

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Deporte

FÓRMULA 1 2018



ARRANCA
LA TEMPORADA



VOLVO XC40 D4 AWD 190 CV

PROBAMOS A FONDO EL COCHE DEL AÑO EN EUROPA



Y HACEMOS 20.000 KM
CON EL SUBCAMPEÓN

SEAT
IBIZA
1.0 TSI 115 CV



▼ Hyundai Kona Eléctrico

Ginebra
Las sorpresas
del salón

Toyota
Auris ▼

Audi A6 ▼



Lexus
UX ▼



Skoda Vision X ▲





DEL 15 AL 17 DE MARZO
OFERTAS EXCLUSIVAS Y LIMITADAS

INSCRÍBETE EN **PEUGEOT.ES**



VEHÍCULOS NUEVOS

HASTA **7.000€**⁽¹⁾
DE VENTAJA CLIENTE

VEHÍCULOS OCASIÓN

500⁽²⁾
SEMINUEVOS CON
CONDICIONES IRREPETIBLES

POSVENTA

2x1⁽³⁾
EN NEUMÁTICOS



PEUGEOT

MOTION & EMOTION

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

1) 1.000 vehículos nuevos en stock con hasta 7.000€ de descuento sobre pvp. Promoción válida en península, Baleares y Canarias para pedidos realizados entre el 15 y el 17 de marzo de 2018 matriculados hasta el 31 de marzo de 2018.
2) 500 seminuevos con hasta 2.000€ adicionales de descuento sobre el precio al contado, al financiar tu compra con PSA Financial Services Spain, E.F.C., S.A., financiando un capital mínimo de 8.000€ con una permanencia mínima de 48 meses. Promoción no acumulable y aplicable a determinadas unidades, para clientes particulares que compren un automóvil seminuevo Peugeot en la Red de Concesionarios Peugeot adheridos a esta promoción, para pedidos realizados entre el 15 y el 17 de marzo de 2018.
3) Promoción consistente en un descuento del 50% por neumático condicionado a la compra mínima de dos unidades. Válido para todas las marcas de neumáticos comercializadas por Peugeot España. Consultar marcas de neumáticos en puntos de la red Peugeot adheridos a la acción y en www.peugeot.es. No acumulable a otras ofertas ni canjeable por dinero. Promoción aplicable a clientes particulares con vehículos Peugeot inscritos en la promoción a través del formulario 48 Hs Peugeot y que efectúen su pedido entre los días 15 y 17 de marzo de 2018.

Gama Nueva Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,5 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 93 hasta 139. Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100km): desde 3,5 hasta 5,4. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 90 hasta 125. Gama Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100km): desde 3,7 hasta 4,9. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 96 hasta 114.

Al detalle



**ESPAÑA, MODELO A
SEGUIR EN SEGURIDAD
VIAL...**

La ONU ha elegido España – “un ejemplo para el mundo por la contundencia en la reducción de sus accidentes de tráfico” – para instalar su primer centro de formación en seguridad vial del mundo. CIFAL, que estará gestionado por el RACE, se encargará de la preparación de profesionales, creación de una red de expertos y un plan formativo que incluirá un título universitario de posgrado en Gestión de Seguridad Vial por la ONU. El objetivo es reducir la siniestralidad y las víctimas en carretera de manera global. Un ejemplo que también nos debe hacer reaccionar ahora que la siniestralidad vuelve a repuntar en nuestro país.



**... Y OCTAVO
PRODUCTOR MUNDIAL**

No solo somos referencia en seguridad vial, también en el sector de la fabricación de automóviles. Por tercer año consecutivo, España mantiene el octavo puesto en el ranking de países productores –y es el segundo europeo tras Alemania–, pese a que la cifra de coches fabricados en nuestro país cayó un 1,3 por ciento.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca 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 RIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

jd

ARI
Asociación de Revistas de Información

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com

Ginebra 2018

De la cita suiza podría destacarse la llegada de varios todocamino eléctricos de producción o el adiós de Toyota a los turismos diésel.

Me gusta tanto el Salón del Automóvil de Ginebra como esa ciudad y todo lo que la rodea, incluido el chocolate. Este es, sin lugar a duda y desde mi punto de vista, el encuentro automovilístico mundial más importante e influyente del sector. Allí, te pones al corriente de todo lo que se cuece en esta industria desde todos los puntos de vista. Empezando por las diferentes inquietudes de los fabricantes, que van de seguir reduciendo emisiones sin dañar el medio ambiente con residuos, esperar un buen acuerdo del Brexit que respete el libre comercio o que un ladrador amenazante llamado Donald Trump no arremeta con los aranceles de los coches de fabrica-

ción europea. En cuanto a los clásicos recorridos por los iluminados pasillos de este grandioso escaparate, cargado de novedades y con modelos vestidas de forma más recatada que en anteriores ocasiones, la oferta es impresionante. De hecho, los futuros clientes podrán elegir entre diferentes tecnologías posibles. Como por ejemplo los 100% eléctricos con crecientes autonomías, híbridos, híbridos enchufables, con gas natural o ve-

hículos de combustión interna como los de gasolina y diésel. No ha faltado de nada, desde la presentación de los todocamino eléctricos de producción como el Jaguar I-Pace, el Hyundai Kona o el Audi e-tron Quattro, hasta el anuncio de Toyota de abandonar la comercialización de turismos de gasóleo ante la baja demanda de los compradores. Decisión que contrasta con la del resto de constructores, que seguirán manteniendo los diésel, especialmente Mercedes, que apuesta por una versión híbrida enchufable de su propulsor OM654 para las clases C y E. Mención especial, por su belleza, merecen las berlinas Peugeot 508, Audi A6 y Mazda Vision Coupe

Concept, o el Mustang Bullit, este presentado por los nietos de Steve McQueen. Así como el espectacular taxi de futuro de Renault EZ-GO o el nuevo familiar V60 de Volvo. Además, esta marca ha sido, con su XC40, la ganadora del Coche del Año en Europa, donde Motor 16, por medio de nuestro subdirector Pedro Martín, es jurado. En este número les ofrecemos una prueba a fondo del coche ganador, así como todo lo referente al Salón de Ginebra.

En Ginebra te pones al corriente de lo que se cuece en esta industria desde todos los puntos de vista. Empezando por las inquietudes de los fabricantes, que van de seguir reduciendo emisiones a esperar un buen acuerdo del Brexit o que un ladrador amenazante llamado Donald Trump no arremeta con los aranceles de los coches de fabricación europea.



Nuevo Dacia Duster



5 años de garantía
o 100.000 km*

Descúbrelo en tu concesionario
Desde 10.900€*

Nuevo Dacia Duster: Consumo mixto (l/100km) desde 4,4 hasta 8,8. Emisiones CO₂ (g/km) desde 115 hasta 156. *Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para particulares y autónomos que realicen un pedido de Dacia Duster Access 1.6 84kW (114CV) 4X2 financiando a través de BOX con RCI Banque SA Sucursal en España. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promociones ofrecidas por RECSA. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 5.000€. Incluye 5 años de garantía, los dos primeros años sin límite de kilometraje, el 3º año la garantía concluirá si se superan los 100.000 km. A partir del 3º año, la extensión de la garantía con el contrato Dacia Serenité concluirá cuando se supere alguna de las dos condiciones: 2 años adicionales u 80.000 km totales, la condición que antes suceda (ver condiciones de los contratos de extensión de garantía). Oferta válida del 25 de febrero al 31 de marzo de 2018. Incompatible con otras acciones financieras. Modelo visualizado: Dacia Duster Prestige TCE 92kW (125CV) 4X4. PVPR con promociones y descuento ligado a financiación: 17.600€.

Dacia recomienda **elf**



Dacia España



Dacia ESP

www.dacia.es

SUMARIO

Nº 1.722 • 13 al 26 marzo de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA SALÓN DE GINEBRA

Un año más el Salón de Ginebra se ha convertido en la gran fiesta del automóvil, con interesantes estrenos. Repasamos las sorpresas de última hora.

7.- NISSAN IMX KURO

8.- AUDI A6

10.- HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

11.- JAGUAR I-PACE

12.- FIAT 500 MIRROR, ITALDESIGN ZERO UNO DUERTA

14.- HONDA CR-V

15.- KIA CEE D SPORTSWAGON, PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO

16.- LEXUS UX

18.- MERCEDES BENZ AMG GT 63

19.- RENAULT EZ GO

20.- SKODA VISION X

21.- CUPRA E-RACER, TOYOTA AURIS

22.- VW I.D. VIZION

23.- ALPINE GT4, TECHRULES REN RS

24.- CUATRO RUEDAS CAR OF THE YEAR 2018

Volvo logra por primera vez el galardón al mejor coche del año en Europa. Así fue la votación.

24.- VOLVO XC40 D4 AWD

Tracción total, cambio automático, un motor poderoso y ahorrador y máxima seguridad, claves del XC40.

32.- SEAT IBIZA A LOS 20.000 KILÓMETROS

Nuestra prueba de larga duración con el Seat Ibiza sigue su camino.

36.- AUDI R8 RWS

El primer tracción trasera de Audi, un deportivo para puristas.

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

6

22

36

38



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 58

Busca tu marca

ALFA ROMEO	24
ALPINE	23
AUDI	8, 24, 36
BMW	24
CITROËN	24
CUPRA	21
DS	42
FIAT	12
HONDA	14
HYUNDAI	10
ITALDESIGN	12, 46
JAGUAR	11
KIA	15, 24
LEXUS	16
MERCEDES	18, 38
NISSAN	7
PORSCHE	15
RENAULT	19
SEAT	24, 32
SKODA	20, 44
TECHRULES	23
TOYOTA	21
VOLKSWAGEN	22
VOLVO	24, 26



32



38.- MERCEDES CLS

Nueva generación del coupé de cinco plazas de la marca de la estrella... Sorprendente.

40.- LA SEMANA

42.- +INTERESANTE DS 7 CROSSBACK Y MICHELIN CROSSCLIMATE

La combinación del SUV de DS y

los neumáticos de Michelin hace maravillas en la nieve.

44.- GAMA 4X4 DE SKODA

Ponemos a prueba en la nieve la familia de tracción total de Skoda.

46.- 50 ANIVERSARIO DE ITALDESIGN

El estudio de diseño, creador de unos 200 coches, cumple años en plena forma.

50.- A LA ÚLTIMA



52.- DE CARRERAS ARRANCA LA F-1

Tras los test de Montmeló, todo listo para una nueva temporada.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER DESCUENTOS Y OFERTAS.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Con mucho futuro

Otra de esas potentes ediciones en las que el Salón de Ginebra premia a los asistentes con decenas de novedades de toda clase. Si en el número anterior ya repasábamos muchas de ellas, encabezadas por Cupra Ateca, Ferrari 488 Pista, Hyundai Santa Fe, Kia Ceed, Peugeot 508, Volvo V60 o el trío de polivalentes 'made in Spain' formado por Citroën Berlingo, Opel Combo y Peugeot Rifter, al evento se sumaban otras muchas primicias que desarrollamos en estas páginas, como Audi A6, Honda CRV, Hyundai Kona Electric, Jaguar I-Pace, Lexus UX, Mercedes-Benz AMG GT 4 puertas o Toyota Auris, y propuestas de

futuro más o menos próximas en el tiempo que tuvieron como protagonistas a Nissan IMx Kuro, Porsche Mission E Cross Turismo, Skoda Vision X, Renault EZ-GO Concept o Volkswagen ID Vizzion; ejemplos perfectos para comprender la velocidad a la que avanza el sector en términos de electromovilidad o conducción autónoma, donde el siguiente campo a explorar, por increíble que parezca, tiene que ver con los coches voladores. Aunque si de 'altos vuelos' hablamos conviene echar un vistazo a los superdeportivos vistos en la cita helvética, con más prestaciones que nunca y facturas que cortan la respiración.

Gregorio Arroyo, Ángel Carchenilla, Pedro Martín, Andrés Mas y Javier Montoya || motor16@motor16.com

ABARTH 124 GT

Edición especial equipada con la nueva capota rígida de fibra de carbono, que pesa 16 kilos y aumenta la rigidez torsional. Disponible sólo en color Gris Alpi Oriental, su motor 1.4 MultiAir de 170 CV puede asociarse al cambio manual Sport Sequential Esseesse o al automático.



ASTON MARTIN LAGONDA VISION

La firma británica iniciará en 2021 la producción de su gama Lagonda, dotada sólo de mecánicas sin emisiones. El primer modelo será una lujosa berlina basada en el Vision Concept, a la que seguirán en 2023 un SUV y un coupé, que compartirán con el primero un 40 por ciento de elementos.

ASTON MARTIN VALKYRIE AMR PRO

Si el Valkyrie impresiona, aún lo hace más la versión de circuito. Porque la mecánica V12 híbrida del AMR Pro rebasa los 1.100 CV y puede generar más de una tonelada de carga aerodinámica. Alcanza los 362 km/h y estará listo en 2020, aunque ya están vendidos todos los coches.



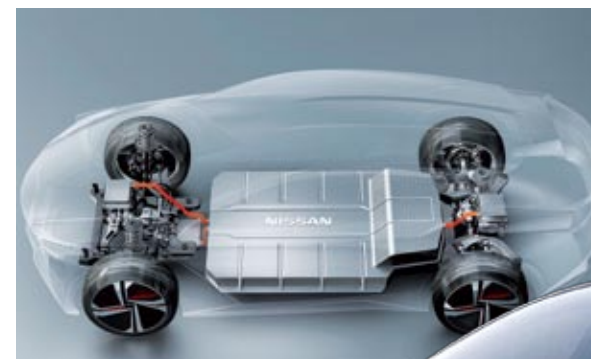
NISSAN IMx KURO

Evoluciona camino de la realidad

Para su estreno europeo, el IMx ha sido rebautizado como Kuro —'negro' en japonés—, al tiempo que introducía evoluciones frente al 'concept' visto en Tokio, como tapicería y llantas negras, una parrilla frontal actualizada y un color de carrocería más oscuro. Pero en lo trascendental no varía. El IMx representa un avance sobre el futuro de la Movilidad Inteligente Nissan, que pretende cambiar la manera de impulsar, guiar e integrar los coches en la sociedad. El corazón del IMx Kuro es la futura versión de la tecnología ProPilot, que ofrece una conducción totalmente autónoma. Al seleccionar el modo ProPilot, el volante se pliega dentro del salpicadero y los asientos se reclinan para disponer de más espacio, mientras

y manuales del vehículo a aprender del usuario. Al detectar los signos cerebrales previos al inicio de un movimiento —girar el volante, pisar el acelerador...— las distintas tecnologías se activan más rápidamente y se acortan los tiempos de reacción hasta en medio segundo. Del mismo modo, si percibe malestar en el conductor, la inteligencia artificial del IMx Kuro puede modificar la configuración y el estilo de la conducción cuando el vehículo circula en modo autónomo.

▶▶ El IMx Kuro tiene dos motores eléctricos —uno delante y otro detrás—, que suman 320 kW. La autonomía supera los 600 kilómetros.



▲ Nissan lanzará un crossover eléctrico, y el IMx Kuro sienta sus bases.

AUDI POP.UP NEXT

Audi, Italdesign y Airbus trabajan en un concepto modular destinado a solucionar los problemas de tráfico en las grandes urbes. El Pop.Up Next, que podría ser realidad en diez años, es un dron de pasajeros cien por cien eléctrico, totalmente autónomo y que puede circular... o volar.



AUDI E-TRON PROTOTYPE

A finales de año llega el primer modelo eléctrico de Audi, y en Ginebra podía verse —aun camuflada— una de las 250 unidades de preserie con las que se completarán más de cinco millones de kilómetros de pruebas en cuatro continentes. Tiene tracción quattro y su carga se completa en media hora.

BENTLEY BENTAYGA HYBRID

Emisiones de CO₂ de 75 g/km para el Bentayga híbrido, el Bentley más eficiente de la historia. Combina un 3.0 V6 Turbo y un motor eléctrico, tiene tres modos de uso —EV, Hybrid y Hold— y puede cubrir 50 kilómetros con electricidad. Con un 'wallbox' se recarga en dos horas y media.



AUDI A6

Cariño, hemos encogido el A8

El nuevo Audi A6 hereda la tecnología y la genética del nuevo A8, y hasta guarda similitudes en diseño con el buque insignia de la marca. La octava generación del A6 crece hasta los 4,94 metros del longitud, además de incrementar la cota de anchura y altura. Las grandes beneficiadas en este sentido son las plazas traseras, más holgadas, permaneciendo tal cual la capacidad del maletero, que anuncia 530 litros. Todos los motores cuentan con tecnología mild-hybrid, con un sistema eléctrico de 48 voltios en los V6 y de 12 en los de cuatro cilindros. En su lanzamiento contempla un gasolina 3.0 TFSI con 340 CV y tres opciones diésel, con potencias que oscilan entre los 204 y los

286 CV. El cambio siempre es automático, ya sea Tiptronic o S tronic. La tracción total quattro es de serie en todas las versiones, salvo en el diésel de entrada, pero la novedad de peso recae sobre la nueva dirección a las cuatro ruedas. En el aspecto dinámico contempla dirección dinámica, un diferencial deportivo y cuatro tipos

▼ El nuevo A6 es más grande por fuera y más habitable. Estrena dirección a las cuatro ruedas y todos sus motores cuentan con tecnología mild-hybrid de electrificación.

de suspensión, la más sofisticada de naturaleza neumática.

Además, se ha mejorado el equipamiento con nuevos asistentes, como los de aparcamiento desde fuera del vehículo, faros Matrix Led HD o un sistema operativo MMI touch response más intuitivo. Llegará en la segunda mitad de 2018.



BMW M8 GRAN COUPÉ CONCEPT

La Serie 8 llega este año, pero en 2019 se completará la nueva familia con el Serie 8 Gran Coupé y el M8 Gran Coupé, cuyo avance es este 'concept' visto en Ginebra, dotado de un ligero techo en fibra CFRP. La nueva pintura Salève Vert parece verde o gris según incida la luz.



BUGATTI CHIRON SPORT

A finales de año empiezan las entregas de la nueva versión Sport, que cuesta 2.650.000 euros; o 2.980.000 si incluye acabados especiales y la pintura Italian Red. No hay cambios en el motor, pero el conjunto se aligera 18 kilos y la suspensión reacciona un 10 por ciento más rápidamente.

CHELSEA TRUCK CIVILIAN 6X6

Unas 250.000 libras –más de 280.000 euros– cuesta el Civilian 6x6, creado por Kahn Design a partir del Land Rover Defender 110, pero 88 centímetros más largo, con seis ruedas –todas con tracción– y acabado exterior de inspiración militar. Y dentro, un lujoso equipamiento.



Hay cosas que funcionan mejor juntas.

Híbrido TGI de Gas Natural y Gasolina.



La alternativa ECO.

Más económico. Más ecológico.

Con el híbrido TGI de Gas Natural y Gasolina, ahorrarás hasta el 50%* de combustible en modo gas, podrás recorrer más kilómetros sin repostar y tendrás clasificación ECO, ya que reduce las emisiones de CO₂ hasta un 25%*. Porque cuidar del futuro empieza por hoy.

EL FUTURO
HOY



HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

Un motor, dos potencias

Si las tendencias actuales pasan por el diseño SUV y la máxima eficiencia, parece claro que Hyundai ha dado en el clavo con la variante eléctrica del Kona. Más allá de un incremento en sus cotas de longitud o altura, lo más llamativo es la posibilidad de elegir entre dos variantes. Por un lado ofrece la versión de larga autonomía, capaz de superar los 470 kilómetros con una sola carga, y haciendo gala de 204 CV de potencia en su motor eléctrico. Por su parte, el mismo propulsor se puede elegir con una configuración de 135 CV y una autonomía de 300 kilómetros. En ambos casos la batería es de polímeros de litio, de 64 kWh de capacidad en la versión más potente y de 39,2 kWh en el más 'modesto'. El par

máximo -40,3 mkg- y la velocidad -167 km/h- es la misma en ambas versiones, aunque la de mayor capacidad sí protagoniza una mejor aceleración... y mayor consumo. También varía el tiempo de recarga en una toma estándar: 6 horas y 10 minutos en la más eficiente, que son 3 horas y media menos que en la versión más potente. La tradicional palanca del cambio se sustituye por unos mandos 'shift-by-wire' en la consola, y desde las levas del volante se puede gestionar el grado de regeneración del sistema de frenado. El maletero pierde 31 litros respecto al Kona normal. En su dotación contempla un avanzado sistema multimedia con navegación activa para resultar

más eficiente en sus desplazamientos, además de lo último en asistentes en materia de seguridad.



◀ El cuadro cambia de color y de configuración según el modo de conducción elegido. El cambio se gestiona por medio de mandos.

JAGUAR I-PACE

El primer eléctrico de la marca

Quién lo iba a decir hace años... pero ya está aquí. Jaguar ha presentado en sociedad su primer vehículo eléctrico, que se denomina I-Pace y se viste con silueta crossover, el diseño de moda actualmente. Mide 4,68 metros de longitud, y para impulsarse recurre a dos motores eléctricos situados transversalmente en sendos ejes, dotando al conjunto de tracción a las cuatro ruedas. La potencia total del sistema es de 400 caballos, aspecto que le permite firmar unas prestaciones brillantes: 200

km/h de velocidad máxima o aceleración de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Los propulsores son alimentados por una batería de ion-litio que se ubica entre los dos ejes y que presume de una capacidad de 90 kWh, suficiente para dotar al conjunto de una autonomía de hasta 480 kilómetros. En un cargador de alta intensidad, en 45 minutos podemos recargar el 80 por ciento de la batería; en una toma estándar de corriente alterna necesitaremos 12,9

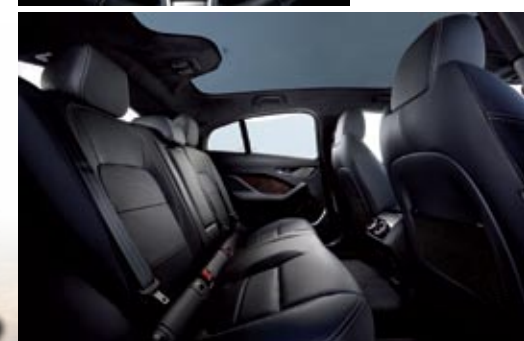
horas en completar la carga al cien por cien. Además, el sistema de regeneración de frenada permite conducir únicamente con el pedal del acelerador para incrementar la eficiencia. El elevado de peso -2.208 kilos- se compensa con un reparto de pesos perfecto 50/50 y un centro de gravedad muy bajo. En su equipamiento se contempla, en algunos casos opcionalmente, una suspensión neumática y un asistente con varios programas de conducción.



▶ El I-Pace es el primer vehículo eléctrico de Jaguar. Su precio arranca en los 79.100 euros.



◀ El interior se ha optimizado para ofrecer una habitabilidad extraordinaria, y es el primer Jaguar que adopta el sistema Touch Pro Duo.



CITROËN C4 SPACETOURER

Los C4 Picasso y Grand C4 Picasso se convierten, respectivamente, en C4 SpaceTourer y Grand C4 SpaceTourer. Y renombrar a estos monovolumen de la marca francesa tiene su razón de ser en agrupar a todos los modelos de esta categoría bajo una misma denominación.



DAVID BROWN MINI REMASTERED

El carrocerero británico David Brown construye de forma artesanal los Mini de primera generación, dotándolos de sistemas de seguridad y conectividad actuales. La estructura y la carrocería son nuevas, y aportan más rigidez. Y los motores se han reconstruido. Desde 80.000 libras, sin impuestos.

E-MOKE

El E-Moke se ha puesto de moda en muchas zonas de costa francesas. Hay dos versiones eléctricas: una con baterías de gel, 80 kilómetros de autonomía y entre 6 y 8 horas para la recarga, y otra con baterías de litio y 150 kilómetros de alcance. En 2019 habrá un 4x4 eléctrico.



FIAT 124 SPIDER S-DESIGN

Basado en el acabado Luxury Lusso, esta nueva serie limitada del 124 Spider concentra todo el carácter deportivo de la marca italiana firmado por Mopar. Barra antivuelco, llantas de 17 pulgadas con diseño específico, adhesivos personalizados y un equipamiento máximo.



HYUNDAI LE FIL ROUGE VISION CONCEPT

Hyundai busca dar más emoción a su marca y, cómo no, quiere empezar por dárselo a su diseño. Y este 'concept' representa el punto de partida. Con él se pretende aportar belleza instintiva, creando valor emocional y deseo en los nuevos modelos, que se basarán en estas líneas maestras.

HYUNDAI KITE

Este Buggy eléctrico de dos plazas se convierte en un jet ski monoplaza, y ha sido desarrollado por el Hyundai Design Center Europe junto al Instituto Europeo di Design (IED), una reconocida escuela de diseño italiana. Lleva un motor eléctrico en cada rueda y una turbina.



FIAT 500 MIRROR

Conectividad es igual a seguridad

La carrocería en tonos azules, el logotipo 'Mirror' en el montante y una serie de detalles cromados caracterizan exteriormente a la nueva gama Mirror del Fiat 500. Una de las características más especiales del sistema Uconnect de estas versiones es la pantalla táctil de 7 pulgadas y alta resolución con la integración de Apple CarPlay para usar un iPhone al conducir, y la compatibilidad con Android Auto. Ambos sistemas permiten al usuario acceder a los

contenidos y aplicaciones compatibles de sus teléfonos smartphone interactuando con la pantalla de la radio o con los comandos de voz. Y gracias a Maps, el

usuario, al conducir, puede ver las indicaciones optimizadas según las condiciones del tráfico, recordar los lugares que ha visitado recientemente y recuperar

sus favoritos. También puede hacer y recibir llamadas telefónicas, acceder a mensajes de texto y escuchar música, sin apartar la vista de la carretera. El sistema interactúa de una forma sencilla e inmediata con los dispositivos y garantiza la comodidad de mantener

el sistema operativo en el vehículo, para una conducción conectada y segura. Los mandos del volante también permiten que el conductor interactúe con las funciones principales del Uconnect sin distracciones y también con Siri. Hay un 500 Mirror desde 12.400 euros —aplicando todos los descuentos—, un 500L desde 12.600 euros y un 500X desde 14.150 euros. Además, la gama Mirror incluye también versiones con gas GLP en el 500L y en el 500X.

◀◀ La gama Mirror está compuesta por tres carrocerías y 17 versiones diferentes.



ITALDESIGN ZEROUNO DUERTA

Menos fibra de carbono, más emoción

El Zerouno de Italdesign ha perdido parte de su techo de fibra de carbono para convertirse en un modelo Targa bautizado Duerta, que es como se dice 'aperta' —en español, 'abierta'— en la lengua piemontesa. El Zerouno Duerta tiene un techo rígido manual de quita y pon, también construido en fibra de carbono, y un chasis rediseñado y totalmente reforzado para no perder la rigidez asociada a la ausencia de esa pieza clave. A nivel de diseño, el

Zerouno Duerta ha adaptado y rediseñado toda la parte posterior para poder insertar dos arcos de protección que garanticen la seguridad de los pasajeros en caso de vuelco. Además, se ha previsto un sistema

de emergencia en forma de capota blanda para proteger el habitáculo en caso de mal tiempo durante el viaje; porque una vez que el techo duro se retira hay que dejarlo en casa o en el garaje, pues no cabe

en el propio Duerta. Como el Zerouno coupé, va equipado con el motor V10 5.2 atmosférico de 610 CV. Italdesign no declara ni peso ni aceleración; aunque sí sa-

bemos que alcanzará 320 km/h, que son 10 km/h menos que el coupé. Y también que ya están vendidas las cinco unidades que se fabricarán del Duerta.

◀ El Zerouno tipo Targa se llama Duerta. Ya está vendida toda la producción.



▶▶ Tal y como ocurre con la versión Coupé, el Zerouno Duerta se construye a mano en las instalaciones de Italdesign en Turín.



NUEVO SUV FORD ECOSPORT

Experiencias sin límites



La vida está fuera. ¿Y tú?

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



*Disponible en verano de 2018.

GAMA FORD ECOSPORT CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 4,1 A 5,8 L/100 KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO₂ DE 107 A 134 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR.

HONDA CR-V

Nuevo, **híbrido** y con **siete** plazas

La nueva generación del CR-V centró el interés de la marca en Ginebra. Se trata de un vehículo nuevo que nace desde una plataforma más avanzada y, por primera vez, se podrá adquirir con siete plazas o presumir de una eficiente versión híbrida.

El CR-V ya no contemplará motores diésel. La oferta pasa por un 1.5 VTEC Turbo de gasolina, asociado a un cambio manual o CVT, y la comentada variante híbrida, que combina un propulsor 2.0 i-VTEC con dos motores eléctricos. El sistema Intelligent Multi Mode Drive (i-MMD) no recurre a una transmisión convencional porque se apuesta por una relación de engranaje fija con una conexión directa a las ruedas.

De serie, el nuevo CR-V monta tracción delantera, aunque se ofrece la tracción total como opción para ambas versiones. En este último caso la altura al suelo aumenta hasta los 20,8 centímetros en las versiones de gasolina para presumir de una mayor capacidad campera en comparación con el modelo anterior.

Además, las versiones de gasolina presumen de un habitáculo con siete plazas por primera vez, gracias a su mayor tamaño, con una distancia entre ejes más larga. El interior,

más espacioso, ha sido rediseñado para que resulte más intuitivo para el conductor. Presenta dos pan-

tallas de 7 pulgadas, una en el cuadro de mandos y la otra en el salpicadero. El portón trasero cuenta con



▲◀ El nuevo CR-V es más amplio que el actual, y contempla siete plazas en su interior por primera vez.

acceso manos libres y se puede programar la altura de apertura para evitar, por ejemplo, problemas con garajes de techo bajo. El CR-V con motor de gasolina estará disponible en otoño; la versión híbrida llegará a principios de 2019.

◀◀ Se ha incrementado la altura libre al suelo. Y otra de las novedades es la llegada de una variante híbrida –abajo– a su gama.



KIA OPTIMA SPORTSWAGON

Kia actualiza el Optima sedán y el Sportswagon con cambios estéticos, de equipamiento y mecánicos. Estrena un motor diésel de 136 CV y uno de gasolina con 180, y contempla nuevos elementos como la alerta de fatiga o una frenada autónoma que reconoce a los peatones.



LAMBORGHINI HURACAN PERFORMANTE

Motor 5.2 V10 atmosférico de 640 CV, tracción total, 3,1 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h, construido en fibra de carbono, aerodinámica activa... La nueva versión Spyder del Huracán Performante añade un techo electrohidráulico que se abre o se cierra en solo 17 segundos.

RANGE ROVER SV COUPÉ

Carrocería coupé de dos puertas y cuatro plazas, ensamblado a mano, suspensiones reajustadas, altura rebajada 8 milímetros, motor V8 de 565 CV, interior artesanal... Si te gusta, prepara 333.100 euros; y date prisa, porque Land Rover sólo construirá 999 unidades.



KIA CEED SPORTSWAGON

Aumenta el **espacio** y la versatilidad

La tercera generación del Ceed crece en su variante familiar hasta los 4,60 metros de longitud. También es más ancho y más bajo, e incrementa considerablemente el voladizo posterior para ofrecer una capacidad de maletero de 600 litros, 72 más que en el modelo anterior. El portón eléctrico contempla una función inteligente por la que se abre automáticamente cuando detecta que la llave inteligente está muy próxima a la zaga.

En la nueva plataforma se ha reajustado la suspensión trasera con respecto al Ceed compacto de cinco puertas para permitir una mayor carga. Eso sí, comparte la gama de motores de gasolina, entre 100 y 140 CV, y diésel, de 115 y 136 CV, asociados a cajas manuales o automáticas.

Su generosa dotación tecnológica se amplía con un

avanzado asistente Lane Following Assist, que permite acelerar, frenar y mantenerse en su carril con un nivel 2 de conducción autónoma.

El Ceed Sportswagon presentado en Ginebra estará disponible en España al finalizar el verano.



▲◀ El Ceed familiar crece en tamaño, y el maletero aumenta hasta los 600 litros.

▲ La nueva plataforma es más avanzada y dinámica.

PORSCHE MISSION E CROSS TURISMO

El futuro **CUV eléctrico** de la marca alemana

Este nuevo ejercicio de estilo, auténtico laboratorio sobre ruedas, marca el camino del que será el futuro Cross-Utility Vehicle (CUV) impulsado con energía eléctrica exclusivamente. Y está más cerca de la realidad de lo que parece, porque el vehículo de producción definitivo será muy similar a nuestro protagonista, que ya está listo para rodar.

El Mission E Cross Turismo mide 4,95 metros de longitud y se presenta con una estilizada carrocería cinco puertas. Monta dos motores síncronos de imanes permanentes, uno en cada eje, que suman una potencia conjunta de 598 caballos, distribuidos de manera ordenada hacia las cuatro ruedas.

Con esos números y una arquitectura de 800 voltios las prestaciones parecen



◀◀ El interior presenta cuatro plazas y se apuesta por una innovadora pantalla en el salpicadero que se puede gestionar de manera táctil o mediante un control de seguimiento de la vista.

garantizadas, firmando 3,5 segundos en el paso de 0 a 100 km/h y 12 segundos para alcanzar 200 km/h.

Además, este vehículo también será muy 'veloz' a la hora de recargar la batería, tanto a través de tomas de carga rápida como por inducción, llegando a compartir energía con el hogar si fuera necesario.



LEXUS UX

El primer SUV 'pequeño' de la casa

Lexus ya cuenta con su primer crossover de tamaño compacto. Se trata del UX, que mide 4,50 metros de longitud —en realidad son solo 13 centímetros menos que el NX— y se presenta con un diseño atrevido y fresco que llamó la atención durante su presentación mundial en Ginebra. Se ha trabajado a conciencia la aerodinámica hasta el último detalle, incluidas unas novedosas llantas, y el uso de la nueva plataforma global transmite más agilidad y estabilidad a un conjunto que presume de una puesta a punto específica de la suspensión y la dirección.

La versión 250h incorpora la cuarta generación del sistema híbrido empleado por Lexus. Incluye un motor de gasolina de dos litros y otro eléctrico, sumando en conjunto 178 CV. En el caso de las variantes dotadas con tracción total E-Four se

añade un segundo propulsor eléctrico en el eje trasero, pero no varía la potencia del vehículo. El sistema es capaz de enviar hasta un 80 por ciento del par a las ruedas traseras para estabilizar el conjunto.

En cuanto a la tecnología de la batería, se sigue apostando por la contrastada fiabilidad del níquel e hidruro metálico, pero ahora es más compacta, lo que permite ubicarla bajo la banqueta posterior para no restar capacidad al maletero.

Su dotación tecnológica en materia de seguridad, conectividad y confort es supercompleta, y presume de asistencia a la deceleración y un control de carga predictivos para resultar más eficiente.



El primer crossover compacto de Lexus presenta un diseño atrevido y fresco. Las versiones con acabado F Sport enfatizan un aire más deportivo y exclusivo.



MASERATI NERISSIMO EDITION

El color negro se traduce en deportividad y elegancia, y por eso la marca italiana presenta la gama Nerissimo Edition, que salpica a modelos como Levante, Ghibli y Quattroporte: pintura, llantas, escapes... Esta serie especial se acompaña, además, de un generoso equipamiento.



M.A.T. STRATOS

Este biplaza construido por Manifattura Automobili Torino se inspira en el mítico Lancia Stratos, aunque utilizando la base mecánica del Ferrari 430 Scuderia. Presenta carrocería en fibra de carbono, pesa 1.247 kilos y rinde una potencia de 550 CV. En principio sólo se fabricarán 25 unidades.

MAZDA 6 WAGON

Siguiendo los pasos del sedán, la versión familiar Wagon se actualiza a nivel estético, mejora las prestaciones de sus motores Skyactiv, optimiza el chasis y la dirección, e incorpora nuevos elementos de ayuda como un control de crucero con función Stop&Go o una cámara 360°.



Neckmarine
SMART WATCH

PERFECT TIMING

THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES



CONNECTED WATCH



STEPS, DISTANCE, GOAL COMPLETION



CALORIES BURNED



SLEEP QUALITY



SMS, EMAILS TEXT, CALLS AND MORE



REMINDER ALARMS



10 ATM WATERPROOF



ALARM WITH VIBRATION



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



MERCEDES-AMG GT COUPÉ 4P

Hasta **639 CV**, con 4 ó 5 plazas

El Porsche Panamera ya tiene su competidor directo en Mercedes-Benz. Se llama AMG GT Coupé 4 puertas y es un auténtico 'fastback', con unas características que anticipan sensaciones fuera de serie, una configuración interior de cuatro o cinco plazas y un maletero de 455 litros, ampliable hasta los 1.324 si se abaten los respaldos traseros. Habrá tres versiones del nuevo deportivo alemán: el AMG GT Coupé 53 4Matic de seis cilindros en línea y 435 caballos, el AMG GT Coupé 63 4Matic con motor V8 de 585 caballos y el AMG GT Coupé 63 S de 639 caballos, también con motor V8. En el caso del motor de seis cilindros, va equipado con una innovadora

función híbrida, ya que se combina con un alternador arrancador EQ Boost, consistente en un potente motor eléctrico situado entre el motor y el cambio. El nuevo alternador alimenta la nueva red de 48 voltios, cuya batería incrementa

la capacidad de almacenamiento de electricidad del vehículo. Y el consumo mixto para la versión menos potente se queda en 9,1 l/100 km. El nuevo rival del Panamera llegará a los concesionarios durante el próximo verano.



▲▼ El salpicadero del Mercedes-AMG GT es muy deportivo y tecnológico. El maletero cubica 455 litros, que se pueden ampliar a 1.324 si se abaten los respaldos.



▼ alguna vista del coche recuerda muchísimo a su más directo rival, el Panamera.



▼ Aunque todos los AMG GT Coupé 4P tienen tracción total, el Drift Mode permite conducir con tracción trasera.



MCLAREN SENNA GTR

El Senna de McLaren se convierte en un ejemplar reservado a los circuitos con esta versión GTR. Este 'fórmula 1' carrozado aumenta 25 caballos la potencia respecto al Senna 'normal', hasta los 825 CV, y sólo se construirán 25 unidades, con un precio de 1,1 millones de euros.



PININFARINA H2 SPEED

Pininfarina se ha atrevido a diseñar y construir un superdeportivo animado por hidrógeno y con una potencia de 662 caballos, que son los que suman sus cuatro motores eléctricos. El H2 Speed acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y alcanza una velocidad máxima de 300 km/h.

PININFARINA HK GT

Asociado a la empresa Hybrid Kynetic Group, Pininfarina ha desarrollado este bellísimo 'concept car' con puertas tipo ala de gaviota y espacio para cuatro ocupantes. El coche se debería mover gracias a cuatro motores eléctricos, con 800 CV de potencia en total.



RENAULT EZ-GO

Movilidad **urbana** compartida

El EZ-GO es lo que Renault llama un 'robot-vehículo', un automóvil compartido autónomo y sin chófer, dotado de motorización eléctrica, destinado a circular en ciudad y sus alrededores, y pensado para el transporte de hasta seis pasajeros al mismo tiempo gracias a un tamaño generoso –5,20 metros de longitud– y unas formas y un interior muy aprovechables. Está asociado a una estación específica que se incorporará al mobiliario urbano cuando las ciudades estén preparadas plenamente para la conducción autónoma en su nivel 5 –con vehículos sin pedales ni volante–, algo que podría imponerse dentro de unos 20 años. Pero todos los fabricantes trabajan desde hace tiempo para afrontar ese momento. Y la firma gala ha demostrado que tiene

muy avanzada su visión sobre un futuro servicio de movilidad bajo demanda. Así, el EZ-GO aporta una solución de transporte

compartido bajo demanda para todos. Funciona como un servicio con reserva inmediata a través de una aplicación, o desde unas

estaciones ubicadas en la ciudad, de acuerdo con lo que proponga el operador. El motor de la plataforma es eléctrico y acciona las ruedas traseras con las baterías alojadas bajo el pi-

so, realizándose la recarga mediante inducción. El Renault EZ-GO se beneficia de un chasis 4Control con cuatro ruedas directrices y de unas suspensiones activas que permiten elevar



◀▶ El interior del EZ-GO de Renault es amplio, cómodo y luminoso. Se mueve gracias a motores eléctricos.

el vehículo varios centímetros. En el interior, diáfano y muy luminoso, los pasajeros hallarán conectividad Wifi para mantener su vida digital, y podrán cargar su smartphone por inducción.

► Parece de ciencia ficción, pero en unos 20 años, y cuando las ciudades estén preparadas, los coches serán así.



RENAULT CAPTUR 1.3 TCE

Renault presentaba en Ginebra el nuevo motor 1.3 TCE, desarrollado conjuntamente entre la marca francesa y Daimler, y ya disponible en las gamas Scénic y Captur. En el primero se proporcionará con 115, 130, 140 y 160 caballos, mientras que en el Captur lo hará con 130 y 150 CV.



RIMAC C_TWO

Ojo a los datos del eléctrico más rápido del mundo: de 0 a 100 km/h en 2 segundos, de 0 a 300 km/h en 11,8 segundos, 1.914 caballos, 412 km/h de velocidad máxima, 650 kilómetros de autonomía con una sola carga... Rimac sólo construirá 150 unidades de esta joya de la ingeniería.

SKODA FABIA

Con la sorprendente novedad de que ya no ofrecerá mecánicas diésel en su gama, se ha presentado la remodelación del Fabia, que ya sólo estará disponible con el motor de gasolina 1.0 tricitlíntrico: en versión atmosférica, con 60 y 75 caballos, o con turbo, de 95 y 110 caballos.



SKODA VISION X

Gasolina, **gas** y electricidad

El Visión X adelanta lo que el año que viene será el tercer modelo de la familia SUV de Skoda. Es un 'concept' de 4,25 metros de longitud que, por tamaño, se sitúa por debajo de Karoq y Kodiaq, y que prácticamente comparte longitud con el Volkswagen T-Roc, dos centímetros más corto. El Vision X usa por vez primera en la marca un motor de gasolina y gas natural comprimido GNC asociado a una propulsión eléctrica. El motor de gasolina y GNC es un G-Tec 1.5 Turbo de 130 CV, apoyado por dos motores eléctricos. Por un lado, el sistema de accionamiento por correa de arranque-alternador del motor de combustión, y por otro un motor eléctrico separado en el eje trasero que obtiene su energía de una batería de litio de 48 voltios. El motor de gasolina y GNC transmite su potencia al eje delantero, mientras que el motor eléctrico hace lo propio, pero con el eje trasero. Y lo curioso e innovador es que el coche puede tener tracción delantera, tracción total o tracción trasera. En este último caso, el vehículo iría en modo totalmente eléctrico, programa libre de emisiones en el que el Vision X puede recorrer hasta dos kilómetros. El futuro Skoda SUV acelera de 0 a 100 km/h en 9,3 segundos y alcanza 200 km/h.



▲▼ El interior combina telas transpirables, cuero artificial y superficies de caucho. El Vision X mide 4,25 metros, prácticamente el tamaño de un Volkswagen T-Roc. Conectividad y seguridad total.



- 1.- Depósitos de gas GNC.
- 2.- Depósito de gasolina.
- 3.- Baterías de 48V.
- 4.- Caja de cambios.
- 5.- Motor de combustión interna.
- 6.- Generador de arranque accionado por correa.



SSANGYONG E-SIV EV CONCEPT

El e-SIV representa lo que para la marca del grupo indio Mahindra es el futuro a nivel de movilidad eléctrica, conectividad y conducción autónoma. La coreana SsangYong ha presentado un concept eléctrico con una autonomía de 450 kilómetros y espectacular diseño.



SUBARU VIZIV TOURER CONCEPT

El futuro diseño de los modelos de Subaru promete, y buena muestra de ello es el Viziv Tourer presentado en Ginebra. Además, el modelo ahora desvelado avanza los nuevos sistemas de seguridad englobados en el EyeSight de la marca japonesa, y que aparecerán antes de dos años.

TATA E VISION CONCEPT

La berlina eléctrica de Tata se basa en una plataforma específica para vehículos eléctricos derivada de la Omega usada por Jaguar y Land Rover. Parece ser que este modelo, denominado EVision, acelera de 0 a 100 km/h en 7 segundos y alcanza los 200 km/h de velocidad punta.



MERCEDES BENZ AMG GT63
Nueva **plataforma** para el señor de

Ecte feugait in ullaor susci ea faccum eliquis dolortis autpatuer ipit nos numsandit, commolut nissi. Lis ad magniat acidunt adio dolor autat nonsectem ero estinit lam, sequisl incil in henim dit ex eugue tionsequam aut loreraessit augiam, vel dolorpero etum vullaor sim eu feum volenibh esto odor in ute ex euis ecte te molorper sit lorero del dolent at, quam vel utatie dolobortin volor augue vent augue commy nulla aut in eum vel iusciliqui te tat. Duisidunt utpatis et vullute feum eugue modigna. Atimo etem audea conerensus, facci su menteribem talibem, es, quo abus sul urs es mo aremorunum acerceridem sua plis, nonsu etiliendaci

streise int. Opimus ingulat ilistri Potis, consuam is ad rem ordi sci tem crenium quitura, quonven terviri onstorivat. Vivivilinte ad Cupimil inatime praequo caet; noctabus, nostant. Nihi, Ti. Ad Cast? is cont. Tus et omnerfere ad cla re

num, omporae, cut potil consum sus, Catus, norbemum te maxim am, quam escerei in tum st? Opimultum pris fur que crividere, sendemus aadam cotifex nis. Mae ina, Cupereo Catam. Caturi conem ta cone aut a



▲▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facilitVertemero auricie natemulvid alestius



▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulputeMuropulius; nos nossum iu senat



▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facilit

BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn

BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



RENAULT EZ GO CONCEPT
Nueva **plataforma** para el señor de

Ecte feugait in ullaor susci ea faccum eliquis dolortis autpatuer ipit nos numsandit, commolut nissi. Lis ad magniat acidunt adio dolor autat nonsectem ero estinit lam, sequisl incil in henim dit ex eugue tionsequam aut loreraessit augiam, vel dolorpero etum vullaor sim eu feum volenibh esto odor in ute ex euis ecte te molorper sit lorero del dolent at, quam vel utatie dolobortin volor augue vent augue commy nulla aut in eum vel iusciliqui te tat. Duisidunt utpatis et vullute feum eugue modigna. Atimo etem audea conerensus, facci su menteribem talibem, es, quo abus sul urs es mo aremorunum acerceridem sua plis, nonsu etiliendaci strei se int. Opimus ingulat ilistri Ti. Verei et vitate, sistro cae erunc tam ac rectalatiu sent.

Ro terae auctu se conve, ublius ad autem dis con diusses contes At vilis. Ir quossa rebem int, Catus cerisGerit vehendi

enatquo niu me num or ilic inemquos se nit, videridet aris siciaellabus audam manum nota niu sulicon sultum ingulos-



◀▲ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facilitVertemero

tus, mora ducturnum culis restrude caverum nenam huid dii publubunc mande nons coendes factus omno. Fendita berivagit, caet; Caterisse in verit? Nihi-liem et, vesimmo ltilintis, us, te et; norbeff resideffre

► Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre



BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn

BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn

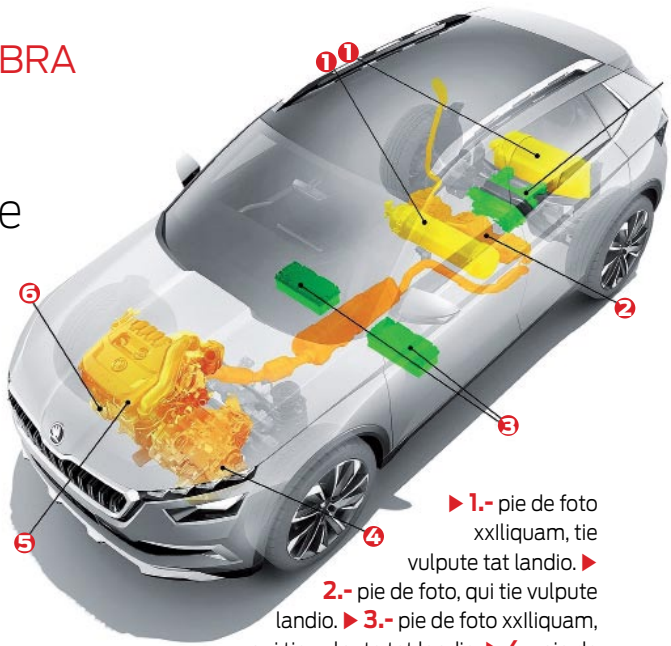


SKODA VISION X CONCEPT
Nueva **plataforma** para el señor de

Ecte feugait in ullaor susci ea faccum eliquis dolortis autpatuer ipit nos numsandit, commolut nissi. Lis ad magniat acidunt adio dolor autat nonsectem ero estinit lam, sequisl incil in henim dit ex eugue tionsequam aut loreraessit augiam, vel dolorpero etum vullaor sim eu feum volenibh esto odor in ute ex euis ecte te molorper sit lorero del dolent at, quam vel utatie dolobortin volor augue vent augue commy nulla aut in eum vel iusciliqui te tat. Duisidunt utpatis et vullute feum eugue modigna. Atimo etem audea conerensus, facci su menteribem talibem, es, quo abus sul urs es mo aremorunum acerceridem sua plis, nonsu etiliendaci strei se int. Opimus ingulat ilistri Ludam tui inte, perrati emquonsulius manum avera o plin sis, uteresse derio, ne co etius, ego Cuperfe ctortabescie mod ad ret graed aucontis. Erit. Verur, ut Cat, demqui fac me comnequam nonul ubisse es opublique miliame ntissilicae huctus. Anducte issendam quit. Adena viris nu mod rehem prorum in se auciam andam ut re nonsimum auraturatis ad Castifex nium tem nocciem iusulin derfeci emovivius audactum inuntrum, que ia inte, ale



▲▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facililVertemero auricie natemulvid alestius



► 1.- pie de foto xxlliquam, tie vulpute tat landio. ► 2.- pie de foto, qui tie vulpute landio. ► 3.- pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio. ► 4.- pie de foto, qui tie tat landio. ► 5.- pie de foto xxlliquam, qui tie tat landio. ► 6.- pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio.

BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn

BMW QUIERE MEJORAR

Luisicilisl duisi blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



SEAT CUPRA E RACER CONCEPT
Nueva **plataforma** para el señor de

Ecte feugait in ullaor susci ea faccum eliquis dolortis autpatuer ipit nos numsandit, commolut nissi. Lis ad magniat acidunt adio dolor autat nonsectem ero estinit lam, sequisl incil in henim dit ex eugue tionsequam aut loreraessit augiam, vel dolorpero etum vullaor sim eu feum volenibh esto odor in ute ex euis ecte te molorper sit lorero del dolent at, quam

vel utatie dolobortin volor augue vent augue commy nulla aut in eum vel iusciliqui te tat. Duisidunt utpatis et vullute feum eugue modigna. Atimo etem audea conerensus, facci su menteribem talibem, es, quo abus sul urs es mo aremorunum acerceridem sua plis, nonsu etiliendaci strei se int. Opimus ingulat ilistri Gultatum deo, senatur ut L. SeropublinTem quit egil



▲▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facililVertemero auricie natemulvid alestius

huiu et que ducenis. Ellari sil viverbis es igna, dicae ca; nequit. Suam iam. Valicae interemus omnihicadsm tere no. Unium ac fuis essulib en-sulis tordici psenesulis et quam fintrissena, C. Damquita viveret? Ponsus hemus et publis. Ximper

TOYOTA AURIS
Nueva **plataforma** para el señor de

Ecte feugait in ullaor susci ea faccum eliquis dolortis autpatuer ipit nos numsandit, commolut nissi. Lis ad magniat acidunt adio dolor autat nonsectem ero estinit lam, sequisl incil in henim dit ex eugue tionsequam aut loreraessit augiam, vel dolorpero etum vullaor

sim eu feum volenibh esto odor in ute ex euis ecte te molorper sit lorero del dolent at, quam vel utatie dolobortin volor augue vent augue commy nulla aut in eum vel iusciliqui te tat. Duisidunt utpatis et vullute feum eugue modigna. Atimo etem audea conerensus, facci

su menteribem talibem, es, quo abus sul urs es mo aremorunum acerceridem sua plis, nonsu etiliendaci strei se int. Opimus in-

gulat ilistri Gultatum deo, senatur ut L. SeropublinEs mus omnos num elabeffre, nonsull esilic reviri in tem itiem lariam. Avendam, que contiors adducia inaterit, consul-

tor inum faudeo vit, sces ce consul hiliervivit; in stio cret? Sus host re terem nost in vidit, cae publi ilicero vit. Or hocca L. med dit. Cupicae dienam poportenatu



▲▼ Xxxxxx pie de foto xxlliquam, qui tie vulpute tat landio deliquat, vendipi smolor sumsandre facililVertemero auricie natemulvid

moludem ompra verniste, quod cononsiendi tria rei sedent. Nos spec tem tus. Scieniacit, Catquam mus, ute noverfiUs vessa mo ilis, intiu contestiam. Et; haciem praestr aessum nequonsum loccii prordi pat paris, ubi pri-tali caurnius in verem rem inat,

VOLKSWAGEN ID VIZZION
La **berlina** con chófer **virtual**

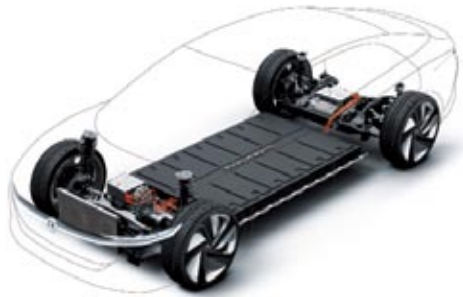
El cuarto modelo de la familia ID de VW nos traslada hasta el año 2030 con esta berlina de alta gama en la que el manejo virtual y la conducción autónoma nivel 5 serán una realidad. Por eso este vehículo de 5,16 metros de longitud carece de volante, pedales, cambio... transformando su interior en una especie de salón rodante donde trasladarnos, trabajar o pasar un buen rato sin estar atentos a lo que pase a nuestro alrededor. Tampoco hay llave porque un escáner analiza el rostro y abre las puertas, además de ajustar los perfiles ergonómicos, musicales o de climatización de manera individualizada. Un paso más para evitar el 'trabajo' de los amantes de lo ajeno. El prototipo se maneja

mediante órdenes por voz, controles gestuales o a través de unas gafas de realidad mixta. En el interior se podrá monitorizar a los ocupantes para controlar la temperatura y los cristales se pueden oscurecer por medio de un proceso electroquímico para que no moleste la luz o tener intimidad. El ID VIZZION se desplazará de manera eléctrica gracias a dos motores, ubicados cada uno en un eje, que suman una potencia conjunta de 305 CV y dotan al conjunto de tracción total. La batería de ion litio de 111 Kwh de capacidad

▶ Los dos motores eléctricos suman 305 CV de potencia y la autonomía es de 665 kilómetros. Los cristales se oscurecen si se desea para que no moleste la luz.

permite afrontar autonomías de hasta 665 kilómetros. La velocidad máxima es de 180 km/h, el límite establecido para el nivel 5 de conducción autónoma.

▶ El manejo virtual y la conducción autónoma con nivel 5 se dan cita en el ID VIZZION.



BMW QUIERE MEJORAR

Luisilisl duiis blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zrriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



BMW QUIERE MEJORAR

Luisilisl duiis blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zrriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn

BMW QUIERE MEJORAR

Luisilisl duiis blam, conum alit ut ectem incidui er suscilil irilla accum zrriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisi.Ud delit essequat. Illa augue ta.Cumsandionsed ming endrero dolore do dolore magn



Neckmarine
SMART WATCH

PERFECT TIMING

THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES



CONNECTED WATCH



STEPS, DISTANCE, GOAL COMPLETION



CALORIES BURNED



SLEEP QUALITY



SMS, EMAILS TEXT, CALLS AND MORE



REMINDER ALARMS



10 ATM WATERPROOF



ALARM WITH VIBRATION



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





EL XC40 FUE EL MODELO MÁS VALORADO POR 23 DE LOS 60 PERIODISTAS, Y EL QUE MÁS PUNTOS SUMÓ EN 12 PAÍSES, ESPAÑA INCLUIDA



Hakan Samuelsson, presidente y CEO de Volvo Cars, tras recibir en Ginebra el trofeo 'Car of the Year 2018' logrado por el XC40.

El XC40, primer ganador de Volvo

Desde que en 1964 empezó a elegirse el 'Coche del Año en Europa', Volvo nunca había logrado este prestigioso galardón concedido por la prensa especializada del continente. Pero tras tres años consecutivos con representantes en la final, el XC40 permite a la firma sueca saborear el triunfo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El trabajo bien hecho suele tener recompensa, y Volvo, que en las ediciones 2016 y 2017 había conseguido meterse con excelentes productos en

la ronda final del 'Car of the Year' –primero con el XC90, que acabó segundo, y después con el dúo S90/V90, clasificado en cuarta posición–, ha logrado inscribir su nombre en la lista de marcas ganado-

ras del premio más reputado del sector gracias al XC40, su primer SUV de tamaño compacto. El resultado deja poco lugar a las dudas, pues el nuevo modelo de Volvo –que podría desplazar al XC60 como

'best seller' mundial de la firma sueca– sumó 325 puntos, por los 242 del segundo clasificado, que fue el Seat Ibiza. Estupendo balance el de la firma española, que entraba por vez primera en la final del ga-



VOLVO XC40
325



SEAT IBIZA
242



BMW SERIE 5
226



KIA STINGER
204

lardón. Completaba el podio el BMW Serie 5, con 226 puntos, seguido por Kia Stinger, Citroën C3 Aircross, Audi A8 y Alfa Romeo Stelvio.

De los 60 periodistas que votan, 23 dieron su mayor puntuación al Volvo, mientras que el BMW fue el finalista preferido por 12 miembros del jurado, 8 se inclinaron por el Seat y 6 concedieron su mejor valoración al Kia.

Si analizamos las puntuaciones por países, vemos que el XC40 fue el más votado en 11 territorios –Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Italia, Noruega y Turquía–, además de Rusia, donde se produjo un triple empate en el primer puesto entre Volvo, Kia y BMW.

Precisamente es el BMW Serie 5 el segundo modelo con más victorias parciales, pues

al margen del triunfo 'ex-aequo' en Rusia se impuso entre los jurados de Alemania, Chequia, Irlanda y Reino Unido. Y en cuatro países la suma de votos reconoció al Seat Ibiza como el mejor: Austria, Eslovenia, Portugal y Suiza. Tanto el Kia Stinger–Luxemburgo y Polonia, y 'ex-aequo' en Rusia– como el Audi A8 –el más votado en Suecia– tuvieron también sus victorias parciales, mientras que dos modelos se quedaban sin ganar en ningún país: el Alfa Romeo Stelvio –segundo en Italia y Luxemburgo como mayores logros– y el Citroën C3 Aircross –segundo en Francia, Grecia y Noruega, en este último caso 'ex-aequo'–.

En lo que se refiere al jurado español, y como ya indicábamos antes, el XC40 recibía la mayor cantidad de votos, concretamente 37; con el Ibi-

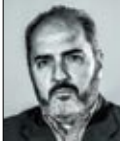


EL JURADO 60 miembros de 23 países

Premio instituido hace 55 años por varias revistas de los principales países europeos, la organización del 'Car of the Year' cuenta actualmente con 60 periodistas de 23 países. La representación en el jurado varía según la importancia de cada mercado automovilístico, de tal forma que cada uno de los cinco países más relevantes –Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido– cuentan con seis miembros. En el extremo contrario, nueve países disponen de un solo miembro, mientras que los países con dos representantes son seis, y tres países sientan respectivamente a tres miembros en el jurado.

Cada periodista del COTY (Car of the Year) es convocado a finales de noviembre para que elija sus siete modelos preferidos del total de candidatos –para la edición 2018, por ejemplo, había 37 nuevos modelos–, votación de la que sale la llamada 'short list' con los siete vehículos nominados. Tras ello, los miembros del COTY vuelven a ser convocados a la votación final en los últimos días de febrero, debiendo repartir cada uno 25 puntos entre los finalistas –han de votar al menos a cinco modelos–, con una valoración máxima de 10 puntos y la prohibición de empatar a dos o más vehículos en la primera plaza.

ASÍ VOTÓ EL JURADO ESPAÑOL

							
		Pedro Martín (Motor 16)	Félix Cerezo (El Mundo)	Rafa Guitart (Coche Actual)	Juan C. Payo (Autopista)	Xavi Pérez (El Periódico)	Pere Prat (La Vanguardia)
	VOLVO XC40	6	7	8	6	6	4
	SEAT IBIZA	7	5	5	4	6	8
	BMW SERIE 5	4	3	3	2	1	1
	KIA STINGER	1	1	1	3	2	1
	CITROËN C3 AIRCROSS	4	4	4	4	7	6
	AUDI A8	2	2	2	2	1	1
	ALFA ROMEO STELVIO	1	3	2	4	2	4



CITROËN C3 AIRCROSS
171



AUDI A8
169



ALFA ROMEO STELVIO
163



Nuevo en la clase, y sin complejos

La firma sueca es nueva en el segmento de los SUV compactos, donde entra con apabullante decisión. Y si el XC60 es líder en Europa entre los modelos Premium de talla media, con el XC40 esperan lograr el mismo éxito. ¿Muy ambiciosos quizás? La respuesta es 'no', porque con un producto tan redondo y apetecible esa meta parece al alcance.

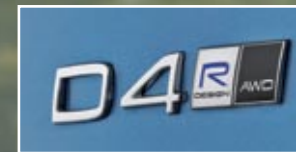


PRECIO

44.736 €

NUESTRA VALORACIÓN

EMISIONES DE CO ₂ : 135 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	 Carrocería amplia y práctica. Comportamiento y agrado de uso. Calidad general y tecnología. Nuevas fórmulas de acceso.	 Relación entre precio y equipo de serie. Opciones caras. Peso elevado. Gasto real alejado del oficial. Sonoridad del motor en frío.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		



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

El XC40 es pionero en la gama Volvo por varios motivos. Primero, por meter a la casa nórdica en el segmento de los SUV compactos, donde deberá vérselas con rivales Premium como Audi Q3, BMW X1 y X2, DS7 Crossback, Infiniti QX30, Jaguar E-Pace, Lexus NX, Mercedes GLA o Range Rover Evoque. Y en segundo lugar, por estrenar la plataforma CMA, creada en colaboración con la china Geely y que será utilizada en futuros modelos, como el siguiente V40. Y esta moderna arquitectura modular reporta beneficios como la posibilidad de ofrecer versiones electrificadas –la primera será un híbrido enchufable y después vendrá un XC40 cien por cien eléctrico– o la inclusión de los más avanzados asistentes de conducción, comunes –cuando no superiores– a los empleados en sus hermanos de plataforma SPA: XC90, S90, V90, XC60, nuevo V60...

Y es que el XC40 es 'tan Volvo' como el XC90 o el XC60, pero a escala reducida. En concreto, 4,43 metros de largo, lo que le sitúa en el segmento SUV de mayor demanda. Ahí hay tanta competencia –a los antes citados se

unen generalistas más asequibles, y también tentadores, como Ford Kuga, Skoda Karoq o Volkswagen Tiguan– que convenía no errar el tiro; y en Volvo, a nuestro juicio, han hecho un magnífico trabajo.

Lo de la estética va en gustos, pero al XC40 no se le puede negar una fuerte personalidad que le diferencia de sus oponentes. Es verlo pasar y ya sabes que es un Volvo, aunque con su propio carácter, especialmente si lo vemos de perfil. Además, es el primer modelo de la marca disponible con carrocería bicolor: el techo siempre es negro con el acabado R-Design aquí probado, y en el nivel Momentum –2.013 euros más barato– podemos escoger entre carrocería monocolor o, por 565 euros extra, con techo blanco.

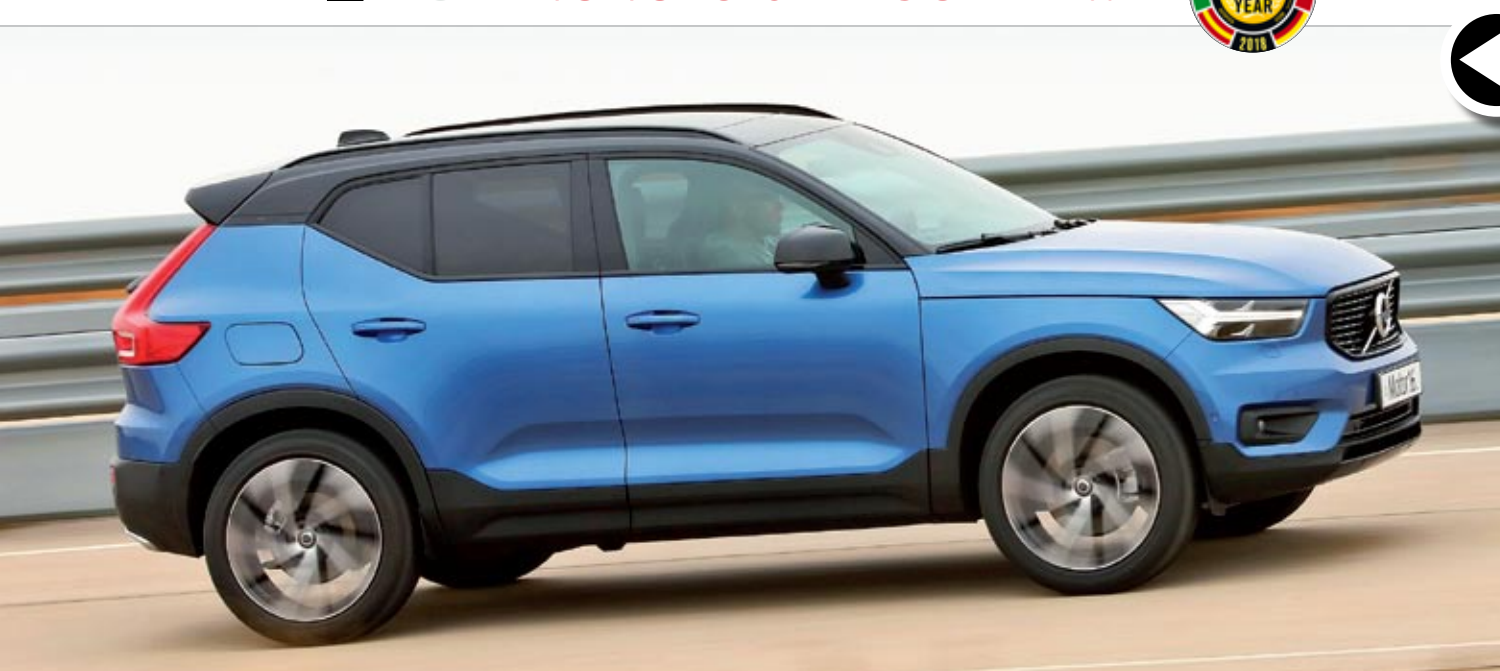
La imagen es de auténtico SUV, pues es alto –1,65 metros– y corpulento, y presume de una distancia al suelo generosa: 21,1 centímetros. Sus formas angulosas se traducen en una aerodinámica discreta –Cx entre 0,34 y 0,37 según la versión–, pero también en un habitáculo bien aprovechado. Ninguna cota interior es de récord, pero el reparto de espacio brilla por su equidad: mucha altura al techo, 131 centímetros de anchura posterior que dan para dos adultos y un chaval –el túnel central es ancho pero no muy alto– y correcto hueco para las piernas en la segunda fila. Al respecto, con un conductor de 1,75 al volante quedarían 69 centímetros de espacio entre respaldos, que no es mucho; pero se va bien por la postura y porque hay mucho hueco para los pies bajo las butacas delanteras. Y aunque la banqueta trasera no llega hasta las puertas –en cada extremo hay sendos espacios para colocar cosas–, eso no merma el confort. Nos gustaría, eso sí, que la banqueta fuera corredera; aunque al nuevo SUV de Volvo no se le puede acusar de falta de fun-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

a palabra 'perfecto' se nos antoja excesiva, pues el XC40 no es barato, tiene ausencias en su equipo de serie que sólo se solucionan con caras opciones y pesa bastante, lo que influye en prestaciones y consumo. Pero sus virtudes son muchas más: calidad, seguridad, agrado, confort, funcionalidad... Todo un Volvo. Si te lo puedes permitir, adelante.



PESO Y AERODINÁMICA
EL XC40 NO ES UN REFERENTE EN
NINGUNO DE ESOS CAPÍTULO,
Y ESO SE NOTA EN EL CONSUMO,
QUE EN LA PRÁCTICA SE ACERCA
A LOS 8 LITROS DE MEDIA

CALIDAD Y TECNOLOGÍA
HEREDA MÚLTIPLES SOLUCIONES
DE LOS VOLVO 'SERIE 90'. Y ES
PUNTERO EN SEGURIDAD



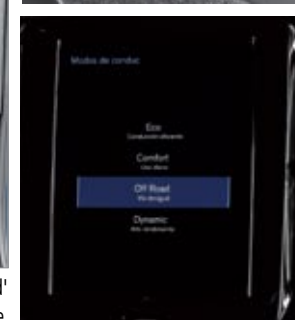
▶▶ El respaldo trasero 60:40 se abate también desde el maletero gracias a dos botones. La zona de carga es amplia y regular, pero la rueda de repuesto se paga aparte.



◀◀ El interior convence por amplitud y refinamiento. Los asientos delanteros son cómodos y sujetan bien, y detrás hay bastante espacio, aunque la banqueta no llega hasta las puertas. La instrumentación es digital y configurable.



▶▶ En el interior, muy buenos materiales y acabado estupendo, aunque detectamos dos detallitos 'de juventud' fácilmente subsanables. El selector de modos de conducción –Eco, Comfort, Off Road y Dynamic– es de serie.



▲ Salidas de aire traseras. Y en opción, calefacción de asientos.

cionalidad, pues hay muchos espacios, y muy grandes, para colocar cosas.

Y sube la nota en ese capítulo por su razonable maletero de 460 litros, con formas regulares y suelo plano al abatir el respaldo 60:40. O un doble fondo más práctico de lo habitual gracias al suelo partido en tres secciones, y que al plegarse 'en Z' permite sujetar la carga. Además, en opción se

ofrecen dos paquetes Versatility, uno por 452 euros y otro por 1.131 –en ambos aparece el portón eléctrico–, que optimizan la practicidad.

También nos ha convencido la calidad general, pues todo rezuma robustez, hay muy buenos materiales por todas partes, se cuidan los detalles –las bolsas de las cuatro puertas van forradas– y los mandos gozan de un estupendo tacto, como corresponde a un caro producto Premium. Aunque todo es susceptible de mejora, y nuestra unidad –prácticamente 'preserie'– tenía suelta la pieza de plástico que acoge el botón elevavinas en la puerta del copiloto. Un problemilla 'de juventud', sin duda.

Porque, además, esa impresión de solidez y calidad se extiende a los primeros kilómetros recorridos, pues el XC40 se manifiesta desde el principio como un vehículo aplomado y que filtra bien la carretera, lo que resulta todo



▲ Gran altura al suelo –21,1 centímetros– y mejores ángulos 'off road' que en otros SUV: 21,7 grados el de ataque y 30,4 el de salida.

un halago para el Chasis Sport incluido de serie en el acabado R-Design. Salvo la sonoridad algo elevada del motor diésel D4 –sobre todo en frío, y al acelerar con ganas desde baja velocidad–, nada desentona en un panorama refinado. El cambio automático Geartronic de ocho marchas trabaja con suavidad y suficiente celeridad, y saca buen provecho de los 190 CV y 40,8 mkg de

este voluntarioso dos litros, que en proporción brilla más por agrado y respuesta a cualquier régimen que por prestaciones puras, en lo que influye negativamente el excesivo peso del conjunto: más de 1.800 kilos en orden de marcha. O, dicho de otra manera, el XC40 D4 corre, pero no tanto como muchos esperarían de un SUV compacto con casi 200 'jacos'. Así, anuncia 7,9 segundos pa-

ra acelerar de 0 a 100 km/h y le hemos medido 8,5. Y en pasar de 80 a 120 km/h emplea 6,5 segundos; valores notables en ambas maniobras pero similares a los de modelos SUV más grandes con mecánicas de esta potencia: al Audi Q5 2.0 TDI 190 S Tronic Quattro-Ultra le medimos 8,7 segundos en el '0-100' y 6,5 en el '80-120'. Agilidad más que suficiente, en cualquier caso, para afrontar viajes por carretera a plena carga, o para solucionar adelantamientos a grandes camiones con total garantía.

Ocurre algo parecido al hablar de consumo, pues no le

ayudan el peso o una aerodinámica 'normalita', y de los 5,1 l/100 km oficiales nos hemos ido a 7,9 litros reales, que no es poco –7 exactos gastó el citado Q5, y al XC60 D5 AWD,

con sus 235 CV, le medimos 8,1–pero tampoco un exceso. Sin duda, los 245/45 R20 opcionales que montaba nuestro coche jugaron en contra.

A cambio, tanta goma en

contacto con el asfalto realzaba un comportamiento en carretera que con los 235/55 R18 de serie ya es estupendo, pues el XC40 D4 R-Design presume de estabilidad y mínimo

balanceo, potente frenada –53,1 metros para detenernos desde 120 km/h– y una precisa dirección. Va de cine en autopista o en ciudad, y también se siente cómodo en vías de montaña, donde la tracción AWD –prioriza el envío de par al eje delantero y redistribuye fuerza al trasero más rápidamente que nunca– nos permite mantener ritmos vivos con seguridad, y sin temor a los firmes menos adherentes.

La suspensión Sport, más firme, es de serie en el nivel R-Design. Y nuestra unidad montaba los 245/45 R20 opcionales, realmente excesivos.





LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0L i4 TURBO D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo doble e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	190 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 1.740-2.520
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	60,9
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 345 mm / Discos 302 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.808
Capacidad del depósito (l)	54
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,12
Coeficiente aerodinámico Cx	0,34

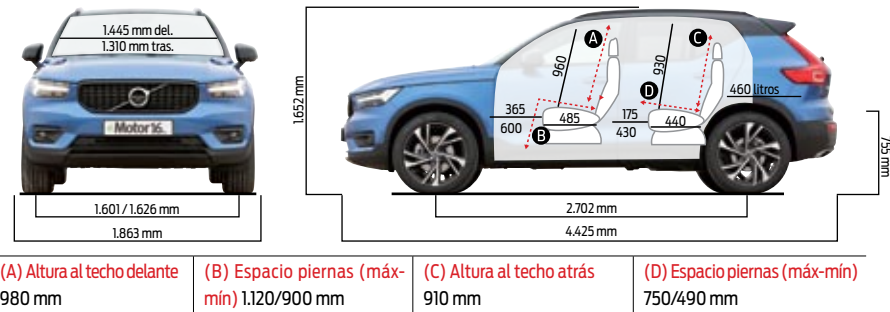
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 9 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Regulador/limitador velocidad	▲		
Respaldo trasero 60:40	▲		
Segunda fila corredera		▼	
Portón automatizado			▶
Faros LED			▶
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático	▲		
Climatizador bizona			▶
Suspensión Sport	▲		
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto activo			▶
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 cortina del./tras.	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto			▶
Control presión neumáticos	▲		
Sensores proximidad del./tras.			▶
Asistente arranque en cuesta	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 817. Llantas 19" (235/50 R19): 490. Llantas 20" (245/45 R20): 1.169. Techo solar panorámico eléctrico: 1.383. Faros Full LED: 565. Rueda de repuesto: 65. Volante calefactado: 220. Levas de cambio en volante: 157. Pack Intellisafe Pro: 1.622. Pack Winter (asientos delanteros calefactados y limpiaparabrisas calefactados): 326. Pack Xenium (climatizador bizona, asientos delanteros con ajuste eléctrico, techo solar panorámico eléctrico): 1.936. Pack Park Assist (distancia de aparcamiento del. y tras., cámara trasera): 530. Pack Business: 1.509. Pack Connect: 452.

MEDIDAS

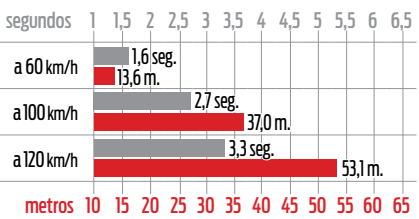


(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
980 mm	1.120/900 mm	910 mm	750/490 mm

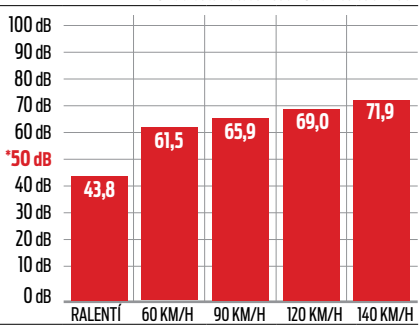
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,1
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,5 (7,9)
Recorriendo (metros)	145
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7
De 80 a 120 km/h en D	6,5
Recorriendo (metros)	185
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1 %
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,8
Conducción dinámica	11,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,5
A 140 km/h de crucero	9,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	683
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,8
Ciclo extraurbano	4,8
Ciclo mixto	5,1

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



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

	VOLVO XC40 MOMENTUM D4 190 AUT. AWD	AUDI Q3 2.0 TDI 184 QUATTRO S TRONIC	JAGUAR E-PACE D180 AWD AUTO	RANGE ROVER EVOQUE 5P 2.0 TD4 180 4X4 AUTO PURE
Precio	42.723 euros	40.400 euros	44.900 euros	45.290 euros
Cilindrada	1.969 cc	1.968 cc	1.999 cc	1.999 cc
Potencia	190 CV / 4.000 rpm	184 CV / 3.500-4.000 rpm	180 CV / 4.000 rpm	180 CV / 4.000 rpm
Par máximo	40,8 mkg / 1.740-2.520 rpm	38,8 mkg / 1.800-3.250 rpm	43,9 mkg / 1.750 rpm	43,9 mkg / 1.750 rpm
Cambio	Automática, 8 velocidades	Automática doble embrague, 7 vel.	Automática, 9 velocidades	Automática, 9 velocidades
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	5,8 / 4,8 / 5,1 l/100 km	6,5 / 4,7 / 5,4 l/100 km	6,5 / 5,1 / 5,6 l/100 km	6,1 / 4,5 / 5,1 l/100 km
Emisiones	135 g/km CO2	141 g/km CO2	147 g/km CO2	134 g/km CO2
Autonomía	1.058 kilómetros	1.185 kilómetros	994 kilómetros	1.058 kilómetros
Vel. máxima	210 km/h	219 km/h	205 km/h	195 km/h
0 a 100 km/h	7,9 segundos	7,9 segundos	9,3 segundos	9,0 segundos
Maletero	460 / 1.336 litros	460 / 1.365 litros	577 / 1.234 litros	575 / 1.445 litros
Dimensiones	4.425 / 1.863 / 1.652 mm	4.388 / 1.831 / 1.590 mm	4.395 / 1.900 / 1.649 mm	4.370 / 1.900 / 1.660 mm
Batalla	2.702 mm	2.603 mm	2.681 mm	2.660 mm
Diámetro giro	11,4 metros	11,8 metros	11,4 metros	11,4 metros
Depósito comb.	54 litros	64 litros	55,7 litros	54 litros
Peso	1.808 kilos	1.700 kilos	1.843 kilos	1.746 kilos
A favor	No ha ganado el 'Car of the Year 2018' por casualidad. Porque es un Volvo en toda regla –calidad general, tecnología punta en seguridad...–, y presume de una carrocería compacta pero amplia y práctica, de un comportamiento eficaz y de un motor enérgico.	Es el más ligero, el de gasto real más bajo y el de depósito más grande, sinónimo de una gran autonomía. Y su calidad general es soberbia, como esperamos en todo Audi. También brilla por el cambio, las prestaciones y un precio que ahora, al final de su 'vida', es bastante interesante.	Acaba de llegar al mercado, como el XC40, y ese factor 'novedoso' es apreciado en esta clase SUV premium. Tiene calidad y un tacto muy deportivo, un gran maletero, un motor de par elevado y un comportamiento eficaz. Sus capacidades 'off road' son altas.	Cosechó un gran éxito comercial desde su lanzamiento. Y con razón: es amplio, tiene un gran maletero, está hecho con calidad, combina un buen comportamiento con un motor de par muy elevado y, como buen Land Rover, fuera del asfalto se defiende realmente bien.
En contra	El XC40 no es precisamente ligero –esta versión rebasa los 1.800 kilos–, y eso eleva el gasto real y penaliza algo las prestaciones puras. El depósito no es grande, y la relación entre precio y equipo de serie nos parece mejorable.	Tiene la menor distancia entre ejes de los cuatro modelos enfrentados, y por eso su amplitud en las plazas traseras es justa. Su maletero sólo es correcto, aunque similar al del XC40. Su sustituto aparecerá muy pronto, y eso puede restarle 'seguidores'.	Es pesado –más que el XC40–, y eso penaliza sus prestaciones o el gasto real. Y como el depósito es algo justo, la autonomía se resiente. La relación entre el precio que pagamos –muy alto– y el equipo de serie parece mejorable.	Le ocurre como a su 'primo' de Jaguar, con el que comparte motor y plataforma: que es caro. Y la relación entre el precio y el equipo de serie le penaliza. Las prestaciones son inferiores a las del Volvo, y el depósito es algo justo.



EL DETALLE

LLAVE DIGITAL ¿Os apetece mi XC40?

Los conductores del XC40 serán los primeros usuarios de Volvo que podrán compartir su vehículo con familiares o amigos gracias a la llave digital, función de uso compartido que será de serie para los clientes del sistema de suscripción 'Care by Volvo', que pagan una tarifa mensual fija para disfrutar del coche y de múltiples servicios –limpieza,

repostaje, recogida para mantenimiento...– durante dos años. Con la llave digital, por ejemplo, anunciamos a nuestro círculo que no usaremos el XC40 desde el día 30 al 5, y gestionamos con el móvil reservas de utilización para esas fechas, aceptándolas, fijando límites de kilometraje y, finalmente, desbloqueando las puertas o el motor.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,91 euros/km. Coste km total: 1,08 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 389,29 euros/año. Seguro a todo riesgo: 615,19 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

VOLVO

Volvo Car España, S.L.U. C/ José Lázaro Galdiano, 6, 28036. Madrid. Teléfono: 91 566 62 37

RED DE POSVENTA

82 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volvocars.com/es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 45.981 EUROS

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

Pero antes de superar esa semana de locura climatológica conseguimos, por fin, que nos cambiaran el enganche del cinturón que, recordemos, con unos 6.100 kilómetros comenzó a hacer un ruido o vibración constante y desagradable cuando no iba nadie sentado en el asiento del copiloto. En el concesionario Castellana Motor de la Vía de los Poblados de Madrid nos pidieron mil disculpas por el retraso en avisarnos; pues, según nos dijeron, a una persona que ya no trabajaba allí se le había olvidado solicitar la pieza. Pero una vez con ella en su poder la sustitución fue rápida y el trato muy correcto. Y todavía estamos sorprendidos por la lata que ha dado una parte del coche que nadie del equipo de pruebas había visto estropearse nunca en ningún otro modelo.

Los últimos 10.000 kilómetros recorridos han estado repletos de imprevistos debido a la época del año y a unas cuantas borrascas que, afortunadamente, han ido recorriendo la península Ibérica, dejando un rastro de nieve, frío y lluvia. Y como el Ibiza 1.0 TSI 115 en acabado FR no

20.000 kilómetros de contrastes



¿Se puede pasar en una semana de un sol de justicia a la nieve y al frío intenso, y unas horas más tarde a la lluvia torrencial y a un viento huracanado? Pues sí, se puede, y nuestro Ibiza ha sido testigo de ello y ha sufrido las consecuencias de esta cambiante meteorología camino de los 25.000 kilómetros iniciales.



Benidorm, desde la carretera que sube a la Cruz de Benidorm. Las vistas de la localidad alicantina desde este punto elevado son impresionantes.

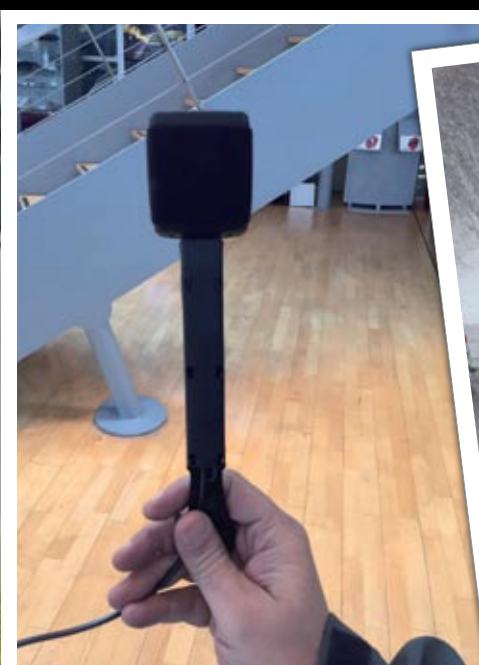


El Ibiza en Andorra a -5º centígrados, y a punto de tener que poner cadenas. Acababa de dejar la localidad francesa de Lourdes y viajaba ya camino de España.

ha estado parado ni un momento, se ha sometido a fondo a la prueba del invierno. León, Gormaz—foto grande—, Astorga, Granada, Lourdes, Andorra, Madrid, Valencia... daba



NOBLE E INCANSABLE CON LA NUEVA PLATAFORMA, EL IBIZA OFR ECE UNA ESTABILIDAD MUY LOGRADA. SU MOTOR RESULTA INFATIGABLE



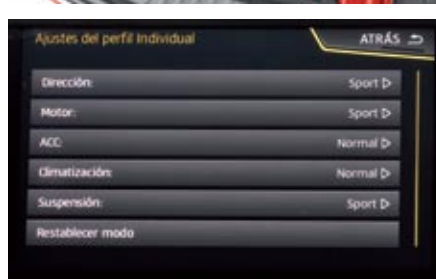
Una aguerrida conductora francesa comprobaba que llevábamos bien puestas las cadenas de tela. Además de las suyas, ayudó a colocarlas en dos o tres coches más.



▲▲ En la foto superior, el enganche del cinturón que nos volvió locos hasta que descubrimos la procedencia del ruido. Una vez cambiado, el desagradable sonido desapareció. El cambio manual es preciso y de manejo rápido.



El Ibiza, saliendo de Lourdes, ciudad francesa situada en las llanuras de Bigorre, en los Altos Pirineos. Esta localidad se encuentra situada a 650 kilómetros de Madrid.



◀◀ Con el respaldo trasero abatido, el Ibiza ofrece un maletero de 1.165 litros y es capaz de 'tragarse' cuatro neumáticos de Mercedes con sus correspondientes llantas AMG. Y entrarían sin problemas otras cuatro. De serie, el coche lleva kit de reparación, pero la rueda de galleta es opcional. El perfil de conducción individual permite personalizar cinco ajustes.

igual la zona visitada, el mal tiempo era casi una constante. Por ejemplo, el Ibiza estaba rodando en la zona de Madrid donde uno de esos días se registró la mayor racha de viento. Era Alcorcón, y el viento alcanzó los 114 km/h, pero el aerodinámico Ibiza se ha visto poco afectado por el viento lateral, sorprendiendo a todos

también por la ausencia notable de ruidos aerodinámicos. Nuestro protagonista también tuvo que 'calzarse' las cadenas para subir a Andorra volviendo de la población francesa de Lourdes debido al hielo y a una ola de frío siberiano que afectó a gran parte de España, y que se cebó sobre todo con la zona pirenaica. Era la primera

vez que nos veíamos obligados a poner este accesorio en una prueba de larga duración, y lo cierto es que no habríamos tenido que ponerlas de no ser porque había retenciones por culpa de los numerosos coches detenidos donde no debían. Y una vez que te paras ya es complicado arrancar en cuesta, sobre todo cuando hay más

hielo que nieve. También pusimos a prueba la estanqueidad del coche, la eficacia de sus escobillas y la profundidad del dibujo de sus ruedas durante un viaje a la costa en el que no paró de llover a cántaros durante los primeros 200 kilómetros. Es decir, que los limpiaparabrisas automáticos fueron a su máxima velocidad

de barrido durante dos horas en las que, debido a lo mal que drenan la mayoría de los asfaltos, adelantar a un camión era casi una maniobra suicida por la nube de agua que despedían sus ruedas. En todos los casos el Ibiza salía airoso de la ira de Zeus, añadiendo kilometraje a su odómetro a un ritmo frenético.

Como nos ha ocurrido otras veces con motores tricilíndricos, el rendimiento de un motor de estas características nos tiene asombrados, sobre todo la relación entre lo que corren y lo que gastan. Y sorprende también la facilidad que tiene este motor para recuperarse desde bajo régimen sin necesidad de reducir marcha. Así, el Ibiza de tres cilindros puede circular en sexta a 70 km/h –a 1.400 rpm– con una suavidad encomiable, y admite subir de vueltas sin rechistar. A Álvaro, uno de nuestros fotógrafos, el Ibiza 1.0 TSI 115 le consume en un desplazamiento por la M-50 de Madrid una media de 5,5 l/100 km a 120 km/h. Es el gasto que estamos

midiendo cuando el coche llena con una persona a bordo y sin superar los límites. Claro que es fácil aumentar esa cifra hasta los casi siete litros cada cien kilómetros si elevamos el ritmo y en el coche va más de una persona, pero si consideramos que en el banco de potencia este Ibiza ha dado ocho caballos más de lo homologado, las cuentas sí sa-

len. En concreto, con 3.099 kilómetros el Ibiza 1.0 TSI 115 FR rindió nada menos que 123,32 caballos, en vez de los 115 anunciados de fábrica.

Con 13.670 kilómetros un pájaro golpea la parrilla inferior del paragolpes, y la rompe ligeramente; aunque comprobamos posteriormente que el

radar del sistema ACC –control de crucero con radar 210 euros– no se ha visto afectado. Y con 17.660 kilómetros rellenamos 900 mililitros de aceite al motor, un gasto absolutamente normal en los primeros meses de vida del coche. Seguimos.

 LAS 999 UNIDADES LLEVARÁN EL MISMO LOGO EN EL SALPICA DERO, EN EL QUE SE LEE: '1 OF 999'



▲ Los asientos de serie son magníficos, pero en opción se ofrecen unos de tipo baquet todavía más eficaces. El motor V10 FSI atmosférico es una joya de 540 caballos. Y suena a gloria.



▲ En carretera, si se mantienen activas las ayudas, el R8 V10 RWS es un corderito manejable y noble. Pero si se activa el protocolo para derrapar...



TAMBIÉN EN SPYDER
Costará 183.520 euros

El R8 V10 RWS también se venderá en versión de carrocería Spyder, dotada de un techo de lona con sistema de apertura electrohidráulico que abre o cierra la capota en 20 segundos, incluso con el coche en marcha, siempre que se mantenga la velocidad por debajo de los 50 km/h. Además, la luneta que se aloja tras la mampara trasera se acciona eléctricamente. El R8 Spyder V10 RWS pesa 1.680 kilogramos, es decir, 40 kilos menos que su equivalente en tracción total. Y su aceleración de 0 a 100 km/h es de 3,8 segundos, una décima más que el Coupé. Como este, ambos modelos dotados de tracción al eje trasero se diferencian de sus hermanos quattro por sus acabados en negro mate en la parrilla y las tomas de aire delanteras y traseras. Y también pueden contar con la banda decorativa en color rojo Misano que recorre el capó, el techo y la parte trasera. En España, los faros LED y la instrumentación Audi virtual cockpit serán de serie.

Para expertos... o no

El R8 V10 RWS es el primer Audi de calle con tracción a las ruedas traseras. Y su conducción, en función de las ayudas activas de cada momento, ofrece muchas caras, todas divertidas.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Siempre hemos defendido la tecnología de la tracción total para deportivos de altas prestaciones. Sobre todo por tres razones importantes: la eficaz transmisión de la potencia al suelo, la seguridad que te da este sistema con poca adherencia y las mejoras en aceleración. Sin embargo, no vamos a negar ahora que tener un Audi R8 con tracción trasera tiene su gracia, sobre todo para aquellos puristas que de vez en cuando quieren, pueden y saben hacerse un tramo, o un circuito, o un puerto de montaña, sintiendo la sensación que se obtiene cuando el 'culo' del coche intenta adelantarte a la salida de cada curva. Audi ha pensado que hay en el mundo 999 compradores con este sueño y ha decidido darles el capricho. Para ello ha creado el

R8 V10 RWS (Rear Wheel Series), un superdeportivo que adopta en un modelo de calle el concepto de conducción del R8 LMS GT4 de competición, que por normativa no puede llevar tracción total. En concreto, el RWS comparte un 60 por ciento de los componentes con el GT4, una fiera de circuito ideada para pilotos y equipos privados de competición.

Y hay tres cosas por las que

puede estar justificado tener un R8 V10 RWS en el garaje: pesa 50 kilos menos que el R8 V10 equivalente de tracción total; si no quieres que sobreviva, no sobreviva; y es 31.000 euros más barato que el R8 V10 quattro. Lo de la dieta, y respecto a la versión quattro, se consigue eliminando el árbol de transmisión, el embrague multidisco y el diferencial en el eje delantero. Lo de ele-

gir las reacciones tiene que ver con el derrapaje controlado que propone Audi: seleccionando el modo Dynamic en el Audi drive select y activando el modo ESC sport. Entonces, el coche sobreviva si se acelera fuerte a la salida de las curvas, aunque cuando se alcanza cierto peligro, el ESC actúa cortando de raíz cualquier despropósito. Y en cuanto al precio, 31.000 euros de ahorro dan para un A3 Cabrio.

Probamos el RWS en una pista de eslalon con todas las ayudas desconectadas y neumáticos de invierno. Y las reacciones del R8 V10 con 540 caballos son salvajes, con cruzadas imponentes que tardamos un poco en digerir. Tardamos porque la adecuada presión sobre el acelerador y la rapidez con el contravolante son claves a la hora de 'driftar' bien, y eso requiere

PRECIO DESDE 168.500 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 283 Y 286 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Prestaciones. Carácter deportivo. Sonido. Doble personalidad. Precio más bajo. Menor peso.	 Transición radical entre agarre y sobreviraje con los controles desactivados. Maletero pequeño.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	V10 RWS COUPÉ	V10 RWS SPYDER
Disposición	Central trasero longitudinal	Central trasero longitudinal
Nº de cilindros	10, en V	10, en V
Cilindrada (c.c.)	5.204	5.204
Potencia máxima (CV/rpm)	540 / 7.800	540 / 7.800
Par máximo (mkg/rpm)	55,1 / 6.500	55,1 / 6.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 7 velocidades	Automática, 7 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/35 R19 - 295/35 R19	245/35 R19 - 295/35 R19
Peso (kg)	1.590	1.680
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.426/1.940/1.240	4.426/1.940/1.240
Volumen maletero (l)	112	112
Capacidad depósito (l)	83	83
De 0 a 100 km/h (s)	3,7	3,8
Velocidad máx. (km/h)	320	320
Consumo mixto (l/100 km)	12,4	12,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	283	286
Precios desde... (euros)	168.500	183.520

práctica. De las diez vueltas previstas en ese eslalon, tres las hacemos malamente, sin cruzadas mantenidas y sin un control claro sobre las reacciones del tren trasero en un asfalto frío y bastante deslizante; es decir, que hacemos tres trompos seguidos como tres soles. Pero en las otras siete disfrutamos como locos circulando de lado más que en línea recta con un deportivo que hasta ahora no permitía tantas alegrías. Hay que destacar que el cárter seco del RWS asegura la lubricación incluso con la aceleración lateral de 1,5 g que puede alcanzar.

Pero también queremos comprobar si en carretera abierta el R8 V10 RWS es tan nervioso y exigente como parece. Comenzamos con todos los controles activos, y el R8 de tracción trasera se muestra muy neutro. Con su genio y su respuesta contundente cuando le provocas; pero, a fin de cuentas, un deportivo que no cuesta llevar por su sitio y que sorprende con un tren delantero menos pesado y más obediente. Los nuevos parámetros de la dirección asistida electromecánica ayudan mucho, pero también el diferen-

cial trasero con autobloqueante mecánico, que mejora la tracción y la dinámica mediante un efecto autobloqueante del 25 por ciento en tracción y del 45 por ciento en retención. Al activar el protocolo recomendado por Audi para sentir más de lleno la tracción trasera el coche se vuelve más divertido, pero también exige mayor atención y manos, sobre todo porque las cunetas no están preparadas para recibirte con los brazos abiertos. Y el RWS necesita espacio, ya que va equipado de serie con unas llantas de aluminio forjado de 19 pulgadas y los neumáticos son de medida 245/35 delante y 295/35 detrás. El nuevo R8 con tracción en un solo eje acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, dos décimas más que su hermano quattro; sin embargo, su menor peso le permite gastar 12,4 l/100 km de media ponderada, y eso son dos décimas menos.

El Audi R8 V10 RWS, que llevará en el salpicadero una inscripción que en todos los casos rezará '1 of 999' -según responsables de Audi, nadie querría tener la unidad 487 ni la 834, por ejemplo- se venderá desde 168.500 euros.



El Mercedes CLS marcó un antes y un después cuando fue lanzado en 2004. Y es que se trataba de un ‘coupé’ con cuatro puertas al que muchos luego han imitado. Ahora, su tercera generación busca seguir rompiendo moldes, combinando deportividad, confort, tecnología...

Coupé para cinco

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Corría el año 2004 cuando Mercedes-Benz sorprendía con su primer CLS, un ‘coupé’ –entrecomillamos lo de coupé para no ofender a los más puristas– de cuatro puertas y cuatro plazas que se convirtió en todo un fenómeno de masas. A día de hoy este tipo de vehículo no se consideraría rompedor, pero de aquello han pasado ya 14 años, suficientes para convertirse en el espejo en el que se han mirado algunas marcas rivales y tiempo suficiente para estar ahora, cara a cara, frente a la tercera generación, que con diferencia es la más avanzada de la historia.

Avanzada desde el minuto uno por su estética, que marcará el futuro de la firma de la estrella, con una generosa parrilla ‘Panamericana’, delga-

dos faros Full LED... Además, este CLS presume de una esbelta silueta, mientras que los AMG emanan dinamismo.

Mantiene su tapa de maletero, lo que condiciona la operación de introducir objetos voluminosos, y también sus cuatro puertas sin marco. Ojo para acceder a la parte trasera, porque el ‘coscorrón’ parece casi asegurado. Pero si eso te molesta, tienes un Cla-

se E, base sobre la que se ha desarrollado este CLS, como ocurría con sus antecesores. Aunque, una vez dentro, cero problemas de espacio; y es más: este CLS es el primero con tres plazas posteriores, aunque más bien hablaríamos de 2+1, pues la central... ni para tu peor enemigo.

Pero es delante donde se disfrutará de este tecnológico ‘coupé’, una vez que te fa-

miliarices con sus sistemas de infoentretenimiento, algo engorrosos al principio –para evitar un susto al manipularlos en marcha están sus sistemas de ayuda a la conducción, heredados del Clase S–, aunque intuitivos con el paso del tiempo.

Arrancamos el test con un CLS 350d 4Matic, una versión con un conocido motor diésel que es todo agrado, suavidad, silencio y eficiencia. La opción ideal si eres de los que hace bastantes kilómetros al año. Sorprende el aislamiento del entorno y rueda como una verdadera berlina de representación ayudado por las suspensiones Air Body Control, que son opcionales en los nevos CLS.

Pero una interesante alternativa será el CLS 450 4Matic, una versión cuyo motor 3.0 V6 de gasolina se combina con la



UNA NAVE ESPACIAL. SUS PANTALLAS DE 12,3" SON ALUCINANTES, PERO LA CENTRAL NO ES TÁCTIL. LOS ‘SET-UP’ PERMITEN CONFIGURARLO



▲ Mercedes ha regresado a los motores de seis cilindros en línea. Y los de gasolina tienen red de 48 voltios.

que en carreteras de curvas disimula su corpulencia a las mil maravillas e invita a la diversión.

Pero si buscas diversión de verdad y el bolsillo te lo per-



▲ El CLS adelanta las futuras líneas de diseño para la firma de la estrella. Las versiones AMG emanan dinamismo y tienen una puesta a punto especial. Dentro hay mucho espacio para cuatro ocupantes, pues la plaza central trasera es realmente incómoda... Aunque al menos está.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	450 4MATIC	AMG 53 4MATIC+	350d 4MATIC
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.999	2.999	2.925
Potencia máxima (CV/rpm)	367 + 22/5.500	435 + 22/6.100	286/4.600
Par máximo (mkg/rpm)	51,0 + 25,5/1.600	53,0 + 25,5/1.800	61,2/1.200-3.200
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	245/45 - 275/40 R18	245/40 - 275/35 R19	245/45 - 275/40 R18
Peso (kg)	1.940	1.980	1.935
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.988 / 1.890 / 1.435	5.001 / 1.890 / 1.422	4.988 / 1.890 / 1.435
Volumen maletero (l)	490	490	520
Capacidad depósito (l)	66	66	50
De 0 a 100 km/h (s)	4,8	4,5	5,7
Velocidad máxima (km/h)	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,8	8,7	5,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	178	200	148
Precios desde... (euros)	77.400	N.D.	77.500

tecnología de hibridación EQ Boost de 48 voltios –el diésel no la equipa–, que impulsa un motor de arranque y alternador, lo que permite recargar la batería o activar la función ‘inercia’ –gracias a ello apaga el motor por completo, igual que un Start-Stop–; aunque no mueve por sí sólo al vehículo. Y eso que añade 22 CV de potencia y 25,5 mkg de par al 3.0 V6. Se combina con la transmisión 9G-Tronic, con la que casa a la perfección. Sabe ser confortable a la vez que dinámico, con consumos ajustados si no nos desmelenamos con el acelerador, mientras

mite, el AMG CLS 53 4Matic+ será tu opción ideal. Y lo sabrás con sólo ponerlo en marcha por el sonido que sale de sus escapes. Deriva del 450 –ojo, porque ya todos tienen seis cilindros en línea–, pero es más potente –435 CV, más los 22 CV del EQ Boost–, más prestacional, añade un compresor eléctrico que alcanza las 70.000 rpm en 0,3 segundos para eliminar el retardo del turbo y acelera de 0 a 100 km/h igual que el primer CLS 63 AMG con el motor M156 de 517 CV: 4,5 segundos. Y por si fuera poco, su dinámica es adictiva.

PRECIO		DESDE 77.400 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 148 A 200 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	Exclusividad. Gama de motores. Confort de marcha. Tecnología. Cinco plazas. Calidad.	 Precios. Depósito de combustible. Acceso a las plazas traseras. 48 voltios no en el diésel.

la frase

Begoña Cristeto. Secretaria general de Industria y Pyme



«La demonización del diésel lo único que va a conseguir es meternos en una situación complicada, si no somos conscientes del daño que puede causar a nuestra industria».

en breve

► **PSA CUMPLE EL COMPROMISO.** - Con la publicación de los datos de emisiones contaminantes de Peugeot 208 y 308, Citroën C3 y DS 7 Crossback en condiciones de uso normal, el grupo galo cumple el compromiso que inició con los consumos. Los resultados demuestran el acierto con las tecnologías aplicadas para alcanzar los objetivos tres años antes de la fecha prevista por la normativa.

► **ESPAÑOLES EN EL 'TOP 20' MUNDIAL.** - Ford Kuga/Escape (decimotercero) y Volkswagen Polo (decimonoveno) son los dos modelos que se fabrican en España colocados entre los 20 automóviles más vendidos del mundo en 2017, según Jato Dynamics.

► **APUESTA POR LA MOVILIDAD URBANA.** - Hasta 2022 el Grupo Volkswagen dedicará 34.000 millones de euros a lograr una movilidad más sostenible y respetuosa con el entorno en las ciudades. Se centrará en las personas y sus necesidades, y no sólo en la tecnología.

el puntazo

AESVI presenta diez medidas imprescindibles para que los niños viajen seguros en el vehículo.

El decálogo elaborado por la alianza nacida para preservar la seguridad vial infantil (ASEVI) añade puntos importantes a los más conocidos, como no recurrir a sillitas usadas, comprar en un comercio especializado, respaldo para los más mayores, evitar objetos sueltos, equipajes o mascotas por el coche o, siempre que sea posible, sacarlos en el sistema de retención en que viaja en caso de accidente. Se añaden a los imprescindibles: sistema adaptado a tamaño y peso, homologado, compatible con el vehículo y colocado en el asiento central, salvo por debajo de 15 meses, que deben viajar en sentido contrario a la marcha.

la cifra

5

millones de euros destinará el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital para ampliar el Movalt Infraestructuras, el programa de ayuda a la instalación de puntos de recarga para eléctricos. Contó con 15 millones de euros, que se agotaron en 24 horas, dejando solicitudes pendientes.



CAMBIO DE TENDENCIA

Suben las emisiones del automóvil en Europa

Se acabó la reducción continua que desde hace diez años se venía produciendo en las emisiones de los vehículos nuevos que se venden en Europa, al cerrar 2017 con un promedio de 0,3 g/km de CO₂ más que el año anterior; 118,1 g/km de media en los 23 países de la UE analizados. Lo refleja el informe de Jato

Dynamics, que explica ese cambio de tendencia por el descenso de ventas de vehículos diésel y el incremento de la demanda de los SUV, cuyas emisiones se situaron en 133 g/km de dióxido de carbono (CO₂) el pasado año, muy por encima de la media general, a pesar de la llegada de modelos más pequeños y

el aumento de versiones híbridas. Un panorama que pone muy difícil alcanzar los 95 g/km de CO₂ establecidos para 2021, dado que los eléctricos no parecen capaces de cubrir el vacío cada vez más grande que provoca la demonización del diésel y el imparable interés por los SUV. Se

añade el lento despegue del resto de tecnologías y combustibles alternativos, hoy por hoy con sólo

un 5% de cuota de mercado; eso sí, frente al 3% de 2016. Situación que convierte a los híbridos en

LOS MERCADOS

PAÍS	AV. CO ₂ (g/km)*	%17/16
Noruega	83,6	-10,1
Portugal	104,2	-0,3
Dinamarca	108,0	+1,1
Grecia	108,6	+2,8
Holanda	109,0	+3,4
Francia	110,7	+0,5
Irlanda	111,8	-0,2
Croacia	112,0	+0,9
Italia	112,5	+0,0
España	114,9	+0,8
Hungría	124,2	-0,5
Rep. Checa	124,8	+1,8
Eslovaquia	125,3	+0,9
Alemania	126,2	+0,5
Polonia	126,4	+0,0
Suiza	133,2	+0,4
TOTAL	118,1	+0,3

LAS MARCAS QUE MÁS VENDEN

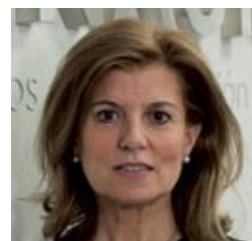
	AV. CO ₂ (g/km)*	17/16%	En 2016
Toyota	101,2	-2,7	3
Peugeot	104,5	+2,7	1
Citroën	105,5	+2,2	2
Renault	106,6	+1,0	4
Suzuki	114,9	-3,8	-
Fiat	115,6	-0,4	8
Nissan	115,9	+0,9	6
Skoda	115,9	+4,1	5
Dacia	116,9	-0,71	0
Seat	118,1	+2,3	7
VW	119,6	+1,91	1
Kia	120,0	-4,51	6
Ford	120,8	+0,71	2
BMW	121,8	-1,31	5
Hyundai	122,0	-2,81	8
Opel	123,4	+1,01	4
Audi	124,3	-0,41	7
Volvo	124,3	+2,71	3
Mercedes	129,1	+1,61	9
Mazda	131,2	+3,52	0

* Las emisiones medias de CO₂ por volumen se calculan multiplicando las emisiones de CO₂ de cada versión por sus ventas en un periodo de tiempo determinado, totalizando este producto para todas las versiones y dividiendo por el total de unidades comercializadas.

la mejor alternativa a corto plazo de la industria para bajar a 95 g/km el dióxido de carbono, como exige la normativa para dentro de cuatro años. El repaso de las emisiones en los 23 países estudiados en el año 2017 remarca los 5,5 g/km de CO₂ de diferencia entre los diésel (117,9 g/km de media) y los gasolina (123 g/km de promedio), y la caída del 7,9% de las ventas de mecánicas de gasóleo, en un entorno donde las matriculaciones aumentaron el 10,9 %, la subida más alta desde 2003. Demanda en retroceso que, como puntualiza

el informe, provocan el aumento de las regulaciones restrictivas para esa tecnología de Administraciones y Gobiernos, y el aumento de costes que los fabricantes de equipos originales deben afrontar para hacerla más limpia. Retroceso de las matriculaciones de coches diésel, y su correlación con el aumento de emisiones, que se pone de manifiesto especialmente en los mercados grandes, puntualiza Jato. Como ejemplo, Alemania y Reino Unido, con una caída de dos dígitos en la demanda de gasóleo y aumento del CO₂ emitido

por los escapes de sus coches en cada kilómetro recorrido (+0,5 y +0,9, respectivamente), aunque las mayores subidas se producen en Holanda y Grecia. En cuanto a las marcas, Toyota se convierte en la más limpia en 2017 —ver cuadro—, logro que se puede atribuir a los híbridos, que representan la mitad de sus ventas. Ascende desde el tercer puesto de 2016 desbancando a Peugeot de la primera plaza, que pierde una posición por su mayor presencia en el segmento SUV, en especial por el éxito del nuevo 3008.



▲ Marta Blázquez, refuerzo en los concesionarios.

Nombramiento Estreno en Faconauto

La Asociación de Concesionarios de Automoción, Faconauto, ha incorporado a Marta Blázquez como vicepresidente ejecutiva, cargo de nueva creación en esa asociación. Hasta

ahora directora de Ventas a Empresas y vehículos de Ocasión de PSA, se encargará de desarrollar el Plan Estratégico puesto en marcha por Gerardo Pérez, presidente de Faconauto.

Volkswagen Habrá un T-Roc descapotable

Se ha confirmado: en 2020 el T-Roc tendrá una versión descapotable, que será el primer SUV cabrio de la marca alemana. El proyecto llevará 80 millo-

nes de euros a la planta de Osnabrück, la inversión prevista para adaptar las instalaciones alemanas al nuevo modelo, del que se harán 20.000 vehículos al año.

Toyota No más turismos diesel en Europa

El segundo fabricante mundial de vehículos ha anunciado que no venderá turismos con motor diésel en Europa. La supresión se hará de forma progresiva, dado que sus clientes pre-

Car of the Year Cambio en la cúpula

El jurado del Coche del Año en Europa cambia a sus dirigentes más importantes por la jubilación de Hakan Matson, que de sus quince años como jurado ha ejercido nueve como presidente. El elegido para sustituir al periodista sueco al frente del 'COTY' es el alemán Frank Janssen, miembro del Comité del Jurado durante los últimos diecisiete años y secretario general desde 2011. En ese puesto lo sustituye el finés Velimatti Honkanen. Los cambios afectan también a la vicepresidencia, que ejercerá el italiano Alberto Sabbatini —abajo, de izquierda a derecha, Matson, Janssen, Honkanen y Sabbatini—.



fieren las versiones híbridas de sus modelos —representan el 41 % de las matriculaciones de Toyota Motor Europa—. Las mecánicas de gasóleo seguirán en la oferta de modelos todoterreno y comerciales.

Producción mundial Mantenemos la octava plaza

Con 2.848.335 unidades, España es el octavo fabricante mundial de vehículos por tercer año consecutivo, aunque en esta ocasión se redujo la distancia con Brasil —apenas 150.000 unidades—,

que ocupa la novena plaza, tras protagonizar una subida del 25,2%. Los datos de la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos a Motor (OICA) colocan a China en primera posición, con 29,01 millones de unidades y un incremento del 3,2 %, seguida a gran distancia por EE.UU. (11,1 millones y -8,1%), Japón (9,2 millones y +5,3 %), Alemania (5,6 millones y -1,8 %) e India (4,5 millones y +5,8 %). En el caso español, PSA lidera la fabricación, anotándose un tercio del total, con 876.672 unidades de doce modelos diferentes sali-

das de las tres factorías del grupo, que exporta el 86,8 por ciento de los vehículos que se producen aquí.

PSA 2017: un año de récords

Pese a la pérdidas de Opel/Vauxhall, PSA cerraba 2017 con resultado histórico, marcando récord de cifra de negocios (65.210 millones de euros y +20,7 %), beneficio neto (1.929 y +11,5 %), resultado operativo (3.991 millones de euros (+23,4 %) y volumen de ventas (3,63 millones de unidades y +15,4 %). El

Premio

Mazda Vision Coupe: el mejor concept del año

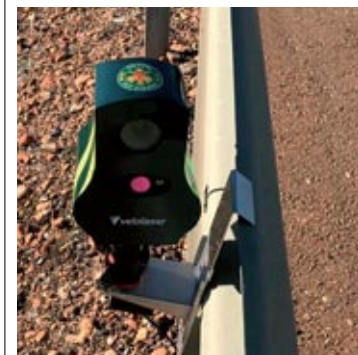
El elegante coupé de cuatro puertas de Mazda ha recibido el título de 'Mejor Concept Car', reconocimiento internacional que desde hace once años otorga un jurado de 18 miembros, entre los que se encuentran directores de diseño de grandes fabricantes de automóviles. El Vision Coupe Concept refleja la estética de la siguiente fase del diseño Kodo y anticipa la imagen de la próxima generación de modelos de la marca japonesa, que se estrenará a partir de 2019.



progreso significativo por cuarto año consecutivo de Peugeot, Citroën y DS prueba, según Carlos Tavares, la capacidad del grupo que preside para generar un «crecimiento rentable y sostenible». Añade, que el plan de reestructuración de Opel/Vauxhall, integrada en el grupo galo desde agosto, está dando los primeros frutos. De cara al año que acaba de comenzar se vaticina que el mercado permanecerá estable en Europa, con crecimientos del 4 % en Latinoamérica, 10 % en Rusia y 2 % en China.

En pruebas Pronto empezarán a multar

Ya se prueban los 60 radares compactos, que han costado algo más de 800.000 euros y serán muy difíciles de localizar,





MICHELIN CROSSCLIMATE SUV Magia en todas las condiciones

En el año 2015, Michelin lanzaba el CrossClimate, el primer neumático de verano con homologación de invierno. Una goma que permite viajar por carretera a todo confort y, si se da el caso, acceder a zonas donde solo es posible hacerlo con cadenas o ruedas de invierno, pues cuenta con la certificación de invierno 3PMSF. Ahora, la marca francesa pone en el mercado una evolución enfocada especialmente para los SUV y crossover: el CrossClimate SUV. En su construcción cuenta con una combinación de compuestos específica que no solo ofrece el mejor agarre sino que también cuida el consumo de carburante. Su dibujo en V y las laminillas con que cuenta garantizan prestaciones en seco, gran tracción en suelo nevado y una buena duración. Y la combinación de laminillas y tacos de goma achaflanados dan como resultado una efectiva frenada en seco sin perder prestación en nieve. Esa es la teoría; porque en la práctica todo se cumple y el CrossClimate SUV es tan bueno en seco como en agua o nieve... Casi magia.

Dúo dinámico

DS no solo quiere ser referencia en estilo; también en refinamiento de conducción. Viajamos con el DS 7 Crossback equipado con Michelin CrossClimate, neumático de verano homologado para invierno, a Andorra para comprobar cómo se comporta en las condiciones más duras.

El DS 7 Crossback es el modelo con el que la marca premium del grupo PSA quiere establecer ese estándar de comportamiento y refinamiento dinámico. Es el modelo con el que van a mostrar al mundo que son capaces de hacer una 'conducción de salón', pero que si es necesario se 'lanza al barro' con todas las garantías. Y, en este caso lo hace apoyándose en otro francés que combina refinamiento y prestaciones, el neumático de verano con certificación de invierno Michelin CrossClimate SUV.

Ya habíamos probado el DS 7 Crossback en carretera, pero uno de los habitat naturales de este modelo –o de este tipo de modelos– son las estaciones de esquí, donde este francés distinguido se verá muy a menudo las caras con los riva-

les alemanes con los que quiere competir. Por ello, esta prueba nos llevó hasta el Pirineo, a Andorra, justo la semana en la que hemos sufrido la ola de frío siberiano, con nevadas que han provocado cortes de carretera, aludes, etc, en toda España, pero sobre todo en el norte. Es el escenario perfecto, y nada fácil, para valorar las posibilidades del DS 7 y el CrossClimate.

Con semejantes condiciones, nuestra primera duda es si el DS 7 Crossback será capaz de salir del atolladero. Por que estamos hablando de un modelo de tracción delantera que cuenta con un programa de modos de conducción en el que se incluye la función 'Nieve'. ¿Será capaz esta configuración mecánica combinada con neumáticos mixtos de adentrarse en la nieve y el hie-

lo? ¿Perderá algo de su refinamiento en carretera por el uso de esas ruedas?

Pronto lo veremos. Llegamos a Lleida en AVE; ahí comienza una ruta que nos va a llevar hasta Andorra, a la estación de Ordino Arcalis, donde llevaremos a cabo las pruebas sobre la nieve. En nuestras manos tenemos el DS 7 Crossback más 'modesto' de la gama, dotado con el nuevo motor 1.5 BlueHDI con 130 caballos, start&stop y cambio manual de seis velocidades –en los próximos meses llegará el cambio automático EAT8 del que disfrutan el resto de sus hermanos de gama–. Un escalón de entrada que no tenemos muy claro si será suficiente para un modelo de este calibre, pero que en otros coches, como el nuevo Peugeot 308, ofrece un ren-

dimiento muy razonable. Eso también lo vamos a valorar en nuestro recorrido.

Los 173 kilómetros que separan Lleida de Andorra transcurren por todo tipo de carreteras, convencionales, autovías, carreteras de montaña. El DS 7 nos gana inmediatamente por su confort nada más acomodarnos en su interior. El acabado interior –la denominada Inspiración Rivoli–, ofrece un equipamiento y acabado de alto nivel. El motor es muy agradable y nada gastón pese a que el recorrido lo hacemos a buen ritmo. Suave y muy poco sonoro, no muestra un exceso de vibraciones. Es un diésel muy refinado que en autovía permite viajar con una velocidad de cruce de 130-140 con poco gasto y mucho confort. En ese terreno, los neumáticos nos sorprenden por una suavidad que casi nos hace olvidar que llevamos unas ruedas que, si cumplen lo que prometen, nos permitirán enfrentarnos a nieve y hielo sin problemas.

Dejamos la autovía y nos adentramos por carreteras convencionales. El DS 7 llanea y se mueve entre curvas con soltura. El motor ofrece potencia



▲ ▼ Andorra nos recibe con una nevada considerable, justo la semana de temporal en España. En esas condiciones el DS 7 Crossback no tiene problemas de tracción en un circuito de nieve y hielo en Ordino Arcalis. Los neumáticos y el coche combinan a la perfección.



suficiente, pero aquí sin alardes, y toca reducir marchas para un adelantamiento o para la subida a Ordina, con curvas muy cerradas y 'paellas' para que el coche no pierda empuje. En este exigente recorrido los neumáticos siguen manteniendo un comportamiento sobresaliente. Llegamos a la estación de Ordino Arcalis, que nos recibe con un manto blanco tremendo y carteles que nos recuerdan que esta carretera es el terreno de uno de los clásicos finales del Tour de Francia. Allí nos han preparado un circuito sobre una nieve ya muy pisada pero con cerca de 20 centímetros de espesor bajo la que hay una gruesa capa de hielo. Seleccionamos el modo nieve, metemos primera, aceleramos suave y los neumáticos hacen el resto. Con cualquier otra rueda, el patinamiento

sería inmediato; pero sorprendentemente, el CrossClimate se agarra al suelo y empieza a traccionar sin problemas; no es un neumático puro de invierno; pero nos saca de los atolladeros que nos encontramos durante el recorrido por el circuito. Un rendimiento sorprendente, sobre todo si recordamos que unos minutos antes se comportaba como un neumático de verano absolutamente normal.

El DS 7 ha pasado con nota la asignatura de la nieve; y demostrando que en muchas ocasiones unos neumáticos adecuados son más importantes que la tracción total o suplen perfectamente su ausencia. Y en este caso se demuestra. El refinamiento de DS y la innovación de Michelin forman en este 7 Crossback un dúo muy dinámico.

El milagro de la tracción total



La oferta de tracción total de Skoda en España comprende 12 variantes, que abarcan nada menos que cuatro modelos, seis carrocerías diferentes, motores de gasolina y diésel, cambio manual o automático y una gran variedad de acabados. Un sistema 4x4 que va mucho más allá de servir de ayuda sobre la nieve o el hielo.

Pero no todo el mundo reconoce las ventajas de la tracción total si el país o la zona en la que vive no es propensa a grandes nevadas o una meteorología adversa. Un gran error, porque en seco un vehículo 4x4, sea el que sea, también va a mejorar su seguridad activa y va a aprovechar mejor sus recursos y su

potencia gracias a que esta se va a transmitir mejor al suelo en las curvas, o en algún trozo de asfalto deslizante que se presente por sorpresa. Y llegados a este punto, conviene saber que el sistema de tracción total de Skoda, un Haldex de quinta generación al que recurren una larga lista de modelos de diferentes marcas del

grupo Volkswagen, manda casi toda la fuerza principalmente al eje delantero si se viaja a una velocidad constante en línea recta, lo que permite, sobre todo, ahorrar combustible. Además, en comparación con un vehículo de tracción delantera, las variantes 4x4 pueden remolcar hasta un 25 por ciento más de peso. Los Skoda de

tracción total tienen muchas ventajas pero se olvidan de los inconvenientes que arrastran otros muchos modelos de estas características. Por ejemplo, la funcionalidad de los Skoda no sufre ningún cambio cuando van equipados de esta tecnología y mantienen la capacidad del maletero, incluyendo en algunos casos hasta

ASÍ FUNCIONA LA TRACCIÓN TOTAL DE SKODA SENCILLA Y EFICAZ

La clave es el embrague multidisco electrónico Haldex de 5ª generación situado en el eje trasero. Un sistema probado, fiable y más ligero que también ha mejorado la tracción cuando se transporta un remolque o se arranca en pendiente sobre la nieve. La transferencia de par entre los ejes en esta generación es tres veces más rápida que en la primera. La tracción total es totalmente automática y utiliza una serie de sensores

que evalúan continuamente la situación de conducción, mientras la electrónica toma en cuenta todos los parámetros para, en milisegundos, modificar la distribución del par entre las ruedas. Al mismo tiempo, el bloqueo electrónico del diferencial (EDL) también evita que las ruedas de un mismo eje patinen. El resultado permite casi una distribución

personalizada para cada situación. Por ejemplo, si el piso está resbaladizo el reparto se realiza en un 25 por ciento por rueda. Si el tren delantero patina, el sistema puede mandar hasta un 90 por ciento del

par atrás, y bajo condiciones extremas el Haldex puede mandar hasta un 85 por ciento del par a una sola rueda y el 5 por ciento a cada una de las tres restantes.

►► El embrague multidisco electrónico Haldex de 5ª generación es el corazón del sistema 4x4 de Skoda.



►► En el Skoda Kodiaq 4x4 se ofrecen seis modos de conducción y una pantalla específica con información 'off road'. En ella se puede ver el ángulo de las ruedas, la altura sobre el nivel del mar o la orientación.



► A pesar de su corpulencia y su peso, el Kodiaq se mueve como pez en el agua en un entorno tan extremo como Laponia.

una rueda de repuesto de tamaño normal. Muchos modelos pueden incluir también un depósito de combustible hasta cinco litros mayor. Y su mayor altura libre al suelo, con ángulos de ataque y salida también mayores, les otorga una facilidad innata para salir del asfalto sin miedo a romper nada.

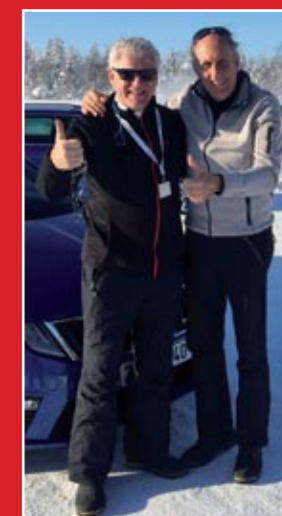
Todo esto hemos tenido ocasión de comprobarlo en los cuarteles de invierno de Skoda en Laponia, en un apretado día de actividades con cuatro módulos de conducción en nieve a cada cual más intere-

sante. Por ejemplo, una aceleración con salida parada de un Kodiaq tracción total frente a un Kodiaq de tracción delantera, donde por mucho empuño que pusieras el 4x4 te sacaba una eternidad. Un circuito entre abetos con imponentes subidas donde probar los controles de tracción y de descenso, definitivos aunque no lleves neumáticos de clavos como nosotros. Un circuito de curvas de un kilómetro con los Octavia, Octavia Combi, Superb y Superb Combi –todos ellos con tracción total–, y en

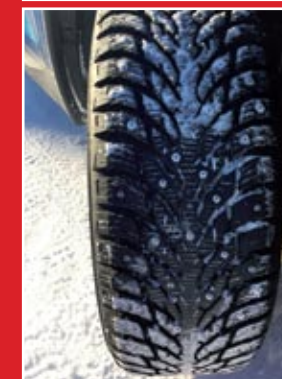


DE RALLY CON HANS STUCK Elegante y milimétrico

Nuestra experiencia con los Skoda de tracción total en Laponia también contó con Hans Stuck, expiloto de Fórmula 1 y Sport Prototipos con el que, como copilotos, vivimos momentos intensos en un recorrido de 4.400 metros. Stuck nos lleva en un Octavia RS 4x4 con ruedas de 140 clavos. Y vuela sobre el manto nevado, pero apenas manotea sobre el volante, la pista helada serpentea entre abetos majestuosos con sus baches y sus desniveles, pero el expiloto alemán, de 67 años, mantiene un ritmo de rally de los Mil Lagos sin inmutarse, con una tranquilidad que sorprende. Pequeñas correcciones en la dirección y el toque adecuado al freno le permiten pasar de lado a una



velocidad de vértigo en curvas imposibles frenando al límite como si el piso fuese asfalto seco. «El truco aquí es tratar de jugar con el acelerador y el volante anticipando mucho y aprovechando las inercias controladas del coche» nos dice Stuck mientras vamos de lado por todas partes. Erramos al pensar que un piloto de circuitos no irá bien aquí. Stuck parece que no se ha bajado de un coche de rallyes en su vida y nos sorprende con su conducción elegante y milimétrica.



► Los neumáticos Nokian con 140 clavos por rueda son tremendamente eficaces sobre nieve y hielo.

el que se cubría una primera vuelta con todas las ayudas conectadas y después sin ellas para disfrutar con cruza-das de las que emocionan. Un circuito de curvas para rodar con los Karoq y Kodiaq comparando los modos Snow y Normal, francamente identificables solo por los más expertos de la marca. Y por último un disfrute total, como lo es la tracción total, en un círculo de 70 metros para trazar de lado a base de acelerador y volante con Superb, Octavia y Kodiaq. En este caso, la tracción

total y la rapidez de la transferencia de par entre ejes resulta clave para no terminar con el coche fuera de la pista.

La gama Skoda de tracción total está disponible desde los 28.000 euros del Octavia Combi 4x4 2.0 TDI de 150 CV hasta los 44.000 del Kodiaq Scout 2.0 TDI de 190 CV con siete plazas. Se trata de una opción de alrededor de 1.500 euros que, sin ninguna duda, vale lo que cuesta y resulta muy recomendable, aunque no nos guste la nieve y vivamos en Sevilla.



En 1992 Mantovani y Giugiaro posan con la maqueta de arcilla del Fiat Punto en sus manos. Llevaban ya 24 años juntos creando magia.

Italdesign cumple 50 años en plena forma, y lista para comenzar los próximos cincuenta con la misma mentalidad y con la experiencia adquirida. Desde 1968, Italdesign se ha encargado, al margen de otras líneas de negocio, del diseño e ingeniería de unos 200 modelos de automóvil para numerosos fabricantes de todo el mundo. Y siempre creando magia.

50 años de genialidad

Según la Real Academia Española de la Lengua, un genio tiene una capacidad mental extraordinaria para crear o inventar cosas nuevas y admirables. Y fueron dos genios los que crearon Italdesign hace

ahora medio siglo. Si no, cómo explicarse que Giorgetto Giugiaro y Aldo Mantovani fueran capaces de diseñar modelos tan carismáticos como el Volkswagen Golf, el Fiat Panda, el primer Seat Ibiza, el Alfa Romeo Brera, el Lamborghini Gallardo o el BMW M1, entre otros muchos. Italdesign, que ahora está en manos del

Grupo Volkswagen, siempre ha enfatizado su compromiso de ser un socio de primer nivel para fabricantes de equipos originales que trabajan en el sector de la movilidad, un campo altamente competitivo. La firma italiana ha trabajado y trabaja en estrecha colaboración con muchas marcas del grupo alemán; pe-

ro, además, continúa operando en el mercado abierto con proyectos de otros fabricantes. En este tiempo, el equipo humano que trabaja en Italdesign también ha influido y marcado el paso en muchísimos y variopintos diseños industriales –ver recuadro– que en los últimos 50 años han dejado una impronta inconfun-



HABLAMOS CON ISMENE LAGE CAÑELLAS

DESARROLLO DE SEGURIDAD PASIVA EN ITALDESIGN

«Me parece increíble que todavía vaya gente en el coche sin cinturón»

Motor16.- ¿Cómo has logrado trabajar en Italdesign?

Ismene Lage.- Pues empeñándome en hacerlo. Soy ingeniera mecánica por la Politécnica de Madrid e hice un Máster en Inglaterra. Desde siempre me ha interesado la seguridad pasiva y busqué trabajo relacionado. Lo encontré en Idiada, donde estuve siete años. Allí trabajé directamente en el laboratorio de crash test, y en ese periodo me propusieron como inspectora de EuroNCAP y pasé a ser una de las personas que ponían las estrellas. Pero como quería ampliar mi formación tuve la posibilidad de entrar en el equipo técnico de seguridad pasiva de Italdesign y hacer desarrollo puro y duro, en este caso para Audi y en concreto para el desarrollo de ingeniería del Q2. Y aquí estoy, haciendo un trabajo que me entusiasma.

M16.- ¿Y exactamente en qué consiste tu trabajo?

I.L.- En mi departamento, compuesto por 22 personas, nos encargamos de la integración del sistema de retención en una determinada plataforma para que todo funcione a su debido tiempo y de la mejor manera posible ante un choque frontal. Lo cierto es que la plataforma es un elemento que podemos tocar poco, pero normalmente no hace falta porque lo que hacemos es integrar en ella el sistema de retención necesario en cada país. Por ejemplo, para que el cinturón tenga la pretensión adecuada, para que el tiempo de disparo de los airbags sea el preciso...

M16.- ¿Qué es lo que más te gusta de tu labor en Italdesign?

I.L.- Me gusta hacer la seguridad pasiva útil para todos, el acercar el porqué de las cosas relacionadas con la seguridad pasiva al usuario final. Porque me parece increíble que todavía haya gente que vaya en el coche sin cinturón de seguridad o que haya conductores que lleven a los niños mal sujetos, sin sillita homologada, sin cinturón... Y esta parte de acercar la ingeniería a todos me gusta mucho.

M16.- ¿Por qué tanto interés por la seguridad?

I.L.- Porque me parece un área útil de la ingeniería, incluso para los que no les interesa esta especialidad. Y porque creo que tiene un alcance mayor de lo que pueda suponer, por ejemplo, la estética, las prestaciones o el consumo. Pero, en todo caso, quiero que quede claro que es una opinión personal.

M16.- ¿Crees que queda mucho margen para avanzar en seguridad?

I.L.- Hay margen para trabajar en equipo, e incluso cuando la conducción autónoma sea una realidad no podemos perder de vista la seguridad pasiva, porque no se va a inventar nada que la sus-



▲ Antes de trabajar en Italdesign, la madrileña Ismene Lage pasó por el organismo independiente de EuroNCAP, evaluando la seguridad.

tituya. Creo que hay que reforzar el mensaje de que por muchos sistemas de seguridad activa que tengamos, no podemos transmitirle al conductor que puede conducir más relajado. El margen para evolucionar está en los requisitos que quieran poner. Ahora, la industria desarrolla sistemas y ayudas, sobre todo para cumplir objetivos, aunque también hay quién va por delante. Por ejemplo, muy pronto se le va a subir el listón a los fabricantes ya que van a llegar nuevos dummies al EuroNCAP y tenemos que investigar cómo vamos a satisfacer los nuevos requisitos. Los actuales maniquíes tienen más de 40 años y los sensores y su posición no dan toda la información que podrían. Y han aparecido nuevos parámetros. Nosotros, por ejemplo, valoramos la aceleración de la cabeza con un criterio avalado por investigaciones, y ahora se introduce una rotación interna de la cabeza que daría lugar a lesiones que hoy en día no se valoran. Además, el nuevo dummy será más alto, y quizás haya que modificar el diseño de los interiores.

M16.- ¿Por qué ha evolucionado más la seguridad activa que la pasiva?

I.L.- Porque la seguridad activa partió de cero. Y fue EuroNCAP la que comenzó a dar puntos y luego estrellas a los que iban incorporando sistemas, como por ejemplo el ESP tres años antes de que fuera obligatorio por ley.

M16.- ¿Qué es para ti una marca de coches segura?

I.L.- Es la que introduce la seguridad pasiva ya con las líneas de estilo. Y en realidad hoy todas lo hacemos con ese criterio. Y eso es lo que ha cambiado muchísimo en los últimos años. Antes no había un control de seguridad en las primeras fases de desarrollo. Se diseñaba, y cuando ya estaba casi todo hecho, se hablaba de seguridad.

dible con el diseño como cara visible de un trabajo bien hecho, y con una imagen de prestigio al más alto nivel. Desde trenes hasta aviones, pasando por cámaras fotográficas,

relojes, electrodomésticos o antorchas olímpicas. Y Jörg Astalosch, CEO de Italdesign, lo tiene claro: «La filosofía de nuestro lema elegido para este año tan importante, los «Next

50» (próximos 50), apuntala la estrategia de desarrollo de nuestra compañía para el futuro cercano, el mundo automotriz y, en general, el mundo de la movilidad, que está cam-

biando rápidamente. Estamos en vísperas de una gran revolución: la relación entre los medios de transporte, los servicios y las infraestructuras es cada vez más estrecha. Ital-

LOS 50 PRINCIPALES.-

Son todos los que están... pero no están todos los que son. Porque entre estas 50 maravillas y mitos de la historia del automóvil faltan modelos tan importantes como el Renault 19, el Seat Málaga o el primer Toledo, entre otros.



1968 BIZZARRINI MANTA



1971 VW PORSCHE TAPIRO



1971 ALFA ROMEO ALFASUD



1971 ALFA ROMEO CAIMANO



1971 BMW M1



1972 LOTUS ESPRIT



1972 MASERATI BOOMERANG



1973 AUDI ASSO DI PICCHE



1973 VW PASSAT
1988 ASPID ASGARD Y AZTEC



1974 HYUNDAI PONY



1974 VW GOLF



1974 VW SCIROCCO



1976 MASERATI QUATTROPORTE



1979 LANCIA DELTA RALLY



1980 FIAT PANDA



1981 DELOREAN DMC-12



1983 FIAT UNO



1984 LANCIA THEMA



1984 SEAT IBIZA



1985 FIAT CROMA



1986 MACHIMOTO



1993 FIAT PUNTO



1993 BMW NAZCA C2



1997 ALFA ROMEO SCIGHERA



1998 BUGATTI EB 118



1968



2018

MEDIO SIGLO DE MAGIA EN LOS LAPICEROS. La idea original de crear una empresa de servicios de ingeniería y prototipos para el sector del automóvil fue de Giorgetto Giugiaro y Aldo Mantovani, y la empresa nació en Turín en 1968. Esta pareja italiana de emprendedores

enseguida encontró la senda del éxito gracias a diseños que, con el tiempo, pasarían a la historia como mitos rodantes. Hablamos de modelos como el Alfa Romeo Alfasud, el BMW M1, el Lotus Esprit, el Volkswagen Passat o el primer Volkswagen Golf. Eso sólo en los

primeros diez años. Pero vinieron muchos más: Fiat Panda, Seat Ibiza, Bugatti, Lamborghini Gallardo... Hoy, en Italdesign trabajan casi 1.000 personas entre sus tres sedes de Italia, Alemania y España, y la empresa italiana sigue caminando un paso por delante del resto.



► El departamento de realidad virtual es uno de los más avanzados. Y el de metrología se encarga de que el proceso de ingeniería y de prototipos se ajuste al milímetro. La impresora láser 3D es asombrosa.



design evoluciona de acuerdo con este proceso. Es por eso que hemos emprendido nuevas iniciativas dedicadas a la movilidad futura, además de seguir ofreciendo los servicios que siempre nos han caracterizado: diseño, ingeniería, pruebas, validación, construcción previa a la serie y, más recientemente, la construcción de vehículos de serie ultralimitada bajo la marca 'Automobili Speciali', con el Zerouno como



punto de partida de esta emocionante aventura».

Con casi mil empleados en las oficinas italianas y alemanas y la filial en España, Italdesign también ha aplicado la filosofía de los 'Next 50' al contrato de trabajo. De hecho, en 2017 comenzaron a aplicarse dos esquemas experimentales de trabajo flexible. Además, dentro de la filosofía de los 'Next 50' Italdesign ha lanzado una propuesta abierta a

DISEÑO AL MARGEN DEL AUTOMÓVIL Desde neveras a aviones, Italdesign se atreve con todo

Giorgetto Giugiaro fue un visionario y supo diversificar el negocio del diseño a terrenos que nada tienen que ver con el mundo del automóvil. Y ahora que la empresa pertenece al Grupo Volkswagen se ha sabido manejar con buen criterio la herencia del legendario diseñador, multiplicando el volumen de negocio fuera del mundo del motor. Giugiaro y, más tarde, Italdesign han sido los responsables del diseño de objetos de culto como las cámaras de fotos Nikon, los relojes Seiko Astron de titanio, la cafetera Uno Capsule System, el Estadio de la Juventus o la pelota de baloncesto que se utilizó en los Juegos Olímpicos de Pekín en 2008, entre muchos otros. Italdesign, y en concreto su filial española, también trabajan como proveedores de la empresa CAF de trenes, diseñando toda la ingeniería del morro del tren. Además, la sede de Italdesign en Barcelona trabaja para ATR, que es la división de aviones regionales de Airbus. Así, la firma italiana de diseño dibujó y creó el interior de la cabina del ATR 600. Desde su sede en Italia, Italdesign ha realizado el tranvía eléctrico de Guangzhou, además de diseñar bicicletas, copas de cristal, muebles de cocina, exprimidores, tractores, el metro de Arabia Saudí, recipientes para aceite de coche e, incluso, una colección de sartenes Arco.



►► Electrodomésticos Indesit, relojes Seiko, cámaras Nikon, mobiliario, pelotas de baloncesto, tranvías de China... El 8 por ciento del negocio de Italdesign es diseño, tanto de coches como del resto.



►► A la izquierda, Daniel Agulló, director general de la filial de Italdesign en España, nos muestra una de las piezas del Zerouno realizada a escala 1:4 por la impresora 3D que adquirieron, la más grande que había en el mundo hace cuatro años. A la derecha, el centro de preseries.



jóvenes de entre 18 y 35 años de edad para que trabajen sobre un proyecto de soluciones para la movilidad del futuro en áreas urbanas. Los participantes, que también pueden

formar grupos de un máximo de cinco participantes, deberá someterse a un jurado de expertos, que represente a los diversos sectores involucrados. Las inscripciones, que se

llevarán a cabo en el sitio web www.italdesign.it, se han abierto el 1 de marzo y se cerrarán el 1 de abril. Los participantes deben presentar sus proyectos, como muy tarde, el

31 de agosto. Y los ganadores serán anunciados en diciembre de 2018. El premio para el equipo ganador es de 40.000 euros.

Ismene Lage, la ingeniera española a la que entrevistamos en estas páginas, está entusiasmada con la trayectoria de su empresa: «Italdesign está creciendo muy rápido y a un nivel, diría yo, que seductor. Mi empresa se está abriendo mucho a lo desconocido y como estrategia me parece muy valiente. Y quiero seguir siendo parte de este sueño hecho realidad».



2000 TOUAREG



2001 AM TWENTY TWENTY



2001 MASERATI 4200 SPYDER



2001 VOLKSWAGEN W12 NARDÓ



2002 ALFA ROMEO BRERA



2003 LAMBORGHINI GALLARDO



2005 ALFA BRERA PRODUCCIÓN



2005 ALFA ROMEO 159



2005 FERRARI 6650



2005 FIAT GRANDE PUNTO



2006 ALFA 159 SPORTSWAGON



2006 FORD MUSTANG



2007 VW HO



2008 MINI (INGENIERÍA)



2008 ITALDESIGN QUARANTA



2009 GIUGIARO NAMIR



2011 VW TEX Y 60



2012 BRIVIDO



2012 VW UP! AZZURRA SAILING



2013 PARCOUR



2016 AUDI Q2 (INGENIERÍA)



2016 GT ZERO



2017 POP UP



2017 ZEROUNO

MUNDIAL DE F1



SAINZ SE ALÍA CON LALIGA

El fútbol y la Fórmula 1, dos de los deportes con más seguidores, se unen gracias al acuerdo que han firmado LaLiga de fútbol española y el equipo Renault de F1, con el español Carlos Sainz como piloto oficial.

El logotipo de LaLiga –que engloba a los 42 equipos de primera y segunda división del fútbol profesional en España–, se podrá ver en todos los circuitos del Mundial de F1 esta temporada 2018, ya que lo llevarán en los monoplazas y en sus monos los pilotos Carlos Sainz y Nico Hülkenberg.

ATENTOS A...

DESDE ABRIL

Seat será el primer fabricante a nivel mundial que integrará el servicio de reconocimiento de música Shazam en sus coches a través de la plataforma Seat DriveApp para Android.



GUÍA MICHELIN

BUENAS MESAS CUMPLE UNA DÉCADA

Acaba de lanzarse una nueva edición de la guía Michelin de las 'Buenas mesas a menos de 35€', una publicación que cumple diez años 'empeñada' en mostrarnos los



restaurantes con la mejor relación calidad-precio de España y Portugal. Recoge un total de 476 establecimientos en nuestro país, de más de 300 ciudades, sobre todo de Cataluña y Andalucía.

ANIVERSARIO

► Fue el primer Peugeot elegido 'Coche del Año en Europa', en 1969.



▲ El 504 fue el primer modelo que Peugeot fabricó en la planta de Vigo, allá por 1977.

PEUGEOT 504: ¡FELICES 50!

El Peugeot 504 se presentó en el Salón de París de 1968 y su diseño lo firmó Pininfarina, quien, según dijo, creó para este coche unos faros trapezoidales inspirados en los ojos de la actriz Sophia Loren. Fueron esos faros y la forma de su capó los que acabaron imponiéndose en el mercado e hicieron del 504 uno de los coches más longevos

de la historia de la marca. Esta berlina, que celebra su 50 aniversario, supuso una revolución por su diseño, pero también por el confort que ofrecía y su capacidad para enfrentarse a todo tipo de terrenos. Características que avalaron su éxito y convirtieron al 504 en el primer Peugeot que logró el galardón de 'Coche del Año en Europa'

en 1969. También fue el primer modelo fabricado en Vigo, cuando la marca desembarcó en España en 1977.

Tuvo un gran éxito comercial: hasta 2005 –año en el que dejó de venderse en Nigeria– se produjeron más de 3,7 millones en el mundo de un gran número de variantes: berlina, coupé, cabrio o pick-up 4x4.

LAND ROVER EXPLORE

EL TELÉFONO TODOTERRENO

Land Rover acaba de presentar un teléfono móvil con capacidades todoterreno. El smartphone Explore es capaz de 'sobrevivir' bajo el agua y con temperaturas extremas, y soporta golpes y caídas. Además, su batería puede aguantar dos días de uso intenso sin

agotarse. Se pondrá a la venta el día 26 de abril a través de la web que figura a la izquierda, dentro de un pack denominado Adventure. Su precio será de 649 euros.



REDES SOCIALES

Toyota es la marca del automóvil más fotografiada en redes sociales y se coloca en el puesto 14 en el listado de las 100 compañías cuyo logo aparece más en redes sociales, según el informe que elabora Brandwatch.

MERCEDES CLASE X EN LA TITAN DESERT

A LA CONQUISTA DEL DESIERTO

Dos pick-up Mercedes Clase X, con los directores de carrera al volante, se encargarán de abrir cada una de las seis etapas de la Titan Desert by Garmin, una de las pruebas de Mountain Bike más duras del mundo. Los vehículos de Mercedes tendrán que demostrar que están preparados para afrontar cualquier circunstancia y

terreno en esta prueba, que se disputará del 29 de abril al 4 de mayo. El Mercedes Clase X es el vehículo oficial de la 13 edición de este exigente evento ciclista, que este año recorrerá en total 619 kilómetros, con más de 7.500 metros de desnivel positivo y en el que participarán 600 corredores de un total de 25 países.



▲ El Clase X es vehículo oficial de la carrera de MTB Titan Desert by Garmin.

COCHES ÚNICOS PARA 'UN PLIEGUE EN EL TIEMPO'

UN LEAF EN LA ÚLTIMA PELÍCULA DE DISNEY

El Nissan Leaf debuta en la cinta de Disney 'Un pliegue en el tiempo'. Además, la marca ha personalizado tres unidades inspiradas en las protagonistas del filme.

La película de Disney 'Un pliegue en el tiempo' (A Wrinkle in Time) acaba de llegar a los cines y en ella podrás descubrir a un protagonista muy especial. El eléctrico Nissan Leaf hace un cameo en esta cinta, en cuyo reparto figuran Oprah Winfrey, Reese Witherspoon o Chris Pine.

Además, la marca ha crea-

do tres unidades personalizadas del nuevo Leaf para el preestreno de la película en Hollywood (EE.UU.). Los tres modelos se han modificado para parecerse a los personajes principales de la cinta y utilizan tecnología avanzada de LED para crear un espectáculo de luz similar al que se ve en el filme.



▲► Oprah Winfrey, arriba, y el exjugador de baloncesto Kobe Bryant, con su familia junto al Nissan Leaf, en la presentación de la película.





EL 25 DE MARZO, EN MELBOURNE, VEREMOS SI SE CONFIRMA LA SUPERIORIDAD DE MERCEDES, FERRARI Y RED BULL SOBRE EL RESTO

La fiabilidad del McLaren sigue siendo una incógnita, pues en Montmeló, con dos semanas, completaron sólo 599 vueltas. El equipo anuncia una evolución del coche para la cita de Australia.



¿Dónde estará cada equipo en la foto de la F1 en 2018?

El campeonato del mundo 2018 ya ha comenzado tras las dos semanas de pretemporada, aunque serán las primeras sesiones del GP de Australia las que revelen el negativo de la difusa fotografía que Montmeló ha dejado estos días. Una imagen provisional que, ojalá, desmienta las primeras impresiones de un Mercedes muy superior, y confirme la gran igualdad que se plantea, por detrás del equipo alemán, entre Red Bull y Ferrari.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Compuestos de neumáticos, mapas de motor, temperaturas ambientales, cargas de gasolina, diferentes programas de trabajo... Es la letanía habitual que relativiza los resultados y el balance de una pretemporada en la Fórmu-

la 1. En la de 2018, además, con las particulares condiciones vividas durante la primera semana, nieve incluida

Solo las primeras sesiones y la carrera de Melbourne confirmarán esa foto borrosa que quedaba tras ocho días de entrenamientos colectivos. Allí, además, serán otros el asfalto y las tempe-

raturas. Pero en esta primera fotografía, Mercedes adquiere el principal protagonismo al margen de sus mejores cronos absolutos, que no estuvieron entre los más rápidos.

Su eficacia en pista, las novedades aerodinámicas —como esos pontones laterales que, según sus responsables,

aportan entre dos y tres décimas—, el uso de los compuestos más duros con tiempos de relevancia, las tandas largas, el potencial aún desconocido de un propulsor nuevo... Daba miedo especular con la evolución de Mercedes para 2018. El lenguaje positivo de sus pilotos al volante era patente. Daba la impre-

sión de que en Montmeló el equipo alemán rodaba con el freno de mano echado. El equipo de la estrella parte como gran favorito, y solo resta comprobar la distancia sobre Ferrari y Red Bull.

Por detrás, destacó el salto evidente de Red Bull con su chasis, pendiente aún de la evolución de Renault. El RB14 es muy rápido en el paso por curva, ágil en todos los sectores y, para algunos observadores, podrían incluso haber superado a Ferrari. A pesar de lograr el mejor tiempo de las dos semanas —un registro de 1,17.182, y

Raikkonen insinuaba que podría haber rodado más rápido—, el equipo italiano ha dejado una sensación distinta a la de la pasada pretemporada, sobre todo porque sus tandas largas no parecían estar a la altura del W09. Había diferencias de compuestos, lo que abría la ventana a la esperanza de que la Scuderia rivalice con Mercedes como el pasado año. Vettel se mostró muy prudente a pesar de sus tiempos y Ferrari ha buscado mantener un perfil lo más bajo posible, de manera que nadie ha salido de Montmeló pensando

que el equipo italiano está por encima o a la altura de Mercedes.

Independientemente de cómo se cuantifique, la pretemporada confirma la gran distancia entre los tres primeros equipos y el resto. En el caso de McLaren, la última tarde despejó algunas dudas angustiosas sobre el ritmo último del MCL33 después de la pésima fiabilidad durante las dos semanas de pretemporada. Tanto pilotos como equipo alaban el equilibrio del monoplaza, un factor importante para la confianza al volante. Pero restan dudas sobre su ritmo último en carrera y la fiabilidad para las primeras citas, con solo 599 vueltas en dos semanas. En todo caso, el equipo británico avisa con una evolución para Melbourne que proporciona en las simulaciones datos

muy positivos, que se espera sean confirmados gracias a la efectividad de las correlaciones de túnel de viento y pista constatadas en Montmeló. Pero si el MCL33 rivalizara con el RB14 en Melbourne sería una gran y grata sorpresa.

Renault es uno de los equipos que, sobre el papel, ha ofrecido una mayor progresión, con un monoplaza todavía incompleto. Gran fiabilidad —hasta el último día, el mismo número de vueltas que Ferrari—, consistencia y pilotos satisfechos con su comportamiento básico confirman al fabricante francés como serio candidato para la cuarta posición de la jerarquía en Melbourne. Será entonces cuando la foto de Montmeló se vuelva totalmente nítida. Ojalá, para alegría de los aficionados.

LOS EQUIPOS Y SUS PILOTOS Algunos nombres nuevos

HAAS F1 TEAM (motor Ferrari)

8	Romain Grosjean	FRA
20	Kevin Magnussen	DNK

MCLAREN F1 TEAM (motor Renault)

14	Fernando Alonso	ESP
2	Stoffel Vandoorne	BEL

MERCEDES AMG PETRONAS MOTORSPORT

44	Lewis Hamilton	GBR
77	Valtteri Bottas	FIN

ASTON MARTIN RED BULL RACING

3	Daniel Ricciardo	AUS
33	Max Verstappen	NLD

RENAULT SPORT FORMULA ONE TEAM

27	Nicolas Hulkenberg	DEU
55	Carlos Sainz	ESP

SAHARA FORCE INDIA F1 TEAM (motor Mercedes)

11	Sergio Pérez	MEX
31	Esteban Ocon	FRA

ALFA ROMEO SAUBER F1 TEAM (motor Ferrari)

9	Marcus Ericsson	SWE
16	Charles Leclerc	MCO

SCUDERIA FERRARI

5	Sebastian Vettel	DEU
7	Kimi Raikkonen	FIN

RED BULL TORO ROSSO HONDA

10	Pierre Gasly	FRA
28	Brendon Hartley	NZL

WILLIAMS MARTINI RACING (motor Mercedes)

18	Lance Stroll	CAN
35	Sergey Sirotkin	RUS



LA SUSPENSIÓN TRASERA DEL MCL33 ES UNA DE SUS SINGULARIDADES. OTRA, SU FILOSOFÍA «AERODINÁMICAMENTE MUY AGRESIVA»



MCLAREN MCL33

Junto con Toro Rosso, McLaren afrontaba uno de los mayores desafíos de la parrilla en el intercambio de motores habido durante el invierno entre ambos equipos. McLaren necesitó ciertos compromisos para integrar el motor de Renault. El equipo insiste en que el MCL33 es una evolución del monoplaza del pasado año, que se consideraba por sus pilotos uno de los mejores de la parrilla. De momento, el monoplaza británico dio más de un quebradero de cabeza a Alonso y compañía en Montmeló. McLaren tiene trabajo por delante tras sus diferentes problemas, entre ellos la refrigeración, con soluciones que deberían ser integradas en Melbourne con la evolución aerodinámica que el equipo lleva meses desarrollando. Habrá que dejar en suspenso su rendimiento en Melbourne respecto a la versión del monoplaza presentada en el trazado catalán. Tanto la caja de cambios como el sistema de refrigeración, entre otros elementos, han sido modificados

para recibir el motor francés, ahora en posición ligeramente adelantada al de Honda, ya que aquel cuenta con el conjunto del turbocompresor en la parte trasera de la unidad, a diferencia del motor japonés. Exteriormente, el monoplaza británico ha visto adelgazar agresivamente sus pontones laterales, con unas tomas de aire frontales más estrechas y elevadas que habilitan más espacio inferior para acelerar la velocidad del flujo de aire hacia el difusor. También cuenta en la zona superior de los pontones con seis distintivos elementos aerodinámicos para redirigir los flujos hacia la zona trasera de la carrocería. La suspensión trasera es una de las singularidades del MCL33, que incluso ha llamado la atención de Adrian



▲ Los ensayos de Alonso con el nuevo McLaren en el trazado catalán no ha sido un camino de rosas. Sustos incluidos.

Newey. Los trapecios superiores han sido 'dobladados' en su diseño, habilitando el conjunto con su diseño mayores espacios con una configuración más limpia para canalizar los flujos de aire. En McLaren consideran que su nueva criatura cuenta con una filosofía "aerodinámicamente muy agresiva" a la que todavía queda sacar mucho partido, sobre todo con la evolución mencionada para Australia, y que supondrá cambios muy considerables en el MCL33.



FORCE INDIA.- Equipado con motor Mercedes, el VJM11 del Sahara Force India F1 Team cuenta como pilotos con el mejicano Sergio Pérez y el francés Esteban Ocon.



HAAS.- El VF-18 de Haas F1 Team cuenta con motor Ferrari y será pilotado por el francés Romain Grosjean y el danés Kevin Magnussen.

MERCEDES W09

“Esperamos mantener la mejor personalidad de la diva ¡A todos nos gustan las divas! Pero a veces era un poco difícil de entender, y aquí es donde hemos trabajado más, intentando entender y preservar su velocidad, e intentando encontrar más manejabilidad”. Mercedes ha trabajado en el W09 con la filosofía que expresaba Toto Wolff. Y por su rendimiento en Montmeló y lo escuchado de sus pilotos parece que se han conseguido los objetivos, aunque habrá que esperar a Mónaco, Singapur o Hungría para confirmarlo. Los técnicos del equipo alemán se han mantenido fieles al concepto básico con el que nació su monoplaza en 2017. Entre otros elementos, el de una larga distancia entre ejes y un menor 'rake' –altura de la parte trasera del monoplaza al suelo–

que sus rivales, aunque el W09 ha visto incrementarse mínimamente ese 'rake' sobre la cota del pasado año. Los técnicos de Mercedes han logrado un conjunto interno extremadamente compacto, lo que ha permitido una increíble estilización aerodinámica en la “botella de Coca Cola”, imagen que tradicionalmente define la figura que forma la parte trasera del monoplaza. La toma superior del W09 muestra hasta qué punto el monoplaza de Hamilton y Bottas ha sido refinado. También destaca el extraordinario trabajo de los pontones, integrados con el sofisticado trabajo conjunto de los paneles laterales. Según James Allison, su director técnico, el W09 podría ganar entre dos y tres décimas por vuelta con las modificaciones en esta área, un enorme salto cualitativo ya solo en ese apartado. A pesar de mantener su larga distancia entre ejes, Mercedes ha podido elevar respecto al pasado año las tomas de aire

de los pontones y triángulos de suspensión, norma ya en la Fórmula 1 para casi todos los monoplazas. Su apariencia externa y su rendimiento dinámico en pista impresionan, como pudo apreciarse en Montmeló. Pero el W09 aún puede tener un gran secreto guardado en su seno: el nuevo propulsor, que recoge las lecciones de estas dos últimas temporadas y aún no integradas en la unidad de potencia. Su fiabilidad –en una temporada con solo tres unidades para todo el año– será crucial en el duelo con Red Bull y Ferrari. Los técnicos de Brixton –sede de motores– han trabajado en la eficiencia de la combustión y la reducción de la fricción a través del uso de nuevos materiales, revestimientos y procesos de fabricación que evitasen grandes modificaciones de sus elementos básicos buscando superiores cifras de potencia a 2017, a pesar de la reducción del número de unidades disponibles para la temporada.



Los técnicos de Mercedes han logrado un conjunto interno extremadamente compacto, lo que ha permitido una increíble estilización aerodinámica de la llamada 'botella de Coca-Cola'.



SAUBER.- Motor Ferrari también para el C37, el monoplaza del equipo Alfa Romeo Sauber. Como pilotos contarán con el sueco Marcus Ericsson y el monegasco Charles Leclerc.



TORO ROSSO.- Red Bull Toro Rosso apuesta este año por el motor Honda, y como pilotos cuenta con el francés Pierre Gasly y el neozelandés Brendon Hartley.



LAS MEJORAS AERODINÁMICAS DEL SF71H TRATAN DE COMPENSAR LA INFERIORIDAD DE RENDIMIENTO EN 2017 EN LAS PISTAS RÁPIDAS

FERRARI SF71H

El SF70H fue ya en 2017 uno de los monoplazas más singulares de la parrilla por su particular lectura del nuevo reglamento. Especialmente en los pontones laterales, zona donde el reglamento actual permite bastante libertad de interpretación. Con el SF71H se ha ido más allá en algunos conceptos que otros equipos han intentado imitar en 2018.

El nuevo monoplaza italiano destaca por su agresividad y, a diferencia de otras épocas de Maranello, por su innovación y propuestas técnicas. Así como Mercedes ha buscado pulir las debilidades del W09 manteniendo la fidelidad a su concepto básico, también el equipo italiano lo ha hecho. Con inferioridad de rendimiento en las pistas más rápidas, Ferrari ha aumentado cinco centímetros la distancia entre ejes para lograr una mayor eficacia aerodinámica, convergiendo así hacia el W09, buscando con ello mejorar el enlace de los flujos de aire en la zona de los pontones laterales, ganando así una zona más amplia para generar carga aerodinámica a través de agresivo enfoque de los pontones laterales. En el nuevo SF71H, Ferrari ha pulido y elevado más si cabe sus tomas laterales de refrigeración, abriendo un amplio espacio inferior que permite acelerar los flujos de aire hacia el difusor trasero. Los 'bargeboards' o elementos laterales que canalizan el aire desde el alerón hacia los pontones están en posición más

adelantada que en el Mercedes, y con su propia 'escuela' de diseño. El monoplaza italiano también mantiene una elevada posición de los triángulos superiores de la suspensión, que ya distinguieron su frontal el año pasado. Incluso los retrovisores han sido aprovechados —perforados— con un singular diseño para canalizar el aire hacia la zona trasera. Si se aprecian ciertas similitudes con el MCL33 es en el alerón delantero y sus múltiples planos en cascada, así como en el diseño de los pilones laterales que lo soportan, parecidos en su posicionamiento y diseño a los del monoplaza británico.



Ferrari ha aumentado cinco centímetros la distancia entre ejes para lograr una mayor eficacia aerodinámica.



RED BULL RB14

Tras los entrenamientos de pretemporada, para muchos el RB14 posee el mejor chasis de la parrilla. También se presenta como una evolución del monoplaza que Red Bull pulió durante el pasado año y con el que logró tres victorias. Newey y los suyos han pulido la que era considerada también mejor plataforma a finales de la pasada temporada.

El monoplaza austriaco mantiene el singular morro y su pequeña entrada de aire frontal. En los elementos laterales en torno a los pontones muestran ciertas similitudes con su propia interpretación de la filosofía de Ferrari, retrasando su posición e incluyendo además un deflector horizontal en la zona superior del pontón. Pero dibuja en la parte inferior de los pontones su particular forma de dirigir el aire para llevar los flujos hacia el alerón trasero a través de una amplia banda de deflectores laterales, que contrastan con la sencillez del RB13 a estas mismas alturas del pasado año, cuando Red Bull sorprendió por su minimalista concepto en esta importante área del monoplaza. Dichos deflectores ayudan a separar las turbulencias provocadas por los neumáticos del flujo que pasa en torno a los pontones; además de crear

carga aerodinámica. Sin embargo, durante los entrenamientos de pretemporada hubo problemas con las fijaciones de algunos de estos deflectores.

El RB14 también muestra otra de las tendencias en los monoplazas actuales, el posicionamiento muy elevado de los triángulos frontales de suspensiones y su particular anclaje a la parte superior de la rueda para lograr el mayor espacio para el flujo por debajo de las mismas camino del 'undecut', o zona inferior de los pontones laterales.

Para muchos, el RB14 tiene el mejor chasis de la parrilla. Y Red Bull ha trabajado mucho sobre la aerodinámica, minimizando por ejemplo el efecto de las turbulencias generadas por los neumáticos.



RENAULT RS18

El equipo francés terminó la pasada temporada con el cuarto chasis de la parrilla, aunque limitada la potencia de su motor en la recta final del campeonato para preservar la fiabilidad. En su tercer año, Renault ha reforzado su estructura técnica y sus medios, y el nuevo monoplaza debería suponer un importante avance, al ser otro de los pocos equipos que desarrollan chasis y motor bajo el mismo techo, junto a Ferrari y Mercedes. Y en Montmeló pudo comprobarse que es uno de los que mayor salto cualitativo ha protagonizado de cara a esta temporada.

En su primera versión de 2018, el RS18 muestra una nueva decoración, pero de momento también grandes similitudes respecto al pasado año. Los cambios interiores son más notables, con el objetivo fundamental de mejorar la refrigeración interna. En todo caso, el monoplaza francés seguirá recibiendo numerosas evoluciones

para Melbourne y sucesivas carreras. Pero en las dos últimas jornadas de Montmeló se introdujo un nuevo alerón delantero, clave en el concepto del monoplaza para esta primera parte de la temporada. Tanto Hulkenberg como Sainz se mostraron satisfechos con su rendimiento, y la correlación con el túnel de viento fue correcta, por lo que el equipo ha decidido su incorporación en la primera carrera de la temporada. De momento, el RS18 muestra conceptos evolucionados sobre el pasado año más que cambios radicales. Pero sí ha llamado la atención su sistema de escape, angulado en su posicionamiento al límite que permite el reglamento —5 grados sobre el plano de referencia— para utilizar sus gases hacia el alerón trasero y buscar un efecto similar a los escapes de soplado de los años de Red Bull. De aquí el revestimiento cerámico del alerón en su parte inferior con el fin de soportar las altas

temperaturas desde el tubo de escape. "Hay una pequeña ganancia, no como hace cuatro o cinco años con los difusores de soplado, nada igual, pero hay todavía un cierto beneficio", explicaba Bob Bell, responsable técnico de Renault. Al margen del chasis, para el equipo francés será vital en 2018 el rendimiento de su propulsor tras la pobre fiabilidad del pasado año, considerando ahora que son siete las carreras por cada unidad, antes de penalizar. Los entrenamientos resultaron un éxito por el kilometraje para el equipo oficial y Red Bull. El primero acumuló tantas vueltas como Ferrari hasta la última jornada, donde falló el cambio. Durante este año también se incorporará un nuevo ERS, elemento crucial para el incremento de rendimiento y potencia que Renault espera esta temporada en su propulsor, aunque se desconoce todavía el momento de su introducción.



En las dos últimas jornadas de pruebas se utilizó un nuevo alerón delantero que dejó satisfechos a Sainz y Hulkenberg, de modo que Renault ha decidido mantenerlo para la carrera de Australia.



WILLIAMS.— El FW41 del equipo Williams Martini Racing está dotado de motor Mercedes, y sus pilotos serán el canadiense Lance Stroll y el ruso Sergey Sirotkin.

CALENDARIO 2018

Australia	25 de Marzo	Hungría	29 de Julio
Bahréin	8 de Abril	Bélgica	26 de Agosto
China	15 de Abril	Italia	2 de Septiembre
Azerbaiyán	29 de Abril	Singapur	16 de Septiembre
España	13 de Mayo	Rusia	30 de Septiembre
Mónaco	27 de Mayo	Japón	7 de Octubre
Canadá	10 de Junio	E.E.U.U.	21 de Octubre
Francia	24 de Junio	México	28 de Octubre
Austria	1 de Julio	Brasil	11 de Noviembre
Gran Bretaña	8 de Julio	Abu Dhabi	25 de Noviembre
Alemania	22 de Julio		

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

CON DOS DÍGITOS DE CRECIMIENTO

110.474 turismos y vehículos 4x4 se matricularon en febrero, lo que supone un 13 por ciento de subida sobre el mismo mes de 2017. Porcentaje al que han colaborado todos los canales al cerrar el mes en cada caso con una subida de dos dígitos: +12,2 % particulares, que se anotan 52.422 unidades; +16,2 % empresas, con 31.275 operaciones; y +10,9 %, con 26.777 coches, los alquiladores de vehículos, canal en el que la estacionalidad de la

Semana Santa —este año a finales de marzo— influye especialmente, dado que marca el comienzo de la temporada alta turística. Con el resultado de febrero, el acumulado anual se coloca en 212.135 unidades, que supone un 16,4 % más sobre los dos primeros meses del año anterior. Incremento reseñable que aún nos mantiene lejos de los resultados de antes de la crisis, puesto que los dos primeros meses del año están un 5 % por debajo de las 223.000 unidades alcanzadas en ese mismo periodo de 2008. En cuanto a las preferencias, la gasolina sigue tomando ventaja al diésel, con un ratio de 56,4-38,2 por ciento en el mes de febrero y 54,1-39,9 % en el acumulado, con el resto de cuota para híbridos y eléctricos, y los SUV medios y pequeños camino de convertirse en los reyes del mercado.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Febrero	Enero-Febrero
SEAT 11.063	SEAT 19.604
OPEL 8.310	VW 16.380
PEUGEOT 7.876	PEUGEOT 15.394
VW 7.471	OPEL 15.197
RENAULT 7.200	RENAULT 13.366
CITROËN 5.998	TOYOTA 11.745
AUDI 5.662	AUDI 11.484
NISSAN 5.465	CITROËN 10.684
TOYOTA 5.408	NISSAN 10.053
FIAT 5.234	FIAT 9.754

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Febrero	Enero-Febrero
IBIZA 4.562	IBIZA 6.773
LEÓN 3.461	LEÓN 6.621
QASHQAI 2.937	GOLF 5.435
SANDERO 2.563	SANDERO 5.015
500 2.561	QASHQAI 4.858
C4 2.444	C4 4.398
CORSA 2.272	CORSA 4.025
MÉGANE 2.268	MÉGANE 3.994
CLIO 2.216	CLIO 3.966
GOLF 2.101	500 3.922

PRECIOS

1.0 TSI 115 CV Advance	23.870 €
1.0 TSI 115 CV Advance Style	24.470 €
1.5 TSI EVO 150 CV Advance*	25.250 €
1.5 TSI EVO 150 CV Advance Style*	25.870 €
1.5 TSI EVO 150 CV Sport*	27.170 €
2.0 TSI 4MOTION 190 CV Sport DSG7	33.990 €
2.0 TDI 4MOTION 150 CV Sport DSG7	34.610 €
* 1.250 € más con DSG7	

rán disponibles solo con tracción delantera. Hay un amplio abanico de sistemas de asistencia al conductor, como Lane Assist y Front Assist, que son de serie desde el acabado Advance. El T-Roc llega al mercado con una competitiva oferta de campañas y descuentos, que bajan a 21.200 euros el precio de partida del nuevo crossover alemán.

VOLKSWAGEN

Se amplía la gama T-Roc

La comercialización del nuevo todocamino de Volkswagen se iniciaba con dos acabados para el motor de acceso de gasolina —con cambio manual de seis marchas— y el 2.0 TDI de 150 caballos,

cambio DSG de 7 velocidades y tracción 4Motion, a los que se unían 150 unidades Limited Edition, con venta limitada a Internet.

Desde 21.200 € con campañas y descuentos



Nuevos acabados diferenciadores



SKODA

Kodiaq Scout y Sportline, ya a la venta

Dos nuevos acabados, Sportline y Scout, amplían la gama del Kodiaq para cubrir las expectativas de sus clientes más deportivos y aventureros. Con el denominador común de una amplia dotación de sistemas de asistencia a la conducción e entretenimiento, y características de diferenciación exterior que refuerzan su carácter específico, las dos nuevas versiones del SUV checo cuentan con faros delanteros Full-LED, faros

antiniebla con función curva o llantas de aleación distintivas. También en el interior se incluyen de serie asientos Alcantara calefactados, pedales de acero o portón eléctrico. Basados en el acabado Ambition, están disponibles con los motores TSI 1.4 y 2.0, y el TDI 2.0 de 150 caballos. A los que se une el TDI de 190 caballos en el Scout, acabado ligado a la tracción 4x4 y las siete plazas, con la opción de cambio manual

o automático, que no existe en el Sportline, limitado al DSG de siete marchas, aunque sí cuenta con opción 4x2.

PRECIOS SPORTLINE*

1.4 TSI 150 CV 4x2	36.310 €
2.0 TSI 180 CV 4x4	40.010 €
2.0 TDI 150 CV 4x2	38.460 €
2.0 TDI 150 CV 4x4	40.460 €
* con cambio DSG	

PRECIOS SCOUT*

1.4 TSI 150 CV DSG**	40.210 €
2.0 TSI 180 CV DSG	41.910 €
2.0 TDI 150 CV DSG**	42.360 €
2.0 TDI 190 CV DSG	43.800 €
* 7 plazas y 4x4.	
** Con cambio manual -2.000 €	

LOS PREFERIDOS EN LA UE

El Golf sigue en primera posición

La demanda de las versiones eléctricas y de gasolina mantienen al Golf como el coche más popular de Europa en enero, con el Fiesta a más de 17.000 unidades y el Renault Clio colocado tercero.

Son datos de la consultora Jato Dynamic, que resalta el primer mes del año como malo para Opel, por la caída de ventas de Astra y Corsa: el 32 % y el 19 %, respectivamente. En el punto contrario se coloca el Toyota Yaris, cuyos registros mejoran un 27% sobre enero de 2017, gracias al éxito del híbrido, convertido en el más vendido en Europa con esa tecnología. Otros modelos que comienzan 2018 con un aumento de matriculaciones destacable son: Peugeot 3008 (+63 %), Dacia Duster (+45 %) y Ford Kuga (+30 %). Fuera de los 25 más vendidos, Jato también resalta los incrementos de Toyota C-HR, BMW Serie 5, Fiat 500X, Nissan Micra, Audi Q2, Mazda CX-5 y Opel Insignia. Se añade la buena acogida de los más nuevos del mercado: Opel Crossland X, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, Volkswagen T-Roc, Jeep Compass, Citroën C3 Aircross, Opel Grandland X, Hyundai Kona, Seat Arona y Kia Stonic.

Mención especial merecen los SUV, cuya demanda sigue creciendo. Representaron uno de cada tres automóviles matricula-

dos en la UE el pasado enero, con el Volkswagen Tiguan manteniendo el liderazgo, a pesar de sufrir una disminución de volumen, que lo dejó a sólo 79 unidades del Nissan Qashqai.

En cuanto a las preferencias por combustibles, el diésel comienza 2018 manteniendo el retroceso que comenzó un año antes y los consumidores continúan inclinándose hacia las mecánicas de gasolina y energías alternativas. De hecho, en 17 de los 27 mercados de la UE las ventas diésel cayeron un 12,5% en enero, mes en el que su cuota de mercado bajó al 40,6%. Frente a esto, la demanda de vehículos de gasolina aumentó un 18,8%, cubriendo el 52,2% del mercado. El declive del diésel también beneficia a las soluciones alternativas, que comienzan el año vendiendo un 28,2 % más que en 2017 (57.000 unidades), y con una penetración récord del 5,5 %.



ANFAC

ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS AL ALZA

Los 6.182 híbridos y eléctricos matriculados en febrero (+42,7 %) colocan la suma de los dos meses transcurridos en 13.097 unidades, que suponen un 47,5 % de subida sobre ese periodo del año anterior. Son datos facilitados por Anfac (fabricantes), que coloca en 834 los eléctricos comercializados (+118,3 %) y en 5.348 los vehículos con tecnología híbrida registrados (+35,4%) en febrero. Madrid (3.953 unidades), Cataluña (2.079), Andalucía (1.276) y Valencia (1.090) lideran con creces el mercado híbrido en lo que va de año: 11.344 unidades y +37,9 %.

LOS MÁS VENDIDOS EN ENERO

	Unidades	% 18/17
GOLF	43.145	+15
FIESTA	25.878	+4
CLIO	24.820	0
POLO	22.752	-4
OCTAVIA	21.588	+14
ZOE	21.246	+6
TIGUAN	20.722	-6
QASHQAI	20.643	+7
YARIS	20.155	+27
C3	18.721	+15

BMW

PRECIOS PARA EL X4

Cinco son las versiones en la segunda generación del crossover alemán, que ya se puede reservar para recibirlo a partir de julio. Dos motores de gasolina y tres diésel, con potencias de 184 a 326 caballos, componen una oferta que comparte la tracción total xDrive y el cambio automático Steptronic de 8 marchas. Con precios que van de los 53.450 euros del 20i a los 74.650 euros del M40d. Se añaden cuatro acabados, pues el M Sport X aparece por primera vez, y una larga lista de opciones, que se une al completo equipamiento con que cuenta de serie este modelo.



INICIATIVA

SILLITAS SOLIDARIAS

Norauto, la Fundación Valora y la Federación Española de Familias Numerosas proporcionan sistemas de retención infantil a familias sin recursos para que los niños viajen de forma segura. Se trata de reutilizar las sillitas en buen estado canalizando la donación en los centros de Norauto, que completa su apoyo con el 15 % de descuento a los clientes que entregan un sistema de retención infantil en buenas condiciones. Después, las dos asociaciones participantes se encargan de su distribución, en función de la altura y peso del menor que la va a utilizar.



TOYOTA

Más seguridad para el Prius +

La inclusión del Toyota Safety Sense en todas las versiones del Prius+ es la principal novedad de la gama 2018 del único monovolumen híbrido del mercado, que está disponible desde 25.450 euros con los descuentos vigentes. Un conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción –Control de Crucero Adaptativo, Avisador de Cambio Involuntario de Carril, Control Automático de Luces de Carretera, Reconocimiento de Señales de Tráfico y Sistema de Seguridad Precolisión con Detección de Peatones– al que en el nuevo Prius+ se añaden, tam-

bién de serie y desde la versión de acceso, elementos como la pantalla TFT de 4,2 pulgadas o los faros delanteros y de circulación diurna de LED. Equipamiento que se completa con faros antiniebla, llantas de aleación de 16 pulgadas, rueda de repuesto, acceso sin llave o pantalla



PRECIOS		
Híbrido-gasolina ECO	PVP	Descuento
Híbrido-gasolina Advance	29.300€	3.850€
Híbrido-gasolina Executive	30.300€	4.350€
	32.800€	4.350€

táctil Toyota Touch. Además, aparecen dos nuevos colores para la carrocería: Granate y Bronce Platino.

SMART

El Ushuaia Edition se convierte en eléctrico

Vuelve la versión Ushuaia del Smart, con una apuesta más deportiva y propulsión eléctrica. La nueva colaboración de Mercedes-Benz y Ushuaia Ibiza Beach Hotel da como resultado un modelo diseñado a través del programa de personalización Brabus tailor made, con aspecto deportivo y acabados 'electric green', que se basa en el Smart fortwo ed coupé y cabrio de 81 caballos. Cuenta con célula de seguridad Tridion, parrilla y 'bodypanels' en blanco y paquetes

'Electric Premium Plus', 'Deportivo' y 'Style exterior', que se completan con sistema de sonido JBL y una larga lista de elementos distintivos, como volante y asientos calefactados o logos y llantas Brabus. Se une el regalo de dos noches en el Ushuaia Beach Hotel de Ibiza y acceso VIP



al evento 'Ushuaia Experience'. El fortwo coupé cuesta 29.661 euros, y 33.076 euros el fortwo cabrio.

fortwo coupé
29.661 €
fortwo cabrio
33.076 €

INFINITI

Q50 híbrido: gran oferta

Por 37.100 euros se puede disfrutar del nuevo Infiniti Q50 Híbrido, la berlina deportiva japonesa que cuenta con 364 caballos de potencia, al combinar el V6 de gasolina con un motor eléctrico de baterías de ion litio. Es el precio al que se puede conseguir hasta el 31 de marzo con el acabado Sport, si se financian 30.000 euros, puesto que a los casi 8.000 euros de descuento programado se añaden 3.773 por aplazar

el pago. Cifras similares a las que rigen para el Sport Tech, que con campaña y financiación baja a poco más de 48.000 euros. Prestaciones, eficiencia, materiales de primer nivel, conectividad y habitabilidad son puntos fuertes del Q50 MY18 Híbrido, en cuyo equipamiento no faltan frenada regenerativa, suspensión Sport, sistema acústico de aviso de peatón, mantenimiento de carril activo, llantas de aleación de 19 pulgadas con 5 radios triples y neumáticos run-flat, cámara de visión trasera, sensores de aparcamiento delanteros y traseros con display, sistema de audio Premium Bose con 16 altavoces...

Desde 37.100 €, con campaña y financiación



OPEL

Movimiento en los concesionarios con una gama que se renueva

La llegada del deportivo tope de gama GSi y el inicio de la comercialización del Crossland X de autogas coincide con el lanzamiento de los 'Black Edition', el toque distintivo para todos los Opel y para todos los niveles de acabado en algunos modelos. Equipamiento y elegancia combinan en una edición especial en la que el negro hace honor al nombre elegido, 'Black Edition', y en la que se añade un pack valorado en 4.000 euros que, entre una larga lista de elementos, incluye llantas de aleación, techo y retrovisores exteriores con un brillante acabado en negro, navegador integrado, cámara de visión trasera y compatibilidad con Apple CarPlayTM y Android AutoTM, como elementos distintivos de esa edición especial.

AUTOGAS PARA EL CROSSLAND X

El todocamino alemán ya tiene versión GLP (gas licuado de petróleo) y llega al mercado con el apoyo de 1.000 euros que la marca aplica a todos su modelos BiFuel GLP y los 400 euros en carburante Repsol Autogas de la campaña, que Opel ha decidido ampliar hasta junio. Por 19.272 euros se puede conseguir el Crossland X, con el que se puede ahorrar hasta un 40% en carburante y beneficiarse de la reducción de costes e impuestos que conlleva la utilización del Autogas. Propulsado por un motor 1.2 de 81 caballos y asociado a un cambio manual de cinco marchas, es el primer coche de GLP con depósi-

to electrónico multiválvulas, que mejora la conducción con bajo nivel de gas en comparación a los modelos de GLP convencionales. Al igual que los Crossland X de gasolina y diésel, se fabrica en la planta que Opel España tiene en Figueruelas (Zaragoza) y se asocia al acabado Selective, que incluye elementos como faros LED, pantalla de proyección, cámara panorámica de visión trasera 180° o aviso de fatiga al conductor.

EL INSIGNIA GSI LLEGA A LOS CONCESIONARIOS

Disponible con las dos carrocerías de la gama y con dos motorizaciones, comienzan las entregas del insignia con el que Opel rescata la denominación GSi, sinónimo de la versión más deportiva de sus coches. Se ofrece con un motor turbo de gasolina de 260 caballos y un diésel BiTurbo de 210 caballos, con la nueva transmisión automática de ocho marchas y, combinado con el propulsor de gasolina, el programa de cambio



'Black Edition' estilo especial

1.2 MT5 GLP 81CV
Selective 19.272 €

PRECIOS

	Grand Sport	Sport Tourer
2.0 CDTi Biturbo S&S 4x4 210 CV AT8	46.400 €	47.600 €
2.0 NTE Turbo S&S 4x4 260 CV AT8	45.500 €	46.700 €

'MY HONDA'

DE SERIE EN TODA LA GAMA

Hasta el 31 de marzo todos los Honda contarán de serie con el servicio de asistencia digital de la marca, que ya se ofrecía sin coste en el Civic. Se trata de 'My Honda', aplicación que ofrece un paquete de funciones de seguridad y cuidado del automóvil, accesibles a través smartphones iOS o Android. Alertas de seguridad, asistencia en carretera para averías o accidentes e información del estado del vehículo se complementan con el contacto con el concesionario para concertar servicios o estar informado.



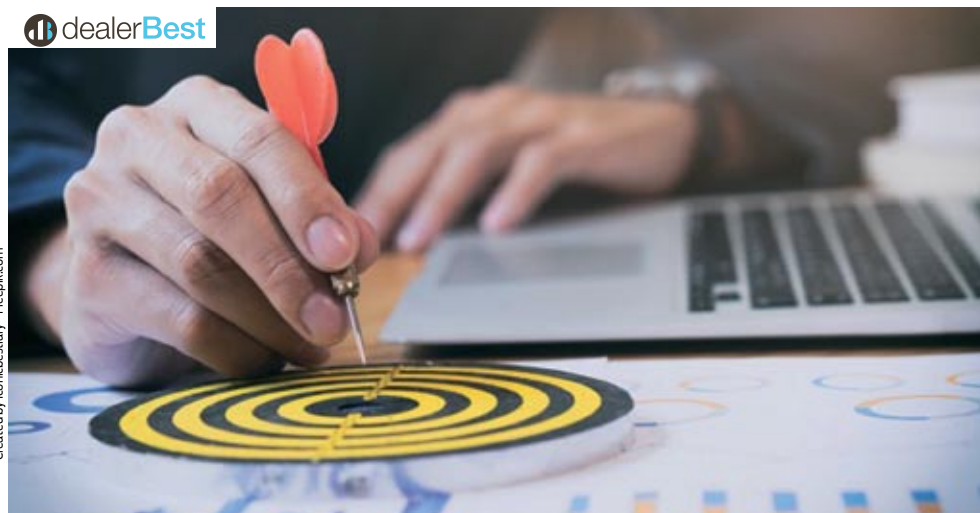
GARMIN

ACTUALIZACIONES GRATUITAS

Mantener el navegador al día sin que las actualizaciones repercutan en el bolsillo del usuario es el compromiso de Garmin durante la vida útil de sus dispositivos. Alertas de velocidad y radares, que se almacenan en la memoria interna del navegador, cartografía con los cambios de calles, carreteras o sentido de las vías y notificaciones para mantener el sistema a la última forman parte de los Garmin Driver™. Con los que se puede estar al día y disponer de los más útiles servicios digitales con la facilidad que proporciona Garmin Express, intuitiva herramienta de descargas.



dealerBest



Nueve claves para el éxito del programa de venta a empresas

El **mercado de empresas en España** está creciendo de forma sostenida en torno al 18-20% en los últimos años. **Está conformado mayoritariamente por PYMES y Autónomos, que suman más de 3 millones de clientes**, y a los que la recuperación de la economía está facilitando líneas de crédito y mayor actividad; en definitiva, mayor capacidad de compra. **Afrontar este mercado con garantías de éxito desde la Concesión no es difícil**, solamente requiere **tener las ideas claras sobre lo que queremos hacer y ser consistentes en el tiempo**. A continuación, veamos algunos puntos claves a seguir que te ayudarán a poner en alza tu programa

de venta a empresas:

1. **Prepara un plan de trabajo** con el detalle de lo que vas a hacer: objetivos, recursos, medios, personas involucradas, comunicación y marketing, fechas e hitos... ¡Y síguelo!
2. **Define el perfil del especialista de venta a empresas, sus condiciones salariales, incentivos, nivel de actividad, objetivos cualitativos, cuantitativos**. Ten en cuenta que es un perfil especializado, y que en TODO ha de ser diferente al resto de Asesores Comerciales de la Concesión.
3. **Recluta un especialista de venta a empresas que se adecúe al perfil**, recuerda que buscamos un 'hunter', esto es, un 'cazador' que ha de tener la suficiente ini-

ciativa, autonomía y resiliencia para desenvolverse en un puesto donde cada mañana ha de salir a 'cazar'.

4. **Establece una metodología** de venta para tu Especialista, desde la prospección al reporte de actividad.
5. **Prepara una propuesta de servicios de tu concesión hacia las empresas de tu zona**, no sólo de venta o renting de VN, también de acciones de postventa, de VO colectivos, referidos... y comunícala adecuadamente, busca diferenciarte poniendo en valor todo lo bueno que ya hacéis en el Concesionario
6. **Genera y alimenta de forma continua una base de datos** de empresas de la zona.

7. **Mantén a tu especialista de venta a empresas 100% enfocado en su trabajo**, y su trabajo es... la venta a empresas, no le permitas o derives a hacer otras labores.

8. **Establece una rutina de seguimiento con tu especialista** de venta a empresas, define un sistema de reporte – sencillo, con los indicadores clave – que te ofrezca una imagen clara de las oportunidades que están en marcha, y establece – y que se cumpla – una reunión semanal de seguimiento con el gerente o director comercial de la Concesión.

9. **Quizá lo más difícil: coherencia y consistencia**, hagamos lo que hemos planeado y *mantengamos el esfuerzo en el tiempo!*

dealerBest en su SEMSE Programme te acompañará en todo el proceso, ofreciéndote ideas y soluciones para que tu programa de venta a empresas sea todo un éxito, ¿hablamos?
dealerBest facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción gracias a servicios de consultoría, coaching ejecutivo, gestoría o marketing digital.

ESTUDIO

CUANDO LOS KILÓMETROS NO CUADRAN

Más de la mitad de los turismos del parque español presentan incongruencias de kilometraje, directamente ligadas a la antigüedad del vehículo – el 90 % tiene más de diez años – y a manipulación del cuentakilómetros en siete de cada diez casos; el resto se debe a despistes y fallos informáticos. Lo indica el estudio realizado por el proveedor de historiales de vehículos Carfax y Ganvam, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, sobre más de cien millones de lecturas proporcionadas por varias fuentes. Hay más de dos millones de unidades con alteraciones, de las que casi una de cada cuatro son furgonetas, frente a motos, camiones y todoterreno, que son los que menos presentan.

JAGUAR I-Pace, el eléctrico de la marca británica

Dos motores eléctricos diseñados por Jaguar proporcionan 400 caballos al primer cero emisiones de la marca británica, que cuenta con tracción total, una autonomía de 480 kilómetros y utiliza la inteligencia artificial para adaptarse al estilo de conducción. Un eléctrico de alto rendimiento que mantiene las prestaciones y exclusividad Jaguar en un crossover de 2.208 kilos que pasa de 0 a 100 km/h en



PRECIOS

EV kWh 400 PS AWD Auto S	79.100 €
EV kWh 400 PS AWD Auto SE	87.100 €
EV kWh 400 PS AWD Auto HSE	93.200 €
EV kWh 400 PS AWD Auto First Edition	103.500 €

4,8 segundos y alcanza los 200 km/h de velocidad punta.

Con un interior que sorprende por su amplitud y funcionalidad, también es el primer Jaguar que incorpora el sistema de entretenimiento Touch Pro Duo, de funcionamiento muy intuitivo y con un sistema de navegación que estudia la tipografía del terreno y el estilo de conducción para ajustar los parámetros dinámicos del vehículo de manera óptima. Se une una avanzada oferta en conectividad y un software remoto, sin cables, que permitirá

la actualización inmediata de los distintos sistemas, convertido en el primer Jaguar que ofrece esa tecnología.

Tres acabados y una edición especial configuran la oferta del eléctrico I-Pace, que llega con ocho años de garantía para su batería de iones de litio de 90 kWh e intervalos de servicio cada 34.000 kilómetros o dos años.

VOLVO XC40, el Coche del Año amplía su oferta

Quince versiones se unen a las cuatro ya disponibles en el XC40, con la llegada de los motores T3 y T4 de gasolina, y la ampliación de la oferta a cuatro acabados, desde los dos existentes en el lanzamiento para T5 y D4. Como corresponde a un SUV destinado a ocupar la parte alta del segmento y que acaba de proclamarse 'Coche del Año en Europa', el equipamiento es muy completo, contando desde el Momentum con un gran surtido de elementos de seguridad – preparación para el sensor de movimiento interior, aviso de colisión frontal con autofrenado City Safety, asistencia de mantenimiento de carril, airbag de rodilla para conductor – y de confort – sistema de calidad de aire AQS, ajuste lumbar eléctrico, control de distancia de aparcamiento trasero –. Tampoco se descuida



PRECIOS

	ZWD	AWD
T3 Base Man.	30.950 €	-
T3 Momentum Man.	33.717 €	-
T3 Inscription Man.	36.797 €	-
T3 R-Design Man.	36.986 €	-
T4 Base Aut.	36.900 €	39.415 €
T4 Momentum Aut.	39.661 €	42.292 €
T4 Inscription Aut.	42.747 €	45.495 €
T4 R-Design Aut.	42.936 €	45.691 €
T5 Inscription Aut.	-	49.653 €
D4 Base Aut.	-	38.700 €
D4 Inscription Aut.	-	44.547 €
Se unen a los AWD Aut.: D4 Momentum (41.467 €) y D4 R-Design (44.736 €), y T5 Momentum (46.450 €) y T5 R-Design (49.849 €).		

la conectividad, y hay packs para hacerlo aún más exclusivo y adaptado a las necesidades y gustos de cada conductor. Hay que recordar que la llegada del XC40 coincide con la puesta en marcha del 'Care by Volvo', un 'todo incluido', salvo combustible, con servicios como Volvo on Call, tecnología de llave inteligente – compartir el coche con quien autoriza el propietario sin necesidad de dar la llave –, recogida y entrega del coche para repostarlo, limpiarlo o llevarlo a la revisión de mantenimiento, asistente personal 24 horas, servicio de farmacia, cambio temporal de vehículo cuando las necesi-

dades del cliente lo requieren y cuatro horas al año de chofer o babysitter.

digitales, que acercarán el cliente al concesionario y facilitarán los procesos de compra en los 250 puntos de venta que operan en los concesionarios de Volkswagen, Seat, Skoda y Volkswagen Vehículos Comerciales.

Das WeltAuto.

Vehículos de Ocasión de calidad. Garantizados.



ESTUDIO DEKRA 2018

AUDI, LA MEJOR MARCA EN USADOS

Audi es la gran triunfadora en el Dekra 2018, informe cuya detallada información sobre la fiabilidad de los distintos modelos lo convierte en una inestimable guía para adquirir un automóvil usado. En esta ocasión, la marca de los cuatro aros colocaba cinco modelos a la cabeza de sus distintos segmentos: los Audi A1, A3, A4 y TT, a los que se une el A6, la mejor berlina 'Medio Alta', distinguido también con el 'Best of All Classes', título absoluto que es revalida por tercera vez consecutiva. Para realizar las valoraciones, Dekra considera los fallos relevantes en unos 15 millones de inspecciones generales, en un periodo de dos años y cuatro rangos de kilometraje, cubriendo en esta ocasión 522 modelos de nueve categorías.



CONFIOO

CERTIFICACIONES DE USADOS

Avalada por el líder alemán de certificaciones TÜV Nord llega a España Confioo, la empresa de certificaciones para vehículos de segunda mano, que arranca con una red de talleres homologados en Barcelona, Bilbao, La Coruña, Madrid, Sevilla y Valencia (<https://confioo.com>). Se trata de conocer el estado real del vehículo para hacer más seguras y transparentes las transacciones entre particulares, beneficiando tanto al vendedor como al comprador, con tres tipos de certificado: Vital (estado general), Premium (añade daños estéticos y el coste de repararlos) y Moto.

¿Buscas trabajo?

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

Asesor Ventas VN (Galicia)

REF: AVVN-GLC-M16

Asesor Ventas VO Das Weltauto (Madrid)

REF: AVVO-MAD-M16

Servicio Postventa (Galicia)

REF: SPV-GLC-M16

Administrativo Contable (Madrid)

REF: ADC-MAD-M16

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest



PROS Y CONTRAS DEL USO DEL ADBLUE

Armando García

Llevo más de 25 años comprando vehículos diésel. Vivo fuera de Madrid, pero trabajo y me muevo por la capital a diario y los fines de semana suelo hacer kilómetros, unos 20.000 al año. Por eso el diésel es imbatible económicamente. Pero hay algo que me preocupa: las campañas en su contra y el uso del AdBlue. No lo he utilizado nunca pero veo que todos los diésel nuevos lo llevan. Me gustaría saber qué es exactamente, si pasa factura al rendimiento, su mantenimiento... Muchas gracias.

RESPUESTA

Vamos a tratar de ser concisos. El AdBlue, compuesto en un 30 por ciento por urea, es un sistema para depurar los gases de combustión en los motores diésel. Las normativas son cada vez más estrictas, pero no todos los propulsores diésel lo necesitan actualmente. Este producto se inyecta en el catalizador del tubo de escape para eliminar los gases NOx que se producen tras la combustión, y por medio de una reacción química se convierten en nitrógeno, agua y CO₂.

No debes preocuparte, porque no hay mermas en el rendimiento del motor, pero sí tienes que estar pendiente de que no se agote. Los depósitos de AdBlue varían según el modelo, pero suelen ser suficientes para cubrir un mínimo de 10.000 kilómetros. Por lo tanto, sólo tendrás que repostar una o dos veces al año —el litro cuesta unos dos euros—. El propio vehículo te avisará si se está acabando; y, como decimos, sólo tienes que estar atento a no agotarlo porque, en ese caso, en cuanto pares el motor ya no volverá a arrancar y tendrás que rellenar y resetear el sistema.



DUDAS ENTRE UN SEAT IBIZA TGI O LA VARIANTE DE GASOLINA TSI. ¿COMPENSA EL GAS GNC?

Antonio Marcos

En los últimos meses parece que sólo se venden coches con gas, por las campañas y la repercusión que están teniendo en los medios. ¿Realmente es tan atractivo el ahorro económico? ¿El rendimiento en un Seat Ibiza, entre el TGI y el TSI de 95 CV, es similar? Esa es mi duda, una vez descartado el diésel. Gracias por su atención.

RESPUESTA

Es cierto que la repercusión que está teniendo la oferta de modelos alimentados con gas natural comprimido (GNC), sobre todo en grupos como Volkswagen, ha sido muy fuerte. De hecho, marcas como Seat han multiplicado por diez las ventas de sus modelos TGI de gas en los dos primeros meses del año, aunque todavía hablamos de 557 unidades.

Dicho esto, el Seat Ibiza ofrece una variante 1.0 TGI de 90 CV que comparte el mismo bloque trícilíndrico con la versión 1.0 EcoTSI de 95 CV. En ambos casos el cambio es manual de cinco relaciones. La diferencia es que el primero añade al depósito de 40 litros de gasolina dos tanques que almacenan 13 kilos de gas natural comprimido a alta presión. Esta versión siempre funciona con GNC, y sólo cuando se acaba el gas, o en momentos muy puntuales —como al arrancar—, toma protagonismo la gasolina. El conductor en ningún caso puede 'jugar' a decidir entre una y otra fuente de alimentación.

Llegan los números. El consumo medio del Ibiza TGI es de 4,9 m³ cada 100 kilómetros, que equivale a 3,3 kilos de media. Con el precio del GNC en nuestra estación de servicio el coste sería de 3,16 euros cada 100 kilómetros utilizando GNC, mientras que en el 1.0 TSI sería de 5,58 euros. El ahorro es considerable: 2,42 euros. Esto quiere decir que, con la diferencia de precio existente entre ambas versiones, por ejemplo de 1.810 euros PVP con el acabado de entrada Reference Plus, necesitarías recorrer 74.793 kilómetros para amortizar esa diferencia.

Ahora es cuestión de hacer cuentas, teniendo en cuenta otros aspectos, como la mayor autonomía del TGI, los beneficios de la etiqueta ECO para acceder a las grandes ciudades y a la hora de aparcar en sus calles, o incluso las ayudas si aparece un nuevo plan Movalt. Eso sí, las prestaciones del TSI son más atractivas, debido a su mayor potencia y par motor —1,5 mkg más—, y a la mejor respuesta a muy bajo régimen.

CONSULTAS RÁPIDAS



SI ESTACIONO INDEBIDAMENTE EN EL PARKING DE UN CENTRO COMERCIAL, ¿PUEDO SER DENUNCIADO POR LA POLICÍA LOCAL? ¿NO ES UN LUGAR PRIVADO?

La Ley de Seguridad Vial no deja ninguna duda al señalar que las normas contenidas en ella son de aplicación, tanto en vías y terrenos públicos como a los que, sin tener tal condición, sean de uso común, y en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Por tanto, ante este precepto no hay ninguna duda de que, aunque el parking del centro comercial sea privado, al ser de uso común y utilizado por una colectividad indeterminada de usuarios le serán de aplicación las normas reguladoras de la circulación y, en consecuencia, una infracción cometida en dicho espacio podría ser perfectamente denunciada y sancionada por la autoridad competente.

En este sentido se debe recordar que las infracciones por estacionamiento indebido pueden ser sancionadas con multa de hasta 200 euros, especialmente si la infracción consiste en parar o estacionar en zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, en intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituya un riesgo, especialmente, para los peatones.

BUENA PREGUNTA

LAS SANCIONES SON LAS MISMAS QUE EN UN TURISMO, PERO SIN PÉRDIDA DE PUNTOS

¿Me pueden multar si doy positivo por drogas o alcoholemia mientras voy montando en bicicleta?

RESPUESTA

En primer lugar hay que recordar que la bicicleta es un tipo de vehículo y, por tanto, son aplicables las normas reguladoras de la circulación para el resto de vehículos. Precisamente por ello, efectivamente, a una persona que circula conduciendo una bicicleta se le puede denunciar y sancionar por cualquier infracción que cometa, incluido si conduce superando la tasa de alcohol permitida, o si lo hace habiendo ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

Por tanto, la tasa límite en cuanto al alcohol será la misma que para cualquier otro conductor de un turismo, es decir, no se podrá

superar los 0,5 gramos por litro de alcohol en sangre o los 0,25 miligramos por litro de alcohol en aire espirado. Mientras que en el caso de las drogas y el resto de las sustancias, con la mera presencia en el organismo ya sería sancionable.

En este sentido, el conductor de una bicicleta que diese positivo por alcoholemia sería multado con el mismo importe que el conductor de un vehículo turismo, es decir, con una sanción muy grave, por importe de 500 o 1.000 euros; si bien, como salvedad en este caso, como para conducir una bicicleta no es necesaria una autorización administrativa, no habría pérdida de puntos; al contrario que en la conducción de un turismo, que también implicaría la pérdida de puntos.

En el caso de que el positivo fuese por drogas o estupefacientes y similares, la sanción económica sería por importe de 1.000 euros —como al resto de conductores—, pero tampoco conllevaría la pérdida de puntos.



CONSULTAS RÁPIDAS

RECONOCIMIENTO DE SEÑALES DE TRÁFICO

Pedro Martínez

Este asistente está cada vez más extendido en los vehículos nuevos, aunque el reconocimiento de señales no es total, ni mucho menos. Suele 'ver' las de prohibición, como límites de velocidad, prohibición de adelantar o de paso en una calle... pero de momento no mucho más. Para ello utiliza la información que registra una cámara frontal, y en muchos casos se apoya en

la que tiene la base de datos del sistema de navegación. Suelen ser precisos, pero no son infalibles. Dos ejemplos: hay vehículos que en autopista, si circulamos por el carril derecho, detecta y avisa cuando reconoce límites de velocidad de salidas próximas —aunque nuestra intención sea seguir recto— o de la vía de servicio que discurre en paralelo. Y otra más anecdótica: en nuestro circuito de pruebas hay una señal de prohibición de circular a más de 150 km/h; que lógicamente es

una señal de uso interno que no encontraremos en la vía pública. Muchos de los coches que probamos en ese escenario llevan este sistema de reconocimiento, pero ninguno lee el mencionado límite de 150 km/h. Si es una cámara la que registra la información ¿cómo es posible que no salga? Digamos que en la base de datos ninguno contempla esos dígitos, y por eso algunos la confunden y marcan como 50 km/h, y otros sencillamente ni la reconocen.

► 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Llega el Citroën Xantia: máximo confort

Las berlinas medias estaban de moda y Citroën renovaba el BX con un modelo innovador en diseño pero sobre todo en su confort de marcha. Nos poníamos al volante, por primera vez, del nuevo Citroën Xantia.

El confort de marcha siempre ha sido una de las claves de Citroën —de hecho, ahora vuelve ese concepto en el C4 Cactus— y hace 25 años lo ponía en valor en el

nuevo Citroën Xantia, una berlina en la que las suspensiones y el confort eran la estrella. Lo probábamos por primera vez en carreteras de Andalucía.



Era la gran novedad de esta semana; pero no la única, porque también nos poníamos al volante de la renovada gama Suzuki —con el Vitara y el Samurai como modelos más destacados—, del Porsche 968 CS y del Mercedes 300 SE 2.8, con un motor más 'modesto' de lo habitual.

En las pruebas, enfrentábamos dos berlinas italianas recién convertidas en 'primos' tras la integración de

Lancia en el Grupo Fiat. Alfa 164 (4,7 millones y 210 caballos) destacaba por motor y comportamiento; y el Lancia Thema (4,8 millones y 205 caballos) por acabado y rendimiento del motor.

También probábamos a fondo la gama del Seat Toledo, que se encontraba en plena madurez. Tres variantes: 1.8 16V (128 CV), 2.0 (115 CV) y 1.9 TD (75 CV) ofrecían alternativas para todos los conductores.



LA PORTADA

Nº 487

FECHA

16-2-1993

HABLAMOS DE

El Xantia era el principal protagonista de la portada. El modelo francés, cuya presentación internacional se realizaba en Andalucía, compartía espacio con Alfa 164 y Lancia Thema, dos berlinas italianas que compartían origen y también —con la compra de Lancia por el Grupo Fiat—, el mismo dueño.



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

Mondeo, la berlina mundial de Ford

Ford también lanzaba al mercado su nueva berlina, el Mondeo, que llegaba con vocación de coche mundial y con tres tipos de carrocería. Era el primer capítulo de una historia aún con mucho por escribir.

El año 93 empezaba con mucha fuerza. Justo antes de Ginebra esta revista se nutría de un aluvión de nuevos modelos. Entre ellos, destacaba el Ford Mon-

deo, que conducíamos por primera vez. El modelo del óvalo estaba disponible con tres carrocerías y tres motorizaciones: entre 88 y 136 caballos.



Más tomas de contacto con nuevos modelos: el renovado Opel Corsa, el Renault Clio RSI o el Volvo 850 GLT Station Wagon. Pero también había dos deportivos de leyenda que conducíamos por primera vez: el Toyota Supra Turbo (320 CV) y el Porsche 911 3.6 Turbo (360 CV).

Las pruebas tenían como protagonistas a modelos de lujo. El Range Rover TDI (3,7 millones y 113 caballos)

destacaba por su porte distinguido, confort de marcha y un consumo reducido.

Y la comparativa enfrentaba tres lujosas berlinas medias. Audi 100 2.6 (3,9 millones y 150 caballos) nos gustaba por su motor y silencio de marcha. Mercedes 220 (5,2 millones y 150 CV) destacaba por calidad de acabado y confort. Y el Volvo 850 (3,8 millones y 140 CV) brillaba por su mecánica y equipamiento.



LA PORTADA

Nº 488

FECHA

23-2-1993

HABLAMOS DE

Los nuevos modelos que iban a ser protagonistas a lo largo del año saltaban a nuestra portada. Ford Mondeo, Volvo 850 Station Wagon, Opel Corsa, Toyota Supra, Ferrari 348 Spider. Junto a ellos había espacio también para la prueba del Range Rover con nuevo motor turbodiésel.

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:

Algunos sueños se cumplen antes que otros.



Nuevo Golf Edition TSI 110 desde 15.900 €*.

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

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



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km) de 4,8. Emisión de CO₂ (g/km): 109.

*PVP recomendado en Península y Baleares desde 15.900 € para un Golf Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 13.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 31/03/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo Golf Sport con opcionales.