rápido; y, de momento, no se espera un cambio automático, que llegaría en caso de aumentar considerablemente las ventas de esta versión.

El Ibiza TGI apenas tiene puntos flacos. Es verdad que su maletero merma 93 litros –de 355 a 262– por culpa de los depósitos de gas. También que, aunque queramos, no podremos colocar una rueda de repuesto –ni siquiera de emergencia– por estar ocupado ese espacio por esos tanques a prueba de choque. Y la masa extra se nota cuando el coche va muy cargado. Pero las ventajas pesan mucho más en la balanza y el ahorro es bestial desde el minuto uno. Además, la red de gasineras en España aumentará de las 56 que hay en la actualidad hasta cerca de 100 a finales de este año, hasta las 200 a finales de 2020 y a más de 300 en 2023, según las previsiones de la marca y de Gas Natural Fenosa.

La oferta de los 10.560 euros de la que hablábamos inicialmente tiene todavía más ingredientes, ya que en ese precio, y al financiar, se incluyen cinco años de garantía, de mantenimiento y de asistencia; más un año de seguro y una tarjeta de 200 euros de gas. Ese es el Ibiza TGI más barato, aunque también el menos equipado; pero Seat ha preparado otra versión a tope de equipamiento y con una estética más deportiva, también a un precio demoledor. Se trata del Ibiza TGI FR Eco-Plus, una versión que incorpora Full Link con pantalla de 8 pulgadas, control de crucero con radar, faros Full Led y un largo etcétera por un precio que, aplicados todos los descuentos, se queda en 14.900 euros durante los meses de febrero y marzo.

DOBLE BOCA

POR UN LADO SE PUEDE REPOSTAR LA GASOLINA Y POR EL OTRO, EL GAS GNC. ESTE MODELO TIENE DERECHO A LA ETIQUETA 'ECO', CON IMPORTANTES VENTAJAS. EL MALETERO CUBICA 262 LITROS, PERO NO PUEDE LLEVAR RUEDA DE REPUESTO



▲ Pocas diferencias frente a un Ibiza 'normal'. Pero sí informaciones específicas en el cuadro.

▼ Exteriormente la única diferencia de la versión de gas natural es el logotipo TGI y la ausencia de tubo de escape a la vista.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGI 90
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máxima/rpm	90/4.500-5.800
Par máximo/rpm	16,3/1.900-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent/Tam.
Neumáticos	185/65 R15
Peso (kg)	1.239
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059/1.780/1.444
Volumen maletero (l)	262
Capacidad depósito (l)	40 (gas: 13)
De 0 a 100 km/h (s)	12,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Con. mixto (l/100- m^3/100)	5,0 / 4,9
Emisiones CO_2 (g/km)	114 / 88
Precios desde.... (euros)	17.110

CALIDAD DE PRIMERA **ES UNA GRATA SORPRESA LO BIEN HECHO QUE ESTÁ EL NUEVO REXTON. O SU COMPLETA DOTACIÓN DE SEGURIDAD**

▲▼ Con cinco plazas en uso, el maletero tiene 641 litros –hasta el borde del respaldo–, y 236 litros usando siete plazas. Abajo, el nuevo chasis de largueros Quad Frame.

Progresa y conserva

Si analizamos la evolución de la saga Rexton desde su nacimiento en 2001, esta cuarta entrega es, sin duda, la que más progresa: calidad, tecnología, seguridad, confort... Pero aunque es más SUV que nunca, mantiene puntos de todoterreno clásico, como su chasis de vigas y su esquema motriz.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

SsangYong tiene en su modelo Rexton el buque insignia de la gama. Un producto de buena aceptación en nuestro país –de sus tres primeras generaciones se han vendido aquí más de 18.000 unidades– que ahora protagoniza su transformación más relevante. Y hasta lo que parece no haber cambiado, como el bastidor de largueros y travesaños, lo ha hecho. Nos referimos al chasis Quad Frame, de nuevo desarrollo, con un 63 por ciento de acero de ultra alta resistencia y que ayuda a mejorar la calidad de rodadura y la estabilidad direccional.

Sobre él, una nueva carrocería que también recurre a aceros especiales –suponen el 81,7 por ciento– y cuya forma cambia bastante, pues crece 90 milímetros de largo y 60 de ancho, ve estirarse 30 milímetros la distancia entre ejes y pierde 15 milímetros de altura. Como las vías delantera y trasera se ensanchan 70 milímetros, el Rexton parece mejor plantado sobre la carretera; impresión que luego se convertirá en sensación, pues se ha ganado aplomo en curva y en recta. A ello contribuye la nueva suspensión, que en el eje trasero es multibrazo: de tres apoyos si la transmisión es manual, y de cinco –con sistema autonivelante– en las versiones automáticas. Exageraríamos si dijésemos que se goza del mismo refinamiento que en un SUV moderno de chasis autoportante, al estilo del Kia Sorento o el Hyundai Santa Fe, pero el nuevo Rexton va bien, admite ritmos relativamente 'vivos' en tramos de curvas y es cómodo. Sólo la dirección desentona un poco, pero más por tacto que por falta de precisión real. Y los frenos, con cuatro discos ventilados, cumplen su labor, que siempre es dura en un vehículo de dos toneladas largas.

El único motor de la gama es el e-XDi 220, un diésel de cuatro cilindros que extrae 181 CV de potencia y 40,8 mkg de par de sus 2,2 litros. O 42,9 mkg si va unido al cambio automático, de siete marchas y origen Mercedes. En todo caso, muy buena respuesta a regímenes bajos y medios, aunque mejor no pasar de 4.000 rpm... porque más arriba no hay nada. Y eso que la zona roja del cuentavueltas empieza en 4.500 revoluciones.

La versión básica del Rexton, única con acabado Line, tiene cinco plazas, tracción trasera y caja manual –arranca en 27.500 euros con el descuento de 2.000 euros aplicable a toda la gama–, y podemos pedir esa misma combinación mecánica pero con siete plazas y acabado Premium, aunque eso eleva la factura nada menos que 6.100 euros. Además, si queremos un 4x2 de siete plazas pero con caja automática nos obligan a subir otro escalón más en cuanto a equipamiento –el Limited, tope de gama–, y eso se traduce en otros 8.600 euros extra.

En cuanto a los Rexton 4x4, siempre de siete plazas, ocurre algo parecido. Para empezar, no disfruta del económico acabado Line; pero, además, cada tipo de transmisión se vincula a un acabado: Premium con caja manual, por 37.200 euros; Limited con cambio automático, por 44.900 euros.

Durante nuestro primer contacto, que discurrió por autopistas y carreteras de montaña a caballo entre Madrid y Segovia, también pudimos circular lejos del asfalto. Principalmente por caminos embarrados y con profundas roderas, donde el Rexton 4x4 automático –22,4 centímetros de altura libre, frente a los 20,3 que tienen las versiones de caja manual– demuestra muy buena adaptación a tareas 'camineras'. Otra cosa distinta será someterle a retos más extremos, pues los ángulos de movilidad 'off road' son justitos –20,5 grados el de ataque y 22 el de salida–, y se anuncia una profundidad máxima de vadeo casi cómica: 30 centímetros. A cambio, su sistema de tracción es muy profesional, pues un selector permite circular con tracción trasera, tracción 4x4 con reparto 50/50 entre ejes o tracción 4x4 con reductora.

Y lo bueno no acaba ahí, pues hay que añadir una magnífica calidad general, un confort interior destacable, un equipo de serie realmente apabullante que presume de tecnología punta –incluso el nivel Line está bien dotado– y una garantía de 5 años o 100.000 kilómetros.

PRECIO DESDE	29.500 €
EMISIONES DE CO_2: DE 199 A 218 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad y equipamiento. Dos tipos de tracción y de cambio. 2.000 euros de descuento. Amplitud.	Tacto de la dirección. Gama con un solo motor. Una sola versión Line básica. Ángulos off road.

▲ De la aerodinámica del nuevo Rexton se ha ocupado Pininfarina, estudio italiano que, al igual que SsangYong, es propiedad de Mahindra.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2WD MANUAL	2WD AUTO.	4WD MANUAL	4WD AUTO.
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.157	2.157	2.157	2.157
Potencia máxima (CV/rpm)	181 / 4.000	181 / 4.000	181 / 4.000	181 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/1.400-2.800	42,9/1.600-2.600	40,8/1.400-2.800	42,9/1.600-2.600
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera, 4x4 conect.	Trasera, 4x4 conect.
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automát., 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automát., 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/70 R17	235/70 R17	235/70 R17	235/70 R17
Peso (kg)	1.995	2.030	2.120	2.130
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.850/1.960/1.825	4.850/1.960/1.825	4.850/1.960/1.825	4.850/1.960/1.825
Volumen maletero (l)	236 / 641 / 1.977	236 / 641 / 1.977	236 / 641 / 1.977	236 / 641 / 1.977
Capacidad depósito (l)	70	70	70	70
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	12,0	11,3	12,0
Velocidad máx. (km/h)	185	185	185	185
Consumo mixto (l/100 km)	7,6	8,0	7,9	8,3
Emisiones CO2 (g/km)	199	211	208	218
Precios desde.... (euros)	29.500	44.200	39.200	46.900

UN COLOSO, PUES ES UNO DE LOS ESCASOS TODOTERRENO 'PU ROS' QUE QUEDAN

No hay quien lo pare

El popular todoterreno japonés se actualiza con un cuidado cambio de imagen y mejoras tecnológicas en materia 'off road', en seguridad y en confort. Mantiene las carrocerías con tres y cinco puertas, así como el bloque diésel 2.8 de 177 CV, la única motorización disponible.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Con los dedos de una mano podemos contar los vehículos todoterreno de 'verdad' que se comercializan en nuestro país. Y con luz propia brilla el Toyota Land Cruiser, un modelo del que se han vendido más de 9,5 millones de unidades a lo largo de sus 67 años de historia.

Este auténtico líder se ha sometido a una profunda actualización que salpica tanto a su imagen como a la tecnología, sobre todo en materia de uso 'off road'. Mantiene sin cambios el propulsor diésel de 177 CV y sigue apostando por las dos carrocerías, de tres y cinco puertas.

Cambia el diseño frontal, ahora más 'premium', con nuevos faros, parrilla y un rebaje en el capó que facilita la visión. En el interior estrena cuadro de mandos, una pantalla táctil de 8 pulgadas y asientos delanteros ventilados, y todo se remata con más calidad. Además, la versión larga mantiene la opciones de cinco o siete plazas.

Toda la gama recurre a la tracción total y a bloqueos del diferencial central o trasero. Este último también es nuevo, de tipo Torsen, más eficaz en terrenos con baja adherencia.

Sus cualidades 'off road' se incrementan con 'detalles' como un sistema de visión bajo el vehículo, que se complementa con la cámara 360º, o el asistente de avance activo Crawl Control, que permite avanzar a una velocidad constante sin necesidad de pisar el acelerador. Esta tecnología se complementa con otros elementos, como el control de arranque en rampa HAC, de descensos DAC, el control activo de la tracción A-TCR o el sistema Multi-Terrain MTS, que permiten elegir entre cinco tipos de superficie: roca, roca-polvo, gravilla, badenes y barro-tierra.

Con esta avalancha tecnológica, además de la suspensión variable adaptativa, la caja reductora, unos generosos ángulos de ataque (31º) y salida (26º) o una profundidad de vadeo de 70 centímetros, el Land Cruiser se convierte en un auténtico 'tanque', como pudimos comprobar en un exigente circuito 'off road'. Severos cruces de puentes, subidas y bajadas pronunciadas, planos inclinados... basta con aplicar toda su tecnología para que, incluso con neumáticos de serie, se muestre imparable. Sólo en zonas muy embarradas tuvo algún 'desliz'.

La gama se estructura con los acabados GX y VX, de enfoque profesional, y los VXL y Limited, destinados a particulares. El VXL con caja automática incluye de serie Toyota Safety Sense, techo solar, llantas de 19 pulgadas, suspensión adaptativa, asientos ventilados y calefactados, faros LED... por 57.000 euros.

PRECIO DESDE	38.850 €
EMISIONES DE CO_2: DE 190 A 194 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Capacidad 'off road' excelente. Amplitud de la versión de cinco puertas. Tecnología.	Oferta mecánica limitada. Acceso a la tercera fila. Tren trasero muy vivo sin carga (Hilux)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	180D 3P	180D 5P
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.755	2.755
Potencia máxima/rpm	177 CV/3.400	177 CV/3.400
Par máximo/rpm	42,9 mkg/1.400-2.600	45,9 mkg/1.600-2.400
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Manual 6 vel. o Aut. 6 vel.	Manual 6 vel. o Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos ventil.	Discos ventil./Discos ventil.
Neumáticos	245/70 R17	245/70 R17
Peso (kg)	2.095	2.250
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.565/1.855/1.830	4.840/1.855/1.845
Volumen maletero (l)	N.d.	120 / 640 / 1.934
Capacidad depósito (l)	87	87
De 0 a 100 km/h (s)	12,1	12,7
Velocidad máx. (km/h)	175	175
Consumo mixto (l/100 km)	7,2	7,4
Emisiones CO_2 (g/km)	190	194
Precios desde.... (euros)	38.850	41.900

▲ El cuadro es nuevo y dispone de un asistente con cinco modos de conducción: normal, eco, comfort, sport S y sport S+.

TOYOTA HILUX 2018
Del trabajo al ocio

Compañero ideal para el trabajo, la nueva homologación que permite a los pick-up circular con los mismos límites de velocidad que los turismos está disparando las ventas de estos prácticos vehículos. Eso sí, del enfoque laboral se pasa a otro más de ocio y familiar. Por eso el Toyota Hilux apuesta por variantes más confortables y rodeadas de mayor tecnología en aspectos como la seguridad o la calidad.

Está disponible en tres variantes: Cabina Sencilla, Cabina Extra y Doble Cabina, esta última con los acabados de enfoque al sector particular. Y por eso no es extraño que se 'remate' con llantas de aleación de 18 pulgadas, climatizador, el sistema Toyota Safety Sense, faros LED, tapicería de cuero, cámara trasera, sensores de parking, Toyota Touch 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas... elementos que no portan las versiones de corte profesional.

No hay cambios en el motor, un turbodiésel de 2,4 litros, 150 CV y 40,8 mkg de par máximo asociado a un cambio manual o al automático –2.000 euros extra–, en ambos casos de seis relaciones.

Todas la variantes mantienen el eje trasero rígido con ballestas, la caja reductora y los bloqueos del diferencial central y trasero para convertirse en uno de los vehículos mejor preparados en aptitudes 'off road' y de carga.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	150D
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.393
Potencia máxima/rpm	150 CV/3.400
Par máximo/rpm	40,8 mkg
Tracción	Trasera o total
Caja de cambios	Man. 6v. o Aut. 6v.
Frenos del./tras.	Discos v./Tambor
Neumáticos	225/70 R17
Peso (kg)	2.150
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.330/1.855/1.815
Carga útil (kg)	1.060
Capacidad depósito (l)	80
De 0 a 100 km/h (s)	13,2 (Aut: 12,7)
Velocidad máx. (km/h)	170
Consumo mixto (l/100 km)	7,0 (Aut: 7,8)
Emisiones CO_2 (g/km)	185 (Aut: 204)
Precios desde.... (euros)	33.500

◀ El interior se remata ahora con más calidad, y se incrementa el equipamiento.

▶ Las ya de por sí sobresalientes cualidades 'off road' se ha incrementado a base de tecnología.

Mª Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

la frase

Spencer Dale. Economista jefe de BP.

«Con una prohibición de los motores de combustión interna y estándares de eficiencia muy altos, la demanda de petróleo será más alta en 2040 que en 2016, según el BP Energy Outlook 2018».

en breve

▶RESCATE AUTOPISTAS.- Las autopistas de peaje en crisis vuelven a ser gestionadas por el Estado, rescate que costará más de 2.000 millones a las arcas públicas para esos más de 500 kilómetros, que son el 20 % de la red de vías de pago.

▶GESTAMP CRECE EN BRASIL.- La multinacional española ha comprado una planta en Brasil, que tiene a Toyota como cliente. Con esa adquisición Gestamp refuerza su relación con los fabricantes japoneses.

▶LA FUERZA DEL AUTOMÓVIL.- Aunque en 2017 las exportaciones de vehículos cayeron un 1,1 %, tras cinco años de crecimiento la industria de automoción se afianza como el segundo sector por valor de exportaciones (49.698 millones de euros), y los vehículos se mantienen con el mayor superavit del país: 16.500 millones de euros.

▶BOSCH FOMENTA LA MOVILIDAD CONECTADA.- Connected Mobility Solutions encauza la apuesta del fabricante alemán por convertirse en proveedor de servicios de movilidad conectada. La nueva división contará con más de 600 trabajadores para el desarrollo y comercialización de movilidad digital.

el puntazo

El Grupo Volkswagen da un gran paso por la seguridad vial con la inclusión de la tecnología WLANp como equipamiento de serie en sus modelos de volumen.

A partir de 2019, desde los coches compactos hasta los vehículos comerciales nuevos de las marcas del grupo alemán contarán, de serie y sin coste adicional, con la tecnología WLANp, que permite la comunicación tanto entre vehículos como entre estos y su entorno. La iniciativa mejorará de forma significativa la seguridad en las carreteras de Europa, puesto que la interconexión entre vehículos es clave tanto en la reducción de accidentes como en la mejora del flujo del tráfico y la rebaja del consumo y las emisiones de CO_2.

la cifra

25

años cumple la planta que Seat tiene en Martorell, de la que han salido casi diez millones de vehículos de 39 modelos diferentes. La actividad se inició con la segunda generación del Ibiza y el Córdoba, a un ritmo de 1.500 unidades diarias. Ahora sale un coche cada 30 segundos, con una producción de 2.300 coches al día.

BARÓMETRO DE SALUD VIAL EN MAYORES

El envejecimiento, un problema de seguridad vial

No usar el cinturón, ignorar las prioridades de paso, no respetar los stop, no mantener la distancia de seguridad o circular a velocidad inadecuada son las infracciones más habituales que se cometen sobrepasados los 65 años, con una tendencia alarmante a multiplicar esas conductas incorrectas a medida que sube la edad.

Tendencias en un grupo de riesgo cada vez más numeroso, puesto que el envejecimiento de la población conlleva un aumento sistemático de los mayores al volante. La OMS calcula que la población mundial de más de 60 años alcanzará los 2.000 millones en 2050, desde los 650 millones actuales, y que el 33 % de los españoles habrá superado los 65 en 32 años, con el proporcional aumento de los tres millones por encima de esa edad que ahora tienen carné de conducir.

Si nos remontamos a 2016, el 14,33 % del censo de conductores saltaba la barrera de los 65, edad de partida de los implicados en 11.188 accidentes en 2015, que se saldaron con 505 muertos con los 65 cumplidos, 1.593 hospitalizados y 10.605 heridos de menor consideración; números que suponen el 19 % de los fallecidos totales y el 9 % de los hospitalizados ese año, con el 10 y 4 %, respectivamente, superados los 74 años.

Envejecimiento imparable que impone la búsqueda de soluciones para prevenir una siniestralidad en la que, cumplidos los 65, hay tres veces más probabilidades de morir que un joven de 20. En esa línea se encuadra el Estudio de Siniestralidad Vial en Personas Mayores (2011-2015), que analiza 73.190 accidentes con víctimas en los que se vieron implicados 55.491 mayores de 65 años.

Realizado dentro del proyecto Savima (Barometro de Salud Vial en Mayores) por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (Intras), pone el acento en los mayores de 65, destacando que un 87 % de los implicados en los siniestros son hombres, que tienen más del doble de probabilidades de morir que las mujeres y que estas dejan de conducir voluntariamente antes. También desvela un aumento de los siniestros en el quinquenio (de 12.288 en 2011 a 17.205 en 2015) y, consecuentemente, de muertos y heridos. En cuanto al tipo de vía y accidente, sorprende el alto porcentaje de fallecidos en caminos (11,9 %), travesías (11,1 %)y vías de servicio (9,1 %), siendo los siniestros mas frecuentes y graves atropellos (26,6%), impactos frontolaterales (19,6 %) y alcances (15,4 %), con las salidas de vía, choques frontales y atropellos como los más mortales, con el grupo de edad entre 85 y 99 años acaparando lo siniestros de mayor gravedad. El estudio también resalta que la edad media de las víctimas está en 74,38 años, que el 56,1 % son varones y que entre 65 y 74 años las víctimas son básicamente conductores, frente a las de 85 a 99, que son fundamentalmente peatones.

Los datos han servido para desarrollar la primera Guía de Consejo Sanitario Vial para la prevención de la accidentalidad de conductores mayores, destinada a los profesionales de Centros de Reconocimiento de Conductores, colectivo que ha promovido el Barómetro de Salud Vial en Mayores.

PSA

Berlingo, Combo y Rifter, en Vigo

Vigo, en España, y Mangualde, en Portugal, son las plantas elegidas para fabricar la nueva generación de las variantes más lúdicas de los comerciales de PSA. Se harán para las tres marcas del grupo –Peugeot, Citroën y Opel/Vauxhall– sobre una nueva plataforma y contarán con mecánicas y equipamientos de ayuda a la conducción de última generación. Disponibles en dos longitudes y cinco y siete plazas, dispondrán de habitabilidad, modularidad y volumen de maletero por encima de la media del segmento. De ellas derivarán las variantes industriales, que llegarán en los próximos meses. Para hacer frente a su producción, habrá un cuarto turno en Vigo y un tercero en Mangualde.

Seat

El nuevo SUV se llamará Tarraco

Votado por el 35 por ciento de los votos de los 146.124 participantes en la convocatoria de Seat, Tarraco se convierte en el nombre del tercer todocamino de la marca española, que se fabricará en Wolfsburg (Alemania) y saldrá al mercado a finales de año. El nombre, elegido por primera vez por votación popular, se debería haber conocido antes de acabar 2017, pero el desafío independentista catalán ha retrasado su publicación al tratarse de la denominación romana de Tarragona, el asentamiento más antiguo de la Península Ibérica y capital de Hispania durante el Imperio.

Resultados

A Michelin le va bien España

Mucho han contribuido la competitividad de sus cuatro plantas españolas en los resultados de Michelin, que ha cerrado 2017 con 1.693 millones de euros de beneficios, récord histórico al que ha contribuido la subida del 5,03 % de la facturación, que alcanzó los 21.960 millones. En la presentación de resultados, el presidente del grupo galo, Jean-Dominique Senard, destacaba los excelentes resultados y el nivel de capacidad de las plantas españolas, en las que se espera incrementar la producción y en las que la flexibilidad laboral es factor clave para situarlas entre las mas competitivas de la compañía.

Cataluña

Dos radares de tramo más

Dos nuevos radares de tramo han entrado en funcionamiento en la autovía C-17, que une Barcelona y Ripoll. Ubicados a la altura de Parets del Vallés, sentido Barcelona, cubren 3,554 kilómetros divididos en dos partes, con límite de velocidad de 80 y 100 km/h. Con estos nuevos dispositivos son 25 los cinemómetros de este tipo, que controlan 115,355 km de la red viaria catalana bajo el control del Servei Català de Trànsit.

Sentencia

La prohibición de conducir drogado no es arbitraria

Los artículos de la Ley de Tráfico que regulan infracciones y sanciones cuando hay consumo drogas han sido avalados por el Tribunal Constitucional. Considera que conducir con drogas en el organismo no es una prohibición arbitraria, porque puede afectar a las capacidades psicofísicas de los conductores, lo que supone peligro para la seguridad del tráfico. También justifica la excepción de la prescripción médica y el término genérico de «drogas». Argumentos en que basa el rechazo al recurso de un Juzgado de Vitoria sobre la inconstitucionalidad de la legislación.

Renault/Daimler

Otro motor para Valladolid

El nuevo motor de gasolina 1.3 Energy Tce desarrollado por la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y Daimler se hará en la factoría que Renault tiene en Valladolid. Con potencias de 115, 140 y 160 caballos, asociados a cambio manual el de 115 y al automático EDC las variantes más potentes, es un producto global, que se producirá en cinco plantas diferentes con una cadencia cercana al millón de unidades al año. Scénic y Grand Scénic son los primeros modelos que lo incorporan.

Falsificación

Pérdidas millonarias

El pirateo de neumáticos y baterías supone la pérdida de 2.400 millones de euros al año, y de unos 8.400 empleos para las empresas dedicadas a su producción en la UE, según el informe de la Oficina de la Propiedad Intelectual de la UE (Euipo), que también revela que España es la más perjudicada. De hecho, por la falsificación de neumáticos las empresas legales dejan de ganar 455 millones de euros al año, que suponen el 17,6% del total del sector. Por su parte, las baterías falsificadas de automoción (especialmente) y móviles cuestan 32 millones de euros, el 4,6 % del total. Por detrás se colocan Francia (411 millones) y Alemania (261 millones) en el campo de los neumáticos, que invierten posiciones en el pirateo de baterías, con 31 millones en Alemania y 27 millones en el caso de Francia. A la vista de estas cifras, Euipo advierte de la reducción de ingresos fiscales que conllevan esas falsificaciones (340 millones de euros), y también del peligro para la seguridad y el medio ambiente que suponen las copias.

Figueruelas

El Corsa se queda en Zaragoza

El esfuerzo realizado por los trabajadores de la planta aragonesa se ha visto recompensado con la adjudicación de la fabricación del nuevo Corsa en exclusiva a partir de 2019, así como de su versión eléctrica, que llegará en 2020. Decisión que convierte a Figueruelas en la primera planta europea que producirá un Opel cien por cien eléctrico y le asegura «un papel de primer nivel en la implantación del Grupo PSA en España», según Michael Lohscheller, el CEO de Opel.

▲El CEO de Opel, Michael Lohscheller (centro), acompañado del director de Opel España, Antonio Cobo (izq.) y el director comercial de Opel España, Jonathan Akeroyd (dcha.).

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Se prevén nevadas

Los que dicen que "ya no nieva como antes" deberían darse una vuelta por el centro o el norte de Europa en este invierno que hace honor a su nombre. E incluso por rincones de España donde el manto blanco ha sido protagonista durante semanas. ¿Podemos seguir haciendo vida normal en esas circunstancias? Según Volvo, sí.

El litoral catalán donde Volvo presentó en noviembre el XC40 a la prensa internacional reúne sobradas ventajas para ese tipo de eventos: magníficas carreteras de todo tipo, buenas conexiones internacionales, una variada oferta hotelera y gastronómica... Pero nieve, lo que se dice nieve, escasea por esos lares. Incluso en invierno.

Todo lo contrario que en la región fronteriza entre Alemania y Austria donde la firma sueca oganizó hace unos días su ya clásico Winter Test, y cuyo protagonista este año era el XC40. Gran ocasión para verificar las aptitudes del primer SUV compacto de Volvo bajo condiciones extremas, pues si las temperaturas no resultaron especialmente bajas –entre 0 y 5 grados negativos–, la gran cantidad de nieve caída en las últimas semanas suponía, en apariencia, un reto para la movilidad. Y decimos en apariencia porque allí se sobreponen de otra manera a la presencia del manto blanco; y la vida... continúa. Nevaba de forma ligera pero incesante; y, sin embargo, las autopistas y principales carreteras estaban limpias como si fuese julio. Aquí y allá te cruzas con máquinas de mantenimiento o cuadrillas de operarios que adecentan la calzada casi con mimo. Por no hablar de esos vecinos que, pala en mano, despejan de nieve las aceras y los aparcamientos frente a sus casas desde primera hora del día.

Sin embargo, cuando abandonamos la red principal y afrontamos tramos de montaña o recónditas pistas forestales la nieve sí lo abarca todo. Nos hablan de un mes de enero muy duro en el centro y el norte de Europa –segovianos, cántabros o asturianos también tendrían mucho que contar sobre eso este año– y nos bastan unos minutos para dar fe de ello. Sobre los tejados se acumula medio metro de nieve y circulamos permanentemente sobre una superficie tan blanca como deslizante. Y como 'herramientas' de trabajo, los Volvo XC40 D4 –motor diésel de 190 CV– y T5 –de gasolina y con 247 CV–, en ambos casos con tracción AWD y cambio automático de 8 marchas. Por supuesto, con neumáticos de invierno, 'alianza' que da frutos en este escenario, pues a ritmo normal el agarre sigue siendo perfecto; tan bueno, de hecho, como el que ofrece un neumático normal sobre asfalto mojado.

▲ La mano nórdica se aprecia en el XC40 por el buen funcionamiento de la climatización o la eficacia de la calefacción para volante y asientos.

La tracción total del XC40 transmite el par al eje delantera en condiciones normales de adherencia, pero si el sistema detecta una pérdida de motricidad en alguna de las ruedas –también puede ocurrir acelerando en una curva cerrada con asfalto húmedo–, pasa automáticamente par al eje posterior gracias a su embrague multidisco húmedo controlado electrónicamente. Es ahí donde BorgWarner y Volvo han evolucionado más el sistema al desarrollar el XC40, pues la adopción de una nueva unidad ECU de control electrónico integrado mejora la precisión en el reparto de par entre ejes, lo que se traduce en mejor rendimiento dinámico, mayor placer de conducción y más facilidad de manejo.

◀▲ Binomio perfecto: tracción total y neumáticos de contacto. El Winter Test de Volvo discurría este año a caballo entre Alemania y Austria, donde los XC40 mostraron unas aptitudes 'invernales' estupendas.

▲ La tracción total del XC40 incorpora una nueva unidad de control electrónico que optimiza el reparto de par entre ejes.

▲ Las primeras versiones del XC40 comercializadas en España, con motores D4 y T5, equipan tracción total, pero en unos meses llegarán versiones de tracción delantera.

La prueba de fuego llega, lejos ya de vías abiertas al tráfico, sobre tres circuitos de nieve donde podemos llevar al límite, con seguridad, las aptitudes invernales del XC40: pruebas de eslalon, subida y bajada de rampas, aceleraciones y frenadas extremas, recorridos de alta velocidad con curvas de distinto radio y peralte... Los Volvo de tracción total vuelven a pasar el examen con nota, y a poco que el conductor lo haga bien y sea sensato –las leyes físicas siguen rigiendo– no tendremos problemas con el invierno.

OCEAN RACE EL V90 CROSS COUNTRY MÁS PERSONAL

Coincidiendo con la salida de la edición 2017-18 de la Volvo Ocean Race, la marca sueca presentó una serie especial del V90 Cross Country, limitada a 3.000 unidades, que luce el nombre de la regata y se convierte en la variante más personal de este aventurero familiar, dotado de tracción total y de más altura al suelo que en el V90 normal. Como dato curioso, por cada coche vendido Volvo donará 100 euros a un programa científico que estudia la presencia de plásticos en los mares, 300.000 euros que, por ejemplo, sirven para dotar a los barcos participantes de sensores que capturan, en las áreas surcadas, datos como temperatura, presión, salinidad, niveles de algas, CO_2 y microplásticos disueltos en el agua... En cuanto al V90 Cross Country Volvo Ocean Race, la oferta contempla cuatro mecánicas, asociadas a la tracción AWD: en gasolina, T5 y T6, de 254 y 320 CV respectivamente; y en diésel, D4 de 190 CV y D5 de 235 CV.

▶ Al V90 Cross Country Volvo Ocean Race, presente en el Winter Test de Austria, se le distingue por su pintura blanca Crystal White o los detalles exteriores en gris mate y naranja. Además, ofrece accesorios específicos y usa materiales resistentes al agua.

M.Turiel / MJ.Beneit || motor16@motor16.com

HYUNDAI

+ en www.hyundai.es/experience/hyundaienaccion/desiertodelosninos

SACA TU LADO **SOLIDARIO**

Este año, la caravana solidaria 'El desierto de los niños' tiene como objetivo ayudar a construir una escuela en Marruecos. Y Hyundai, vehículo oficial de esta aventura desde hace 13 años, se ha vuelto a involucrar para lograrlo.

Hasta el 12 de marzo, la marca donará 8 euros para este fin por cada prueba de vehículo que se realice en sus concesionarios. Para participar solo hay que entrar en la web de la izquierda y solicitar un 'test drive' de tu modelo favorito.

ATENTOS A...

DESDE EL 15/03

El **concierto de Beret en Madrid** marca el inicio de la **Ruta Firestone**, eventos musicales con los que el fabricante de neumáticos apoya la música española. Xoel López o Ariel Rot son otras de las voces del cartel.

+ en www.rutafirestone.es

PEUGEOT

+ en www.peugeot.es

UN EMBLEMA A LO **GRANDE**

12,5 metros de largo y 4,6 metros de altura. Estas son las dimensiones de la escultura que Peugeot mostrará en su estand del Salón del Automóvil de Ginebra. La escultura es obra de los creadores del Peugeot Design Lab y representa a un león, el logotipo que llevan los automóviles de la marca desde hace 160 años.

RANGE ROVER SPORT PHEV

+ en www.landrover.es

▼▶ El Range Rover Sport PHEV demostró sus excelentes capacidades todoterreno en esta espectacular ruta.

▲ El Range Rover Sport PHEV ascendió los 999 empinados escalones que llevan hasta el arco de roca conocido como 'Puerta del cielo', en la montaña china de Tianmen.

EN LA **PUERTA DEL CIELO**

Para llegar hasta la 'Puerta del cielo', en la montaña china de Tianmen, hay que superar la 'carretera del dragón'. 11,3 kilómetros con 99 curvas de infarto en una ascensión bordeada por acantilados. Al final de la ruta esperan 999 escalones con 45 grados de inclinación. Un reto que no amedrentó al nuevo Range Rover Sport PHEV, el primer coche en escalar hasta la cumbre de uno de los enclaves más espectaculares de China.

El Range Rover híbrido enchufable ha demostrado sus capacidades en una de las carreteras más complicadas del mundo. Hasta la cima lo ha conducido Ho-Pin Tung, ganador de su categoría en Le Mans y piloto de pruebas del equipo Panasonic Jaguar Racing, que utilizó la combinación del motor de gasolina Ingenium de 300 CV y el eléctrico de 116 CV para superar la parte del desafío en carretera. Después, el SUV demostró su potencial todoterreno, subiendo los 999 escalones hasta alcanzar el arco de piedra de la 'Puerta del cielo'.

JUEGO 'FAMOSOS AL VOLANTE'

+ en http://juego-nuevo-c4-cactus.citroen.es

PRUEBA EL **CITROËN C4 CACTUS** JUNTO A **CARLOS LATRE**

Citroën ha puesto en marcha el juego 'Famosos al volante', que dará a seis personas la oportunidad de realizar una prueba de conducción del C4 Cactus acompañados por el humorista Carlos Latre que, además, imitará a algunos de sus personajes favoritos. Se puede participar online (en la web de la izquierda) o acudiendo a un concesionario de la marca -del 5 al 8 de marzo- y realizando un 'test drive'.

DEPORTE

+ en www.renaultsport.com

Los monoplazas y los monos de los pilotos **Carlos Sainz** y Nico Hülkenberg, del **Renault Sport Formula One,** lucirán el **logotipo de LaLiga,** partner oficial del equipo esta temporada.

MICHELIN Y GT SPORT **RENUEVAN SU ACUERDO**

+ en www.gtsport.es

VIVIR **LAS CARRERAS**

La renovación por otros tres años del acuerdo entre Michelin y GT Sport va más allá del suministro de neumáticos para el GT Open y la Euroformula, porque ambas compañías están dispuestas a transformar los paddocks con nuevas fórmulas que potencien el entretenimiento y el intercambio, como poder seguir la competición desde distintos puntos del circuito, visitar los boxes, acercarse a la parrilla de salida o disfrutar de una cena con 'estrellas' Michelin. En lo deportivo, el International GT Open estrenará un nuevo neumático y el también nuevo sistema RFID, un chip electrónico, que permite la verificación de las gomas por radiofrecuencia.

▲ Pascal Couasnon, director mundial de competición de Michelin, y Jesús Pareja, presidente de GT Sport, firmaron en Montmeló un acuerdo renovado y reforzado.

RÉCORD DE VELOCIDAD **CON UN SNOWBOARD**

+ en www.maserati.com/maserati/es/es / www.jamiebarrow.com

EL MASERATI LEVANTE SE ANOTA UN **GUINNESS**

El británico Jamie Barrow rompe su propio récord Guinness de velocidad en snowboard remolcado por un Maserati Levante. Alcanzó una media de 149,65 km/h.

Jamie Barrow ya había escrito su nombre en el Libro Guinness en 2016, cuando registró una velocidad de 99,87 km/h sobre una tabla de snowboard siendo remolcado por un automóvil sobre el lago helado en St. Moritz (Suiza). Pero ahora, ha roto su propio récord en el mismo lugar gracias al Maserati Levante. Ayudado por el potente SUV de lujo de la marca del tridente, ha logrado una velocidad media de 149,65 km/h. Brown tiene 25 años y es el rider de snowboard más rápido de Gran Bretaña. Retirado del equipo británico de Snowboard Cross en 2013 por una grave lesión, sus vídeos de superación de récords de todo tipo son virales en Internet.

▲▼Jamie Barrow, el rider de snowboard más rápido de Gran Bretaña, ha roto su propio Guinness ayudado por el Maserati Levante.

EN EL WTCR HABRÁ TRES CARRERAS POR FIN DE SEMANA, Y SE LIMITARÁ A 26 EL NÚMERO DE COCHES PARA EVITAR INCIDENTES Y PAUSAS

El WTCC ha muerto, larga vida al WTCR

La desaparición del antiguo Mundial de Turismos ha dejado paso a un nuevo formato y reglamento. Más coches, más pilotos de alto nivel, presupuestos menores y gran cobertura televisiva... El mundo de los Turismos puede empezar a vivir una edad de oro en los próximos años.

Javier Rubio|| jrubio@motor16.com

Era la crónica de una muerte anunciada. Tras la retirada de Citroën a finales de 2016, y con solo Volvo y Honda como fabricantes oficiales durante la pasada temporada, el Mundial de Turismos tenía los días contados. El fabricante nipón no iba a afrontar el costoso desarrollo de su nuevo Civic bajo al reglamento del certamen, y Volvo se retiraba tras lograr el título. El WTCC debía reinventarse o morir.

¿Y qué rumbo tomar? O mejor, ¿hacia dónde mirar? "En 2008 la crisis global cambió la forma en que se concebía el deporte del motor en muchos aspectos, y uno de ellos era, por supuesto, la falta de dinero, algo que ya experimenté en el pasado, pero también que los campeonatos nacionales estaban desapareciendo". Marcello Lotti, promotor del anterior Mundial de Turismos, desarrolló el concepto TCR tras su salida del campeonato con un nuevo reglamento que respondía a esa realidad, que encontró éxito y salida en diferentes países y campeonatos locales.

La filosofía del TCR recogía el fruto de esos estudios realizados por Lotti en el automovilismo internacional. Con la premisa fundamental del uso de coches de calle con un nivel moderado de preparación, sin presencia oficial de los fabricantes, pero que sí que desarrollaran las monturas de sus clientes. Algunas marcas construirían directamente sus coches, otras los encargarían a empresas especializadas. Coches de tracción delantera, con cuatro o cinco puertas, 4,2 metros de longitud máxima, no híbridos y sin ayudas a la conducción ni ABS, ESP o TCS. Su potencia rondaría los 330 CV, pero con un 'Balance of Perfomance' (BoP) para igualar las prestaciones de cada modelo.

Eurosport Events, el promotor del WTCC y vinculado al canal de deportes paneuropeo, volvió sus ojos hacia el reglamento TCR para dar cuerpo al antiguo WTCC, cuyo sofisticado y costoso TC1 ya no encontraba apoyo entre las marcas. Con el visto bueno de la FIA, el reglamento TCR sustituyó al anterior. Su promotor, WCR Ltd, cedía los derechos a Eurosport Events para dar continuidad al antiguo WTCC, pero ahora bajo una denominación y fisonomía totalmente diferente: nace así el FIA WTCR. El cambio de estatus de Campeonato del Mundo hacia Copa del Mundo también quiere recoger una nueva filosofía hacia el mundo de los Turismos a nivel internacional.

▲ Para evitar una excesiva preparación, que dispararía los costes, se ha fijado un tope de precio por coche, que en 2017 fue de 130.000 euros.

▲ Seat anunciaba hace unos días que el primer coche de competición de su nueva marca Cupra será el Cupra TCR. Y estará listo ya este año.

Solo los coches homologados por WSC, y con el pasaporte concedido por la FIA y el WTCR, tomarán parte en el nuevo campeonato. El departamento técnico del TCR International Series y la FIA determinarán el BoP que permita homogeneizar el rendimiento de los modelos que participarán en la primera edición de 2018. Y para reordenar el panorama, el TCR International Series desaparece, y lo que antes era Campeonato de Europa queda en manos de WSC, también con la misma normativa. Igualmente, se mantiene el resto de los campeonatos locales que venían compitiendo bajo el reglamento que ahora comparte con el WTCR.

A diferencia del extinto WTCC, no habrá equipos oficiales en el nuevo certamen, pero se otorgarán sendos títulos para pilotos y equipos. Francois Ribeiro, promotor del nuevo campeonato, avisaba ante la posibilidad de que determinados fabricantes desarrollen una relación especial con sus equipos privados. "Si un fabricante quiere proporcionar un coche, un piloto o un ingeniero a un equipo, es muy difícil de evitar, así que es de esperar que algunos fabricantes desarrollen una colaboración especial con algunos equipos". En todo caso, el reglamento establece un tope de precio por coche para evitar una excesiva preparación o sofisticación técnicas: 130.000 euros en 2017. Además de la aplicación del mencionado BoP.

El calendario será similar tanto en número de pruebas como de circuitos al extinto WTCC, treinta en total, y en diez citas de cuatro continentes. Cambia el formato, con tres carreras por cada fin de semana y un programa muy apretado en cada una. Serán dos sesiones libres el primer día, una clasificatoria y una

DEL TCR YA SE HAN CONFIRMADO PARA ESTE AÑO TRES CERTÁMENES REGIONALES (EUROPA, ASIA Y ORIENTE MEDIO) Y ONCE LOCALES

carrera, cuyo ganador recibirá 27 puntos, 20 el segundo y así hasta los 2 conseguidos por el décimo clasificado. Al día siguiente tendrán lugar dos cortas sesiones clasificatorias y una 'superpole' para los cinco primeros clasificados de la segunda. La segunda prueba será con parrilla invertida, según el resultado de la Q2, y el ganador recibirá 25 puntos. La tercera será la más premiada, con 30 para el triunfador, pero siempre puntúan los diez primeros, lo que garantiza un título abierto hasta el final de la temporada.

Ante la mayor exigencia logística, los promotores han apostado por la calidad, para lo que han limitado la inscripción a 26 coches. Además, se quería evitar parrillas excesivamente nutridas que provoquen numerosos incidentes e interrupciones, ya que todas las carreras serán televisadas a través de Eurosport y requieren un segmento concreto de emisión. Cada equipo debe poner en pista un mínimo de dos monturas, con 150.000 euros como cuota de inscripción mínima para cada uno, a diferencia de los 40.000 del TCR. En todo caso, los costos del nuevo campeonato serán sensiblemente inferiores a los del WTCC.

El nuevo WTCR contará en su parrilla con más presencia de modelos y fabricantes que el anterior WTCC: Hyundai, Peugeot, Audi, Alfa Romeo, Honda, Volkswagen… Todos ellos distribuidos entre antiguos equipos y otros recién creados o ascendidos del TCR Internacional. Los participantes de ambos campeonatos tuvieron prioridad para entrar en la nómina de los 26 coches antes de dar opción a otras estructuras interesadas en encuadrarse en el certamen.

En las últimas fechas se han ido anunciado progresivamente los equipos y pilotos que tomarán parte en el campeonato. Sobre el papel, el nuevo certamen ofrece mayores atractivos y espectacularidad que el anterior WTCC gracias a la gran variedad de coches y al nivel de los participantes. Tal es el atractivo que incluso ha animado al retorno de Yvan Muller, el piloto más laureado del antiguo WTCC. El francés se había retirado a finales de la temporada 2016. Para su retorno como piloto y dueño de su equipo ha elegido el Hyundai i30 N TCR, modelo que contará con varias unidades en la parrilla. Y tras su colaboración como asesor con Volvo el pasado año y las buenas relaciones con Thed Björk, el francés ha elegido al actual y último campeón del WTCC para acompañarle. "Mi objetivo es diferente ahora, ya he hecho mi carrera como piloto y mi objetivo ahora está en el equipo y su desarrollo para que lleguen resultados. Confío en Björk y el confía en mí".

Sebastian Loeb también mantiene su equipo en el campeonato, para lo que ha elegido el Volkswagen Golf TCR y a dos pilotos de alto nivel del WTCC, Rob Huff y Medhi Bennani. Otro campeón que vuelve es el italiano Gabriele Tarquini, acompañado por el exoficial de Honda, el húngaro Norbert Michelisz, ambos a bordo del BRC Racing, que también competirá con el Hyundai i30. También continúa Munnich, de momento con un solo piloto, el argentino Esteban Guerrieri.

El potente WRT del Blancpainc Series también desembarca en el WTCR, como siempre unido a Audi, fabricante con el que tiene una especial vinculación. Contará con Jean Karl Vernay y el británico Gordon Shedden. El fabricante alemán también estará representado en la parrilla por Comtoyou y cuatro pilotos: Denis Dupont, Aurelien Panis, Frederic Vervisch y Nathaneal Berton. Boutsen Ginion, procedente del TCR belga, competirá con el Honda Civic y cuenta por el momento con el portugués Tiago Monteiro, uno de los punteros del extinto WTCC y también exoficial de Honda. Al equipo también se ha incorporado recientemente Tom Coronel, otro clásico del anterior campeonato. Por su parte, Alfa Romeo tendrá presencia en la parrilla a través del equipo Romeo Ferraris, cuyos pilotos están aún por anunciar.

Antes de que el reglamento TCR se incorporase al nuevo certamen ya había logrado extenderse a través de numerosos campeonatos locales desde 2016, con hasta diez certámenes en 18 países. De momento, tres regionales –Europa, Asia y Oriente Medio– y once locales. Campeonatos que permiten competir a numerosos pilotos y crear una gran base comercial para los fabricantes, lo que animó a muchas marcas a desarrollar modelos para este reglamento. Certámenes con valor también como mercado de segunda mano, ya que este reglamento pretende tener una vida de entre cinco y siete años. En este sentido, ha quedado bloqueado durante dos años en el WTCR.

En muchas ocasiones, los cambios son a mejor. Será el caso del nuevo WTCR. Variedad de coches, grandes pilotos y equipos profesionales, amplia cobertura televisiva…Sin duda, comienza una nueva era en el mundo de los Turismos.

▲▲ A diferencia del WTCC, en el WTCR no se permitirán los equipos oficiales, pero serán difíciles de evitar los vínculos 'especiales' entre fabricante y equipo.

EL TEST DEL CIRCUITO DE VALENCIA.- Recientemente, el circuito valenciano de Cheste se convirtió en escenario de los primeros ensayos destinados a configurar el BoP (Balance of Performance), con el que la organización de las nuevas carerras de Turismos TCR tratarán de igualar las prestaciones de los dferentes modelos. Y aunque lo resultados no se harán públicos hasta mediados de marzo, la alta participación ya supone el mejor augurio.

▲ Alfa Romeo Giulietta TCR.

▲ Audi A3 Sedán TCR.

▲ Honda Civic TCR.

▲ Hyundai i30 N TCR

▲ Kia Cee'd TCR.

▲ Lada Vesta TCR.

▲ Opel Astra TCR.

▲ Peugeot 308 TCR.

▲ Renault Mégane TCR.

▲ Seat León TCR.

▲ Volkswagen Golf TCR.

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

ENCUESTA DRIVERVIEW... (Y 2)

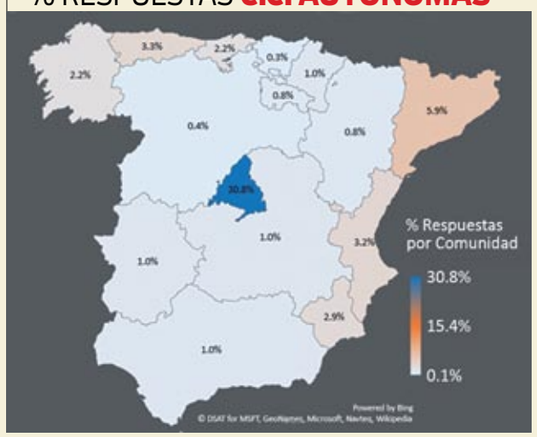
LA OPINIÓN DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES

La opinión de los cerca de 5.000 internautas que han participado en DriverView a través de la web de Motor 16 para refrendar la satisfacción o insatisfacción que les proporciona su coche no solo ha servido para elaborar el ránking de las marcas y modelos mejor valorados. También las opiniones sobre las cualidades de los vehículos que conducen permite resaltar los mejores en cada uno de los aspectos analizados.

Como se puede comprobar en el cuadro adjunto, en la gran encuesta europea sobre nuestra satisfacción con el coche, organizada por Experteye y Motor 16 en España, un modelo destaca sobre los demás. Se trata del Lexus IS, que encabeza el trío de los mejores en cinco categorías (fiabilidad, comportamiento, calidad de marcha, calidad general de fabricación y confort de asientos), según destacan sus propietarios, que también lo colocan en dos segundas plazas y una tercera, convirtiéndole en el que tiene más presencia en el ránking. Le sigue el Honda Civic, el mejor en prestaciones, diseño interior y diseño exterior, y el Audi A6, primero en conducción y entretenimiento a bordo, resultado que el modelo de la marca de los cuatro aros completa con cuatro segundos puestos y un tercero. Son los únicos que lideran más de un apartado, plaza que en el resto de cualidades se reparten modelos y marcas distintas, con la excepción de Honda, que repite con el Accord, el más valorado en equipamiento de seguridad.

En la encuesta, que realiza un seguimiento del ciclo de vida de un vehículo, han participado mayoritariamente usuarios de Madrid (ver mapa), un 76 % de hombres y un 36 % con edades comprendidas entre 45 y 50 años. Grupo seguido por los que tienen entre 55 y 64 años (un 24 %) y los que oscilan entre 35 y 44 años (23 %).

% RESPUESTAS C.C. AUTÓNOMAS



TOP 3 MODELOS POR SATISFACCIÓN Y ASPECTO

Modelo	FIABILIDAD	Ranking
Lexus IS	98,57%	1
Toyota Prius	98,33%	2
Honda Accord	97,50%	3

Modelo	CALIDAD GENERAL DE FABRICACIÓN	Ranking
Lexus IS	95,71%	1
Audi A6	95,56%	2
Honda Accord	92,50%	3

Modelo	COMPORTAMIENTO	Ranking
Lexus IS	97,14%	1
Audi A6	96,67%	2
Toyota Rav4	96,00%	3

Modelo	CONSUMO	Ranking
Toyota Prius	91,67%	1
Skoda Octavia	88,75%	2
Citroën C4	88,33%	3

Modelo	PRESTACIONES	Ranking
Honda Civic	93,85%	1
Mazda CX-5	92,00%	2
Ford Mondeo	90,91%	3

Modelo	CONDUCCIÓN	Ranking
Audi A6	97,78%	1
Toyota Rav4	96,00%	2
Toyota Prius	95,00%	3

Modelo	HABITABILIDAD	Ranking
Skoda Superb	98,33%	1
Audi A6	96,67%	2
Ford Mondeo	95,45%	3

Modelo	ENTRETENIMIENTO Y AUDIO	Ranking
Audi A6	86,67%	1
Lexus IS	84,29%	2
Volvo XC60	82,00%	3

Modelo	TECNOLOGÍA	Ranking
Volvo XC60	84,00%	1
Mazda CX-5	82,00%	2
Audi A3	80,00%	3

Modelo	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	Ranking
Honda Accord	92,50%	1
Lexus IS	91,43%	2
Audi A6	91,11%	3

Modelo	DISEÑO INTERIOR	Ranking
Honda Civic	96,92%	1
Skoda Superb	91,67%	2
Lexus IS	91,43%	3

Modelo	COMFORT ASIENTOS	Ranking
Lexus IS	94,29%	1
Skoda Superb	93,33%	2
Honda Civic	92,31%	3

Modelo	VALOR/PRECIO	Ranking
Hyundai i30	90,00%	1
Kia Cee'd	90,00%	2
Toyota Rav4	89,33%	3

Modelo	SISTEMA DE NAVEGACIÓN	Ranking
Nissan Qashqai	76,47%	1
Volvo XC60	70,00%	2
Mercedes Clase E	68,24%	3

Modelo	CALIDAD DE MARCHA	Ranking
Lexus IS	98,57%	1
Audi A6	95,56%	2
Citroën C5	95,29%	3

Modelo	DISEÑO EXTERIOR	Ranking
Honda Civic	98,46%	1
Toyota Rav4	96,00%	2
BMW Serie 3	95,00%	3

MATRICULACIONES EN EUROPA

Buen comienzo de año

El año ha despegado bien en los mercados europeos, que han visto subir las ventas un 7,1 por ciento respecto a enero de 2017, que también cerraba con una significativa subida sobre el año anterior (10,2 %). Resultado del pasado enero propiciado por incrementos de dos dígitos en gran parte de los países de la UE, especialmente los más grandes (ver cuadro), con la excepción del Reino Unido, que ya encadena diez meses consecutivos de caída de ventas.

Un panorama que grupos y marcas saben aprovechar, con incrementos en algunos casos espectaculares como el +21,6 % de Skoda, incluido en el 'top ten'; el +20,0 % de Seat (33.440 unidades); el +21,6 % de Mini (14.085), o el +67,3 % de Jeep (12.188). Si nos seguimos centrando en los que superan las 10.000 matriculaciones, también por encima de los dos dígitos aparecen Peugeot –tercera marca más vendida–, Citroën (+10,7 % y 49.704 unidades), Hyundai (+14,4 % y 44.108 matriculaciones) y Dacia (+17,2 % y 38.906 coches). Entre los escasos descensos destacan Fiat –dentro del 'top ten'–, Nissan (-1,4 % y 42.046 unidades) y Land Rover (-5,1 % y 10.134 unidades).

En los datos proporcionados por ACEA (fabricantes europeos), al igual que su marca Volkswagen, el Grupo VW inicia el año marcando claras diferencias, con 308.353 automóviles comercializados (+9,2 %), frente a los 207.984 (+73,4 %) de PSA, convertido en el segundo conglomerado más potente tras la adquisición de Opel/Vauxhall. Renault (116.559 y +9,5 %), FCA (83.547 y +1,0 %) y Ford (83.401 y +2,1 %) cierran el quinteto de los que más vendieron el pasado enero.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Enero	%18/17
VOLKSWAGEN	143.028	4,4
FORD	83.401	2,1
PEUGEOT	82.170	15,1
RENAULT	77.267	6,0
OPEL	73.246	---
MERCEDES	65.393	3,8
AUDI	63.794	3,1
TOYOTA	62.386	9,8
SKODA	61.337	21,6
FIAT	59.210	-5,7

LOS MAYORES MERCADOS

	Enero	%18/17
ALEMANIA	269.429	11,6
ITALIA	177.822	34
REINO UNIDO	163.615	-6,3
FRANCIA	156.846	2,5
ESPAÑA	101.661	20,3
HOLANDA	59.367	16,1
BÉLGICA	56.869	10,0
POLONIA	46.081	21,0
IRLANDA	37.075	-4,9
AUSTRIA	28.568	8,4
EU28	1.253.877	7,1
EFTA	32.501	-3,7
EU28 + EFTA	1.286.378	6,8

FUENTE: ACEA

GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP LETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

Cuatro técnicas de gamificación, **que facilitan el aprendizaje para adultos**

De forma natural, la competitividad sirve de estímulo y motivación para el desarrollo y crecimiento personal de muchas personas. Ya sea haciendo el avión con la cuchara al dar de comer a un niño con el fin de lograr su atención o monitorizando nuestra actividad deportiva diaria con una aplicación, **tratamos de 'gamificar' nuestras tareas cotidianas para encontrar la tan ansiada motivación que nos ayude a perseverar en nuestros cambios de rutina para conseguir los objetivos marcados.**

Esta predisposición a la competición se explica por la presencia de un neurotransmisor en nuestro organismo cuya producción se multiplica cuando jugamos: la **dopamina**. Sin ella, no sólo dejaríamos de sentir curiosidad o motivación, sino que está científicamente probado que disminuiría nuestra atención y capacidad de resolución de problemas.

La gamificación consiste en la introducción de elementos típicos del juego en actividades que, en principio, resultan poco atractivas. En la formación, se utiliza para introducir al alumno en una metáfora lúdica en la que pueda avanzar con sus acciones y decisiones dentro de un entorno protegido en el que resulte imprescindible equivocarse para aprender.

Metodologías como las simulaciones, los videojuegos, los 'roleplays' y los juegos de mesa se han consolidado en las empresas como forma de evaluar las competencias y destrezas incluso de los líderes. La aparición constante de nuevas técnicas de aprendizaje y evaluación se explica por la búsqueda de una sistematización en los procesos de gamificación. A continuación, te presentamos cuatro prácticas que ya están aplicándose universalmente en muchas empresas:

Lego Serious Play elimina las jerarquías que puedan existir en el entorno de trabajo empujando a todos los participantes a expresar su opinión sobre un tema determinado o sobre las ideas de los demás. Ha demostrado ser efectivo en presencia de jefes, consejeros y compañeros entre los que hay menor relación.

Points of You está revolucionando el mundo del coaching en las empresas potenciando la creatividad y la productividad de las personas y los equipos. Se apoya en la premisa de que en cualquier situación existen infinitos puntos de vista y propone superar el desafío de descubrir ángulos diferentes a la hora de enfrentarnos a las situaciones, tanto individual como colectivamente.

Gamelearn es una plataforma virtual que introduce de lleno al jugador en un entorno lúdico en el que desarrolla competencias como la observación, la intuición y la toma de riesgos y decisiones sin necesidad de leer ningún manual de instrucciones. Su mayor logro es que ha superado al e-learning en datos de finalización: el 92% de los participantes completan activamente las formaciones.

El Valor de los Valores permite a los jugadores comprender los valores personales y compartidos dando sentido a sus acciones y relaciones. El juego está diseñado para iniciar un diálogo abierto, reflexivo y seguro acerca de los valores a través de una experiencia lúdica y divertida.

La sociedad y sus necesidades se transforman y en dealerBest nos sentimos responsables de liderar este cambio hacia nuevas y más efectivas formas de aprendizaje. **Por eso ofrecemos a las empresas la oportunidad de llevar a cabo no sólo todas estas metodologías, sino también mecánicas propias de formación que hemos perfilado a lo largo de proyectos realizados con nuestros clientes, pudiendo así evaluar su eficacia.**

Según el escritor Richard Bartle –una de las figuras más relevantes en la historia de los videojuegos–, en cualquier situación de competición existen cuatro tipos diferentes de jugadores. De todos ellos, nosotros nos identificamos con el jugador social, aquel que reflexiona, comparte y discute con otros jugadores, que busca tanto ganar como socializarse y cooperar con los demás.

¿Quieres jugar con nosotros? Visita **www.dealerbest.com** e infórmate.

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

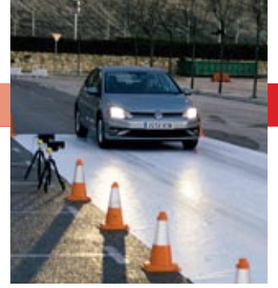
NEUMÁTICOS

Cuando el frío llega... el calzado importa

No hay nada mejor que ponerse al volante para comprobar las ventajas de los neumáticos de invierno sobre los convencionales cuando se circula por superficies nevadas o muy deslizantes. Y es que son la mejor alternativa de seguridad a temperaturas muy bajas, con independencia de que el suelo esté seco, húmedo o cubierto de hielo o nieve. Su comportamiento supera con creces a los convencionales desde los 7 grados sobre cero por sus mejores resultados en frenadas –a 80 km/h la distancia de frenado disminuye 6 metros en mojado, y 31 metros sobre nieve a 50 km/h–; además la tracción en aceleración mejora , así como la direccionalidad en curvas.

Lo destacaba José Luis Rodríguez, director del Consorcio Nacional de Industriales del Caucho en el que participan Bridgestone, Continental, Michelin y Pirelli, las principales marcas de neumáticos, que integran la Comisión de Fabricantes. Rodríguez también resaltaba que son una alternativa legal a las cadenas, a las que aventajan en prestaciones, seguridad y comodidad, sin contar que éstas no dejan de ser un dispositivo de emergencia difícil de montar.

De los beneficios de las cubiertas de invierno, que se identifican por el símbolo Alpino –un copo de nieve en una montaña–, da muestra su uso obligatorio –no se permiten cadenas– en vías que discurren parcialmente por túneles cuando el nivel de circulación es rojo. Para climas menos extremos son los neumáticos All Seasons, por su buen comportamiento sobre seco y mojado y su probada tracción y frenada en nieve.



▲Dibujo profundo y recortado, profusión de laminillas y compuesto de goma más blando, flexible y cargado de sílice aumentan la eficacia con agua, hielo y nieve.

▲Hay que probar para creer las grandes ventajas que ofrecen los neumáticos de invierno en condiciones adversas.

ESTUDIO

Los europeos prefieren **la combustión interna**

El Driver Project de Mazda (proyecto de conductores) refleja que para los europeos el motor de combustión interna tiene futuro. De hecho, el 58 % cree que hay muchas mejoras por delante para los gasolina y diésel, con el 31 % esperanzado en que los vehículos de gasóleo «sigan existiendo». Además, a igualdad de coste de mantenimiento, uno de cada tres prefiere gasolina o diésel al eléctrico.

El estudio, realizado por Ipsos MORI en once mercados del Viejo Continente, también resalta que los jóvenes no apoyan especialmente el coche autónomo y que solo el 33 % de los conductores «tiene ganas de que lleguen». Pone de manifiesto que conducir es una habilidad que no se quiere perder, con la esperanza de que «las generaciones futuras sigan teniendo la opción de conducir automóviles» expresada por el 69% de los encuestados. Es la línea de Mazda, que sigue avanzando en una sociedad motorizada sin accidentes, progresando en el desarrollo de motores de combustión interna, que conjugan respeto al medio ambiente, potencia y aceleración, como el Skyactiv-X, el primer gasolina comercial que usa la ignición por compresión.

RIVEMOVE

TRES NIÑOS DETRÁS ES POSIBLE

Colocar tres sistemas de retención infantil en la parte trasera del coche o conseguir una tercera plaza entre dos sillitas bien acopladas es posible con RiveMove, el sistema diseñado y producido en España que ha cumplido un año y también mejora la seguridad pasiva. Desde su lanzamiento, más de 2.500

familias han confiado en esta novedosa tecnología, que ha traspasado fronteras y tiene en Alemania su segundo mercado más importante, tras el español. RiveKids, la empresa dedicada a ingeniería en seguridad pasiva infantil asentada en Valladolid, sigue trabajando en mejorar la seguridad pasiva de los más pequeños en todos los trayectos.

PROYECTO EUROPEO

RECARGA ULTRARRÁPIDA

IBIL, la empresa española especializada en servicios de recarga de vehículos eléctricos, participa en el proyecto europeo 'E-Via Flex-E', encargado de desarrollar una red de carga ultrarrápida que permita viajar largas distancias empleando solo unos minutos en recargar baterías.

De las 14 ubicaciones previstas en el sur de Europa, cuatro estarán en España, en estaciones de servicio Repsol. Serán cargadores de alta potencia ubicados en vías rápidas, y se convertirán en las cuatro primeras ubicaciones de carga ultrarrápida en el país.

MINI

Las entregas comenzarán en abril

Con tres y cinco puertas o Cabrio, los nuevos Mini llegan en abril a los concesionarios españoles, con una oferta integrada por 18 versiones y más posibilidades de personalización y servicios Mini Connected. A las nuevas combinaciones de motores –más eficientes y con mayor cilindrada y par– y cambio –Steptronic de 7 y 8 marchas–, se añade mayor equipamiento de serie y nuevo diseño de faros y luces traseras, además de una tecnología de interconexión más moderna y nuevos colores. Nuevas llantas de aleación ligera, oferta de equipamientos de cuero ampliada, superficies interiores y Colour Lines o la personalización única con Mini Yours Customised forman parte de las novedades, como la pantalla táctil para los sistemas de radio y navegación, que se ofrece como opción. Tampoco faltan telefonía de carga inalámbrica, Mini Connected y Mini Connected XL con nuevas funciones y la llamada de Emergencia Inteligente, de serie.

PRECIOS

	3 p	5 p	Cabrio
One First	17.900€	-	-
One	20.150€	21.050€	24.450€
Cooper	22.850€	23.750€	26.700€
Cooper S	29.200€	30.100€	33.650€
One D	21.800€	22.700€	-
Cooper D	24.600€	25.500€	28.500€
Cooper	32.200€	33.100€	-
Cooper SD	-	-	36.650€

SUBARU

El Forester 2018, disponible en los concesionarios

En línea con su propuesta de dotar de mayor seguridad a sus coches, Subaru incorpora al Forester con motores de gasolina el EyeSight, que emplea dos cámaras estereoscópicas ubicadas en el retrovisor interior, e incluye ocho funciones de asistencia a la conducción –frenada precolisión y asistencia a la frenada precolisión, control de crucero adaptativo, aviso de salida del carril y asistente para permanecer en él, control del acelerador, aviso de derrapado y aviso de salida de coche delantero–; funciones que se manejan desde los mandos a la derecha del volante multifunción. Además, las versiones Executive y Executive Plus añaden al equipamiento el Rear Vehicle Detection, que utiliza sensores de radar que avisan de vehículos en los puntos ciegos traseros, cambios de carril o maniobras marcha atrás, y el Side View Monitor, que muestra en la pantalla central el ángulo muerto lateral que el conductor no ve al maniobrar. También el sistema audio se actualiza con la radio digital DAB+ y la función Subaru Starlink.

PRECIOS

	PVP	descuento
Gasolina:		
2.0i 150 CV Lineartronic Sport Plus	31.300 €	2.000 €
2.0i 150 CV Lineartronic Executive	33.900 €	2.000 €
2.0 XT 240 CV Lineartronic Executive Plus	42.600 €	2.500 €
Diésel:		
2.0 Boxer 150 CV manual Sport Plus	32.500 €	3.000 €
2.0 Boxer 150 CV manual Executive	38.600 €	3.000 €
2.0 Boxer 150 CV Lineartronic Sport Plus	34.500 €	3.000 €
2.0 Boxer 150 CV Lineartronic Executive	37.600 €	3.000 €
2.0 Boxer 150 CV Lineartronic Executive Plus	39.100 €	3.000 €

HONDA

Nuevos motores para Civic y Jazz

Dos nuevos motores amplían la oferta del compacto y el utilitario japoneses, incorporación que en el caso del Jazz también añade a la gama la versión Dynamic. La novedad de Civic es la llegada del optimizado 1.6 i-DTEC de 120 CV, que homologa un consumo medio de sólo 3,4 litros. Esta variante diésel se comercializa con las carrocerías de cinco puertas y sedán, asociadas a cinco niveles de acabado en el primer caso y cuatro en el segundo, e incorporará como novedad –a partir de septiembre– una transmisión automática con convertidor de par de nueve relaciones.

En el caso del Jazz, el recién llegado es el motor 1.5 i-VTEC de 130 caballos, que va ligado al acabado Dynamic, no disponible en el 1.3 i-VTEC; ambos se ofrecen con cambio manual de 6 velocidades o caja automática con transmisión continua variable (CVT), que supone extra de 1.000 euros. En cuanto a la versión Dynamic, se trata de un acabado de aire deportivo, con elementos distintivos como los faldones laterales, el alerón en el portón trasero, las llantas de 16 pulgadas o los faros LED. También destacan su tapicería exclusiva y el volante y el pomo de cambio en piel con costuras naranjas.

PRECIOS CIVIC

	5p	Sedán
1.6 i-DTEC Comfort	23.550 €	24.850 €
1.6 i-DTEC Comfort T Navi	24.100 €	25.400 €
1.6 i-DTEC Elegance Navi	26.000 €	27.300 €
1.6 i-DTEC Executive	28.750 €	29.950 €
1.6 i-DTEC Executive Premium	29.650 €	-

PRECIOS JAZZ

1.3 i-VTEC Trend	16.800 €
1.3 i-VTEC Comfort	17.800 €
1.3 i-VTEC Elegance	19.950 €
1.5 i-VTEC Dynamic	20.700 €

Opción NAVI: 600 €. Transmisión Automática : 1.000 €

SSANGYONG

El Rexton aterriza en el mercado español

El potente diésel con 181 caballos como único motor, cambio manual o automático, tres acabados y dos o cuatro ruedas motrices, con reductora, configuran la oferta de la cuarta generación del SUV coreano, que se beneficia de 2.000 euros de descuento hasta finales de año, lo que permite conseguir un Rexton desde 27.500 euros, con 5 años de garantía o 100.000 km. Es el precio en que queda el Line, el único acabado que se ofrece con cinco plazas y sin tracción 4x4.

Llega con una dotación de serie muy completa, puesto que en la completa lista de equipamiento de esta terminación básica destacan elementos como control de estabilidad ESP, sistema activo antivuelco ARP, control de descenso de pendientes (SIGLAS), sistema de asistencia a la frenada (BAS), repartidor de frenada entre ejes (EBD), ayuda de arranque en cuesta (HSA), sistema control de tracción (FTCS), aviso luminoso de frenadas de emergencia (ESS) o indicador de posición de ruedas delanteras para asistencia al aparcamiento. Se unen airbags frontales, laterales y de cortina, retrovisores exteriores eléctricos, calefactables y plegables, o faros diurnos y antiniebla LED con función de iluminación en giro, sistema SASS –se compone de frenado de emergencia autónomo, aviso de salida de carril, alumbrado automático largas/cortas, reconocimiento de señales de tráfico y aviso de colisión– y un largo etcétera.

Dotación que en el Limited llega a airbags en las puertas traseras y airbag de rodilla para el conductor, cambio automático de 7 marchas, climatizador dual con ionizador de aire, dirección asistida de dureza variable, calefacción en el volante, tapicería de cuero o calefacción en asientos delanteros y traseros.

PRECIOS

	PVP	Con descuento
D22 DTR 4x2 Line (5 plazas)	29.500 €	27.500 €
D22 DTR 4x2 Premium (7 plazas)	35.600 €	33.600 €
D22 DTR 4x4 Premium (7 plazas)	39.200 €	37.200 €
D22 DTR 4x2 Limited Aut. (7 plazas)	42.500 €	42.200 €
D22 DTR 4x4 Limited Aut. (7 plazas)	46.900 €	44.900 €

SEAT

AL NEGOCIO DEL COCHE COMPARTIDO

La compra de la 'start up' española Respiro introduce a Seat en el mercado del coche compartido, camino de convertirse en referente de soluciones de movilidad, colocándose también como la marca de referencia del Grupo Volkswagen en servicios de movilidad para el sur de Europa. Respiro es una empresa pionera en el alquiler de coches por horas en Madrid, que, bajo el dominio de Seat, podrá llegar a otras ciudades, entrar en otros canales e, incluso, evolucionar su modelo de negocio; un modelo, ya probado, que funciona con un sistema de pago por uso y ofrece turismos, vehículos monovolumen y furgonetas en Madrid a través de una amplia red de parkings.

SIMULACIÓN SOLERA

Sin coches de 15 años los talleres ganarían más

Retirar de la circulación los vehículos que han cumplido los 15 años –más de 11 millones– aumentaría la facturación de los talleres un 12% y las matriculaciones un 10 %, impulsando las unidades mas rentables para la posventa, las menos cargadas de años. Los datos son fruto de la simulación realizada por Solera, que coloca en el 56 % del parque los coches de hasta cinco años en 2022, cuando hoy ese porcentaje lo cubren los vehículos con más de una década. Unidades que, si se mantiene el envejecimiento progresivo actual, dentro de cuatro años representarán el 61 %, quedando sólo el 23 % para los de uno a cinco años.

La empresa, que presta sus soluciones de negocio a las principales aseguradoras y más de 20.000 talleres en España, optimizando más de cuarenta millones de siniestros en los últimos diez años, considera el envejecimiento del parque uno de los desafíos de la posventa, puesto que las reparaciones de los vehículos cargados de años son las menos rentables para el taller.

SEAT

En el Mii, más por menos

La gama del pequeño de la familia Seat se simplifica para ofrecer solo dos acabados, Style Edition y Style Edition Plus, asociados al Ecofuel de tecnología híbrida de GNC y al motor de gasolina 1.0 de tres cilindros y 75 caballos. Reducción de acabados que se compensa con un aumento del equipamiento de serie en el que destaca la apuesta por la seguridad y la incorporación del sistema 'You&Mii Color Connection' con soporte para integrar el smartphone. Además, desde el acabado de acceso no faltan el control de estabilidad ESC, los airbags frontales, laterales y de cabeza y tórax, el sensor de presión de neumáticos, el asistente de arranque en pendiente o los anclajes Isofix con Top Tether (sistema antirrotación de sillas infantiles). A los que el siguiente escalón suma elementos de confort como control de crucero o sensores de parking trasero y lluvia.

PRECIOS

1.0 75 CV Style Edition	12.060 €
1.0 75 CV Style Edition Plus	12.560 €
1.0 68 CV Ecofuel (GNC) S&S Style	14.190 €
1.0 68 CV Ecofuel (GNC) S&S Style Plus	14.690 €

CARSHARING

KIA Y REPSOL, UNIDOS

Se llama WiBLE (muy accesible) y es el servicio de carsharing que, de la mano de Kia y Repsol, potenciará la movilidad sostenible en las ciudades y en sus alrededores. En la segunda mitad del año estará disponible en Madrid, la ciudad elegida para el estreno del nuevo operador, que ha obtenido la autorización de la Comisión Europea, que considera que la adquisición propuesta del control conjunto no plantea problemas de competencia por el tamaño limitado de las actividades de la empresa.

MERCEDES-BENZ

El nuevo CLS, con edición de lanzamiento, y **el Clase G,** para disfrutar desde mayo

Gasolina (367+22 CV) y diésel (286 CV), dos versiones de seis cilindros en línea equipadas con tracción integral 4Matic y combinada en el gasolina, además, con la tecnología EQ Boost y la red de a bordo de 48 voltios. Es la apuesta de la marca alemana en la tercera generación de su icónico coupé de cuatro puertas, que acompaña su llegada al mercado con la Edition 1, que se puede combinar con el 350 d 4MATIC y 450 4 MATIC, y estará disponible durante el primer año de comercialización del CLS. Esta edición especial está basada en la AMG Line, e incorpora el Copper Art, concepto interior exclusivo al que se añade un exterior con características también exclusivas, como los faros Multibeam Led, las llantas de 20 pulgadas en diseño multirradio y una larga lista de elementos adicionales. Se unen al completo equipamiento de serie de la gama CLS, que se complementa en el mercado español con navegador, cámara de marcha atrás, panel táctil para controlar el sistema multimedia o banco trasero abatible. Además, como opción, el nuevo CLS puede contar con el paquete de asistencia a la conducción normal o Plus, que integran los más modernos sistemas que ayudan al conductor en función del trayecto, y dos variantes de tren de rodaje. También se ha puesto a la venta en España el nuevo Clase G, cuya única versión disponible hasta la fecha, el G500, cuesta un mínimo de 127.450 euros. Esconde un todopoderoso corazón 4.0 V8 Biturbo capaz de generar 422 caballos, conectado a la transmisión 9G-Tronic y al efectivo sistema de tracción total 4Matic. Las entregas comenzarán en mayo y la completa dotación de serie incluye en nuestro país elementos opcionales en Alemania, como el enganche para el remolque, el paquete de aparcamiento Parktronic con cámara de marcha atrás y el paquete de conectividad de confort.

CLS 350 d 4Matic: 77.500 €
CLS 450 4Matic: 77.400 €
Edición especial
CLS 350 d 4Matic: 89.600 €
CLS 450 4Matic: 89.978 €

Por 127.450 €

AUDI

El A7 Sportback llegará en marzo

Con una oferta limitada a los motores de tres litros TFSI y TDI llega al mercado español la segunda generación de la gran berlina alemana, que aúna tres carrocerías en una; aunque la gama se ampliará después con mecánicas de cuatro y seis cilindros. Alto grado de digitalización, conectividad y entretenimiento, y hasta 39 sistemas de asistencia a la conducción, se combinan en el A7 Sportback, con un interior enfocado a hacer más agradable la vida a bordo y una conducción dinámica y confortable.

También es mucho más eficiente, pues estrena el sistema de hibridación Mild Hybrid, que permite almacenar la energía recuperada en las frenadas y aprovecharla para apoyar el motor de combustión, manteniendo la marcha por inercia con el propulsor apagado en un amplio rango de velocidades. Por su parte, los sistemas de asistencia a la conducción se agrupan en tres paquetes: Tour, City –con el nuevo asistente de cruces– y Aparcamiento, que incluye parking pilot y garage pilot –dirigen el coche al garaje o lo sacan de él sin necesidad de conductor–, y estarán disponibles a lo largo del año.

La oferta la completan las líneas S line deportivo (5.155 euros), S line exterior (2.200 euros) y Audi design selection (4.155 euros), a las que se añaden los paquetes de equipamiento Confort (3.860 euros) y S line (6.340 euros).

55 TFSI quattro S tronic: 81.520 €

50 TDI quattro tiptronic: 76.860 €

Tiguan Tech-go, **tecnología a buen precio**

Tecnología y digitalización es la apuesta de esta edición especial del nuevo Tiguan, que se basa en el acabado Advance e incorpora al equipamiento de serie el cuadro de mandos configurable Volkswagen Digital Cockpit, que ofrece datos como las revoluciones del motor, velocidad, navegación y toda clase de información en tiempo real. También son elementos nuevos los retrovisores plegables eléctricamente, el techo panorámico deslizante o las barras de techo en plata anodizada. Se une una amplia selección de opciones de conectividad, como los servicios Car-Net y el sistema App-Connect, que integra los smartphones Apple y Android a las funciones de los sistemas de infoentretenimiento. Y no faltan un gran número de sistemas de asistencia al conductor, como la monitorización Front Assist, el cambio de carril Lane Assist o el Detector de Fatiga. La oferta mecánica se centra en los 1.4 TSI de 125 y 150 caballos, asociado el primero a cambio manual de seis velocidades, y a la transmisión DSG de seis velocidades y la tracción total 4Motion en el más potente. El Tiguan Tech-go está disponible por 26.900 euros con 125 CV, y desde 33.100 con 150 CV; y en ambos casos el equipamiento extra, valorado en más de 2.000 euros, está incluido.

JEEEP

Los Grand Cherokee **Trackhawk y S**

El impresionante Grand Cherokee Trackhawk, que esconde un 6.2 V8 Supercharged con 707 caballos, llega a España con un precio que alcanza los 132.980 euros. Cuenta con transmisión automática de 8 velocidades y sistema de tracción total Quadra-Trac, que añade un diferencial trasero autoblocante y cinco programas de funcionamiento, lo que le permite pasar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, con una velocidad máxima de 290 km/h. Claro que el gasto medio está en 16,8 l/100 km.

También el buque insignia de la marca americana estrena una versión deportiva, el Grand Cherokee S, que llegará en mayo con un precio que parte de 80.000 euros. Se trata de una edición limitada, impulsada por el 3.0 MultiJet II de 250 CV, dotada de cambio automático de ocho velocidades y un exterior distintivo. Además, viene cargada de avanzada tecnología y mas de 70 sistemas de seguridad para la protección de pasajeros y peatones.

Por 132.980 y 80.000 €

RENTING

APUESTA POR VEHÍCULOS SEGUROS

De cinco estrellas EuroNCAP puede presumir el 83,4 % de los turismos matriculados para el alquiler a largo plazo en España en 2017. Son datos de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), que resalta el compromiso del sector con la seguridad vial apostando por modelos por encima de la media del mercado en esa materia. Atención a la seguridad que también se refleja en un parque integrado por unidades «con una antigüedad media de dos años, perfecto mantenimiento y pioneros en equipar sistemas telemáticos, que permiten monitorizar la conducción y prevenir conductas de riesgo», puntualiza Agustín García, el presidente de AER.

OPEL/VAUXHALL

PROGRAMA DE FINACIACIÓN

Respaldar el crecimiento de las ventas de Opel/Vauxhall, financiando uno de cada tres vehículos que se vendan en 2020 es el objetivo del plan estratégico diseñado por Opel/Vauxhall Finance, que cuenta con el respaldo de Banque PSA Finance y BNP Paribas Personal Finance. El programa, que se lanzará en España el 1 de abril, operará a través de Opel Bank, Opel Financial Services y Vauxhall Finance con nuevas soluciones competitivas de financiación de automóviles en Europa, ampliando a nuevos segmentos de clientes y mercados. En esa línea, se ofrecerán propuestas financieras competitivas para aumentar las ventas de comerciales ligeros un 25 % en 2020 respecto al 2017.

GUIA DEL COMPRADOR , PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP LETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

DUDAS ENTRE TRES SUV DE CORTE URBANO CON EFICIENTES MOTORES DE GASOLINA

Rafael Propios

Tengo un Opel Vectra con 20 años de antigüedad y no me ha dado ni un problema. Ya es hora de cambiar y estoy entre el Hyundai Kona, el Seat Arona y el Kia Stonic, con motores de gasolina eficientes. Busco la mejor relación calidad-fiabilidad-precio. Muchas gracias.

RESPUESTA

Ahora mismo son tres de las opciones más novedosas y atractivas del segmento B-SUV, el de los todocamino con un enfoque urbano, aunque no renuncian a otros retos, siempre que no sean 'off road'. De hecho, el Seat Arona y el Kia Stonic ofrecen variantes con tracción delantera exclusivamente, y sólo el Hyundai Kona comercializa una versión 4x4 asociada al motor más potente de 177 caballos y con un enfoque más dinámico que de actitudes camperas.

Son tres opciones muy atractivas, pero dudamos mucho de que te vayan a durar los 20 años de tu Opel Vectra, algo no muy habitual, por otra parte. En su gama, los tres modelos contemplan motores de gasolina tricilíndricos de un litro de cilindrada y potencias similares que presumen de unos consumos ajustados siempre y cuando nos tomemos las cosas con calma, porque este

tipo de mecánicas, cuando se fuerzan en exceso, disparan el consumo de una forma apreciable debido a su escasa cilindrada. Los tres modelos apuestan por pequeños turbocompresores que permiten que su capacidad de trabajo desde bajo régimen sea sobresaliente. El Arona 1.0 TSI ofrece 115 caballos de potencia, mientras que Stonic y Kona comparten un 1.0 turbo con 120 CV. Como es lógico no hay grandes diferencias en cuanto a prestaciones y rendimiento. Tampoco de consumo, pero lo cierto es que los datos del modelo español son más atractivos, porque 'anda' algo más (su mayor par máximo –un 14% más– es clave) y gasta menos. Además, es el único que con esta motorización ofrece la posibilidad de montar una transmisión automática DSG con siete relaciones, solución muy recomendable, sobre todo si te mueves asiduamente por ciudad.

Arona y Stonic son prácticamente iguales en sus dimensiones, mientras que el modelo de Hyundai es algo más largo y más pesado, razón por la que consume algo más (5,2 litros de media frente a 4,9 del Seat y 5,0 del Kia). La habitabilidad es también muy similar, pero sí que hay diferencias significativas en cuanto a la capacidad del maletero, con 400 litros en el caso del Arona frente a los 332 del Stonic y 361 del Kona. El tacto general es muy agradable en los tres y su dinámica, estable y ágil, aunque quizás en este último apartado salga beneficiado el modelo español.

Nos queda por analizar el precio. En los tres vehículos la política de descuentos es muy agresiva y suaviza la factura final. El Arona 1.0 TSI se sitúa entre los 19.480 y 21.860 euros (16.280 y 18.860, respectivamente, aplicando todas las acciones vigentes). El Stonic 1.0 T cuesta entre 18.950 y 21.700 euros (14.769 y 17.519 con todos los descuentos), mientras que el Kona 1.0 T-GDI varía entre 18.990 y 22.940 euros (13.990 y 18.940 con campañas). Los modelos coreanos son algo más baratos de partida porque se pueden adquirir con acabados de entrada más modestos.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

NUEVA CAJA AUTOMÁTICA EN EL HONDA CIVIC

Antonio Palomar

Pues has leído bien porque el nuevo Honda Civic diésel incorporará a partir de septiembre una transmisión automática de nueve relaciones con convertidor de par, siendo la primera vez que se monta en un vehículo de tracción delantera. Es cierto que las versiones de gasolina apuestan por un caja automática con variador continuo, aunque cuenta con un mapa electrónico que permite cambiar de manera secuencial. Sin embargo, en la versión diésel 1.6 i-DTEC de 120 CV se apuesta por una caja con convertidor de par de nueve relaciones que soporta mejor el par máximo y seguro que será más refinada y agradable en su funcionamiento.

DISTRIBUCIÓN DESMODRÓMICA

Carlos Sala

Este tipo de distribución es muy compleja, por eso suele utilizarse tan sólo en el ámbito de la competición. Generalmente la apertura de las válvulas la realiza el árbol de levas, y para cerrarlas se recurre a los muelles. A altas revoluciones puede que las válvulas reboten al cerrarse y el funcionamiento pierda eficacia. Si se recurre a muelles más duros existe peligro de desgaste. La distribución desmodrómica se produce cuando el árbol de levas abre y cierra las válvulas, sin muelles. El problema es que la complejidad técnica es enorme, por eso su uso es muy limitado.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN **www.motor16.com**

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CÓMO PUEDO SABER SI LAS RUEDAS DE MI COCHE ESTÁN TAN DESGASTADAS QUE PUEDO SER MULTADO POR ELLO?

Los vehículos deben estar equipados con neumáticos de las dimensiones y características previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes. Los neumáticos de los vehículos deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento que, como mínimo, debe ser de 1,6 milímetros. Se entiende como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodamiento que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda. Precisamente para conocer con exactitud si el desgaste ya es superior al mínimo permitido, los neumáticos homologados que equipan los turismos y sus remolques deberán tener indicadores de desgaste (situados entre las ranuras), que sirven para señalar que las ranuras principales de la banda de rodamiento han alcanzado la profundidad mínima de dibujo. Cuando la ranura ya está desgastada a la altura del indicador es porque la profundidad de la misma es inferior al mínimo exigido, es decir, ya estaría por debajo de los 1,6 milímetros, y por ello ya podríamos ser denunciados.
Además, los neumáticos, bien nuevos, bien recauchutados, que equipan los vehículos deberán conservar siempre las inscripciones reglamentarias y, además, no deben presentar ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa o de la banda de rodadura. Asimismo, no deben presentar cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura o dislocación de la carcasa. Si finalmente los neumáticos no cumpliesen con estas pautas obligatorias, podríamos ser sancionados con una multa por cada uno de los que no estuviesen en condiciones, lo que podría suponer 4 infracciones graves de 200 euros cada una.

BUENA PREGUNTA

VEHÍCULOS CON MÁS DE UN OCUPANTE, PERO SE PUEDEN MODIFICAR LAS CONDICIONES

¿Cuáles son las condiciones para hacer uso del carril BUS-VAO?

RESPUESTA

La utilización del carril habilitado para VAO (Vehículos de Alta Ocupación), queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, estando prohibida, por tanto, para el resto de los vehículos y conjunto de automóviles, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.
La propia definición ya señala que tiene que ser utilizado por vehículos con más de un ocupante, excepto aquellos vehículos que lleven la señal V-15 (que indica que el conductor es una persona discapacitada con movilidad reducida) y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilos y por autobuses articulados.
También podrán hacer uso de los carriles reservados los vehículos de Policía, de extinción de incendios, de Protección Civil y salvamento, y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía.
La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico. En circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir, recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquellas.
En cualquier caso, el organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización (pudiendo, incluso, fijar el número de ocupantes necesario) y publicará la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles.
En este sentido hay que recordar que las infracciones al uso indebido del carril BUS-VAO, bien porque se haya hecho uso del mismo por un vehículo que no esté permitido, o bien porque se haya hecho uso sin cumplir las condiciones fijadas para ello (entre ellas, sin respetar el número de ocupantes), son consideradas graves y pueden ser sancionadas con multa económica de 200 euros.

Seat Ibiza y Opel Corsa, vidas paralelas

Dos utilitarios de origen español coincidían incluso en la semana que mostraban su renovación. Las nuevas generaciones del Ibiza y el Corsa se presentaban a la vez. Hoy ambos siguen en activo... y dando guerra.

Una pequeña revolución entre los utilitarios de origen español coincidía esta semana. Seat mostraba por fin las fotos y la información definitivas de la segunda generación del Ibiza. Y Opel volvía a la carga con nueva generación del Corsa, el modelo fabricado en Zaragoza.

Además de novedades que solo veíamos en foto, nos poníamos al volante de otros modelos como el imponente Mercedes 300 SD, un 'transatlántico' diésel.

Pero el principal atractivo de esta revista estaba en sus pruebas. Antes de su llegada al mercado ya probábamos a fondo –y lo comparábamos con sus rivales– un compacto dispuesto a triunfar, el Peugeot 306 1.6 XR de 90 caballos.

También poníamos a prueba el Jeep Grand Cherokee Laredo, con todo lo que se esperaba de un todoterreno Jeep, incluido un motor V8 de 185 caballos.

Y la tercera prueba, el Ford Escort Nomade 1.8 D nos daba pie para, en uno de nuestros Dossier, analizar toda la oferta de modelos familiares a la venta en España. 72 modelos entre las 819.200 pesetas del Dacia TLX (un Renault 12 familiar) y los 8,6 millones del Mercedes 300 TD.

LA PORTADA
Nº 485
FECHA
2-2-1993
HABLAMOS DE

El Seat Ibiza era el principal reclamo de la portada de esta semana. El modelo español mostraba por fin su imagen de manera oficial. Junto a él otro utilitario español de origen, el renovado Opel Corsa. Y además, la primera prueba a fondo del Peugeot 306, el compacto francés, abanderado de la nueva Peugeot.

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

Citroën AX, Nissan Micra y Peugeot 106. En la ciudad y más allá

Con sus motores de gasolina de 55 y 60 caballos, estos tres utilitarios no solo dominaban la ciudad sino que no se arrugaban al salir a carretera.

Para empezar, dos noticias relativas al mercado del automóvil en España. Por un lado, la cifra de ventas una vez cerradas las estadísticas de 1992. El mercado empezaba a acusar la crisis y cerraba con 979.000 coches matriculados. La otra noticia tenía que ver con la procedencia de esos coches: casi la mitad eran importados –más de un 46 por ciento– cuando 8 años antes esa cifra no llegar al 10 por ciento.

Entre las novedades, el Ford Synthesis, una berlina futurista, y los nuevos Audi Cabrio y S4 Avant, con toda la deportividad de la marca de los aros.

En las pruebas, analizábamos el Hyundai Scoupé, de corte deportivo en su diseño y con un precio de lo más llamativo. También poníamos a prueba el Mercedes 320E, con nuevo motor con culata multiválvulas y 220 caballos.

Y la comparativa enfrentaba tres utilitarios listos para abandonar la ciudad. El Citroën AX (55 CV y 1,2 millones) destacaba por precio y prestaciones; el Nissan Micra (55 CV y 1,3 millones) por diseño y equipamiento y el Peugeot 106 (60 CV y 1,3 millones) por habitabilidad y acabado.

LA PORTADA
Nº 4864
FECHA
9-2-1993
HABLAMOS DE

La comparativa entre el Citroën AX, Nissan Micra y Peugeot 106, en sus versiones de cinco puertas era la imagen principal de nuestra portada. Modelos que se convertían en ideales como segundo vehículo para la familia. Y además, el Ford Escort Cosworth, el coche que revolucionó el Rally de 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

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

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

Motor16.com la información puesta a punto

PEUGEOT 208

¿LO QUIERES? LO TIENES

POR

110€/MES*

47 CUOTAS. TAE: 8,15%. CUOTA FINAL: 6.471,97 €

SIN ENTRADA

PANTALLA TÁCTIL MIRROR SCREEN
CON APPLE CARPLAY™ Y ANDROID AUTO™
LLANTAS DE ALEACIÓN
PEUGEOT I-COCKPIT®

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 km): de 3,5 a 5,4. Emisiones de CO_2 (g/km): desde 90 hasta 125.

*Según PVPR en Península y Baleares de 9.170,76 € para un 208 3P STYLE PureTech 82 5 vel MAN (60kW) (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (362,25€): 9.533,01 €. TIN: 6,55%. TAE: 8,15%. Importe total adeudado: 11.641,97 €. Precio total a plazos: 11.641,97 € financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 31/03/2018. PVPR para los clientes que no financien: 10.440 € y del modelo visualizado 208 5P Allure 82 5 vel MAN (60kW) con opciones añadidas: 13.030 €.