

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

FORD MUSTANG

Al volante


**450 CABALLOS Y
10 MARCHAS**

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.723 del 27 de marzo al 9 de abril de 2018



Probamos el **DACIA DUSTER** 1.5 dCi 110 EDC

Una
compra muy
inteligente


Y 3 PRUEBAS MÁS

286 CV



Audi A8 50 TDI Quattro
EL SUBLIME

129 CV



Honda Civic 1.0 i-VTEC
EL RACIONAL

115 CV



Seat Ibiza 1.6 TDI
EL AHORRADOR

Descubrimos todos los secretos del nuevo

Volkswagen
Touareg

**Llega
en junio**



COMFORT IS THE NEW COOL



NUEVA BERLINA CITROËN C4 CACTUS

Asientos Advanced Comfort
Suspensión de amortiguadores
progresivos hidráulicos™ (PHC)
Mirror Screen con Apple CarPlay™,
Android Auto™ y MirrorLink®
12 ayudas a la conducción
Caja automática EAT6
Citroën Connect Nav

DESDE
13.500€*



INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (*) PVP recomendado en Península y Baleares de Nueva Berlina C4 Cactus PureTech 110 S&S Live 13.500€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. PVP recomendado para el cliente que no financie: 15.000€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 30/04/2018. Modelo visualizado Nueva Berlina C4 Cactus Shine PureTech 110 S&S en color azul esmeralda desde 15.950€. Equipamientos disponibles en opción según versiones. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): NUEVA BERLINA C4 CACTUS: 3,6-5,3 / 94-119

Al detalle



MÁS ACTORES PARA LOS CARGADORES ELÉCTRICOS...

La implantación del coche eléctrico debe pasar obligatoriamente por el crecimiento de las infraestructuras de carga. Y para ello es necesaria la apuesta de nuevos actores que, hasta ahora, no habían dado pasos demasiado evidentes. ¿Empieza a cambiar esta tendencia? Pues tal vez sí, si nos fijamos de últimos anuncios como el de Iberdrola, que asegura instalará 25.000 postes de recarga en España hasta 2021 o el de Repsol, que anuncia un plan para convertir sus gasolineras en centros de servicio donde no solo se dispensen carburantes fósiles sino también gas o electricidad.



F-1: INICIO A LA ALTURA

Aunque el GP de Australia siempre está abonado a las sorpresas, el arranque de este campeonato promete. Hamilton parece que seguirá dominando en la pista, pero la habilidad de Ferrari en la estrategia, o la evolución de Red Bull pueden plantar cara a Mercedes. ¿Y qué decir de Alonso y Sainz? Pues que, sin lanzar las campanas al vuelo, la asociación de ambos con Renault parece dar frutos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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



ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



El diésel tiembla

La mitad de los españoles no cree que los diésel contaminen más que los vehículos de gasolina, pero sus ventas siguen cayendo.

Son muchos los amigos y lectores de Motor 16 que, por escrito o de palabra, me preguntan con preocupación por el futuro de su coche diésel. Por eso, en esta ocasión quiero traer a este editorial una carta publicada en el periódico El País que por su contenido pragmático me ha llamado la atención. Cuenta José Vicente Rodríguez desde Monforte de Lemos (Lugo) que tiene un coche diésel y que no está dispuesto a “cambiarlo por el último modelo eléctrico, híbrido, de nitrógeno, de fusión nuclear o de pedales que nos quieran vender”. Además, añade que aunque le suban la ITV, el carburante, el seguro, el impuesto municipal y le obliguen a llevar una calavera en el parabrisas o le prohíban circular por ciertas vías, no piensa deshacerse de su coche. También apostilla que es sensible al medio ambiente, utiliza la bicicleta por ciudad y se niega a cargar con los errores de esos que hace cuatro días nada contaban sobre las maldades del diésel.

Llegados a este punto, quiero dejar claro que mi intención con la referencia a esta carta ha sido demostrar que muchos automovilistas, estén informados tanto por los medios generalistas como por la prensa especializada, están hartos de tanta demonización y amenazas al diésel.

De hecho, según una encuesta de NC Report, el 45,5 por ciento de los españoles no cree que los vehículos de gasóleo contaminen más que los de gasolina, en tanto que un 52,5 por ciento no está de acuerdo con la inhabilitación de los motores diésel y no aceptan que sean los ayuntamientos los que dicten las prohibiciones. La realidad es que, guste más o menos, el mercado

del automóvil vive un proceso de transformación en el que las ventas de coches diésel caen a mínimos históricos y propicia otras iniciativas que impulsan el uso de vehículos alternativos. Además, todo apunta a que, entre los planes del Ejecutivo, está acabar con el tratamiento fiscal que favorece al diésel y elevar los impuestos sobre el gasóleo y los vehículos más contaminantes. Para terminar, permítanme una pequeña comparativa, y que cada cual saque sus conclusiones. En 2016 las arcas públicas ingresaron 10.133 millones de euros por el impuesto sobre hidrocarburos. Por el impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en manos de los ayuntamientos, se recaudaron unos 2.717 millones de euros y el impuesto de Matriculación aportó unos 309 millones a las comunidades. Por el contrario, les recuerdo que las últimas ayudas del Plan Movalt del Gobierno para coches alternativos fueron de 20 millones y se agotaron en 24 horas.

En cualquier caso, parece que el diésel tiene recorrido por delante; o al menos así lo cree buena parte de la industria del automóvil, que prevé un descenso de la demanda hasta que las ventas de motores de gasóleo supongan el 20 ó 25 por ciento del total, que

es la proporción de usuarios que necesitan ‘de verdad’ un diésel por razones prácticas y económicas. En el Salón de Ginebra, sin ir más lejos, muchas marcas salieron en defensa de una tecnología que ha progresado como pocas, reduciendo determinados tipos de emisión en más del 99 por ciento. Y su mensaje era claro: en el futuro seguirán llegando mecánicas diésel, y serán fabulosas.

Guste más o menos, el mercado del automóvil vive un proceso de transformación. Y todo apunta a que, entre los planes del Ejecutivo, está acabar con el tratamiento fiscal que favorece al diésel y elevar los impuestos sobre el gasóleo y los vehículos más contaminantes.



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 1.723 • 27 de marzo al 9 abril de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA MERCEDES C COUPÉ Y CABRIO Y AMG GT-R

La nueva generación de los Clase C Coupé y Cabrio, deportividad y elegancia.

12.- EN PORTADA VOLKSWAGEN TOUAREG

El Touareg más avanzado y digitalizado de la historia se ha presentado en Pekín. Llegará al mercado en junio.

16.- CUATRO RUEDAS FORD MUSTANG

La renovación del Ford Mustang se acerca cada vez más a los gustos europeos, pero manteniendo el carisma y un precio imbatible.

18.- GAMA KIA ECO

La marca coreana ofrece tres tecnologías limpias –híbrido, híbrido enchufable y eléctrico– y cuatro carrocerías en su gama Eco.

20.- OPEL GRANDLAND X 2.0 TURBO D

Versión diésel de 177 CV dotada de caja automática de 8 marchas. Un SUV de espíritu viajero.

21.- LEXUS UX

El SUV japonés se convertirá en el todocamino más barato de la marca. Se podrá reservar en octubre.

22.- AUDI A8 50 V6 TDI QUATTRO 286 CV

El buque insignia de Audi presume de virtudes que lo convierten en abanderado de las más avanzadas tecnologías del automóvil.

28.- DACIA DUSTER 1.5 DCI 110 EDC

Por menos de 20.000 euros, un SUV con motor diésel y cambio de doble embrague, climatizador, navegador, cámara de visión trasera... Este Dacia Duster es una compra totalmente recomendable.

34.- HONDA CIVIC 1.0 I-VTEC

El pequeño motor 1.0 tricilíndrico de gasolina con 129 CV es una versión muy racional.



6



16



18



34



36



50

36.- SEAT IBIZA 1.6 TDI 115.

Consumo ajustado y buenas prestaciones para el Ibiza diésel más potente.

38.- NISSAN LEAF

La nueva generación del Nissan Leaf prepara su asalto definitivo al mercado: un motor más potente, unos costes de uso mínimos o una habitabilidad y confort sobresalientes son algunas de sus claves.

42.- PEUGEOT 308 GTI

Radical en un circuito y una balsa de aceite si nos lo tomamos con calma en el día a día. Es la doble personalidad del Peugeot 308 GTI.

44.- SALÓN DE GINEBRA

Las tendencias del futuro del

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	22
DACIA	28
FORD	16
HONDA	34
KIA	16
LEXUS	21
MERCEDES	8
NISSAN	38
OPEL	20
PEUGEOT	42, 52
SEAT	36
VOLKSWAGEN	12

automóvil vistas en el Salón de Ginebra, contadas por sus protagonistas.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE PANDA RAID

El Panda Raid ha contado con 350 inscritos, la mayor participación de la historia. Y Motor 16 ha vuelto.

51.- UBER: DUDAS SOBRE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

El primer atropello mortal de un coche sin conductor aviva el debate sobre la seguridad de los vehículos autónomos.

52.- WINTER TEST PEUGEOT EN BAQUEIRA

El Grip Control de Peugeot vuelve a mostrar en la nieve que la sencillez es, en muchas ocasiones, la solución más eficaz.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ARRANCA LA TEMPORADA DE FÓRMULA 1

En el circuito de Melbourne se ha puesto en marcha una nueva temporada de Fórmula 1, con la sorprendente victoria de Vettel sobre Hamilton. Fernando Alonso y Carlos Sainz tuvieron un inicio esperanzador.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



Los Seat pasan frío para que tú no pases calor en verano

¿Un Seat Ateca FR solitario, a 35° bajo cero entre pinos nevados y abedules junto al Círculo Polar Ártico? Ni mucho menos está solo. Detrás de la cámara hay 150 técnicos e ingenieros, y 89 coches más que son sometidos cada año a 60 test diferentes, recorriendo unos 30.000 kilómetros y empleando cuatro meses de trabajo, con el objetivo de garantizar el funcionamiento de todos los sistemas antes de que un modelo concreto llegue al mercado. Y para dejar constancia de los resultados, el interior se convierte en un laboratorio repleto de sensores y ordenadores.



OPEL CORSA GSi

Opel mantiene la tradición GSi en sus modelos, y si hace unos meses desvelaba sus Insignia GSi, le toca el turno ahora al Corsa en su versión más dinámica, hasta la llegada del OPC. El Corsa GSi presenta una estética deportiva con acabados símil fibra de carbono, tomas de aire específicas, parrilla de nido de abeja o spoiler trasero. Y en el interior puede llevar asientos baquet Recaro en opción. El coche, además, hereda el chasis deportivo de la versión OPC.



◀▶ Opel todavía no ha dado a conocer la potencia de su Corsa GSi.

EL FORD FUSION MEJORA

Después del verano llegará a los concesionarios norteamericanos el nuevo Ford Fusion –Ford Mondeo en Europa–, con el nuevo paquete de seguridad Co-Pilot360, mayor equipamiento de conectividad y hasta 40 kilómetros de autonomía en modo eléctrico en el Fusión Hybrid.



JEEP SANDSTORM

Jeep y Mopar se han vuelto a unir para crear siete nuevos 'concept' para el Easter Jeep Safari, que se celebra en Moab (Utah) del 24 de marzo al 1 de abril. Y el Sandstorm es uno de los más vistosos.



Nuevos C Coupé y Cabrio, y AMG GT R F1

Deportivos de Mercedes en las calles y los circuitos

Los nuevos Clase C Coupé y Cabrio heredan las mejoras técnicas y de diseño presentadas recientemente para el sedán y el familiar Estate, pero apoyadas en la magia de unas carrocerías más deportivas. Los modelos de dos puertas estarán disponibles desde julio con nuevas mecánicas de cuatro cilindros, un interior mejorado –pantalla de 12,3 pulgadas y nuevos volantes con botones Touch Control– o una conducción más efi-

caz gracias al nuevo tren de rodaje Dynamic Body Control, de amortiguación regulable en tres etapas. Los motores nuevos son un 1.5 de gasolina –con 184 CV y una combinación de sistema de 48 voltios con EQ Boost, que puede aportar 14 CV extra en aceleración–, un 2.0 diésel con 194 CV que cumple ya la norma Euro 6d Temp y gasta 4,6 l/100 km de media, o el V6 de 390 CV de la versión C 43 AMG, que permite acelerar de 0 a 100 km/h en

4,7 segundos. Por otro lado, Mercedes ha dado a conocer su nuevo Safety Car para las carreras de Fórmula 1. Se trata de un AMG GT R F1 dotado de un motor V8 Biturbo 4.0 con una potencia de 585 CV, que permite al deportivo alemán acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y alcanzar 318 km/h de velocidad, suficiente para moverse por la pista a ritmo de F1. El coche será conducido por Bernd Mayländer y copilotado por Richard Darter.



▶ El renovado C Cabrio ofrece los mismos motores que el Coupé. Así, por ejemplo, el C 220 d homologa un consumo de 4,8 l/100 km gracias a su diésel de 194 CV.



▶ El AMG C 43 4Matic da ahora 390 CV y tiene tracción total. Su par máximo, 53,1 mkg de 2.500 a 5.000 rpm.

▶ La preparación del Mercedes-AMG GT R incluye barras antivuelco y frenos cerámicos. Y dentro, un complejo sistema de comunicaciones.



PARA PENSAR

2.000

millones de euros va a invertir Skoda en los próximos cinco años en nuevas tecnologías.

Se trata del programa de inversiones más amplio en la historia de la compañía checa, y se centrará, sobre todo, en el desarrollo de tecnologías de propulsión alternativa y nuevos servicios de movilidad.

EL PUNTAZO

Audi prepara un A9 Sportback que podría desvelarse a finales de este año. Será uno de los 20 nuevos modelos que la marca espera presentar en 2018... Todo un récord.



570 GT MSO Black Edition

Un McLaren negro del que se harán 100 ejemplares

Por 205.000 euros, la firma británica McLaren ha puesto a punto 100 unidades de su 570 GT que empezarán a entregarse a sus propietarios este verano. El 570 MSO Black Edition de McLaren Spe-

cial Operations se caracteriza por su color negro, tanto en la pintura exterior como en los escapes, las llantas, los difusores y todo lo que

esté a la vista. En el interior también abunda ese color, con cuero combinado con tejido Alcantara, una placa conmemorando la edición limitada, volante deportivo negro e, incluso, llave de encendido en negro Carbon. La emoción al volante se ha mejorado gracias al paquete de manejo dinámico MSO Sport Pack.



Por ahora, sólo en Estados Unidos

Mustang GT California Special: tuning de marca

Además de una versión Bullitt que llegará a finales de año con un motor potenciado a 468 caballos, Ford ha preparado una versión especial de su Mustang GT denominada California Special, que cuenta con

460 CV, diseño exterior específico e interior tuneado para la ocasión; con el objetivo de lograr un aspecto aún más deportivo. Equipa asientos tapizados con un tejido especial, alerones diferentes a los normales...

Volkswagen I.D. R Pikes Peak

Objetivo: batir el récord para prototipos eléctricos

Volkswagen pretende ajustar cuentas en la Pike's Peak Internacional Hill Climb, la carrera de montaña más

famosa del mundo. La última vez que participó –en 1987, con un Golf de doble motor y 652 CV– dejó escapar la victoria por la mínima, y

ahora se quiere desquitar, además de batir el récord de la prueba. Y quiere hacerlo de la mano del I.D. R Pikes Peak, un deportivo eléctrico de tracción total puesto a punto gracias a Volkswagen R y Volkswagen Motorsport. Además, para la marca es una forma de animar el debate de la movilidad eléctrica.



El nuevo integrante de la familia I.D. de Volkswagen nace con el objetivo de ganar en Colorado la Pike's Peak del 24 de junio.



Precios desde 22.350 euros

El Peugeot 308 BlueHDi 130, con cambio EAT8

Disponible con cambio manual desde hace meses, el 308 BlueHDi 130 se ofrece ahora también con la caja automática EAT8, de 8 marchas y dotada de levas en el volante. Peugeot ha recurrido a casi 200 nue-

vas patentes en su diésel 1.5 BlueHDi de 130 CV, que se anticipa a las exigencias de la norma Euro 6d –obligatoria en 2020–, rinde 10 CV más que el 1.6 BlueHDi 120 y gasta entre un 4 y un 6 por ciento menos.

FORD FOCUS SEDAN

El 10 de abril Ford dará a conocer la siguiente generación del Focus, un nuevo modelo que en la mayoría de mercados europeos dispondrá de las carrocerías familiar y de cinco puertas. La marca también ha creado una variante con carrocería sedán de cuatro puertas, 'cazada' hace pocos días durante su fase final de pruebas, pero aún no se sabe si llegará a países como el nuestro o si ocurrirá como con el Focus Sedán actual, reservado a ciertos mercados.

► Como si fuera un cómic, el Ford Focus Sedán va camuflado con viñetas donde se lee «es tiempo de Focus».



FOTOS ESPIA



FOTOS ESPIA



▲ Bajo la lluvia, y totalmente camuflado, el Range Rover Velar en una más que posible versión SVR gira a buen ritmo en el 'Infierno Verde'.

Range Rover Velar SVR

Con **575 caballos**, en el Infierno Verde

El Velar ha sido todo un éxito para Land Rover, y la marca británica trabaja ya en una versión deportiva de este SUV. Lo hace en el circuito alemán de Nürburgring, y en las fotos de CarPix se adivina un sistema de escape especial y una estética

más deportiva, aunque lo que oyen los fotógrafos a pie de pista es un sonido tremendo, propio de un V8 sobrealimentado, el mismo que ya encontramos en el Jaguar F-Type SVR y que desarrolla 575 caballos de potencia.

TOYOTA SUPRA

Toyota enseñó tímidamente su nuevo Supra en el Salón de Ginebra, camuflado bajo un traje de competición. Sin embargo, los probadores apuran las pruebas a las temperaturas bajo cero del Ártico antes de dar unas vueltas más a Nurbürgring y llevar inmaculado el primer modelo de serie al Salón de París del próximo otoño. Nuestros corresponsales en la nieve de CarPix aseguran que los prototipos del Supra han sido los más fotografiados en 2017.



FOTOS ESPIA

◀ El nuevo deportivo de Toyota verá la luz oficialmente en el Salón de París del próximo otoño.



FOTOS ESPIA

► Aunque empleando una carrocería que no es la suya, este prototipo podría terminar siendo un 992 GT3.



Porsche 992 GT3

Llegará al mercado **en el año 2020**

Lo que podría parecer simplemente otro prototipo de Porsche 992 Turbo, en realidad podría ser otra cosa. Observando de cerca el modelo fotografiado, nos fijamos en un sistema de escape totalmente diferente al que se encuentra en los

prototipos del Turbo 992, así como un paragolpes trasero ligeramente diferente, con otras salidas de aire. Por eso, y de acuerdo con nuestra última información, este podría ser un prototipo muy preliminar de la próxima generación del GT3.

Me mueve el estilo.

Nuevo Hyundai i30 Fastback.



¿Qué te mueve en la vida? Te mueve ser tú mismo. Ser auténtico. Te mueve el diseño, la sencillez, el estilo. Te mueve la tecnología. Te mueve todo lo que forma parte de ti. Te mueve... lo que te mueve. Como el Nuevo Hyundai i30 Fastback. ¡Muévete!

Nuevo Hyundai i30 Fastback por 16.315€.

Precio sujeto a financiación.



5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Nuevo Hyundai i30 Fastback: Emisiones CO₂ (gr/km): 120. Consumo mixto (l/100km): 5,2.

PVP recomendado en Península y Baleares para i30 FASTBACK 1.0 TGD 88,3kW (120CV) LINK (16.315€) Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Cinking Solución Flexible a través de Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 10.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 30/04/2018. Modelo visualizado: nuevo i30 Fastback Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

La teoría del todo



El Touareg más avanzado y digitalizado de la historia no renuncia a nada en aspectos como la seguridad, el confort o la conectividad. Ha crecido, es más ligero y también más premium. Llegará en junio, pero nosotros ya conocemos todos sus secretos antes de su estreno oficial.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Volkswagen Touareg no es cualquier cosa. Se trata del buque insignia de la marca y eso obliga a abanderar todos los adelantos tecnológicos que la firma de Wolfsburg es capaz de aplicar en un vehículo en estos momentos. Y son muchos si tenemos en cuenta los que recibe esta tercera generación del SUV alemán, que hemos tenido ocasión de conocer a fondo días antes de su presentación oficial en Pekín.

Ha crecido en tamaño, aunque en su

construcción se ha dejado 106 kilos con respecto al modelo anterior –parte desde los 1.965 kilos–, y sus formas son más dinámicas, con una caída de techo más pronunciada que antes. El tamaño de las llantas disponibles se sitúa ahora entre 18 y 21 pulgadas, cuando antes oscilaban entre 17 y 20 pulgadas.

Los ingenieros nos comentan que el nuevo Touareg es más ágil, eficiente y seguro. Estrena dirección a las cuatro ruedas, aspecto que mejora tanto la estabilidad como la maniobrabilidad, pues gira en 11,19 metros cuando un Golf lo

hace en 11,0. También incorpora estabilizadoras activas electromecánicas, que no tienen nada que ver con el sistema hidráulico que se utilizaba hasta ahora. Ahora los extremos de cada sección están conectados por medio de un servomotor, alimentado por la red de 48 voltios, que torsiona una contra la otra con el fin de evitar o minimizar los balanceos de la carrocería. Además, se pueden desacoplar parcialmente para que se incremente el recorrido de la suspensión, vital en conducción 'off road' extrema.

Estos dos elementos son opcionales,



▲ Tres serán los acabados disponibles en el nuevo Touareg: Atmosphere, Elegance y R-Line. Además, se ofrece todo un mundo de elementos de personalización a la carta, tan generoso como profundo sea nuestro bolsillo.

lo mismo que la optimizada suspensión neumática. La altura del vehículo varía en función de la conducción o las necesidades de uso. Al superar los 120 km/h desciende automáticamente entre 25 y 35 milímetros, y el conductor puede rebajar hasta 40 milímetros la altura para facilitar la carga o entrada del 'personal' al interior. Y en conducción 'off road' se puede elevar 25 milímetros sobre el nivel 'normal' –hasta los 50 km/h–, o bien 70 milímetros en el modo Off Road+, aquí hasta los 15 km/h. Con todo esto también se ha conseguido aumentar los ángulos de ataque y salida –25° antes– hasta los 31°.

Si forma parte de la dotación de serie la tracción total 4Motion. En condiciones normales reparte un 60 por ciento de la motricidad al eje trasero y un 40 al delantero, aunque en caso de necesidad la distribución puede llegar hasta un 80 por ciento detrás y un 70 por ciento delante. Un diferencial central autoblocante es el encargado de hacerlo. No se contempla un sistema de vectorización activa del par en el eje trasero que sí monta el Porsche Cayenne, su alma casi gemela.



◀◀ La habitabilidad es mayor, sobre todo en la cota de anchura, pero el gran beneficiado del 'estirón' dado es el maletero, ahora con 810 litros, 113 litros más que el modelo al que sustituye. La banqueta trasera se desplaza longitudinalmente 16 centímetros.



ALIADOS DINÁMICOS ESTRENA UN SISTEMA DE DIRECCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS Y UNAS BARRAS ESTABILIZADORAS ACTIVAS





NOCHES COMO DÍAS LA ILUMINACIÓN ES MUY AVANZADA



ESTRENOS TECNOLÓGICOS

Faros matriciales y visor nocturno

En materia de seguridad, la dotación del nuevo Touareg es sumamente generosa, aunque destacamos dos avanzados estrenos. Por un lado, este modelo se convierte en el primer Volkswagen que incorpora un sistema de visión nocturna, denominado Nightvision; y por otro, adopta unos avanzados faros matriciales led.

En la dotación de serie monta unos leds más sencillos, pero en opción se pueden adquirir los avanzados Led 'IQ.Light', que constan de 75 módulos de led activos en cada faro. La diferencia con otros sistemas similares es que en el Touareg la luz de cruce —las 'cortas'— y la luz de carretera —las 'largas'— van en dos secciones

diferentes. Si a esto sumamos la luz día y los intermitentes dinámicos —es el primer Volkswagen que los incorpora delante—, en total cada faro presume de 128 leds. Estas nuevas ópticas ofrecen hasta doce funciones diferentes de iluminación.

Dicho sistema se complementa con el Nightvisio, tecnología que consta de una cámara térmica de infrarrojos destinada a captar el calor de los seres vivos, ya sean personas o animales. Si hay peligro de atropello el asistente avisa en el cuadro de mandos o en el Head-up Display y prepara los elementos de frenado, y las luces matriciales realizan unos destellos específicos sobre la persona para avisarla.

El conductor puede elegir entre cinco programas de conducción: Eco, Confort, Normal, Deportivo e Individual. La oferta se amplía si giramos el mando que nos abre el 'universo off road', ya que se podrá

optar por los modos Nieve, Off Road Auto, Arena, Gravilla y Off Road Expert. Opcionalmente se ofrece un paquete Off Road, pero no caja reductora. En cualquier caso tiene capacidad para remolcar hasta 3,5



▲ El maletero crece hasta los 810 litros. La altura se regula gracias a la suspensión neumática. El gancho escamoteable permite remolcar hasta 3,5 toneladas.

toneladas, el máximo permitido en este tipo de vehículos.

La oferta mecánica del nuevo Touareg irá creciendo por fases. En su lanzamiento dispondrá de dos variantes turbodiésel que comparten un bloque 3.0 V6, con 231 y 286 CV, respectivamente. En la recta final del año llegará un 3.0 V6 TSI de gasolina con 340 CV y a comienzos de 2019 debutará un 4.0 V8 TSI con 421 CV. Todos ellos se asocian a una transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par. No hay opción a una caja manual y, de momento, se hará esperar en el mercado europeo una variante híbrida enchufable.

La cuenta atrás ha comenzado. En junio llegará a nuestro mercado.

SALTO CUALITATIVO MÁS GRANDE, MÁS PREMIUM

En 2002, Volkswagen sorprendía con la primera generación del Touareg, un nuevo concepto de vehículo en la marca por su versatilidad de uso y calidad. Medía 4,75 metros, presentaba caja reductora, tres diferenciales bloqueables y el motor diésel más potente del mundo en turismos: un 5.0 V10 TDI de 313 CV. En 2010 aparecía

la segunda entrega, más dinámica y con más espacio en las plazas traseras. Fue el primer vehículo del mercado que presumía de luces de carretera inteligentes, redujo el peso en 200 kilos e introdujo motores más eficientes, una variante híbrida y un cambio automático de ocho relaciones. Y ahora llega el tercer capítulo: comparte la plataforma modular longitudinal

con 'familiares' como el Audi Q7 o el Porsche Cayenne, y su imagen y calidad son más premium. Crece hasta los 4,88 metros de longitud —77 milímetros más largo que el modelo anterior—, 1,98 metros de ancho —44 milímetros más— y la altura se rebaja 7 milímetros, hasta 1,70 metros. La distancia entre ejes sólo crece un milímetro, quedándose en 2.894.

► La evolución del Volkswagen Touareg es evidente a lo largo de sus tres generaciones.



BRIDGESTONE

Controla tu viaje, incluso en días lluviosos



TURANZA T005

Sigue conduciendo con un control superior tanto en autopista como en ciudad, incluso en mojado y condiciones de lluvia.



Las mejores prestaciones en mojado de su categoría

El neumático con las mejores prestaciones de frenado y viraje sobre mojado*



Excelentes puntuaciones de etiquetado

Toda la gama con una puntuación A en agarre en mojado y B en resistencia a la rodadura



Superior vida útil

Kilometraje significativamente mejorado vs. su predecesor**

NUEVO



Bridgestone Hispania

Para conocer su distribuidor Bridgestone autorizado más cercano, entre en www.bridgestone.es

* Calificado con la mayor puntuación en frenado y viraje sobre mojado según las pruebas realizadas por el organismo independiente de prueba y certificación de neumáticos, TÜV SÜD. Referencia: Comparación con las prestaciones de los cuatro principales competidores de su segmento: Michelin Primacy 3, Continental Premium Contact 5, Goodyear EfficientGrip Performance, Pirelli Cinturato P7. Pruebas realizadas por TÜV SÜD a petición de Bridgestone entre abril y julio de 2017 en ATP Papenburg con neumáticos de la medida 205/55 R16 91V. Neumáticos comprados en el mercado europeo por TÜV SÜD. Coche utilizado en la prueba: VW Golf 7. Informe nº [713112810]

** Vida útil un 11% mayor en comparación con su predecesor, el Bridgestone Turanza T001 EVO.



Worldwide Olympic Partner


EXCLUSIVO AUNQUE EN ESPAÑA SE VENDEN 40 FORD MUSTANG MENSUALES, TENER ESTE COCHE SIGUE SIENDO ALGO MUY ESPECIAL

Apasionante



El Ford Mustang se acerca cada vez más a los gustos europeos, pero manteniendo el carisma y la imagen legendaria de los 'pony cars' americanos. Y siempre, además, con un precio increíblemente competitivo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Porque ahora el Mustang de Ford es un deportivo de raza con mayúsculas. Y si ya en 2015 el Mustang llegaba a Europa medio adaptado al cliente europeo, mucho más exigente en aspectos como el comportamiento, el acabado o la presentación, es ahora cuando el deportivo americano ofrece un equilibrio excepcional. Y manteniendo un precio imbatible.

Las mejoras exteriores más significativas hay que buscarlas en la estética, con un diseño más estilizado, resistencia aerodinámica reducida un 3 por ciento y una tecnología de iluminación al mejor nivel, con faros y pilotos de freno LED y nueva luz día. El Mustang también estrena tres nuevos colores y más posibilidades de personalización. A nivel mecánico el mítico deportivo americano ha mejorado el rendimiento del motor V8, que pasa de 420 a 450 CV, por lo que se mejora en dos décimas la aceleración de 0 a 100 km/h en la versión Fastback de caja manual. Con esa configuración, el Mustang V8 también gasta menos, ya que la cifra media pasa de 13,5 a 12,4 l/100 km. El

EcoBoost 2.3 de cuatro cilindros también se ha sometido a cambios importantes, pues al tener que adaptarse a Euro6 pasa de 320 a 290 CV; y sin embargo, la aceleración de 0 a 100 km/h se mantiene en 5,8 segundos, con un consumo que aumenta ligeramente de 8,0 a 9,0 l/100 km. Hemos probado ambos motores por carreteras de montaña de la Costa Azul, dotados del nuevo cambio automático de 10 velocidades. Una caja que acaba de estrenar el Edge con 8 marchas, y que poco a poco se irá integrando en otros Ford. En el Mustang permite un mejor escalonamiento que favorece la aceleración en marchas cortas y el consumo en las largas, manteniendo una respuesta coherente y equilibrada en las intermedias. Y es rapidísimo cuando se utilizan las levas del volante.

A nivel de estabilidad, el Mustang ya iba muy bien en la generación que llegó a España en 2015; sin embargo, ahora se ha refinado la amortiguación y se ofrece en opción la suspensión MagneRide -2.200 euros- y algunos modos de conducción específicos, incluido el programa personalizable My Mode. En cuanto a las mejoras, los ingenieros de Ford han reca-

PRECIO desde **41.300 €**



EMISIONES DE CO₂
DE **199** A **285** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA



Precio muy competitivo.
Sonido y prestaciones motor V8. Cambio automático de 10 marchas rápido y eficaz. Suspensión MagneRide.

DEBE MEJORAR



Espacio y altura muy justos en las plazas posteriores. Abundancia de plásticos duros en el salpicadero. Freno de mano de palanca.

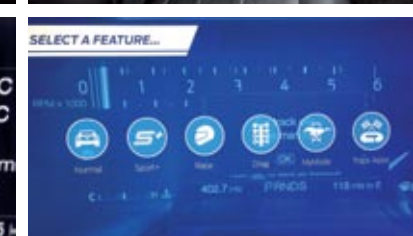
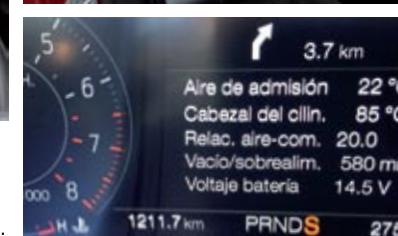
librado muelles y amortiguadores, perfilando una suspensión trasera más firme con unos casquillos mejorados que reducen los movimientos laterales. Además, las estabilizadoras más gruesas controlan mejor el chasis y mejoran la precisión al volante, eliminando balanceos innecesarios. El Mustang no alcanza el tacto de un deportivo alemán, pero ofrece un extraordinario paso por curva, mucho mejor de lo que augura su tamaño y su relativa torpeza en el entorno urbano. El legendario deportivo americano ofrece un aplomo especial marcado por un eje trasero multibrazo y un peso total inferior al de mu-



▶▶ Estéticamente, el Mustang se ha vuelto más aerodinámico, con un frontal más bajo. Los faros y los pilotos llevan ahora tecnología LED. La versión GT con motor V8 aumenta su potencia 30 caballos.



▶▶ Los relojes situados detrás del volante en la versión 2015 se han sustituido por una pantalla digital configurable, que es de serie en todas las versiones. Cada modo de conducción tiene su pantalla específica. Y sigue ofreciéndose información tan peculiar como esta...



chos de sus rivales. Pero los más exigentes encontrarán en el sistema MagneRide un mayor abanico de posibilidades con un resultado fantástico, porque su tacto no es artificial, sujeta el coche en las curvas más cerradas y permite seleccionar una posición cómoda manteniendo la eficacia si se presentan curvas imprevistas. En cuanto a los modos de conducción, a los Normal, Sport, Circuito y Nieve/Mojado

se suma el modo Circuito de Aceleración, que mejora el rendimiento en arranque y recorridos 'de cuarto de milla'; y el modo personalizado llamado My Mode, que permite variar hasta el ruido del motor. La nueva tecnología de escape activo 'Performance' permite, por primera vez, que el conductor adapte la intensidad del sonido del escape del Mustang a las circunstancias; y con cuatro modos: Silencioso,

Normal, Deportivo o Circuito. Además de un modo de arranque denominado 'buen vecino' para arrancar por la mañana el V8 sin armar una escandalería que despierte a todo el barrio.

En junio llegará el Mustang 2.3 EcoBoost de 290 CV manual por 41.300 euros, al que habrá que sumar 4.000 euros por el convertible, 3.000 más por el automático y 8.000 más si se prefiere el motor V8.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.3 ECOBOOST	5.0 TI-VCT V8	2.3 ECO CONV.	5.0 V8 CONV.
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	8, en V	4, en línea	8, en V
Cilindrada (c.c.)	2.261	5.038	2.261	5.038
Potencia máxima (CV/rpm)	290 / 5.400	450 / 7.000	290 / 5.400	450 / 7.000
Par máximo (mkg/rpm)	44,9 / 3.000	54,0 / 4.600	44,9 / 3.000	54,0 / 4.600
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Man. 6 v. / Aut. 10 v.	Man. 6 v. / Aut. 10 v.	Man. 6 v. / Aut. 10 v.	Man. 6 v. / Aut. 10 v.
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	255/40 R19	255/40 R19-275/40 R19	255/40 R19	255/40 R19-275/40 R19
Peso (kg)	1.662 (Aut. 1.673)	1.743 (Aut. 1.756)	1.723 (Aut. 1.728)	1.807 (Aut. 1.818)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.789/1.916/1.373	4.789/1.916/1.382	4.789/1.916/1.387	4.789/1.916/1.396
Volumen maletero (l)	408	408	332	332
Capacidad depósito (l)	59	61	59	61
De 0 a 100 km/h (s)	5,8 (Aut. 5,5)	4,6 (Aut. 4,3)	6,0 (Aut. 5,7)	4,8 (Aut. 4,5)
Velocidad máx. (km/h)	233	249	233	249
Consumo mixto (l/100 km)	9,0 (Aut. 9,2)	12,4 (Aut. 12,1)	9,1 (Aut. 9,5)	12,8 (Aut. 12,5)
Emisiones CO ₂ (g/km)	199 (Aut. 205)	277 (Aut. 270)	200 (Aut. 211)	285 (Aut. 279)
Precios desde... (euros)	41.300-44.300	49.300-52.300	45.300-48.300	53.300-56.600

FORD MUSTANG BULLITT

A finales de año, con 468 caballos

La edición especial Mustang Bullitt rinde homenaje al Mustang GT que aparecía en la legendaria película del mismo nombre protagonizada por Steve McQueen, con una de las persecuciones más espectaculares de la historia del cine. Disponible en Negro Shadow o en el clásico Verde Oscuro Highland, el Ford Mustang Bullitt llegará a nuestro país a finales de año, equipado con el motor V8 5.0 del GT pero con la potencia incrementada hasta los 468 caballos.



HASTA 2025 KIA LANZARÁ 16 MODELOS ELECTRIFICADOS, INCLUIDO UNO DE PILA DE COMBUSTIBLE. AHORA OFRECE 4 COCHES ECO

Los verdes de Kia



Cuatro carrocerías y tres sistemas de propulsión para conseguir una gama que cumpla con los requisitos anticontaminación más duros y disponga de las etiquetas 0 y Eco de la DGT. La gama Eco de Kia ya supone el 8 por ciento de sus ventas... Y es solo el primer paso.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

16 modelos electrificados lanzará Kia hasta 2025 –5 híbridos, 5 híbridos enchufables, 5 eléctricos y un modelo de pila de combustible que llegará en 2020–, lo que convertirá a la marca coreana en una de las que ofrezcan más alternativas de modelos limpios. Pero mientras llega ese momento, la firma ya cuenta con una gama que ofrece las máximas posibilidades en materia de eficiencia y movilidad sostenible.

Agrupado en su gama Eco, Kia ofrece tres tecnologías di-

ferentes –híbrido, híbrido enchufable y eléctrico– y cuatro carrocerías diferentes: un crossover compacto de originales líneas como el Soul eléctrico, un crossover más convencional como el Niro híbrido y el plug in y finalmente un sedán como el Optima en variante de cuatro puertas o también el familiar SportWagon, ambos disponibles con una mecánica híbrida enchufable. Y esa apuesta ya se refleja en las ventas de la marca en España, pues suponen ya un 8,3 por ciento de las matriculaciones; y la tenden-

cia al alza debe llevar a que este 2018 llegue al 10 por ciento de las matriculaciones de Kia. Para ello, además de estos modelos, se contará con nuevos lanzamientos como el Kia Niro eléctrico o el Kia Ceed, que contará con una versión mild hybrid con arquitectura de 48 voltios.

De la gama actual, el Niro es la auténtica estrella, con 870 unidades vendidas entre sus dos variantes –híbrido e híbrido enchufable– en los dos primeros meses del año, alrededor de un 9 por ciento de las

ventas totales de la marca en esos meses.

Con estos modelos Kia da respuesta a las incertidumbres que, sobre todo en las grandes ciudades, se ciernen sobre los conductores: Soul, Niro Plug In y Optima Plug In cuentan con la etiqueta 0 de la DGT; y el Niro híbrido con la etiqueta ECO. Todos ellos pueden entrar en las ciudades en episodios de alta contaminación y los tres primeros aparcar en las calles en esos días, y sin coste en las zonas de prioridad residencial. Ventajas de ser Eco.

NIRO ELÉCTRICO EL SIGUIENTE ‘ECO’

El tercero de la familia Niro será la versión totalmente eléctrica, que aún como concept, la marca presentó en el CES de Las Vegas. Este modelo ofrecerá rasgos de diseño propios, como la parrilla cerrada o una firma luminosa trasera muy personal. Pero lo fundamental estará en su sistema de propulsión. El Niro eléctrico que estará a

la venta en el último trimestre del año, cuenta con un motor que desarrolla 150 kW –equivalente a 204 caballos de potencia–, unas baterías de ion-litio de 64 kWh que le proporcionan una autonomía de 383 kilómetros. Datos que lo sitúan por encima del Hyundai Ioniq, con el que comparte tecnología y desarrollo.



▶▶ Como buen concept, el interior ofrece un diseño tecnológico. Por fuera, sus líneas son más cercanas al futuro modelo de producción.



NIRO HÍBRIDO FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máxima/rpm	105/5.700
Par máximo Nm/rpm	147/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	32 kW
Par Nm/rpm	170/0-1.798
Pot. máx. total	141 CV
Par máx. total Nm	265
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.512
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	401/1.399
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	1,56 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,5
Velocidad máx. (km/h)	162
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	3,8
Emissiones CO2	88 g/km
Alcance en eléctrico (km)	-
Tiempo de recarga	-
Precios desde... (euros)	19.900



▶ Con 141 caballos y un consumo de 3,8 l/100 km, el Niro híbrido cuenta con la etiqueta ECO de la DGT.

El primer Niro en llegar y el de mayor éxito combina una carrocería de rasgos crossover con una tecnología que por eficiencia, pero también por agrado de conducción está en vanguardia. El Niro, que puede ser perfectamente el primer coche familiar, ofrece una habitabilidad superior, prestaciones interesantes y un consumo contenido. Y gracias a elementos como el cambio automático de doble embrague, se conduce como un coche normal. El precio, como el de un SUV equivalente.

OPTIMA PLUG IN FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.999
Potencia máxima/rpm	156/6.000
Par máximo/rpm	189/5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	50 kW
Par	205 Nm
Pot. máx. total	205 CV
Par máx. total	375 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Auto 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.855/1.860/1.465
Maletero (l)	307
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	9,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,4
Velocidad máx. (km/h)	192
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	1,6
Emissiones CO2	37 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54
Tiempo de recarga	-
Precios desde... (euros)	37.489



▶ El Optima Plug In se ofrece con carrocería sedán y también familiar. Se carga en un enchufe normal.

Eficiencia y diversión al volante se unan en el Optima Plug In. La berlina ofrece una combinación de motor de combustión y eléctrico que suma 205 caballos y unas prestaciones respetables. Su batería de 9,8 kWh le permite una autonomía de 54 kilómetros en eléctrico, como en el Niro, hasta 120 km/h. El comportamiento dinámico es uno de sus puntos fuertes; y entre sus desventajas, un maletero que, en el sedán solo ofrece 307 litros. Pero cuenta con etiqueta 0.



▶ El Plug In ofrece la misma potencia que su hermano, pero con 58 kilómetros de autonomía eléctrica.

La misma fórmula del Niro pero mejorada en cuanto a eficiencia y emisiones gracias a una batería de 8,9 kWh que se recarga en un enchufe convencional y que le proporciona hasta 58 kilómetros de autonomía eléctrica, en los que puede circular a una velocidad máxima de 120 km/h. Eso permite que disponga de la etiqueta 0 de la DGT. Mantiene el cambio de doble embrague, pero el maletero pierde capacidad. El consumo baja; el precio y las prestaciones suben.

NIRO PLUG IN FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.580
Potencia máxima/rpm	105/5.700
Par máximo Nm/rpm	147/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	44,5 kW
Par Nm	170
Pot. máx. total	141 CV
Par máx. total Nm	265
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.576
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	324/1.322
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	172
Vel. máx. en eléctrico	120
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emissiones CO2	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	58
Tiempo de recarga	-
Precios desde... (euros)	28.403

SOUL EV (ELÉCTRICO) FICHA TÉCNICA

MOTOR	AC Sincrono
Tipo	AC Sincrono
Potencia máxima/rpm	110/2.730-6.000
Par máximo/rpm	29,08/0-2.730
Tracción	Delantera
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.563
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.140/1.800/1.593
Volumen maletero (l)	281/891
Tipo de batería	Polímero de litio
Capacidad de la batería	30 kWh
Número de celdas	206
Peso batería	287,6
De 0 a 100 km/h (s)	11,3
Velocidad máx. (km/h)	145
Alcance eléctrico	250
Tiempo de recarga	20 horas
Consumo de energía	147 Wh/km
Precios desde... (euros)	23.876



▶ La autonomía del Soul alcanza ahora los 250 kilómetros. Garantía de coche y baterías de 7 años.

El único eléctrico, por ahora, de la marca coreana, sigue siendo el Soul, un crossover compacto de original estilo que en una reciente actualización ha incrementado la capacidad de sus baterías, con lo que la autonomía mejora y pasa de los 212 kilómetros del anterior hasta alcanzar los 250. Y hay más retoques para mejorar la eficiencia, como unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura de Michelin, mayor capacidad de carga de la batería (tarda 20 horas en un enchufe normal) y cambios en el sistema de frenado para mejorar la recarga de la batería.



PRECIO	39.800 €
EMISIONES OFICIALES:	126 g/km
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Motor y cambio. Prestaciones y consumo. Confort. Amplitud y maletero. Equipamiento de serie.
DEBE MEJORAR	
-	Tracción total no disponible. Cambio sin levas ni modo deportivo. Motor ligado al acabado Ultimate.

La alternativa animosa

La gama del Grandland X crece por arriba con esta versión diésel de 177 CV dotada de caja automática de 8 marchas. Un SUV de espíritu viajero.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Disponibles inicialmente con el 1.2 Turbo de gasolina y el diésel 1.6 CDTI –130 y 120 CV, respectivamente–, el Grandland X recibirá de aquí a un año varios motores nuevos, como el 1.5 CDTI en versiones de 100 y 130 CV –relevantan esta primavera al diésel actual– o un 1.6 Turbo de gasolina, con 180 CV y caja EAT8, al finalizar el verano. Hablamos siempre de variantes con tracción delantera –Opel ofrece en opción el IntelliGrip, que permite elegir entre cinco programas de conducción en función del terreno–, aunque para 2019 se espera el primer Grandland X de tracción total; que tendrá mecánica híbrida enchufable.

Pero antes de todo eso llega este Turbo D de 177 CV –o 2.0 CDTI, pues Opel usa ambas denominaciones–, vinculado necesariamente a la transmisión automática EAT8 de ocho marchas. Tanto uno como otro proceden del banco de órganos de PSA –hay versiones BlueHDi 180 EAT8 en varios Citroën, DS y Peugeot–, y eso es una garantía, porque forman una pareja perfecta. El motor, por ejemplo, empuja siempre con muchas ganas –ahí están esos 9,1 segundos para alcanzar los 100 km/h– y funciona con progresividad y silencio, ya que sólo percibiremos su condición diésel al acelerar con fuerza desde bajo régimen. La caja EAT8 se adapta a él como un guante,

pues también funciona con suavidad y los saltos entre marchas son rápidos. Lástima que no tenga programa deportivo o, desde luego, unas levas en el volante, aunque admite el uso manual moviendo secuencialmente la palanca.

Además, su gasto es moderado, si bien nuestro primer test, por Vizcaya y Guipúzcoa, tenía mucha autopista y bastantes vías de montaña –que afrontamos a ritmo ‘alegre’–, y los consumos medidos no parecen demasiado indicativos. En esto, mejor esperar a una prueba más larga y sosegada.

Un conjunto motor/cambio tan solvente tiene el complemento ideal en un chasis bien calibrado, que se traduce en un comportamiento eficaz y

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 CDTI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Potencia máx. (CV/rpm)	177 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	235/50 R19
Peso (kg)	1.575
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.471/1.856/1.609
Volumen maletero (l)	514 / 1.652
Capacidad depósito (l)	53
De 0 a 100 km/h (s)	9,1
Velocidad máx. (km/h)	214
Consumo mixto (l/100 km)	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	126
Precios desde... (euros)	39.800

un confort elevado, virtudes idóneas en un SUV con el que apetece ponerse en carretera con la familia, ya que amplitud y maletero acompañan.

Y lo hace también el equipamiento, pues con este motor el Grandland X estrena el nivel Ultimate, completísimo aunque dispara algo el precio.



◀ El nuevo motor sólo está disponible con la caja automática, procedente del banco de órganos de PSA y desarrollada por la japonesa Aisin. No tiene levas en el volante, ni un modo ‘sport’.



El UX destaca por contar con la anchura más generosa del segmento y el centro de gravedad más bajo de su competencia, con un puesto de conducción bajo y deportivo.

Un nuevo horizonte

El nuevo Lexus UX se podrá reservar desde el mes de octubre, y las entregas comenzarán en primavera de 2019. El modelo nipón mide 4,50 metros y se convertirá en el todocamino más barato de la marca.

Andrés Mas | amas@motor16.com

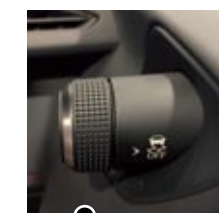
Lexus ingresará el año que viene en el segmento de moda –va a crecer un 60 por ciento los próximos tres años– con su nuevo UX, diseñado por y para Europa. Con sus 4,50 metros, el UX se sitúa entre el CT y el

NX, pero respecto a sus competidores –Audi Q3, BMW X1, Mercedes GLA o Volvo XC40– es el más ancho y bajo, por lo que casi queda asegurado un comportamiento de tacto deportivo sin sacrificar la visibilidad. El UX recurre a la plataforma GA-C, que utiliza

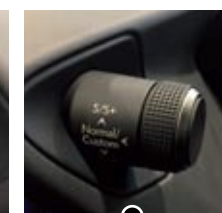
el nuevo Prius y el C-HR, una base rígida y ligera en la que se integrará un conjunto mecánico totalmente nuevo de motor y baterías. En España, y al menos al principio, el UX sólo se va a vender en versión híbrida, con un motor 2.0 de gasolina asociado a otro eléctrico

y una potencia total conjunta de 178 caballos. Aunque la marca no ha dado a conocer todavía datos de consumo, todo apunta a un gasto medio homologado inferior a los 5,0 l/100 km. Pero casi lo más importante es que el UX contará con la etiqueta ECO de la DGT, por lo que podrá entrar sin pegas en las grandes ciudades con protocolos de contaminación activados. El UX será el primer Lexus dotado de llamada de emergencia e-Call, y en su equipamiento no faltará el Head-up Display, la

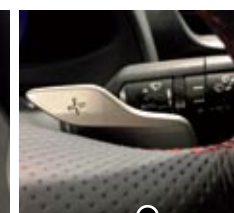
▼ En el satélite de la izquierda se desconecta el control de estabilidad...



▼ ...Y en el de la derecha se selecciona el modo de conducción preferido.



▼ El UX también cuenta con levas de cambio en el volante. Y la palanca tendrá modo manual.



▼ Junto a la palanca, el UX cuenta con una zona táctil.



▲ El interior sorprende por su gran espacio, por el reducido túnel central y por la ergonomía.



cámara 360° o una pantalla de 10,3 pulgadas. Además, el interior, forrado con nuevos materiales y nuevas técnicas de ensamblado y ajuste, sorprende por su espaciosidad, sus generosas plazas traseras y su discreto túnel central en el piso. El Lexus UX se puede reservar desde octubre, y las primeras entregas comenzarán en primavera de 2019 con un precio que podría fijarse en el entorno de los 33.000 euros.

Viajemos al futuro

El A8 se ha adelantado tanto al resto que algunas de sus capacidades, como la conducción autónoma de Nivel 3, aún no han sido legisladas. Pero hasta que las autoridades le permitan poner en práctica esa tecnología, el buque insignia de Audi presume de otras muchas virtudes. Y algunas, lo reconocemos, inesperadas. ¿No será que estamos ante el mejor coche del mundo?

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

Cuando vas a probar una berlina de este nivel ya te esperas un producto excepcional; pero debo reconocer que el nuevo A8 nos ha impresionado de un modo especial. Porque esta cuarta generación, además de tomar la delantera a sus rivales de BMW o Mercedes –llegar el último siempre te da ventaja–, es magnífica en los capítulos donde uno entiende que lo sea –calidad, confort, prestaciones, seguridad, asistentes– pero también en otros donde un coche enorme suele destacar menos. Y me refiero al comportamiento, analizado desde un punto de vista puramente dinámico, o al consumo y las emisiones; hasta el punto –curiosa cuestión, por otro lado– de que nuestro protagonista, con un diésel de 286 CV, podrá lucir en España la etiqueta ECO que otorga la DGT.

Y el secreto para que eso suceda está en la mecánica, de tipo 'mild hybrid' –ver cuadro en página 27– y que tiene efectos interesantes, como poder circular durante más tiempo en modo de marcha por inercia, aumentar la capacidad de recuperación de energía o que la función start/stop apague el motor por debajo de 22 km/h, velocidad mucho más alta que en otros sistemas. Y eso, unido a una aerodinámica depurada –Cx de 0,26– o un peso razonable en proporción a la talla del coche –el 58 por ciento de la estructura es aluminio, pero también se usa magnesio,

polímero CFRP y acero de alta resistencia– da como resultado un consumo medio de 5,6 l/100 km, que es lo que homologaba el primer A3 con su 1.9 TDI de 130 CV. Y el primer A8 diésel de la historia, con un V8 3.3 de 224 CV, tracción Quattro y cambio automático, gastaba 9,7 l/100 km. Además, el consumo de gasóleo también es moderado en la práctica, y aunque por supuesto nunca llegaremos a las cifras oficiales, lo normal será movernos en torno a los 8 litros. Y menos aún si conducimos de forma relajada o respetamos fielmente los lí-

mites legales. Con los 82 litros que tiene el depósito en nuestro país –72 en otros–, cubrir 1.000 kilómetros entre repostajes será factible al viajar. Viajes donde disfrutaremos de unas estupendas prestaciones, pues cada caballo de potencia tiene que desplazar sólo 7,16 kilos de peso, el altísimo par máximo de 61,2 mkg está disponible desde sólo 1.250 rpm y el cambio Tiptronic de 8 marchas funciona de maravilla, tanto en automático –podemos elegir entre los modos ecológico, normal y deportivo– como en manual. Y aunque no es un coupé juvenil ni

un rabioso 'GTT', este diésel de representación corre tanto o más como muchos de ellos, pues ha clavado los 5,9 segundos que anuncia para acelerar de 0 a 100 km/h y recupera velocidad con contundencia: 4,3 segundos para pasar de 80 a 120 km/h. Los adelanta-

mientos a camiones dejarán de ser una preocupación. Y de la mecánica nos gustan muchas más cosas, como que no vibre absolutamente nada incluso al ralentí –se logra con unos soportes de motor activos que generan pulsos de fase contraria al de las vi-

braciones a anular– y tampoco suene a diésel. Porque, en realidad, no suena 'a nada', y si aceleramos con ganas lo poco que escucharemos será hasta bonito. O, al menos, no feo. En carretera, incluso si el firme no es perfecto, ese silencio mecánico se asocia a otros 'silencios', pues el A8 nos aísla perfectamente de la rodadura –influye la suspensión neumá-

tica de serie o el aumento de la rigidez en un 24 por ciento– y el roce del aire con la carrocería apenas se oye; sobre todo con el acristalamiento acústico opcional. Aunque en ese sensacional confort tiene mucho que decir un interior cuya ejecución nos parece fabulosa. Por la calidad del ajuste y los materiales, por ergonomía, por la comodidad de las cuatro plazas principales –la trasera central, mejor sólo para emergencias– o por el buen gusto con que se han tratado los nuevos mandos, agrupados principalmente en las dos pantallas táctiles de la conso-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Creo que la mayoría de los políticos que han declarado la guerra al diésel estarían encantados de que les asignaran el A8 50 TDI como coche oficial. Y no sólo por su confort, amplitud, calidad, tecnología, prestaciones o seguridad, sino también para dar ejemplo de ecología. Además, muchos de ellos jamás se darían cuenta de que que funciona con gasóleo.

PRECIO		97.460 €		NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 145 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBEMEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		Calidad, confort y seguridad. Comportamiento excelente. Mecánica en general. Prestaciones y consumo. Tecnología. Etiqueta ECO.	 Ausencias en el equipo de serie. Opciones caras. Túnel central voluminoso y hueco para piernas detrás sólo correcto. Longitud exterior.
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
	CONSUMO	*****			
	PRECIO	*****			



◀◀ Maletero de 505 litros, y con rueda de emergencia bajo el suelo de carga. Pero el respaldo trasero no se abate, y el hueco para la bolsa portaesquí se paga aparte –245 euros–, como el Paquete Maletero –195 euros–, que es interesante.



▲ La tapa de maletero motorizada cuesta 720 euros.



GASTA MUY POCO QUE UNA BERLINA DE 5,17 METROS Y 2.050 KILOS CON TRACCIÓN TOTAL Y UN V6 DE 286 CABALLOS GASTE SÓLO 8 LITROS REALES ES PARA DESCUBRIRSE CALIDAD Y MÁS CALIDAD CON EL EQUIPO DE SERIE EL A8 YA IMPRESIONA, PERO SI TIRAMOS DE SUS CARAS OPCIONES PODEMOS ALUCINAR



▲▲ Levas en el volante, y la consola acoge dos pantallas táctiles –10,1 pulgadas la superior y 8,6 la inferior– para reducir casi a cero los botones. Y no se echan de menos.



▲▲ Uno de los capítulos donde podemos cambiar más la configuración de serie es el de los asientos; y detrás se puede elegir entre tres plazas, dos plazas de ajuste eléctrico más una de uso temporal –derecha– o sólo dos plazas pero con el máximo lujo, incluido un fabuloso asiento relax.



▲ Con el Drive Select podemos elegir entre cinco modos de conducción –uno de ellos personalizable– o variar la altura libre al suelo.

la central. Y aunque no somos amigos de sustituir botones normales por pantallas, la casa alemana parece haber dado con la clave, pues la superficie de la pantalla táctil emite una señal acústica cuando se activa una función, imitando de esta manera a los interruptores tradicionales. Y esa convincente solución se usa también en el módulo que controla la iluminación, apartado éste donde el A8 ya brilla 'de serie' por sus ópticas LED –usadas en todas las funciones del coche– con asistente de luces de carretera. Aunque si queremos convertir la noche en día debemos pedir los faros opcionales: los HD Matrix LED –1.955 euros– o estos mismos pero con láser



▲ Tracción Quattro y suspensión neumática son de serie, y nuestro A8 añadía dirección a las cuatro ruedas y gomas 265/40 R20: iva de cine!

–6.120 euros–, que por encima de 70 km/h duplican el alcance de las largas.

Y es que de tecnología va hasta arriba, aunque muchos

de los sistemas más innovadores deban pagarse como extras, lo que eleva –o dispara– la factura a poco que seamos caprichosos o lo queramos todo

en cuestión de seguridad, incluidos sistemas que ahora nadie más ofrece. Un ejemplo: nuestro A8 50 TDI –sin coste adicional podemos eliminar de la carrocería las siglas que identifican la versión– añadía a los 97.460 euros de la factura básica opciones por valor de 56.165 euros, cifra que por sí sola daría para meter en el garaje un A4 Avant 2.0 TDI 150 y un A1 1.0 TFSI 95.

Puestos a pagar opciones –la lista es tan extensa que nos llevará horas decidir 'racionalmente'– no veríamos nada mal inclinarse por el A8 L; pues sus 13 centímetros extra, todos dedicados a mayor distancia entre ejes, suponen sólo 2.900 euros más. Y es que tanto el



◀◀ La instrumentación Virtual Cockpit es una pantalla configurable de 12,3 pulgadas. Arriba, el mando de luces, con una posición 'mal tiempo'. Los faros de serie, excelentes; los opcionales, más.

'corto' como el largo han crecido 37 milímetros frente al A8 anterior, pero en la carrocería normal aquí probada el espacio para las piernas en la zo-

na posterior no es tan amplio como sus 5,17 metros de longitud animan a esperar: con un conductor de 1,75 al volante, detrás hay 74 centímetros

de hueco entre respaldos. En el A8 L serían 87, cota más cómoda si pensamos ocupar normalmente la segunda fila. Decíamos al principio que el A8 nos había sorprendido en aspectos donde no suele hacerlo una berlina de este porte, y pensábamos sobre todo en el comportamiento. En dos palabras: ¡Cómo va! Que sea cómodo lo esperábamos, y que corra mucho y gaste po-

co lo entendemos, pero que se mueva con semejante agilidad, incluso en una angosta vía de montaña, nos asombra. Porque hasta en modo Dynamic preserva mucho confort, y eso no impide que el A8 obedezca como si fuera un S4 en las curvas, que afronta con el aplomo y la precisión de un coche 300 kilos más ligero. Además, la tracción trabaja tan bien como siempre –prioriza el envío de par al eje trasero–, frena como si echara un ancla –los 265/40 R20 han ayudado a pararle en sólo 49,7 metros circulando a 120 km/h– y la dirección a las cuatro ruedas optimiza tanto la eficacia y el disfrute que se nos antoja como una opción casi obligada.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

BP Ultimate con tecnología ACTIVE

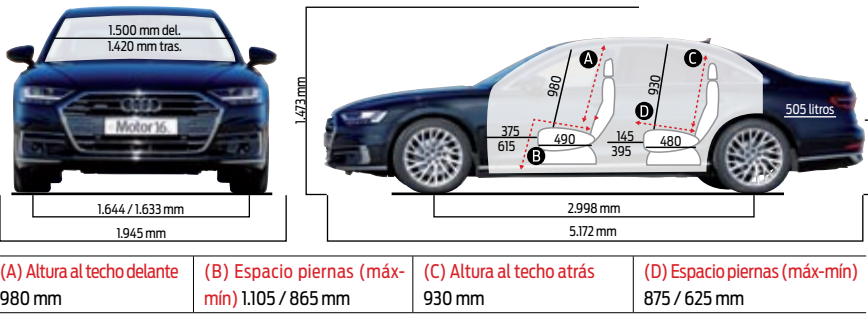
te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Iny. dir. por conducto común, turbo variable e intercooler. Sistema mild-hybrid MHEV
Potencia máxima (CV/rpm)	286 / 3.750-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	61,2 / 1.250-3.200
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. Tiptronic, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	78,53
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Electromecánica, con asistencia variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,25
Diámetro de giro (m)	12,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de cinco brazos, con estabilizador tubular y amortiguación neumática
Delantera:	Independiente, de cinco brazos, con estabilizador tubular y amortiguación neumática
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R18 - 8,0Jx18"
Marca	GoodYear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.050
Capacidad del depósito (l)	72
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,16
Coefficiente aerodinámico Cx	0,26



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantallas táctiles de 8,6" y 10,1"	▲		
Navegador MMI Plus	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Respaldo trasero abatible		▼	
Tapicería de cuero	▲		
Asientos delanteros electr. y calefac.	▲		
Faros LED	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión neumática	▲		
Dirección a las cuatro ruedas			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales			▶
Alerta de sdalida de carril	▲		
Asistente conducción en atascos			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de crucero activo			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática hasta 85 km/h	▲		
Cámara trasera	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros	▲		
Airbag de cortina de./tras.	▲		
Airbag centrales del./tras.			▶
Rueda de repuesto compacta	▲		
Aviso pérdida presión neumáticos	▲		
Sensores proximidad del./tras.	▲		
Asistente de esqui			▶

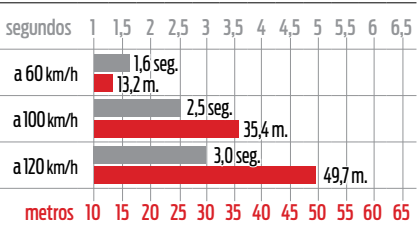
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 1.355. Pintura personalizada: 3.785. Llantas 19" (255/45): 1.830. Llantas 20" (265/40): 3.540. Paquete Confort: 5.055. Paquete LEDs: 5.285. Nevera Audi exclusive: 1.345. Asientos delanteros climatizados y con masaje: 1.955. Asientos traseros individuales eléctricos (5 plazas): 5.110. Faros Audi HD Matrix LED: 1.955. Ópticas traseras OLED: 2.320. Paquete asistentes Tour: 2.935. Paquete asistentes City: 1.710. Cámaras 360º: 1.000. Dirección dinámica a las cuatro ruedas: 2.385. Asistente visión nocturna: 2.750. Reconocimiento de señales: 245. Head-up Display: 1.700.

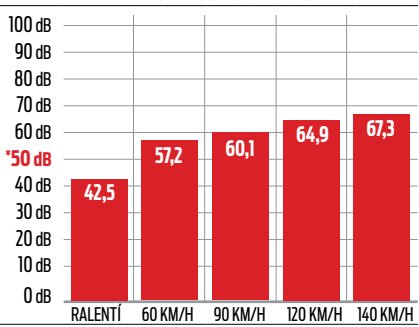
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,2
De 0 a 50 km/h	2,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,9 (5,9)
Recorriendo (metros)	98
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,3
1.000 m desde 40 km/h en D	25,4
De 80 a 120 km/h en D	4,3
Recorriendo (metros)	121
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,9
Conducción dinámica	12,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,3
A 140 km/h de cruce	9,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	900
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,3
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,6

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

BP Ultimate con tecnología ACTIVE

te da hasta 56 Km más por repostaje.

	AUDI A8 50 TDI QUATTRO TIPTRONIC	JAGUAR XJ 3.0 V6 DIESEL LUXURY	MASERATI QUATTROPORTE DIESEL	MERCEDES S 350 D 4MATIC
Precio	97.460 euros	88.800 euros	109.900 euros	103.300 euros
Cilindrada	2.967 cc	2.993 cc	2.987 cc	2.925 cc
Potencia	286 CV / 3.750-4.000 rpm	300 CV / 4.000 rpm	275 CV / 4.000 rpm	286 CV / 3.400-4.600 rpm
Par máximo	61,2 mkg / 1.250-3.200 rpm	71,4 mkg / 2.000 rpm	61,2 mkg / 2.000-2.600 rpm	61,2 mkg / 1.200-3.200 rpm
Cambio	Automatico, 8 velocidades	Automatico, 8 velocidades	Automatico, 8 velocidades	Automatico, 9 velocidades
Tracción	A las 4 ruedas	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas
Consumos	6,3 / 5,1 / 5,6 l/100 km	7,0 / 5,2 / 5,7 l/100 km	7,9 / 5,2 / 6,2 l/100 km	6,9 / 5,0 / 5,7 l/100 km
Emisiones	145 g/km CO2	149 g/km CO2	163 g/km CO2	150 g/km CO2
Autonomía	1.464 kilómetros	1.350 kilómetros	1.129 kilómetros	1.228 kilómetros
Vel. máxima	250 km/h	250 km/h	252 km/h	250 km/h
0 a 100 km/h	5,9 segundos	6,2 segundos	6,4 segundos	5,8 segundos
Maletero	505 litros	520 litros	530 litros	510 litros
Dimensiones	5.172 / 1.945 / 1.473 mm	5.130 / 1.899 / 1.460 mm	5.264 / 1.948 / 1.481 mm	5.125 / 1.899 / 1.493 mm
Batalla	2.998 mm	3.032 mm	3.171 mm	3.035 mm
Diámetro giro	12,5 metros	11,9 metros	11,8 metros	11,9 metros
Depósito comb.	82 litros	77 litros	70 litros	70 litros
Peso	2.050 kilos	1.835 kilos	2.000 kilos	2.025 kilos
A favor	Último en llegar, lo que da ventaja en tecnología. Además, anda muy bien y gasta poco para su potencia y peso, tiene tracción total y presume del mejor comportamiento. O de la mejor calidad. Y no es el más caro. Además, tiene etiqueta ECO.	Con diferencia es el más ligero, gracias a su carrocería con gran proporción de aluminio, y su motor es el de mayor potencia y par, aunque curiosamente eso no le convierta en el más rápido. Pero la relación prestaciones/gasto es muy buena. Es el más asequible de los cuatro modelos comparados.	Si buscamos exclusividad, el Quattroporte se lleva la palma. O empaque, con su larga carrocería. También ofrece el mejor maletero y la mayor distancia entre ejes, sinónimo de amplitud. Es casi tan rápido como sus rivales y su consumo, pese a ser mayor, es bajo.	Es sólo algo más caro que el A8, pero tiene una versión sin tracción 4Matic que cuesta 98.300 euros, rebaja el peso a 1.970 kilos y gasta 5,4 l/100 km. Como el Audi, el Mercedes brilla por calidad general y tecnología, y por su relación entre prestaciones y gasto. Más amplio.
En contra	Es el de menor distancia entre ejes, y eso no le beneficia en el espacio para piernas detrás. Y, aunque por poco, tiene el maletero más pequeño. Es el más pesado, pero eso no parece afectar a los capítulos decisivos.	Aunque está muy bien hecho, no alcanza el nivel '10' de calidad que sí tiene el nuevo Audi. Y en asistentes, donde también brilla, está un poco por debajo de sus rivales alemanes. La tracción total del XJ no está disponible en su versión diésel.	Tampoco Maserati ofrece tracción total para el motor diésel. Y es el único de los cuatro que sólo tiene una carrocería: sus 5,26 metros pueden 'alejarse' clientes. Es el menos potente y está por detrás en asistentes. La calidad, 'correcta'.	Tiene un enfoque menos dinámico que el A8, y aunque va muy bien, el Clase S no tiene un comportamiento tan deportivo y ágil. Además, su motor diésel suena algo más. Y en largos viajes, la autonomía es un poco más corta.



EL DETALLE

SISTEMA MHEV Un A8 híbrido... y ECO

Las dos primeras versiones del A8 –50 TDI diésel y 55 TFSI de gasolina– utilizan motores 3.0 V6 con turbo, y en ambos es de serie la tecnología de hibridación ligera mild-hybrid (MHEV), que reduce el gasto de carburante hasta en 0,7 l/100 km. Emplea un nuevo sistema eléctrico principal de 48 voltios, y se compone de una

compacta batería de iones de litio de 10 Ah –bajo el maletero– y de un alternador accionado por correa y conectado al cigüeñal. Eso permite, por ejemplo, circular por inercia –con el motor apagado– durante periodos de hasta 40 segundos en el rango de 55 a 160 km/h. 'Casi' un híbrido de verdad... y con la etiqueta ECO.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,25 euros/km. Coste financiero: 1,99 euros/km. Coste km total: 2,24 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: no disponible. Seguro a todo riesgo: 1.008,47 euros/año, con franquicia de 600 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

AUDI

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

RED DE POSVENTA

131 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.audi.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 153.625 EUROS

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Más de 70.000 personas en España –se habla de un millón a nivel mundial– han adquirido un Dacia Duster desde que la firma ‘low cost’ de Renault lanzó este SUV en 2010. Desde entonces, este aventurero vehículo ha sido una pieza clave para Dacia, que se ha esmerado a más no poder con su actualización.

Puntualizamos lo de ‘actualización’, pues no es una nueva generación por mucho que lo parezca, y a sabiendas de que todos los paneles de su carrocería son diferentes. Dacia ha mantenido su ADN y buscan transmitir robustez con líneas angulares y molduras protectoras, pero quieren desmarcarse del encorseta-

miento que mucha gente mantiene de ‘coche barato’, por lo menos en este Prestige –un acabado nuevo y que cuesta 1.350 euros más que el Comfort–, gracias a detalles como las llantas de 17 pulgadas, los asientos plateados, los cristales tintados o las luces diurnas LED, que son de serie en todos los nuevos Duster.

Dicho así, hay que pararse a pensar y recordar que hablamos de un Dacia. Sí, Dacia. El nuevo Duster recibe un interior totalmente nuevo, en el que se agradece el orden dado a sus mandos o la posición de su pantalla central, que es de 7 pulgadas, táctil y... sí, de serie, junto al navegador TomTom y la cámara de marcha atrás. Todo está a mano, incluso el climatizador auto-

mático; que, por cierto, ¿te he dicho que es de serie?

Pero claro, todo no podía brillar a este mismo nivel, y aunque los ajustes son buenos, la calidad de algunos plásticos es básica, además de haber detalles como un espejo en el parasol del acompañante sin tapa o los mandos del volante sin iluminación.

Cuando nos acercamos a él, nuestro protagonista se abre, pues por 182,71 euros podemos equiparlo con tarjeta manos libres, cuyo diseño es calcado a la de Renault –al alejarte también se cierra sólo, aunque se puede operar desde la tarjeta–. Nos acoplamos en sus asientos, que entrenan estructura, espumas, regulación lumbar y apoyacodos. Se agradece que el del

conductor se pueda regular en altura de una forma más lógica que antes; y su volante ofrece regulación en altu-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Si buscas un SUV pero el bolsillo aprieta, el Duster siempre ha sido una opción lógica. Este nuevo no defrauda y sorprende por su mayor ergonomía, confort, agrado... Si tu presupuesto ronda los 20.000 euros no busques más, esta es la opción más interesante. Te lo puedes comprar con los ojos cerrados y no fallas.



▲ Los Prestige tienen llantas de 17 pulgadas de serie y gomas M+S en medida 215/60 R17.

PRECIO		18.800 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 116 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
NUESTRA VALORACIÓN	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Precio imbatible. Agrado mecánico. Cambio EDC solvente. Consumo Equipamiento de serie.	
	Espacio justo en las plazas traseras. Faltan elementos de seguridad. Detalles de acabado. EDC sin 4x4.	

Comprar un SUV compacto con motor diésel y cambio de doble embrague, equipado con climatizador, sensores de ángulo muerto, navegador, cámara de visión trasera y mucho más por menos de 20.000 euros parece una utopía a día de hoy. Pero es lo que te ofrece este Dacia Duster, una compra totalmente recomendable cuando quieres seguir los cánones de la moda, pero el bolsillo es el que manda.



Por 18.800 euros no hay un SUV mejor



▲ Sus faros halógenos iluminan muy bien y tienen luz diurna LED. Su maletero oscila entre 445 y 1.478 litros de capacidad.



6,2 L/100 KM REALES
ANUNCIA UNOS
OPTIMISTAS 4,5 L/100 KM
—4,4 EL MANUAL—. LOS
6,2 LITROS ESTÁN MUY
BIEN PARA SU TAMAÑO,
POTENCIA, PRESTACIONES...
MÁS ERGONOMÍA
LA UBICACIÓN DE SUS
BOTONES ES MÁS INTUITIVA.
ESTA PANTALLA ES DE SERIE
Y OFRECE VISIÓN 360° POR
SÓLO 242 EUROS.



▲ El Duster con acabado Prestige es el primer Dacia con climatizador o sensor de ángulo muerto, uno de los pocos asistentes de ayuda a la conducción que ofrece.



Sus suspensiones, sus 21 centímetros de altura al suelo y sus neumáticos M+S ayudan fuera del asfalto. Y eso que no es 4WD.



▲ Sus asientos son más cómodos y tienen un mejor tapizado. Estrena estos reposacabezas traseros, pero no sobra el hueco para las piernas.



▲ Los 1.500 euros del cambio EDC son más que asumibles. Eso sí, no tiene levas.

ra y profundidad, por lo que ahora encontrar la posición ideal es más sencillo. Eso sí, deberían revisar el anclaje de la butaca al vehículo, pues si haces fuerza con el cuerpo hacia atrás se mueve de forma algo extraña.

Como su distancia entre ejes no varía respecto a su antecesor —2.674 milímetros—, tampoco lo hace el espacio interior. Delante no hay problemas, pero no sobra el hueco para las piernas de los ocupantes traseros. Ese es su único 'pero' en cuanto a la habitabilidad, porque hay nuevos huecos para dejar objetos que suman 27,2 litros extra, y también la engorrosa bandeja flexible que cubría el maletero se ha sustituido por una 'de verdad'.

De serie tiene kit reparapinchazos, pero por 98 euros ponen una rueda idéntica a las demás, que va en los bajos del vehículo. Si tuviera tracción 4WD iría en el interior, restando 34 litros a su maletero.

Cuando Dacia presentó su nuevo Duster confirmó una gama de motores sin sorpresas, pues mantiene el 1.6 SCE de 115 CV —tiene una versión con GLP— y el 1.2 TCE de 125 CV, además de los diésel 1.5 dCi con 90 y 110 CV.

El TCE no es mala opción, pero anuncia 6,2 l/100 km de gasto medio —en la práctica, más— y no se ofrece con cambio automático, elemento que por 1.500 euros tienes en el dCi 110. Pero el binomio dCi 110 EDC no se com-

bina con la tracción total, por el sencillo motivo de que Renault... tampoco lo hace. Y es que invertir cero euros en desarrollo ahorra costes, que en Dacia se refleja en el precio final del vehículo.

Es cierto que quien lo adquiera mirará con lupa cada uno de esos 1.500 euros que cuesta el cambio EDC y que te recomiendo gastar. Se trata de un cambio de doble embrague que casa a la perfección con este motor diésel y que ofrece un excelente agrado de marcha. Además, te olvidas del pedal de embrague.

Una luna más gruesa, nuevas masillas acústicas y materiales insonorizantes reducen los decibelios en su habitáculo, y se nota desde el minuto

uno, incrementando su confort de marcha. Pero para eso, lo mejor que ofrece el Duster son unas suspensiones que absorben a las mil maravillas no sólo las imperfecciones del asfalto, sino también los proliferantes badenes. También influye el perfil de sus neumáticos y, aunque no tiene tracción total, fuera del asfalto se defiende a la perfección, ayudado por una distancia libre al suelo de 21 centímetros, aunque no le vendría nada mal el sistema Extended Grip que usan algunos Renault.

El 1.5 dCi, fabricado en Palencia, es un 'viejo' conocido usado por al menos 24 modelos entre Dacia, Renault, Nissan y Mercedes. En este caso eroga 110 CV y mueve con soltura los 1.379 kilos del



Tiene unas suspensiones que priman el confort, y que consienten cierta inclinación en las curvas. Aún así, transmite mucha confianza.

Duster. Es agradable y ofrece buenas prestaciones, rebajando medio segundo la aceleración de 0 a 100 km/h oficial. También alcanza 171 km/h,

pero te diré que a 120 km/h su motor gira en sexta a 2.450 rpm. A este ritmo va gastando 6,8 l/100 km —rebaja alguna décima si activamos el modo

ECO— y se traduce en más de 735 kilómetros entre repostajes. Además, pasan en un 'pis pas', porque es verdaderamente confortable en vías

rápidas. En estas situaciones incrementa la seguridad su nuevo detector de ángulo muerto, que funciona entre 30 y 140 km/h.

Cuando lleguen las curvas será mejor tomárselo con calma. Su plataforma B0 estrena refuerzos y una dirección con asistencia eléctrica, más suave y precisa. Aún así, no conviene 'animarse', y es mejor disfrutar de las vistas con este Duster, que es noble y que no te dará ningún toque de atención siempre que no fuerces la situación. También frena de forma correcta, aún con los tambores traseros.

El nivel Prestige equipa todo lo que te puedas imaginar y mucho más para ser un Dacia; por cierto, automático y diésel... Por sólo 18.800 euros.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

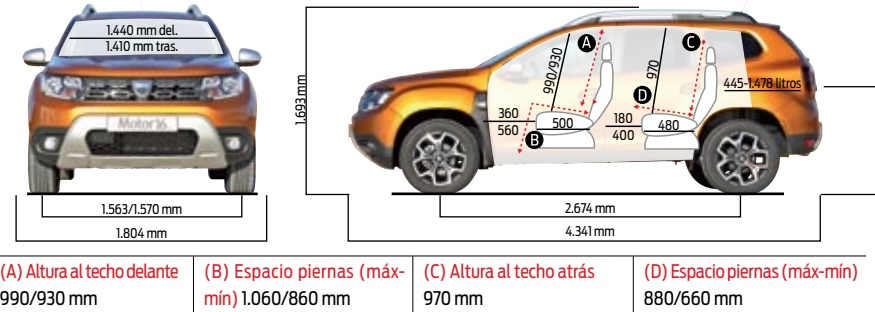
 BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje. »

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 4.000
Par máximo/rpm	26,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	EDC, 6 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	48,9
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,1
Diámetro de giro (m)	10,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.379
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,53
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Sistema de navegación	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Modo de conducción ECO	▲		
Levas del cambio en volante		▼	
Aparcamiento asistido		▼	
Faros de Xenon		▼	
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático	▲		
Cuatro elevallas eléctricas	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales		▼	
Alerta cambio involuntario carril		▼	
Alerta por cansancio		▼	
Asist. de arranque en pendiente	▲		
Asistente de salida en batería	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Kit de reparación de pinchazos	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Control por voz	▲		
Frenada de emergencia en ciudad		▼	
Cámara de visión trasera	▲		
Sistema de visión 360 grados			▶
Sistema ISOFIX trasero	▲		
Luces diurnas LED	▲		

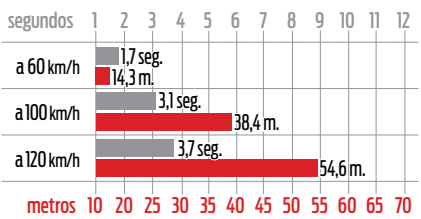
PRINCIPALES OPCIONES

Cámara multivisión (360 grados): 242. Tarjeta manos libres: 182,71. Rueda de repuesto: 98,01. Pintura metalizada: 395,10.

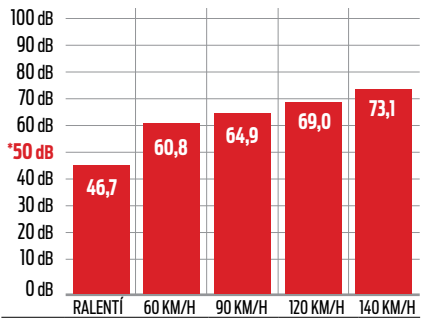
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	171 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,4 (11,9)
Recorriendo (metros)	193
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	31,2
De 80 a 120 km/h en D	9,3
Recorriendo (metros)	263
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,8
Conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,8
A 140 km/h de cruce	7,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	806
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,4
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	4,5

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	DACIA DUSTER 1.5 DCI 110 EDC PRESTIGE	FIAT 500X 1.6 MULTIJET 120 TCT LOUNGE	RENAULT KADJAR 1.5 DCI 110 EDC ZEN	SSANGYONG TIVOLI D16T 4X2 LIMITED AUT.
Precio	18.800 euros	25.920 euros	29.805 euros	25.050 euros
Cilindrada	1.461	1.598	1.461	1.597
Potencia	110 CV - 4.000 rpm	120 CV - 3.750 rpm	110 CV - 4.000 rpm	115 CV - 3.400/4.000 rpm
Par máximo	26,5 mkg - 1.750 rpm	32,6 mkg - 1.750 rpm	25,5 mkg - 1.750 rpm	30,6 mkg - 1.500/2.500 rpm
Cambio	6 vel./automatico doble embrague	6 vel./automatico doble embrague	6 vel./automatico doble embrague	6 velocidades/automatico
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,4/4,5/4,5 l/100 km	4,8/4,0/4,3 l/100 km	3,8/3,8/3,8 l/100 km	7,4/4,5/5,5 l/100 km
Emisiones	116 g/km CO ₂	113 g/km CO ₂	99 g/km CO ₂	146 g/km CO ₂
Autonomía	1.111 kilómetros	1.116 kilómetros	1.447 kilómetros	854 kilómetros
Vel. máxima	171 km/h	186 km/h	181 km/h	172 km/h
0 a 100 km/h	11,9 segundos	10,5 segundos	11,7 segundos	11,8 segundos
Maletero	445/1.478 litros	350/1.000 litros	472/1.478 litros	423/1.115 litros
Dimensiones	4.341/1.804/1.693 mm	4.248/1.796/1.600 mm	4.449/1.836/1.607 mm	4.202/1.798/1.590 mm
Batalla	2.674 mm	2.570 mm	2.646 mm	2.600 mm
Diámetro giro	10,1 metros	11,3 metros	11,7 metros	11,2 metros
Depósito comb.	50 litros	48 litros	55 litros	47 litros
Peso	1.379 kilos	1.395 kilos	1.478 kilos	1.390 kilos
A favor	No cabe duda de que el precio es imbatible. Su motor cumple y el cambio es muy agradable –compensa los 1.500 euros extra que vale–. Gasta lo justo, es amplio y el equipamiento de serie, en este Prestige, es verdaderamente completo.	Estéticamente llama la atención y es más comedido en tamaño. Aún así, es espacioso y funcional, además de que estos Lounge vienen bien equipados. El 1.6 Multijet es más prestacional y también gasta muy poco, mientras que su cambio de doble embrague no va nada mal.	Comparte motor y transmisión con el Dacia, pero está más refinado, insonorizado, ofrece una mejor dinámica, faros LED... Esos centímetros extra se notan dentro, donde hay materiales de mayor calidad. Anda bien y gasta lo justo.	Económicamente hablando es la alternativa más cercana al Dacia. Su motor diésel es muy solvente y además se ofrece con tracción total por 3.000 euros extra. Con descuentos, este Limited, única opción disponible y muy equipado, se queda en 21.050 euros.
En contra	Le faltan elementos de seguridad activa que ofrecen sus rivales, mientras que en calidad no brilla especialmente. Tiene detalles a mejorar, como que los mandos del volante no tengan luz o no haya banqueta trasera regulable.	7120 euros es una diferencia abultada, mientras que hay que pagar aparte la pantalla de 7", la rueda de repuesto o la cámara trasera. Como en el Dacia, no hay versión automática con tracción total, y en campo no es tan eficaz.	Con descuentos se queda en 24.946 euros, pero aún así son 6.146 euros más que el Duster a igualdad mecánica. Tampoco hay un EDC con tracción total, no ofrece levas y la frenada de emergencia se paga aparte.	Con todo ello cuesta 2.250 euros más que el Dacia, además de que es más pequeño por fuera y por dentro. Su cambio automático es más veterano que el EDC y no cuenta con Start-Stop, por lo que gasta más.

 EL DETALLE

EURONCAP No es el mejor en todo

En diciembre, el Dacia Duster pasaba por los exigentes ensayos de seguridad EuroNCAP, en los que se tuvo que conformar con tres estrellas, sobre un máximo posible de cinco. Los nuevos refuerzos estructurales o los 6 airbag de serie –el del conductor debería proteger más– no sirvieron para contrarrestar la ausencia de sistemas de seguridad activa: frenada de emergencia, asistente de salida de la vía... Y es que en este apartado consigue sólo un 37 % de los puntos, cuando el Kadjar obtiene un 71 %.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,35 euros/km. Coste km total: 0,47 euros/km.	RED DE POSVENTA 82 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 359,53 euros/año. Seguro a todo riesgo: 491,17 euros/año con franquicia de 240 euros.	GARANTÍA Tres años o 100.000 kilómetros
DATOS DEL COMPRADOR DACIA Parque Empresarial Avenida de Europa. Avenida de Europa 1, Edif. A. 28108. Alcobendas (Madrid). Tlf: 91 506 53 59	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 19.718 EUROS



◀ El comportamiento del nuevo Civic es sensacional: buena estabilidad, frenada potente, dirección precisa... Chasis de sobra para un motor de 129 CV.



El poder del litro

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

Nos gusta la política comercial de Honda, que hasta en el Civic 'básico' –este 1.0 i-VTEC de 129 CV– ofrece muchas alternativas. En concreto, seis versiones, fruto de asociar los acabados Comfort, Elegance y Executive a dos tipos de transmisión: manual y automática CVT de variador. La combinación elegida en nuestro caso –caja manual y nivel Executive– sube la factura a 27.350 euros, que con el descuento se quedan en 25.650 euros. Si nos parece mucho podemos bajar a los acabados inferiores, ya bien dotados. Por ejemplo, en materia de seguridad y ayudas de conducción, pues toda la gama comparte aviso de cambio involuntario de carril LDW con asistente de mantenimiento de carril LKAS, aviso de colisión frontal FCW con prevención y mitigación de impacto CMBS y control de crucero adaptativo i-ACC. Y en el Executive probado, que añadía el Pack Premium opcional –900 euros– formado por tapicería de piel, asientos

Siguiendo la corriente 'downsizing' que ya aplican otras marcas desde hace tiempo, Honda ofrece en su Civic un pequeño motor 1.0 tricilíndrico de gasolina; aunque con 129 CV, que no es poca potencia. Por eso, y por otras virtudes, nos parece una versión muy racional.

traseros calefactables y cargador por inducción, pocas cosas se echan en falta. Por eso sorprende que no haya salidas de aireación traseras, o que la

calidad general de terminación parezca haber dado un pequeño paso atrás frente a la generación anterior, pues los materiales no son de primera

y algunas piezas plásticas tienen rebabas. Y puestos a criticar, la instrumentación no nos parece muy legible y el manejo de la pantalla táctil central debería ser más intuitivo.

Una lástima, porque el diseño interior, en general, es moderno y ergonómico: asientos cómodos, palanca de cambios a mano y con un tacto exquisito, buena visibilidad hacia atrás pese a la luneta trasera en dos partes... El gran tamaño exterior –rebasa los cuatro metros y medio– se traduce en un enorme maletero de 478 litros –el tejido de la bandeja enrollable es un tanto frágil–, y también acompaña la amplitud en el habitáculo, especialmente la cota para las piernas detrás. La anchura en la segunda fila, en cambio, no pasa de correcta –129,5 centímetros–, y pasa lo mismo con la altura al techo –88,5 centímetros–, más 'ajustadita' que en sus rivales directos.

Al ponernos en marcha, el Civic despliega sus mejores atributos, pues presume de una puesta a punto dinámica. Por eso balancea poco y tiene una dirección precisa y rápi-



▶ Interior amplio y cómodo, y de acabado correcto, aunque algunos plásticos resultan pobres y no hay salidas de aire traseras. El cambio tiene un tacto magnífico, y el equipo de serie incluye ajuste de amortiguación.



▲ En los niveles Elegance y Executive destacan los enormes –y excesivos con este motor– neumáticos 235/45 R17. El maletero cubica 478 litros.

da con sólo 2,2 vueltas de volante. Y los generosos 235/45 R17 –mucho rueda para un coche de sólo 1.350 kilos y motor 1.0– le amarran al firme tanto en curva, donde la velocidad de paso es altísima, como al frenar: 52 metros para detenernos desde 120 km/h. El motor pone la guinda,

pues no tiene sonido tricilíndrico y empuja bien siempre, sobre todo entre 2.000 y 5.700 vueltas, momento en el que se produce el abrupto corte de inyección. No es un misil, en cualquier caso. En cuanto al consumo, los 7,2 l/100 km de media real están muy bien, pero el depósito es pequeño.



▲ La instrumentación, con velocímetro digital y presidida por un gran cuentavueltas, no se caracteriza por su fácil lectura. La pantalla central es de 7 pulgadas.



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

El Civic puede presumir de sus motores VTEC Turbo de gasolina. Me refiero al brutal 2.0 del Type R, con sus 320 CV, y al soberbio 1.5 de 182 CV –ambos probados ya por Motor16–; pero también a este 1.0 tricilíndrico de 129 CV, mecánica que mueve bien al compacto de más talla del mercado. Y además, no consume en exceso.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TURBO VTEC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	988
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	129 CV / 5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,3 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.350
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.588 / 1.799 / 1.434
Capacidad del maletero (l)	478 / 1.267
Capacidad del depósito (l)	46

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (10,9)
Recorrido (metros)	194

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,8

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,3
A 140 km/h de crucero	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	7,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	638
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	5,1



SUS RIVALES



HYUNDAI i30 FASTBACK 1.0 T-GDI 120 TECNÓ
La nueva versión del i30, alargada a 4,46 metros, es directo rival del Civic. Con descuento, 21.215 euros el Tecnó y 19.165 los Klass Max y Link. Su acabado es mejor.

Precio	24.615 €
Maletero	450 l.
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



MAZDA3 SKYACTIV-G 2.0 120 BLACK TECH EDITION
Mide 4,47 metros, y tiene un maletero más justito. Opta por un dos litros sin turbo, con el que anda bien y gasta poco. 20.215 euros con descuento, y 18.165 si es el nivel Origin.

Precio	23.015 €
Maletero	364 l.
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

No seré yo el que le quite a nadie la idea de adquirir un utilitario diésel si de verdad el comprador está convencido de esa inversión.

Y es que aunque últimamente este tipo de carburante esté demonizado, lo que parece claro –y la gente debe saber– es que cuando un ayuntamiento prohíba la entrada a un coche diésel a la almendra central de alguna gran ciudad, prohibirá los diésel más antiguos y no los que, como el Ibiza TDI, cuentan con sistemas para reducir al máximo la emisión de partículas de NOx, las más perjudiciales para la salud en los gases de escape de un diésel. En concreto, el pequeño Seat cuenta con un SCR (Selective Catalytic Reduction) o Reducción Catalítica Selectiva, que permite reducir la concentración de los óxidos de nitrógeno (NOx) mediante una reacción química que requiere el uso del Adblue –disolución de urea al 32,5 por ciento–, de tal forma que el coche se ajusta holgadamente a

Por 600 euros más merece la pena comprar un Ibiza TDI de 115 caballos en vez del que rinde 95. Sobre todo porque gasta prácticamente lo mismo pero acelera mucho mejor. Aunque convendría no olvidar las versiones de gasolina.

la exigente normativa EU6c y resulta incluso más limpio que cualquier gasolina EU5.

Dicho esto, que debería tranquilizar a cualquiera que se esté planteando la compra de un diésel, incluido por su-

puesto el Ibiza, lo que ahora habría que plantearse es si de verdad ese comprador necesita un diésel. El Ibiza TDI se olvida del poco refinado motor 1.4 de tres cilindros y 105 caballos y vuelve a la cilindra-

da de antaño, con 1,6 litros y un par máximo disponible de 25,5 mkg entre 1.500 y 3.200 rpm. Ahora son 115 caballos y, aunque es algo ruidoso en frío y tiene poca 'chicha' por debajo de 1.500 rpm, lo cierto es que es una mecánica que a partir de ese régimen sube de vueltas como un cohete hasta rozar las 5.000 rpm, y siempre que su régimen supere las 1.700 rpm la respuesta va a ser contundente si se pisa con decisión el acelerador.

Lo bueno es que por mucho que le pisemos sólo pueden ocurrir dos cosas: que el consumo no se dispare mucho más allá de los 6 l/100 km y que el chasis siga pidiendo marcha. Con un cambio manual de seis marchas –no se ofrece ni en opción el DSG– bien escalonadas y con una sexta de desahogo de casi 60 km/h a 1.000 rpm, el Ibiza TDI de 115 caballos consume como un mechero. Y la nueva plataforma MQB A0 está preparada para mucha más potencia y par. Si a ello le sumamos que nuestra unidad de pruebas iba dotada de la muy recomendable suspensión adaptativa –só-

PRECIO		20.370 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
 EMISIONES DE CO ₂ : 102 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Consumos. Estabilidad y aplomo. Prestaciones. Calidad de ajustes. Espacio y maletero. Precio opciones.	
		Motor algo ruidoso en frío. Empuje a bajas revoluciones. Precio elevado. Rueda de repuesto opcional.



◀▶ El Ibiza TDI de 115 caballos con acabado FR cuenta con el Seat Drive Profile y sus cuatro modos de conducción: Eco, Normal, Sport e Individual. La suspensión adaptativa cuesta 280 euros. El interior es muy amplio.



◀▶ El Ibiza TDI recurre al aditivo AdBlue para limpiar los gases de escape de óxidos nitrosos y cumplir la normativa Euro VI.



▶▶ El maletero, con 355 litros, ofrece uno de los espacios más generosos de su segmento. Pero la rueda de repuesto es opcional.

lo 280 euros–, el Ibiza TDI se convierte en un utilitario viajero, divertido y muy eficaz además de eficiente... si no tuviese un hermano más aconsejable. Hablamos del Ibiza 1.0 ECO TSI de 115 CV gasolina, que en acabado FR cuesta 1.840 euros menos. Es decir, que tenemos casi 2.000 euros para recorrer miles de kilómetros con un consumo no mucho mayor, complicando la amor-

tización de la versión TDI. O casi 2.000 euros para comprar un Ibiza 1.0 ECO TSI de 115 CV con cambio automático DSG sin poner un euro más. Haz cuentas. ¿De verdad necesitas un diésel?

 LA CLAVE
amas@motor16.com

Aunque gracias a un consumo menor el Ibiza TDI tiene más autonomía y se ahorran alrededor de 4 euros en cada repostaje, la diferencia de precio respecto a su equivalente en gasolina obliga a recorrer demasiados kilómetros para amortizar los 1.840 euros extra que cuesta. Muy buen coche a un precio demasiado caro.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.200

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	58,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	Cremallera, eléctrica
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	215/40 R18
Neumáticos	215/40 R18
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.258
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444
Capacidad del maletero (l)	355
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	195 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (10,0)
Recorriendo (metros)	162

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	23,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	44,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio	5,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,2
En conducción dinámica	6,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	4,8
A 140 km/h de cruce	5,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	835
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,5
Ciclo extraurbano	3,6
Ciclo mixto	3,9





CON EL LEAF TE OLVIDAS DE LA GASOLINA O EL GASÓLEO, Y DE LOS CAMBIOS DE ACEITE, DE EMBRAGUE, DE CORREA DE DISTRIBUCIÓN...

Un paso por delante



Las razones para contemplar el nuevo Leaf como tu próxima compra pueden ser variadas: desde contribuir a cuidar el planeta hasta dar un buen impulso a la economía familiar, desde optimizar la eficiencia energética en el hogar a mejorar toda una ciudad. Nissan lo llama 'movilidad inteligente'.

El nuevo Leaf nace con el objetivo de convertirse en icono de lo que la firma japonesa llama «movilidad inteligente»; y esto no se queda en un eslogan, sino que aparece en la transformación profunda del vehículo eléctrico más exitoso del mundo. Evolución que, por ejemplo, se aprecia en la parte mecánica, pues el compacto '0 emisiones' de Nissan estrena una batería de 40 kWh que, como en el anterior, permite su carga rápida hasta el 80 % en solo 40 minutos; aunque también admite recarga doméstica, que gracias a un 'wallbox' instalado en la plaza de aparcamiento reduce la operación a 5 horas y media.

Además, la garantía de esta batería, que es más eficiente pero no ocupa espacio extra, cubre la pérdida de capacidad por debajo de 9 barras –sobre un máxi-

mo de 12– durante 8 años o 160.000 kilómetros.

Los progresos del Leaf tienen que ver también con su

motor eléctrico, que ahora rinde 110 kW –150 caballos–, lo que supone una mejora del 38 % respecto a la generación

anterior; mientras que el par máximo se sitúa en 320 Nm, que es un 26 % más. Gracias a eso, las prestaciones son



► La nueva batería de iones de litio ocupa el mismo espacio que la del anterior Leaf, pero ahora tiene una capacidad de 40 kWh, pues su densidad de energía es muy superior: un 67% mayor que en el modelo del 2010. Y en un punto de carga rápida alcanza el 80% en sólo 40 minutos.



◀ El nuevo Leaf ofrece una autonomía de 378 kilómetros con una carga; y el motor eléctrico rinde ahora 150 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos.



◀ Una de las novedades del Leaf es el sistema e-Pedal, que permite conducir usando un solo pedal. Y su completa instrumentación permite controlar hasta el último detalle: autonomía, influencia de cada sistema en el consumo de energía, proceso de recarga...



▼ Su sistema de carga bidireccional sirve para convertirlo en una unidad eléctrica que alimente de energía al hogar o la oficina.

óptimas y aumenta el placer de conducción en ciudad y en carretera, destacando los 7,9 segundos que emplea en alcanzar 100 km/h. La velocidad se ha limitado electrónicamente a 144 km/h.

Combinar la nueva batería con un motor mejorado genera avances en cuestión de consumo, pues se ha homologado una media de 148 Wh/km, de manera que con una sola carga podemos recorrer, sin emisiones, hasta 378 kilómetros (ciclo NEDC), lo que permite a los conductores disfrutar de desplazamientos más largos, e interconectados gracias a la extensa red de recarga rápida CHAdeMO, con 4.600 puntos ya en Europa. Además, siempre podemos recurrir al modo ECO, que limita el rendimiento del

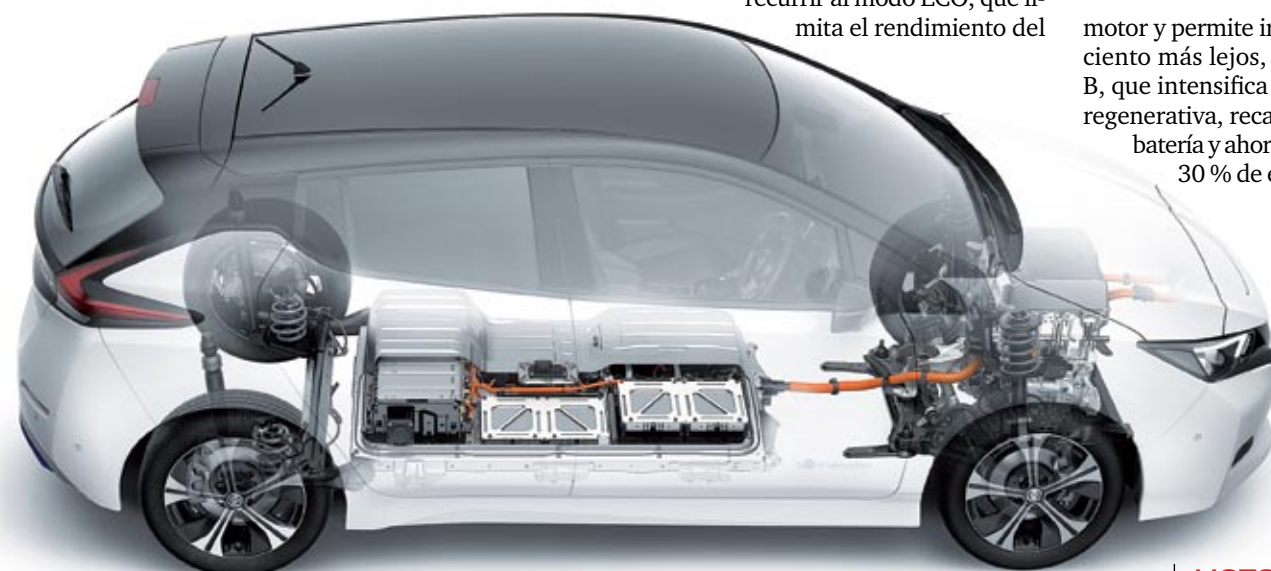
COSTES DE USO Las cuentas sí salen

El coche eléctrico permite un control máximo de los costes de funcionamiento, pues lógicamente desaparecen los gastos en combustible; y al incorporar un 20 por ciento menos de piezas mecánicas se reduce el riesgo de averías y reducimos los costes de mantenimiento en un 40 por ciento: adiós a los cambios de aceite, de embrague o de



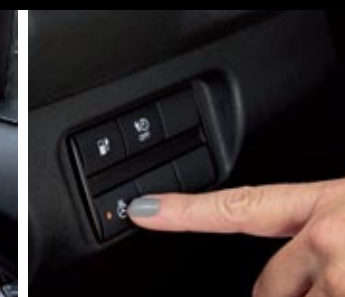
correa de distribución, los frenos se desgastan menos... En cuanto a costes de energía, cubrir un kilómetro con un Leaf supone, en dinero, un tercio de lo que supondría hacerlo con un compacto convencional; y podemos reducir la factura de electricidad recargando durante la noche. Si sumamos a eso las subvenciones, o incentivos como aparcamientos y peajes gratuitos, todo cuadra.

motor y permite ir un 10 por ciento más lejos, o al modo B, que intensifica la frenada regenerativa, recarga más la batería y ahorra hasta un 30 % de energía.





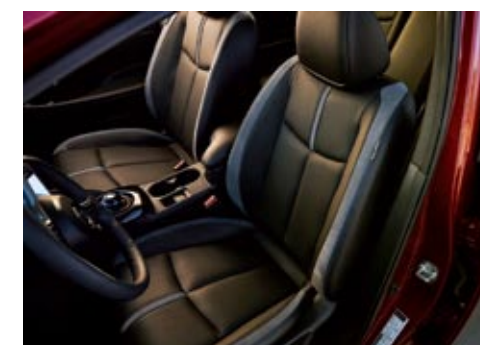
DESDE EL NIVEL VISIA, QUE TIENE UN PRECIO DE 31.260 EUROS, EL EQUIPO DE SERIE DEL NUEVO LEAF ES REALMENTE COMPLETO



◀▶ La versión Tekna, que es la más equipada, incluye sistema de audio BOSE con 7 altavoces, asientos delanteros y traseros tapizados en piel y calefactados, y volante multifunción también calefactado. Y hay tres acabados más: Visia, Acenta y N-Connecta.

modificar la presión sobre el pedal acelerador; y cuando éste queda totalmente liberado, los frenos hidráulicos y de fricción se activan completamente, parando el coche y regenerando la energía de frenada para recargar la batería. El coche mantendrá la posición incluso en las pendientes, hasta que el conductor vuelva a pisar el acelerador.

El interior del Leaf, totalmente rediseñado y más amplio, se distingue por su alta calidad y llamativo silencio de marcha. Y por su completo



equipamiento de serie, pues la dotación incluye, desde la versión básica, pantalla TFT de 7 pulgadas, climatizador automático con temporizador,

volante multifunción, cuatro elevavientos eléctricos, tomas de 12V y USB, llave inteligente, sensores de lluvia o faros de activación automática, en-

tre otros elementos. Y el navegador VE Nissan es de serie en Acenta, N-Connecta y Tekna.

Motor 16 para Nissan 

Para facilitar la vida

El Leaf puede recorrer hasta 378 kilómetros con una carga, y eso ya facilita las cosas en el día a día. Pero, además, ha evolucionado para ajustarse mejor a las necesidades del usuario, proponiendo una gran amplitud, mucha funcionalidad y un confort superior al de los compactos tradicionales.

Es el vehículo eléctrico más vendido del mundo, y no por casualidad. De hecho, uno de cada dos coches eléctricos que circulan por nuestro país es un Leaf, aunque Nissan no es conformista y ha creado una segunda generación que, según la marca japonesa, debería dar el empujón definitivo al segmento eléctrico en España. Porque el nuevo Leaf no nace como un eléctrico más, sino como una alternativa racional, y libre de emisiones, a los compactos clásicos.

Su carrocería es buen ejemplo de ello, pues las dimensiones están en línea con los compactos de talla más generosa – 4,49 metros de longitud por 1,79 de ancho y 1,53 de alto– para garantizar cinco cómodas plazas y un maletero de volumen notable: 435 li-

tros, y hasta 1.176 si abatimos el respaldo posterior, divisible en secciones asimétricas. Aprovechamiento del espacio al que contribuye la ubicación bajo el suelo de la batería, centrada entre ambos ejes.

En materia de confort, el nuevo Leaf supone una verdadera revolución al ofrecer sistemas que mejoran la seguridad y el placer de conducción, y reducen el estrés, como el avanzado asistente

ProPILOT –de serie en los niveles N-Connecta y Tekna–, que gestiona dirección, frenos y acelerador para ayudar al usuario en situaciones de conducción por un solo carril y en tráfico a baja velocidad. Así, con tráfico lento permite al Leaf desacelerar y parar de manera autónoma cuando el tráfico se detiene; reanudando la marcha –seguirá al coche de delante– cuando el tráfico vuelve a fluir. Y también incluye el sistema ProPILOT Park, que estaciona de forma totalmente autónoma.

Además, de serie en todos los Leaf –desde el nivel Visia, que arranca en 31.260 euros– encontramos la innovadora tecnología e-Pedal, que transforma la manera de conducir al permitir arrancar, acelerar, desacelerar y parar con solo



▲ El Leaf mide 4,49 metros, en línea con los compactos de tamaño más generoso. Y su eficaz aerodinámica –Cx de 0,28– optimiza el confort.

POSICIÓN DE LA BATERÍA BAJO EL SUELO, TODO SON VENTAJAS

Aunque tiene una capacidad de almacenamiento superior, la batería del nuevo Leaf ocupa exactamente el mismo espacio que la del modelo anterior. Y como va bajo el suelo, perfectamente centrada, rebaja al máximo la altura del centro de gravedad y optimiza el aprovechamiento de la carrocería desde el punto de vista funcional. De ahí que el Leaf destaque por la amplitud de sus cinco plazas y por la capacidad y versatilidad del maletero: 435 litros, y ampliables hasta los 1.176 litros.



▲ El maletero del Leaf tiene un volumen de 435 litros, y hasta 1.176 litros abatido el respaldo trasero, divisible en secciones asimétricas.





BIPOLAR PRESTACIONAL Y DEPORTIVO POR UN LADO, CONFOR TABLE Y AGRADABLE POR EL OTRO, EL 308 GTI NO RENUNCIA A NADA



Radical en un circuito y una balsa de aceite si nos lo tomamos con calma en el día a día. Esta doble personalidad hace más atractivo que nunca al Peugeot 308 GTI, un deportivo de raza gracias a sus 270 CV o un confortable compacto para todos los días. Tú eliges.

Un purasangre

Radical, cuando se le exige, y a la vez totalmente apto y confortable para el día a día. Así es el nuevo Peugeot 308 GTI, la versión más prestacional de la gama y uno de los gallos de pelea más completos de su segmento.

Comencemos por su lado

más temperamental. El propulsor 1.6 THP eroga 270 CV de potencia, se asocia exclusivamente a un cambio manual de seis velocidades y la relación peso potencia es de tan sólo 4,6 kg/CV. Por eso los números salen: la velocidad máxima es de 250 km/h

y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 6,0 segundos.

El chasis cuenta con una puesta a punto específica, pues es más firme y va rebajado 11 milímetros. Además, presenta un diferencial de deslizamiento limitado ti-

po Torsen para gestionar de una manera ordenada toda esa caballería en las ruedas delanteras. También ayudan los neumáticos Michelin Pilot Super Sport 235/35 R19 para que se agarre como una lapa al asfalto.

Accionamos el mando Sport en la consola central. De inmediato el cuadro de mandos se ilumina en rojo y ofrece información de cor-

te deportivo: potencia, par, presión del turbo, aceleraciones laterales.... Además, cambia el sonido del motor y la respuesta del acelerador se torna aún más rápida.

Todo esto queda muy bonito, pero no serviría de nada si luego no acompaña dinámicamente. Damos fe de que el nuevo 308 GTI es un auténtico purasangre, incluso en circuito, donde podremos pasar un buen rato disfrutando de su motricidad, prestaciones, estabilidad y unos frenos que no desfallecen.

Después de la tempestad llega la calma. Lo llamativo es que en el uso diario es un vehículo confortable, con una magnífica habitabilidad y un notable maletero. No desentona en ciudad y en carretera el propulsor es muy agradable, recuperan-

do desde bajo régimen con progresividad pese a su naturaleza turbo. Y la suspensión que tanto nos gustó en el circuito no se convierte fuera en una 'tabla', para que no haya quejas de los acompañantes. Además, si nos tomamos las cosas con tranquilidad el consumo no será un inconveniente. Todo lo contrario.

En un vehículo prestacional y exclusivo la estética es importante. Más agresivo por fuera, el interior se remata con detalles en aluminio, un ambiente en color oscuro y unos magníficos asientos deportivos tipo baquet, rematados en Alcántara y con una función de masaje incluida.

Por supuesto que no faltan avanzados elementos en su dotación en aspectos como la seguridad o la conectividad. Por eso disfrutaremos



▶ Además de los 270 caballos de potencia, la puesta a punto del chasis es específica para el modelo más prestacional de la gama 308.



▶ El interior mantiene las 'formas' del resto de la gama, pero se remata con detalles más deportivos y unos magníficos asientos tipo baquet.

LA MANO DE PEUGEOT SPORT Del circuito a la calle

No todos los fabricantes tienen la suerte de poder contar con el apoyo, la experiencia y el éxito en el mundo de la competición de un departamento como Peugeot Sport. Los ingenieros que forman parte de esta especializada división desarrollan auténticos purasangre destinados a competir al más alto nivel en circuitos, rallies, raids... Y modelos como el 308 GTI se benefician de ello.

Este modelo no se rodea sólo de una estética exterior y una atmósfera interior más racing. El trabajo de campo va mucho más allá y salpica al chasis, al motor, a la transmisión... El alma es el propulsor turboalimentado de 1,6 litros que eroga 270 CV y 33,7 mkg de par. Para asimilar ese potencial se han tenido que reforzar pistones, segmentos, bielas y cojinetes. Además, la caja manual de seis relaciones somete a parte de sus piezas a un procedimiento termoquímico para incrementar la resistencia al desgaste y a la fatiga.

También la suspensión delantera goza de una puesta a punto específica para este modelo, con ajustes personalizados en muelles y amortiguadores. En el eje trasero la barra estabilizadora es más ligera y se aumenta la rigidez de la barra de torsión y sus soportes para mejorar el equilibrio del conjunto. Otro elemento específico es el diferencial autoblocante Torsen asistido electrónicamente y que brinda una perfecta motricidad en el paso por curva. Y como no puede ser de otra manera se han reforzado los frenos, mientras que los programas de ayuda electrónica están adaptados al 'genio' del 308 GTI.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.598
Potencia máxima/rpm	270 CV/6.000
Par máximo/rpm	33,7 mkg/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	235/35 R19
Peso (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253/1.804/1.472
Volumen maletero (l)	420
Capacidad depósito (l)	52,5
De 0 a 100 km/h (s)	6,0
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,0
Emisiones CO ₂ (g/km)	139
Precios desde... (euros)	36.650

de una alerta de cambio involuntario de carril, el Active Safety Brake que realiza una frenada de emergencia autónoma si es necesario, el aviso de riesgo de colisión Distance Alert, un asistente de fatiga de conductor o una práctica visión cenital del vehículo muy útil a la hora de aparcar. Tampoco faltan elementos que nos permiten estar conectados telemáticamente con el exterior de una manera segura y muy intuitiva, con control por voz incluido.

Motor 16 para Peugeot

▶ Los detalles específicos de corte deportivo son una constante en el Peugeot 308 GTI. Desde la palanca del cambio, los escapes, la rejilla frontal o las pinzas de freno en rojo, todo suma para añadir carácter.



«LA MECÁNICA ELÉCTRICA NOS PERMITE MÁS LIBERTAD EN EL DISEÑO INTERIOR Y EXTERIOR»



HABLAMOS CON... KLAUS BISCHOFF
DIRECTOR DE DISEÑO GLOBAL DE VOLKSWAGEN

«El I.D. Vizzion llegará en 2022, y el primer eléctrico I.D. en 2020»

Con el I.D. Vizzion exhibido en Ginebra, Volkswagen amplía a cuatro el número de modelos eléctricos de la futura familia I.D., que compartirá la plataforma MEB y debutará comercialmente en 2020 con un compacto de talla Golf. El principal responsable de su diseño nos habló de ellos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Desde 2016, Volkswagen está mostrando cómo será su nueva generación de vehículos sin emisiones, una familia bauti-

zada I.D. que debutará comercialmente en 2020 con un compacto de cinco puertas. Y ya en ese primer año de ofensiva Volkswagen espera vender 100.000 vehículos comple-

tamente eléctricos, previsión que casi palidece frente al objetivo marcado para 2025: matricular un millón de vehículos eléctricos al año. Hasta entonces, el Grupo Volkswa-

gen lanzará al mercado más de 30 eléctricos nuevos, con especial protagonismo para los I.D. de la marca Volkswagen —cuatro confirmados por el momento—, que comparten la plataforma MEB específica para la propulsión eléctrica, además de otras características: autonomía entre 500 y 600 kilómetros, un concepto de espacio con ambiente de



▲ El I.D. Vizzion monta la batería bajo el suelo del habitáculo, equipa dos motores eléctricos y tiene tracción en ambos ejes.

salón —en la firma de Wolfsburg hablan de 'Open Space'—, la digitalización de todos los elementos de indicación y funcionalidad, o la integración de un modo de conducción autónoma opcional: el I.D. Pilot.

Sobre esa estrategia tuvimos oportunidad de charlar en Ginebra con Klaus Bischoff, el principal responsable de Diseño en la marca Volkswagen a escala global.

—¿Cómo será finalmente el despliegue comercial de los Volkswagen I.D. que ya conocemos?

—Tal y como se había anunciado ya, el primero será el compacto I.D., basado en el prototipo visto en París en el otoño de 2016: tracción trasera, un motor de 125 kW montado también en el eje posterior, autonomía de hasta 600 kilómetros, una sensación de amplitud completamente nueva... Y convivirá con el Golf, de modo que a partir de 2020 habrá dos gamas de compactos.

—¿Y el resto de I.D.?

—En 2021 llegaría el SUV I.D. Crozz, inspirado en los dos prototipos vistos en 2017: el I.D. Crozz que debutó en Shanghai y el I.D. Crozz II de Francfort, este último con tracción total 4Motion con árbol cardán eléctrico y 225 kW de potencia total entre el motor delantero y el trasero. Y le seguirían en 2022 el I.D. Vizzion, que estamos presentando en Ginebra —pasará a ser el buque insignia de esta nueva familia—, y entre 2022 y 2023 el I.D. Buzz, un vehículo de pasajeros de gran capacidad, pues el prototipo que llevamos al Salón de Detroit de 2017, con dos motores, 275 kW de

potencia conjunta y tracción total 4Motion, tenía ocho plazas y dos maleteros.

—Todos tienen como denominador común unos habitáculos muy amplios...

—En efecto, mucha amplitud para conseguir un ambiente 'business class'. Tenemos un ejemplo en el I.D. Vizzion, que demuestra cómo nuestra nueva arquitectura eléctrica nos permite más libertad en el diseño interior y exterior del vehículo. El coche ofrece a los pasajeros una espaciosidad superior a lo habitual en modelos premium de la categoría de los cinco metros. Y hemos cuidado detalles como la privacidad, pues los cristales pasan de ser transparentes a ser opacos con solo pulsar un botón.

—Y que sean eléctricos, ¿cambia mucho la forma de diseñar el exterior?

—Desde luego, pues la parrilla clásica pierde su función, y en los I.D. utilizamos el frontal para mostrar la firma luminosa o para informar, mediante secuencias de luz en varios tonos, de que el coche se halla en proceso de carga.

▼ Dos motores eléctricos equiparán el I.D. Crozz —abajo— y el I.D. Buzz —centro—, mientras que el I.D. compacto —izquierda— tendrá solo uno, en el eje trasero.



VOLKSWAGEN I.D. BUZZ

Hereder del mítico 'Bulli', será el último en llegar al mercado de los cuatro I.D. anunciados: finales de 2022 o principios de 2023. Es un monovolumen de gran tamaño con tres filas de asientos, tiene tracción total gracias a sus dos motores —suman 275 kW— y su autonomía entre recargas rondará los 600 kilómetros.

VOLKSWAGEN I.D. VIZZION

La firma germana seguirá apostando por el segmento de las berlinas, y la prueba está en este I.D. Vizzion, que será el tercer modelo de la familia I.D. en ver la luz como vehículo de producción. Sus dos motores eléctricos suman 225 kW y tiene una autonomía estimada de 665 kilómetros. Además, desde 2025 podría ofrecer la conducción autónoma I.D. Pilot.



▲ El Nissan Note se ha convertido en el turismo más vendido en Japón; en parte gracias a su tecnología e-Power, que llegará pronto a Europa.

HABLAMOS CON... MARCO TORO
CONSEJERO DIRECTOR GENERAL DE NISSAN IBERIA

«Todos los Nissan tendrán una versión electrificada, incluido el Qashqai»

—Nissan es fuerte en eléctricos y fuerte en crossover, pero aún no tiene un crossover eléctrico. ¿Es eso lo que anuncia el IMx Kuro?

—Tras el éxito del Leaf, el IMx mostrado en Ginebra supone la extensión de la solución eléctrica a otros segmentos, porque es un crossover. No obstante, todos los Nissan tendrán una versión electrificada, incluido el Qashqai. Y hay otras tecnologías útiles, como nuestro sistema e-Power, usado en Japón en los modelos Note y Serena y que ha convertido al primero de ellos en el turismo más vendido en ese país en el inicio del 2018. Es un eléctrico y funciona siempre como tal, pero no hay que recargar la batería, porque es un motor de combustión el que se encarga de hacerlo. Esa tecnología e-Power, que llegará pronto a Europa y en España debería garantizar la etiqueta '0 Emisiones', no admite actualmente la recarga mediante cable, pero en el futuro...

—El futuro de Nissan es claramente eléctrico, por tanto.

—Nuestro objetivo como Alianza es que en 2022 el 30 por ciento de nuestras ventas corresponda a vehículos electrificados, y de lograrlo nos estaríamos adelantando ocho años al conjunto de la industria. De hecho, el 15 por ciento de la inversión en comunicación de Nissan en España ya se dedica al vehículo eléctrico. La cuestión está, por ejemplo, en saber si el Gobierno español será capaz de ofrecer alguna vez un Plan Movalt que no dure un día.

—¿Y es optimista al respecto?

—El Gobierno está trabajando en un plan de ayudas, y se habla más que nunca de la posibilidad de reducir el IVA. La propuesta de Nissan y de Anfac es esa, y la Comisión Europea ya ha manifestado que no hay problema por su parte. En Noruega los vehículos eléctricos no pagan IVA, y aquí estaría bien dejarlo en un... ¿10 por ciento? Si consiguiéramos mezclar un IVA bajo con incentivos al uso como el acceso a carriles BUS-VAO o la recarga pública gratuita, pusieramos de acuerdo a los ayuntamientos de las mismas áreas y legisásemos en cuestión de infraestructura para eliminar el famoso 'gestor de carga', que sólo hay en España, puede que ese 18 por ciento de españoles que dice pensar en el coche eléctrico lo llegase a comprar.

►► En un año completo, Nissan espera vender en España 2.500 unidades del nuevo Leaf.



LLEGA EN 2020



LLEGA EN 2021



LLEGA EN 2022



LLEGA EN 2022



EN AUDI CREEN QUE HACIA EL 2025 UN 30 POR CIENTO DE SU PRODUCCIÓN SERÁN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, LA MITAD DE ELLOS HÍBRIDOS

HABLAMOS CON... PETER MERTENS

DIRECTOR DE DESARROLLO TÉCNICO DE AUDI AG

«Para los coches voladores quedan diez años, como mínimo»

Electrificación y conducción autónoma centran buena parte de los esfuerzos tecnológicos de los grandes fabricantes, pero Audi va aún más allá e investiga sobre los coches voladores. De eso y de otras muchas cosas hemos hablado con la persona que más sabe sobre futuro en la marca alemana.

—Audi y Airbus han presentado el Pop.Up Next, un concepto modular destinado a solucionar los problemas de tráfico en las grandes ciudades. Pero es un dron dotado de conducción autónoma que puede volar con dos pasajeros... ¿Veremos esto alguna vez?

—Es la pregunta de los cien millones de dólares, pero estoy convencido de que en el futuro habrá coches voladores. Hay zonas del planeta donde será imposible crear las infraestructuras necesarias, pero en otras bastaría con cinco años; aunque, en general, creo que se necesitan diez años como mínimo.

—Y ya que hablamos de conducción autónoma, ¿cuándo podrán utilizarse en carreteras abiertas al tráfico los avanzados sistemas de Nivel 3 desarrollados para el nuevo Audi A8?

—Con el A8 lanzamos el primer vehículo del mundo preparado para cumplir las exigencias del Nivel 3 SAE, lo que significa que puede responsabilizarse de la conducción. Ahora estamos en la fase de verificación para comprobar que todos los dispositivos funcionan bien, y siempre hay oportunidades para solucionar lo que podrían llamarse 'fallos', cosas tan simples como que el sistema vea los ca-

miones con su lateral rotulado y piense que es una información útil. Estamos trabajando con las autoridades alemanas encargadas de la homologación, pero todo esto es nuevo tanto para ellos como para nosotros. Hacemos progresos, y ellos están intentando encontrar vías en ese proceso para poder marcar la 'x' en la casilla y decir que todo está OK, aunque yo no puedo decir todavía cuándo estará listo.

—¿Y qué progresos se están haciendo en el desarrollo de nuevas baterías?

—Creemos que las baterías de estado sólido protagonizarán la siguiente tecnología eléctrica, y actualmente trabajamos en medidas secundarias, como la seguridad de la refrigeración, pero ya vemos que tienen una mejor densidad de potencia; y, si tenemos suerte, podrían estar aquí en 2025. En este sentido, el Gru-

po Volkswagen tiene dos arquitecturas reservadas a sus futuros eléctricos, porque de un lado está la MEB, que deriva de la MQB, y de otro la PPE, o Premium Platform Electric, que se aplicará a todos los coches del A4 hacia arriba; y creo que hacia el 2025 un 30 por ciento de la producción de Audi serán vehículos eléctricos, con la mitad para los híbridos enchufables PHEV y

la otra mitad para los BEV, o eléctricos puros.

—¿Y qué futuro tienen los vehículos 'fuel cell' de hidrógeno?

—Hay un buen equipo trabajando en ello, y cooperando con Ballard. Esa tecnología vendrá, estoy seguro, pero lleva más tiempo de lo que la gente espera. Sin duda, combinar batería eléctrica y pila de combustible es buena cosa.



◀ Diseñado por Italdesign, el Pop.Up Next es la propuesta ideada por Audi y Airbus sobre un dron para dos pasajeros con conducción autónoma.



HABLAMOS CON... FRANK TORRES

VICEPRESIDENTE DE OPERACIONES DE NISSAN EUROPA

«Más del 30 % del negocio serán servicios de energía, movilidad...»

Frank Torres es vicepresidente de Operaciones de Nissan Europa y desde su posición tiene una visión privilegiada no solo de hacia dónde va su compañía sino también el futuro del sector.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

—La innovación es ADN de Nissan y habéis sido pioneros en tendencias a las que ahora se suman otros fabricantes ¿cómo preparais esa competencia?

—Nosotros en Nissan cuando lanzamos el Leaf fuimos los pioneros; en ese momento alguien puso en duda si ese era el camino y ahora vemos que otros fabricantes vienen. Otro cambio es la conducción autónoma y la conectividad y aquí también están llegando otros competidores incluso de fuera del automóvil. ¿Cómo nos enfrentamos a este reto? Con el concepto Intelligent Mobility (Driving, Integration y Powertrain). En powertrain seguimos con la electrificación (acabamos de lanzar el nuevo Leaf) y tecnologías como el ProPilot y el Park Assist que en marzo lo integraremos en el Qashqai. En cuanto a integración avanzamos mucho en dar valor añadido más allá del coche eléctrico en dar servicios añadidos de energía: el coche no solo transporta personas sino también energía. Somos los únicos que tenemos sistemas bidireccionales para dar energía a la red y poder coger de la red.

—¿Habeis pensado que esto pueda ser una nueva línea de negocio?

—Un punto importante de nuestro desarrollo en Europa es poder generar negocios alrededor del coche. Cuando veo la evolución en el medio plazo de

nuestras ventas, en 2021-2022 más del 30 por ciento de nuestra cifra de negocio vendrá de ofrecer servicios añadidos, de movilidad, de energía, conectividad. Y la parte de energía es un proyecto en el que llevamos varios años trabajando y que ahora estamos empezando a hacerlo operativo. Estamos comercializando las primeras ofertas del 'almacén de baterías'. Utilizamos baterías de segunda mano para dar servicio en casas

cia, el ahorro es del 75 por ciento. En la que hemos lanzado en Dinamarca, el ahorro que se está obteniendo es un 66 por ciento; son datos con clientes reales. Estamos ya lanzando ofertas en Inglaterra con empresas energéticas, donde ofrecemos con la compra de un Leaf y la contratación con la compañía eléctrica energía gratis de por vida.



◀ El Nissan IMX Kuro avanza las líneas del futuro crossover eléctrico de la marca japonesa.

o instalaciones; un ejemplo, en el aeropuerto de Amsterdam suministramos la energía a los aviones mientras están parados y estamos sustituyendo los generadores diésel por nuestros sistemas autónomos eléctricos. También ofrecemos sistemas de conexión a la red y ya llevamos más de 1.000 sistemas de Vehicle to Grid instalados en Europa. Esa experiencia nos permite mejorar las ofertas a los clientes, con paquetes que incluyen coche, placa solar...

—¿Qué ahorro supone para el usuario?

—En una oferta que hemos lanzado para granjas en Fran-

—¿Qué pasa en España?

—En España aún estamos trabajando con los Gobiernos para que abran la legislación, que no se cambia de un día para otro... Pero entraremos. Esta es una línea de negocio que no solo nos tiene que dar ventas sino también imagen de marca.

—¿Hasta dónde llegará la electrificación?

—Vemos que la cuota de vehículos electrificados pueda estar en Europa en 2022-2025 en torno al 35 por ciento. Y por eso vamos a seguir adaptando nuestra gama de productos a esta tendencia. Habrá nuevas versiones electrificadas de nuestros modelos actuales y también habrá un crossover eléctrico nuevo lanzado durante este periodo.

—¿Y otras tendencias como la conectividad o los sistemas de conducción autónoma?

—A partir de 2019 todos nuestros vehículos van a estar 100 por 100 conectados, con lo que desde ese momento es una medida para ofrecer nuevos servicios que mejoren la relación del cliente con la marca. Y si hablamos de conducción autónoma, estamos introduciendo las tecnologías de conducción autónoma en nuestra gama, no solo en nuestros modelos premium.



la frase

Erik Jonnaert. Secretario general de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA)

«A pesar del gran potencial de las tecnologías de seguridad de los vehículos se necesita un enfoque integrado, que las combine con una mejor infraestructura vial y seguridad para los conductores».



en breve

► **A ACEA LE PREOCUPA EL 'BREXIT'.** - La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles solicita un sistema de homologación común en la UE y Reino Unido cuando se haga efectivo el 'Brexit'. Se trata de que los vehículos se puedan comercializar en ambos mercados con independencia de donde se haya emitido la aprobación y mantener la validez de las homologaciones existentes.

► **SEGURIDAD VIAL EN LA UNIVERSIDAD.** - El primer título de posgrado en Seguridad Vial de la ONU será en España. Avalado por el programa de formación de Naciones Unidas y gestionado por el Race, se impartirá en la Universidad Europea de Madrid.

► **EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN LLENA LAS ARCAS.** - El aumento en la compra de SUV ha disparado la recaudación del IM en los dos primeros meses del año. Se ingresaron 71,44 millones de euros, que suponen un 30,4 % más sobre enero y febrero de 2017.

el puntazo

Por primera vez en diez años suben las emisiones de los coches nuevos vendidos en España, según Faconauto.

La federación de concesionarios españoles coloca en un gramo por cada kilómetro recorrido la subida media del CO₂ en los coches nuevos que se vendieron en 2017 en España, donde la demanda de energías alternativas no acaba de despegar. Es la primera subida en diez años, según los datos de la consultora MSI para Faconauto, que achaca el cambio de tendencia al creciente interés por los vehículos SUV medianos y pequeños, y la caída de las versiones de gasóleo. Los todocamino ocuparon el 31,2 % de las matriculaciones el pasado año, mientras que los diésel, tras una caída del 8,3 %, supusieron el 48,3 % de las compras.

la cifra

1.000

coches a la semana llegarán desde Alemania al Puerto de Barcelona en el primer servicio directo para vehículos de ambos países. Los trenes, los más largos de ancho internacional que han entrado en la Península Ibérica, tienen 685 metros y 22 vagones. Pueden transportar 250 unidades, lo mismo que harían 42 camiones.

PATRULLAS INTEGRALES PARA CONTROLAR INFRACCIONES

Los mini-radares entran en acción

Detectores portátiles de alcohol, drogas y velocidad, entre los que los mini-radares son los máximos protagonistas, integran las nuevas «patrullas integrales» de la Guardia Civil, que han comenzado a actuar en la «Operación Semana Santa», período en el que se prevén 15,5 millones de desplazamientos. El objetivo es actuar sobre

drogas, alcohol y velocidad —el trío que más accidentes provoca— con esas patrullas, que propician la actuación directa de los agentes cuando descubren una infracción. Lo hacen porque ya no necesitan el apoyo de equipos de atestados o equipos de control de velocidad para realizar las pruebas o identificar al conductor que circula por enci-

ma de lo permitido. Identificación que dificulta la picaresca de alegar que «conducía otro».

La nueva dotación dinamiza los controles y los hace más inmediatos y operativos, al poder actuar en cualquier momento, sobre cualquier vehículo y en todo tipo de carreteras. Cualidades que entorpecen la comunicación entre usuarios sobre la ubicación de radares y controles.

Los nuevos dispositivos de las motos y los coches 'integrales', que operarán principalmente en vías convencionales, han costado 13,7 millones de euros, incluidas las 291 motocicletas, que se suman a las 1.861 existentes. La componen mil etilómetros para hacer pruebas completas de alcohol, 694 lectores de

drogas y 60 cinemómetros portátiles. En este modelo de vigilancia, pionero en Europa, destacan especialmente los mini-radares láser. Se pueden ubicar con facilidad pegados en un vehículo, colocados sobre un trípode o anclados en un guardarraíl,

▼ Pequeños, fáciles de instalar y difíciles de detectar, controlan dos carriles... de día y de noche.



▲ Sobre un trípode, el guardarraíl o un vehículo parado, pueden detectar velocidades de hasta 250 km/h.

Grupo Volkswagen
16 plantas harán eléctricos

En la presentación de los resultados de un año que ha marcado varios records, el presidente del grupo alemán, Matthias Müller, desvelaba que serán 16 las plantas que producirán los 80 modelos eléctricos e híbridos que se lanzarán hasta 2025, de los que ninguno se hará en España. La inversión prevista para lograr el objetivo sube a 34.000 millones



▲ El presidente, Matthias Müller, entre los directores de comunicación y financiero del grupo alemán.

de euros, mientras habrá más de 90.000 millones para motores convencionales en los próximos cinco años. El Grupo cerraba 2017 manteniendo el liderazgo de ventas,

con 10,7 millones de unidades, y una facturación récord: 230.700 millones de euros, que supone un +6,2% sobre la cifra del año anterior. Se unen los 13.800 millones de euros

después de extraordinarios, el mejor beneficio operativo conseguido nunca por el Grupo Volkswagen. Por su parte, el beneficio neto doblaba la cifra de 2016, al colocarse en 11.638 millones de euros. En esos resultados, Volkswagen turismo aportaba unas ganancias de 3.301 millones de euros —sin gastos extraordinarios—, aunque es Audi, con un facturación de 60.128 millones y unas ganancias de 5.058 millones, la que mayor beneficio aportó al

grupo. En cuanto a Skoda, las ganancias subieron a 1.611 millones, con un incremento del 20,8% en los ingresos, que llegaron a 16.559 millones, alcanzando su máximo histórico de entregas, con 1.200.500 vehículos. Y por lo que respecta a Volkswagen Navarra, las ventas alcanzaron los 2.525 millones de euros —94 % coches y 6 % carrocerías, componentes y recambios—, colocando el beneficio neto después de impuestos en 55,9 millones de euros.

Normativa
Sistema eCall para todos

Desde el 31 de marzo los coches y furgonetas deben salir de fábrica con el sistema automático de llamada de emergencia incorporado. Se trata del eCall, que puede reducir hasta la mitad el tiempo de respuesta ante un accidente. El Parlamento Europeo lo ha hecho obligatorio, por ser una tecnología que salvará vidas al agilizar la asistencia en los minutos posteriores al siniestro.

BMW
Posible manipulación de emisiones

La posible manipulación de emisiones en las pruebas de laboratorio ha llevado a la Fiscalía alemana a la sede de BMW en Munich, en busca de datos sobre los gases contaminantes en sus motores diésel. El fabricante argumenta que se trata de un programa informático que se introdujo erróneamente en algunos modelos, unas 11.400 unidades vendidas en Alemania, en los que el problema será subsanado.

Seguridad Vial
Se dispara la siniestralidad en Cataluña

Hasta comenzar la Semana Santa, las carreteras catalanas se cobraban veinte vidas más que de enero al 21 de marzo de 2017. De hecho, en ese período han muerto 44 personas; con diferencia, la cifra más alta del resto de autonomías. Supone un +81%, frente al descenso del 6,5 % de España, excluidas las carreteras catalanas. Si las incluimos, los 188 muertos sin ellas se convierten en 232, que suponen +3,1 % en el total del territorio nacional. Traspasada la tasa de variación actual al conjunto de 2018, el año acabaría con 309 vidas perdidas en las vías interurbanas

catalanas —140 más que a lo largo de 2017—, según los cálculos del RACC, que plantea medidas concretas para invertir la tendencia, como un acceso gradual al carné.

PSA
Ajuste industrial

Responder mejor a las nuevas tendencias y acercar la producción de motores y cambios a las plantas de montaje ha llevado al grupo francés a ajustar su entramado industrial. Una reorganización que busca doblar la capacidad de producción en Francia de los motores de gasolina de tres cilindros PureTech, y también fabricarlos a partir de 2019 en Polonia y Hungría. También a partir de ese año se hará frente al aumento de la demanda de la transmisión automática, que ahora se importa de Japón y China, fabricándolas en Valencienes (Francia), gracias a la asociación con Aisin para hacer sus EAT6 bajo licencia. Además se aumentará la producción de cajas de cambio manuales en Francia y Austria, y se prepara la planta de Trémery (Francia) para hacer motores eléctricos, ya que el cien por cien de las gamas del grupo tendrá una variante electrificada antes de 2025.

Un eléctrico en dos años
Año de récord y grandes planes de futuro

Resaltando la gama de modelos como base de la consolidación de la marca, el presidente de Seat, Luca de Meo, presentaba los resultados de 2017 fijando la vista en «el futuro y la ambición de crecer». Con un beneficio de 281 millones de euros (+21,3 %), un volumen de negocio de 9.551 millones de euros (+11,1%), 468.400 vehículos entregados, la marca española ha cerrado «un nuevo año récord» por el rendimiento equilibrado de todos los modelos, según de Meo. Se añade que el pasado año la compañía invirtió 962 millones de euros, que suponen el 10,1 % del volumen de negocio de la marca. De ellos, 464 millones fueron para I+D, cifra que supone el 3 % del I+D en España y mantiene a Seat como la empresa industrial que destina mayor cantidad a investigación y desarrollo en el país. También la exportación del 81,1 % de su volumen de negocio (7.746 millones de euros) la consolida como la principal exportadora industrial, aunque el objetivo para los próximos años es la globalización; opera en 80 países, pero solo el 15 % de sus vehículos sale de Europa.

No faltó el avance de los planes de futuro de la compañía, que contempla hasta 2020 un nuevo modelo cada seis meses y el lanzamiento ese año de una versión híbrida enchufable del nuevo León y del primer eléctrico de la marca. Un plan que comienza con la llegada al mercado antes de que acabe 2018 del Cupra Ateca y del Tarraco, previos a la nueva generación del Seat León, 5 puertas y familiar, prevista para 2019. Un año más tarde verá la luz el León híbrido enchufable, que se fabricará en Martorell y podrá recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico, y el eléctrico cien por cien, que será un compacto con 500 kilómetros de autonomía y se fabricará en Alemania; después vendrá el primer CUV (Crossover Utility Vehicle) de Seat. También se reforzará la apuesta por el Gas Natural Comprimido (GNC), con el Arona 1.0 TGI a punto de llegar, que será el primer todocamino del mundo con gas natural. Todo ello sin dejar de lado los motores de combustión tradicional.



La décima edición del Panda Raid ha contado con 350 inscritos, la mayor participación de la historia de la prueba. Y Motor 16 ha vuelto a estar presente en esta inolvidable aventura.

La aventura engancha

Hacer una vez el Panda Raid es una acertada decisión que nunca decepciona, por cuanto aporta grandes dosis de aventura, desconexión total del mundanal ruido y situaciones límite inolvidables que siempre nos hacen mejores personas. Y hacerlo dos o más veces supone todo un privilegio, sobre todo para Adriá Gerard o para José Luis Crespiño, que quiso ser el primer inscrito nada más terminar su primera participación en 2017 y se tuvo que conformar con el dorsal número 15. Esa es la fiebre del Panda Raid, el «virus», como lo llama José Luis, del que se contagió cuando hace dos años compró esta revista y comprobó que había una forma barata y divertida de participar en un raid. Y también que existía un coche económico y fácil de preparar para recorrer miles de kilómetros por Marruecos, integrado en la caravana de un evento que em-

pezó hace diez años como una excursión de amiguetes y ya alcanza tintes de gran Raid. Lo demuestran sus 350 inscritos, las más de 50 personas de la organización, sus dos camiones de asistencia e, incluso, el apoyo de un helicóptero en labores de control, asistencia y coordinación. Sobre ellos, José Luis reconoce que «no hay que dejar de lado su trabajo, ya que es absolutamente increíble y sientes su apoyo kilómetro a kilómetro».

El Panda 4x4 de José Luis no ha sufrido ningún con-

► Llegar a las dunas de Merzouga con un Panda es el sueño de todo participante de este Raid. Y el fotógrafo Fabian Galluci lo inmortalizó con su cámara.



tratamiento, y ni siquiera ha pinchado, pese a no ir precisamente despacio. Y el responsable de que este 'pandita' soportara esa 'paliza' ha sido Talleres Ureña Sport, con Miguel Angel Ureña a cargo del proyecto, para demostrar que con un vehículo totalmente de serie y bien revisado se puede llegar muy lejos. Para José Luis, con Fernando Cid de copiloto y acompañados en otro Panda 4x4 por Jorge Martínez y su hijo, los logros más importantes de esta aventura son, sin duda, los amigos, tanto



▲ El otro coche de Motor 16 era el 4X4 de Adriá Gerard y Anna Isabel Peregrino, que llevaba un hombro dislocado por accidente de moto.

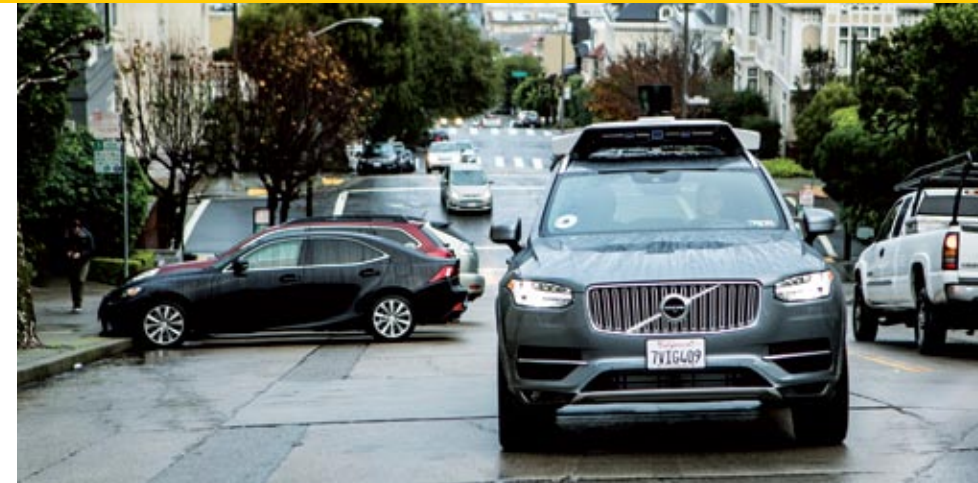


▲ Este año la salida del Panda Raid se hizo desde el Circuito del Jarama, un evento muy deslucido por el mal tiempo.

los antiguos como los nuevos. Una larga lista de compañeros de fatigas con un mismo objetivo: la aventura en coche sin miedo a los obstáculos que vengan en los próximos kilómetros de pistas, dunas, ríos o montañas. Y aunque hacerlo en un todoterreno está bien, hacerlo en un Panda clásico es casi épico. Y si encima logras clasificarte en el puesto 21 –en el 56 quedaron Adriá y Anna– de 180 participantes en el apartado 4X4, tardas un minuto en tomar la decisión: el año que viene volvemos.



▲ Las trampas de arena son habituales en el Panda Raid, y para los tracción delantera un auténtico quebradero de cabeza. Pero, a su vez, son un aliciente a la hora de superar tramos y etapas. El compañerismo y el trabajo en equipo son primordiales. Los 4x4 van siempre más sobrados.



Sombras sobre la conducción autónoma

El primer atropello mortal de un coche sin conductor aviva el debate sobre la seguridad de los vehículos autónomos. La tecnología es clave para reducir accidentes y víctimas, aunque llegar al 'accidente cero' podría ser imposible por lo difícil de predecir el error humano.

La muerte de una mujer arrollada por un Uber de conducción autónoma en Tempe (Arizona) reaviva el debate sobre el equilibrio entre seguridad y desarrollo tecnológico de los vehículos capaces de circular por sí solos. Un primer atropello, que será el accidente mortal con mayor número de pruebas disponibles para dilucidar si se trata de un error humano o un error tecnológico; la abundancia de información sobre las circunstancias del siniestro de que dispondrán los investigadores permitirá aclararlo con sumo detalle.

A priori, lo fácil es culpar al vehículo, aunque la mujer atropellada, que empujaba una bicicleta, no cruzara por un paso señalizado, apareciera de improviso y el accidente se produjera con notable falta de luz. Circunstancias y supuesta imprudencia de la víctima que no impiden exigir al sistema estar preparado para actuar ante un imprevisto de esas características mediante una acción evasiva efectiva o entregando el control al humano, cuya presencia impone la normativa del estado de Arizona para las pruebas de conducción autónoma.

El siniestro pasará a la historia como el primer atropello

mortal de un coche sin conductor, lo que no impide que la conducción autónoma se desvele clave para reducir accidentes y víctimas, con la consiguiente reducción de costes humanos y económicos que esas reducciones conllevan. De hecho, cuando la tecnología este totalmente desarrollada y el coche sin conductor sea una realidad, debería desaparecer ese 90 por ciento de accidentes de tráfico, que estadística y estudios relacionan con el error humano.

El reto está en conseguir que el sistema anticipe las intenciones de los vehículos y el entorno con los que interac-

túa, reto que, por ser tan imprevisible el comportamiento humano, se puede convertir en utopía frente a conductores reales y usuarios vulnerables. Además, tampoco las máquinas están libres de accidentes, aunque siempre siguen las reglas establecidas.

Tras el atropello mortal, Uber ha paralizado las pruebas, que realizaba en Tempe, San Francisco, Pittsburgh y Toronto, con su sistema propio diseñado para operar sin conductor sobre los 24.000 coches adquiridos a Volvo, la empresa sueca que lanzará su primer modelo totalmente robotizado en 2021.



▲ Uber añade la tecnología que ha desarrollado para operar sin conductor a modelos de Volvo para que funcionen como coches autónomos.

PRECEDENTES Los otros accidentes

Tres siniestros resaltan en la historia del coche autónomo. El único en el que Google reconoció al vehículo como culpable fue el impacto contra un autobús al esquivar un obstáculo. Tampoco hubo heridos en el vuelco de un Uber, provocado por otro vehículo que no respetó un ceda el paso. El tercero se produjo cuando un Tesla Model S con sistema Auto-pilot –que requiere la actuación de un humano– chocó contra un camión porque el conductor, que murió en el siniestro, veía una película.

LEGISLACIÓN Situación en España

La DGT estudia regular las pruebas de coches autónomos en el próximo Reglamento General de Vehículos, con la exigencia de un conductor dentro, al menos al principio. De hecho, ya se han permitido de forma puntual y en recorridos autorizados. Se trata de una tecnología de la que desconfían los españoles, según un estudio de la Universidad de Valencia, autoescuelas e intras en el que siete de cada diez prefieren conducir ellos mismos y sólo uno de cada diez considera la posibilidad de comprar un vehículo equipado para circular por sí mismo.



El Grip Control vuelve a mostrar que la sencillez es, en muchas ocasiones, la solución más eficaz. Este sistema de mejorar las capacidades de modelos de tracción delantera como los SUV de Peugeot y unos neumáticos adecuados, hacen maravillas sobre terreno nevado.

Leones en la nieve

Peugeot ha dado con la tecla del éxito en los coches de moda: los SUV. La marca francesa, que a priori –por su escasa historia en modelos de tracción total– no parecía especialmente dotada para crear modelos crossover, más allá del estilo todocamino ha conseguido ser una de las favoritas de los clientes.

Pero, sin embargo, lo ha conseguido gracias a una gama de modelos con soluciones sencillas y eficientes y que pueden disfrutar todo tipo de clientes. Porque

desde el pequeño 2008, de carácter eminentemente urbano, al gran 5008 y sus 7 plazas para que viaje toda la familia, pasando, cómo no, por el 3008, el punto de equilibrio, la gama de SUV de Peugeot ofrece alternativas para todos los gustos. Y así lo ha entendido el mercado, con el liderazgo entre los SUV en los dos primeros meses de este 2018.

Los ingredientes que le han llevado al éxito son una estética con las líneas –poderosas pero refinadas– de lo que se espera de un SUV,

una gama de motores, en gasolina y diésel marcados por una relación entre prestaciones y eficiencia muy favorable, avanzadas tecnologías en materia de ayudas a la conducción y comunicación y, por último un comportamiento dinámico más cercano a un turismo que a un crossover de mayor altura y volumen.

Saben en Peugeot que eso es lo que demanda la gente y por ello no se han planteado alternativas más complicadas para, por ejemplo, adentrarse fuera de la carre-

tera. No hay tracción total en la gama... ni se la espera. A cambio, cuenta con el eficaz Grip Control con 5 modos de adherencia y que es más que suficiente para lo que un conductor normal va a hacer durante la vida del coche. Porque más allá de algún camino o subidas a una estación de esquí, el hábitat natural de los SUV Peugeot está en las calles de las ciudades o en carreteras.

Y esa eficacia de este sistema se vuelve a poner de manifiesto sobre la nieve. Nos hemos desplaza-

do hacia el Valle de Arán, a la estación de esquí de Baqueira Beret, donde hemos dispuesto de toda la gama SUV de la marca francesa. Allí, la combinación de Grip Control con unos neumáticos perfectamente adaptados para la situación –los coches equipaban neumáticos de invierno Michelin Pilot Alpine, o neumáticos mixtos para ofrecer un alto nivel de agarre en cualquier época del año, como los Goodyear Vector 4Seasons Gen-2 o los Michelin CrossClimate– demuestran que la tracción total no es imprescindible para un uso cotidiano del coche.

Con el Grip Control basta mover el mando giratorio ha-

cía la posición nieve –funciona hasta 50 km/h– para que el sistema transfiera más par a las ruedas delanteras de forma que estas traccionen mejor y permitan al coche enfrentarse sin problemas a zonas con placas de nieve o hielo. Lo comprobamos en un recorrido por carreteras de montaña que termina en una pequeña pista preparada para comprobar las bondades de este sistema. Los coches traccionan sin problema y salen con soltura de las complicaciones a las que un usuario tipo se va a enfrentar con ellos. Incluso se puede ir más allá gracias al sistema de descenso de pendientes de que disponen el 3008 y el 5008.



PEUGEOT TRAVELLER Viajero con tracción 4x4

Si los SUV de Peugeot con Grip Control no son suficientes, la marca ofrece un viajero de lo más capaz gracias a la tracción 4x4 firmada por Dangel que cuenta con un diferencial de deslizamiento limitado para las ruedas traseras –que envía par a las ruedas de mayor agarre en caso de pérdida de tracción de alguna rueda–, bloqueo del diferencial trasero y una altura al suelo de 20 centímetros y también unos bajos reforzados para su uso off road.

Y en carretera esta tracción favorece el funcionamiento como un simple tracción delantera –por ejemplo, cuenta con un modo Eco2WD– con lo que reduce considerablemente el consumo. El Peugeot Traveller 4x4 Dangel se puede crear sobre cualquier modelo de Traveller de cambio manual, por un precio de 6.000 IVA aparte. Por lo general, la versión más demandada es la del motor 2.0 BlueHDI con 150 caballos y tracción manual de 6 velocidades. Esta versión corona la gama de modelos de tracción total de Peugeot, que cuenta con alternativas con este tipo de tracción en el Partner, Expert y Boxer.

Solo es necesario acelerar para que el coche arranque sin problemas y con una ventaja en su funcionamiento respecto a otros sistemas, pues no corta las revoluciones del motor, por lo cual, acelerar con decisión es,

posiblemente, la manera óptima para generar movimiento. Grip Control y unos neumáticos adecuados son una solución sencilla, pero de lo más eficaz; una de las claves del éxito de los SUV Peugeot.



▲ El Peugeot 2008 es ahora el SUV más vendido de la marca.



▲ Además de Grip Control, el 3008 puede llevar control de descenso.



▲ El 5008, pese a su mayor tamaño, muestra cualidades en nieve.



▲ 2008, 3008 y 5008 forman la gama SUV líder en ventas en 2018.

FÓRMULA E



SURF ANTES DE LA CARRERA

Nelson Piquet Jr y Mitch Evans, los pilotos del equipo Panasonic Jaguar Racing que compiten en el Campeonato de Fórmula E, se han enfrentado fuera de la pista en un reto muy especial. Cambiaron por unas horas sus vehículos por tablas de surf realizadas con material reciclado procedente de modelos de Jaguar.

Con esta acción, los pilotos trataban de ganar puntos en su 'Fanboost': en esta competición, los fans pueden votar por su favorito y proporcionarle un extra de potencia durante la carrera.

ATENTOS A...

HASTA EL 8 DE JULIO

La marca **Jeep** acompañará a los **Rolling Stones** en su **gira europea, 14 conciertos** que comenzarán en Dublín (Irlanda) el 17 de mayo y finalizarán el 8 de julio en Varsovia (Polonia).



FERRARI 312B

UN MONOPLAZA DE CINE

Los fans de la **Fórmula 1** pueden ya ver en **27 salas de cine** de todo el país el filme **'Ferrari 312B'**, que narra la historia de uno de los monoplazas



míticos de la escudería de Maranello. En clave documental, la película cuenta en 85 minutos los secretos de este coche de la mano de legendarios pilotos como Niki Lauda, Jacky Ickx, Jackie Stewart o Damon Hill.

RUTA DE 16.500 KILÓMETROS



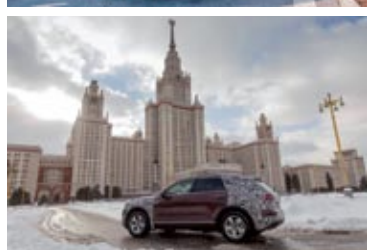
▲ El especialista en récords de larga distancia Rainer Zietlow y su equipo recorrieron 16.500 kilómetros con un Volkswagen Touareg camuflado de nueva generación.

DE EUROPA A CHINA CON EL NUEVO VW TOUAREG

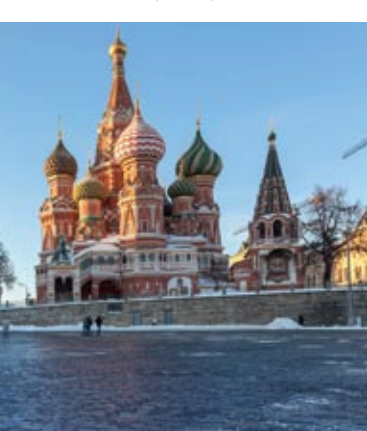
China es el mayor mercado del mundo para Volkswagen. Por eso, la marca alemana eligió el Salón de Pekín para presentar la nueva generación del Touareg. Y, para demostrar que este renovado SUV está más preparado que nunca, Rainer Zietlow, que ya batió el récord del mundo de conducción de

larga distancia en 2016 precisamente al volante de un Touareg, ha recorrido ahora 16.500 kilómetros con una unidad camuflada del nuevo modelo. Zietlow y su equipo viajaron desde Bratislava (Eslovaquia) a Pekín (China) en 21 días para poner a prueba el Touareg. Atravesaron Europa

y Asia con temperaturas bajo cero y etapas de 1.000 kilómetros diarios. El viaje los llevó a cruzar los Urales nevados, pasando por el helado lago Baikal a través del vasto Kazajistán, las montañas y las estepas de Mongolia... y finalmente hasta Pekín, donde el Touareg hizo su debut mundial.



◀▶ La ruta partió de la planta de Volkswagen en Bratislava (Eslovaquia) y finalizó en Pekín (China).



RENAULT

ENTRE PILOTOS ANDA EL JUEGO

Los pilotos Fernando Alonso y Carlos Sainz han sido protagonistas estos días fuera de las pistas. El primero aparcó por unas horas su monoplaza McLaren Renault para entregar los premios a los finalistas del 'Renault kart pequeños campeones', una iniciativa en la que han participado 300 hi-

jos de empleados de Renault. En el acto de entrega estuvo acompañado por el presidente de Renault España, José Vicente de



los Mozos. Por su parte, Sainz, presentó su grada -CS55- para el GP de España de F1, en la que los aficionados podrán disfrutar de tres días de carreras (del 11 al 13 de mayo) por solo 99 euros, con regalos y un ambiente único.

TECHNO CLASSICA DE ESSEN, ALEMANIA

LA FERIA DE CLÁSICOS MÁS GRANDE DEL MUNDO

En Essen, Alemania, se ha celebrado hace unos días Techno Classica, la muestra de vehículos clásicos modernos más grande del mundo. Alfa Romeo, Audi, Seat, Volvo... Ningún fabricante ha querido perdérsela.



AUDI

El fabricante de los cuatro aros también estaba de aniversario en Techno Classica. Celebró los 50 años del Audi 100, una moderna berlina que fue todo un éxito de ventas y contribuyó al desarrollo de la marca. Las carreras también tuvieron su hueco, con el Auto Union Grand Prix Type D

de 1938 con el que Tazio Nuvolari ganó en Italia e Inglaterra o el Audi 200 quattro de rally de 1998, con el que Hurley Haywood se proclamó vencedor.

VOLKSWAGEN

Los descapotables que Karmann ideó para Volkswagen en los años 60 fueron protagonistas del stand de Volkswagen.



Entre ellos, el prototipo Type 3 convertible o el convertible Karmann Ghia Type 34, ambos de comienzos de los años 60.

ALFA ROMEO

En su stand, Alfa Romeo mostró dos de sus modelos más originales: el aerodinámico coupé Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale de 1963 y el Alfa Romeo SZ (Sport Zagato), del que solo se contruyeron mil unidades.

LAMBORGHINI

La marca italiana de Sant'Agata Bolognese celebró en la feria alemana los 50 años de los míticos Espada e Islero. El Espada que se exhibió, con carrocería azul y un interior en tono mostaza, es una unidad de 1976 que está siendo restaurada y pasará a formar parte del museo de la marca.



SEAT

La marca española ha llevado a Alemania tres variantes del popular 600. Una unidad completamente restaurada de uno de los primeros Seat 600 N que salieron de la línea de montaje a finales de los años 50 y dos versiones basadas en este modelo, un Comercial y una variante denominada Formichetta, también ya restaurada.



VOLVO

El legendario Volvo 1800 S (1967), que conducía el actor Roger Moore en la serie 'El Santo' fue la estrella del stand de Volvo. Como curiosidad, este automóvil todavía conserva en su interior un ventilador utilizado para refrescar a los actores durante el rodaje. Moore fue su primer propietario documentado. Más tarde, se lo vendió al actor Martin Benson, que interpretó a Solo en la película de James Bond 'Goldfinger' (1964). Volvo lo recuperó y restauró años después.





A PESAR DE SU TRIUNFO, VETTEL RECONOCÍA QUE EN FERRARI AÚN TIENEN MUCHO POR HACER. EL MERCEDES PARECE MUY SUPERIOR



◀ Hamilton conservaba el primer puesto en la salida, con los Ferrari a su espalda. Pero la aparición en pista del coche de seguridad por los problemas de los Haas desconcentró al equipo Mercedes, lo que fue aprovechado por Vettel.

gún algunas fuentes, el 'party mode' del W09 supondría entre seis y ocho décimas adicionales y decisivas para conseguir la 'pole'. Porque ante las dificultades para adelantar de los monoplazas actuales, la ventaja de la posición en pista que proporciona salir primero resulta decisiva para la victoria final. En las ochenta carreras de la era híbrida Mercedes ha ganado setenta de ellas. Si el 'party mode' del nuevo motor alemán es tan potente, Hamilton y Bottas cuentan de partida con un arma letal, además del rendimiento convencional de su propulsor.

La polémica saltaba en Melbourne ante la incidencia de ese 'party mode' por parte de Hamilton en la última vuelta del Q3, y con el que bajó casi nueve décimas su crono respecto a tandas anteriores. «He estado esperando para conseguir una buena vuelta y borrarle la sonrisa de la cara», contestaba irónicamente el británico ante la pregunta del piloto alemán, una broma que se le fue de las manos a Vettel, que respondería después de forma premonitrice, como se comprobaría en la carrera.

Cuando las apariencias no engañan

El Gran Premio de Australia avanzó el primer boceto del campeonato 2018. Sin embargo, la cita de Albert Park se mostró fiel a su tradición de arrojar resultados inesperados e imprevisibles. Para Fernando Alonso y Carlos Sainz se abre una temporada intensa y con opciones.

Javier Rubio | mjbeneit@motor16.com
Fotos: Sutton

¿Era tan superior Mercedes a todos sus rivales como insinuaba la pretemporada? ¿Había perdido terreno Fer-

rari frente al equipo alemán respecto a 2017? ¿Sería Red Bull el segundo en liza en este arranque? ¿Qué deparará el resultado del matrimonio de McLaren con Renault? ¿Y quiénes integrarán la clase

media o el fondo de parrilla? Estas y otras preguntas se revolaban por el Gran Premio de Australia tras los entrenamientos previos de Montmeló. Llegaron las primeras respuestas, pero no se reflejaron en el

resultado final de la carrera australiana.

Cuando Lewis Hamilton logró la pole en Albert Park los temores invernales parecían confirmarse con su espectacular crono. Desde el viernes

hasta la última tanda del Q3, el británico se había mostrado intratable. Donde Ferrari puso contra las cuerdas en 2017 al monoplaza alemán, el W09 no mostraba el mismo comportamiento de 'diva' que Toto Wolff tan brillantemente había sintetizado la pasada temporada con su personal analogía. Pronto quedó claro que Ferrari y Red Bull necesitan ir a la caza de Mercedes en

2018, aunque la ventaja del W09 sobre el SF71 y el RB14 todavía no está bien cuantificada. El resto ya empieza en otra liga.

«¿Qué estabas haciendo antes, entonces?», le preguntaba Sebastian Vettel a Lewis Hamilton tras la exhibición del británico en los entrenamientos clasificatorios. El alemán se refería al uso del popularmente bautizado como 'party mo-

de', ese particular mapa motor de Mercedes para el momento decisivo del sábado. Un 'aditivo' especial que ha asustado a los rivales, y cuyos letales efectos parecían confirmarse con la exhibición de Hamilton. Un mapa que el británico negó haber usado para lograr el mejor tiempo el sábado.

Este no es un tema menor, y quizás sí resulte decisivo para el presente campeonato. Se-

HAMILTON NEGÓ HABER USADO UN MAPA MOTOR ESPECIAL, EL FAMOSO 'PARTY MODE', PARA LOGRAR EL GRAN CRONO DEL SÁBADO

FERNANDO ALONSO

“Pase lo que pase, iremos hacia arriba”

«Queremos estar en la pelea de los puntos importantes, estar siempre en Q3, cerca de los cinco primeros. Igual en estas primeras carreras tenemos que descubrir dónde estamos, y a partir de ahí, mejorar. Pase lo que pase, el año irá 'in crescendo'». Alonso también definió el marco inicial de McLaren al llegar a Melbourne. «Tengo mucha confianza, hemos visto una buena base en los ensayos de invierno, tenemos todos los ingredientes para una buena temporada». La cita no pudo empezar mejor para quien, como Vettel, recibió el apoyo de la diosa Fortuna para lograr un mejor resultado que el que apunta su posición en la jerarquía inicial de 2018.

El retraso de McLaren en la implementación del MCL33 fue reconocido incluso por el español al terminar la prueba. Habrá que esperar a las futuras evoluciones «que irán llegando en Bahréin, en China...» para comprobar su progresión. El viernes, el MCL33 reincidió con algunos problemas de juventud que el equipo quiso mantener de puertas para adentro. «De momento, tenemos menos ritmo en entrenamientos que en carrera, porque aún no hemos explotado a fondo el monoplaza». Lo que se confirmó al quedar fuera del Q3. Pero la carrera iluminó la posición de McLaren en este arranque de temporada.

En principio, el equipo británico arranca por detrás de Haas, hay dudas con Renault según el circuito y, lo más preocupante, está a algo más de un segundo de Red Bull. Pero el coche de seguridad, el error de Sainz, la debacle de Haas y un retorno crítico a la pista por delante de Verstappen permitieron a McLaren y a Alonso auparse por encima de su posición real. Como Vettel en la victoria, el español también lanzaba un mensaje para definirla al entrar en meta: «podemos luchar este año, podemos luchar...»

«Lo que va, vuelve. Esta noche celebra tu fiesta, que a lo mejor la celebramos mañana Kimi y yo».

Vettel fue superado por Raikkonen durante todo el fin de semana, y tampoco parecía contar para el triunfo hasta el inesperado giro cuando salió el coche de seguridad en la carrera. Pero ganó sorprendentemente. Luego, tras el banderazo final, aludía a la situación de Ferrari. «Aún tenemos mu-

cho por hacer, pero estamos llegando». En definitiva, Ferrari empieza más lejos de Mercedes que en 2017, pero consiguió mejor resultado que el equipo alemán a pesar de su patente superioridad. Porque Hamilton pudo haber controlado a Ferrari en la carrera de haber sido adecuadamente informado por los suyos. En todo caso, fue la mejor noticia para el campeonato. La suerte también rompía en esta edición los es-



▲▼ Raikkonen terminó tercero, pero fue más rápido que su compañero Vettel durante todo el fin de semana. Alonso –abajo– acabó quinto, favorecido por algunos lances de la prueba como la debacle de Haas o el error de Sainz.



quemas, como es tradición en el Gran Premio de Australia.

¿Y Red Bull? La vuelta rápida en carrera y el ritmo de Daniel Ricciardo confirmaron la calidad del RB14. En esta primera parte de la temporada tendrá que aprovechar aquellas pistas favorables mientras Renault tenga pendiente la actualización de un nuevo ERS, que supondrá un

salto cualitativo para acercarse a Ferrari y Mercedes. Su llegada podría producirse en el Gran Premio de España. Mientras tanto, el resultado del Gran Premio de Australia vino en ayuda del equipo austriaco para evitar que Mercedes se escape.

Haas deparó la gran sorpresa para todos y una enorme decepción para el propio



equipo. Magnussen y Grosjean confirmaron su rendimiento de pretemporada con el 'Ferrari réplica', en irónica descripción de Alonso. De momento, el equipo americano parece haberse situado en tierra de nadie entre Red Bull, Ferrari y Mercedes, y el resto. Con escaso presupuesto y recursos, será difícil mantener semejante posición, pero de

momento es la gran sorpresa en este inicio de la temporada. Sin embargo, su menor experiencia quedó en evidencia con sendas paradas en boxes que autoeliminaron a sus pilotos, y un quebranto de casi cinco millones de dólares perdidos por unas tuercas mal apretadas. Pero Haas tendrá más oportunidades en 2018.

Force India –cuarto equi-

▼▼ Bajo estas líneas, el Red Bull de Ricciardo, que cosechaba la vuelta rápida en carrera y demostraba que será el tercer coche en discordia. Más abajo, el Renault de Sainz, que fue décimo en la meta y logró su primer punto de la temporada.



CARLOS SAINZ

Se aventura duelo épico con Hulkenberg... y Alonso

«Los Libres 2 empiezan a indicar más o menos dónde está cada uno, y yo creo que la cosa está parecida al año pasado. Hago mis análisis. Veo dónde está más o menos cada uno, y aunque la semana pasada no se podía decir, hoy ya sí. Está claro que Haas ha dado un paso adelante comparado con el año pasado». Como tantos otros pilotos, Carlos Sainz avanzaba las primeras conclusiones sobre Renault tras medirse a sus rivales en Melbourne. «No tenemos la misma experiencia que Red Bull y quizás no tenemos el equipo tan bien montado todavía como ellos, pero sí confío en que vamos a mejorar mucho durante el año y que vamos a alcanzar a Haas, y ojalá que adelantarle. Estamos ahí, ahí con McLaren. Lucharemos por ser el mejor equipo de la media parrilla y desde ahí acercarnos a los de delante».

¿Está Renault por delante de McLaren, o a la inversa? Para algunos sí está por delante, sobre todo tras constatar sus respectivos ritmos de carrera. Aunque todo indica que el piloto español se medirá con Alonso en numerosas ocasiones esta temporada. De momento, Sainz tampoco vio reconocida su teórica posición en pista con el resultado final, a pesar de cosechar un punto con su décimo puesto.

Sainz anticipaba un intenso duelo con su compañero de equipo. En principio, el español batía holgadamente al alemán hasta el momento crucial del Q3. Su posición en la pista y el error en la frenada fruto de su estado físico –la famosa botella que le ahogaba en agua– le dejaron descolocado cuando marchaba por delante de Alonso. En todo caso, el ritmo de Carlos Sainz durante todo el fin de semana le señala como un potencial protagonista en 2018.

po en 2017– y Williams son los dos restantes equipos con motor Mercedes, pero el Gran Premio de Australia también confirmó una caída en la jerarquía actual de la Fórmula 1, anticipada en la pretemporada. Queda pendiente para próximas carreras constatar que semejante e inesperada posición sea excepcional. Por su parte, Toro Rosso desmintió su positiva pretemporada con sendos problemas de motor. Honda sigue don-

de lo dejó en 2017. La historia de McLaren se repite, aunque ahora con menos campanas al vuelo.

La próxima cita será en Bahréin, circuito y condiciones diferentes a las de Melbourne y la segunda oportunidad para seguir perfilando ese primer boceto pergeñado por el Gran Premio de Australia. Si Mercedes no impone su verdadera ley, el de 2018 puede convertirse en un apasionante campeonato.

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL MEJOR FEBRERO DESDE 2008

Febrero acaba con un 4,3 % de crecimiento sobre las matriculaciones de turismos nuevos en 2017, al venderse en la UE 1.125.397 unidades, la cifra más alta en ese mes desde 2008. Entre los mercados de mayor volumen, Italia retrocede y también Reino Unido, que suma once meses de descensos consecutivos y en febrero se queda por debajo de los seis dígitos. Muy cerca del 'Top Ten' recogido en el cuadro, aparece Portugal, que sube hasta la decimoprimer plaza con 20.773 coches y +10,1 %, adelantando a la República Checa (20.201 y -1,2 %), que cierra la barrera de las 20.000 unidades.

Con Volkswagen, Renault y Peugeot ocupando el podio, tanto en el mes como en lo que va de año –ver cuadro–, el Grupo Volkswagen presenta la mayor cifra mensual (272.758 y +9,4 %), convertido en el único con crecimiento en todas sus marcas, ya sea en el mes o en el acumulado; entre ellas destaca el alza de más del 20 % que



PEUGEOT

consigue Seat en ambas clasificaciones. Por detrás del consorcio alemán se coloca PSA, con 193.738 operaciones en el mes (+67 %) y 401.902 en la suma del año (+70,6 %), cantidades a las que Opel/Vauxhall, adquirida en marzo de 2017, aporta 64.340 y 137.662 unidades, en el mes y el acumulado, respectivamente. La tercera plaza la ocupa Renault, con 120.024 coches vendidos (+6,8 %) en febrero y 236.619 (+8,1 %) en el año. FCA, con 83.065 unidades en febrero (-4,3 %) y 166.822 (-1,6 %) en el acumulado y Ford, con 74.683 operaciones mensuales (+9,0 %) y 158.259 (+5,4 %) en el año completan el quinteto de los grupos con más demanda en mercados de la UE. A la baja en febrero, las ventas de BMW (-0,9 %), Toyota (-0,5 %), Nissan (-7 %), Jaguar Land Rover (-7,7 %) y Honda (-9,9 %). Negativo del que en el acumulado sólo se libra Toyota (+5,8 %), con Nissan (-3,9 %), Jaguar Land Rover (-7,0 %) y Honda (-4,3 %).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE				
	Febrero	%18/17	Enero/Feb.	%18/17
VW	122.674	+9,1	265.505	+6,4
RENAULT	79.372	-0,4	165.621	+2,6
PEUGEOT	77.928	+16,2	160.278	+15,8
FORD	74.683	+9,0	158.259	+5,4
OPEL	64.340	-	137.662	-
FIAT	59.393	-8,8	118.649	-7,3
AUDI	56.674	+0,9	120.183	+1,8
MERCEDES	56.082	+4,3	121.475	+4,0
SKODA	54.436	+12,9	116.231	+17,8
BMW	52.344	-1,3	111.293	+0,4

LOS MAYORES MERCADOS				
	Febrero	%18/17	Enero/Feb.	%18/17
ALEMANIA	261.749	+7,4	531.178	+9,5
ITALIA	181.734	-1,4	359.907	+1,0
FRANCIA	168.893	+4,3	325.739	+3,4
ESPAÑA	110.474	+13,0	212.135	+16,4
REINO UNIDO	80.805	-2,8	244.420	-5,1
BÉLGICA	50.257	-3,2	107.126	+3,4
POLONIA	42.135	+9,6	88.216	+15,3
HOLANDA	35.410	+10,7	94.220	+13,4
SUECIA	27.211	-1,9	50.191	-1,6
AUSTRIA	26.499	+4,7	55.067	+6,6
EU	1.125.397	+4,3	2.378.965	+5,8
EFTA	33.642	-6,4	66.144	-5,1
EU+ EFTA	1.159.039	+3,6	2.220.061	+4,5

FORD

Ocho alternativas para el nuevo Mustang

Dos carrocerías, dos motores y dos acabados, combinados con cambio manual de seis marchas o automático de diez, integran las ocho versiones de la gama Mustang en el mercado español. Dos motores, dos acabados, cambio manual y automático y carrocería fastback o convertible integran las ocho opciones que ofrece la gama del nuevo Mustang en el mercado español. Como corresponde al nivel del modelo americano, este Ford cuenta con un completo equipamiento, ampliable con una lista de opcionales donde figuran navegador con pantalla táctil de

8 pulgadas SYNC 3 con sistema profesional de audio de 12 altavoces (1.300 euros), asientos calefactados y refrigerados (700 euros) o alarma (400 euros).



Disfrútalo desde 41.300 €

Se añaden elementos como los asientos Recaro (2.050 euros), Magne Ride (2.200 euros), spoiler trasero (500 euros) o pintura metálica tricapas Amarillo Sport o Naranja Fuego (1.400 euros). También hay paquetes que agrupan elementos, con precios entre 1.050 y 3.000 euros, con tapicería

de cuero, asientos calefactados y refrigerados, consola central en acabado especial o molduras cromadas en las puertas.

PRECIOS

	Fastback	Cabrio
2.3 EcoBoost 6v	41.300 €	45.300 €
2.3 EcoBoost 10v Aut.	44.300 €	-
2.3 EcoBoost 6v Aut.	-	48.300 €
GT 5.0 Ti-VCT V8 6v	49.300 €	53.300 €
GT 5.0 Ti-VCT V8 10v Aut.	52.300 €	56.300 €

DACIA

Stepway Nómada, mejor equipados

En el mercado español se comercializa como 'Nómada' y es la serie especial limitada para Sandero, Lodgy y Dokker Stepway –no se vende para el Logan MCV en España–. La distinción exterior la aporta la tonalidad Beige Duna específica, que estrenó el nuevo Duster, más los embellecedores de rueda de 16 pulgadas bicolor negro/plata y la decoración específica en negro brillante, que incluye la denominación Stepway en las puertas. Nombre que también aparece bordado en los asientos delanteros sobre

la exclusiva tapicería gris/negra, con 'Stepway' bordado en la parte central de los asientos delanteros. Aireadores con cromo satinado, alfombrillas con costura gris y el climatizador automático, primicia en el Sandero y exclusivo de esta serie limitada, completan la distinción interior de los 'Nómada', que como es habitual en la marca rumana destacan por la excelente relación precio/prestaciones; permitiendo a los clientes pagar un precio justo sin sacrificar calidad, comodidad y estética.

LEXUS

RC 300h: seguridad y conectividad

Ya está disponible en el mercado español el RC 300h 2018, con mejoras centradas en seguridad y tecnología. Novedades como el Lexus Safety System + (LSS+), el sistema de seguridad global que se incluye de serie desde el acabado Executive e incorpora Pre-colisión, Control de Crucero Adaptativo, Mantenimiento de Carril, Alerta de Fatiga o Reconocimiento de Señales. También destaca el nuevo sistema multimedia con

navegador Connected, conectividad 4G, actualización de mapas gratuita durante tres años y funciones como avisos de radares, información de tráfico en tiempo real o búsqueda de PDI a través de Google. Se añade la nueva pantalla de 10,3 pulgadas –con menús más agrupados en los laterales para que la zona de visualización quede más limpia– y el también nuevo Remote Touch Pad, para controlar el sistema multimedia. 'Easy Entry', asientos ventilados,

sensor de lluvia, el color Amarillo Nápoles o el 'Modo Custom' para regular de forma independiente motor, suspensión y aire acondicionado, son otras de las mejoras incorporadas al RC 300h.

PRECIOS

Business	46.400 €
Business Navigation	48.800 €
Executive	49.400 €
Executive Navigation	51.800 €
F Sport	58.600 €
Luxury	58.900 €



MERCEDES

Alquiler con cambio de vehículo

Hasta doce veces al año se puede cambiar de Mercedes si se opta por 'Mercedes me Flexperience', el servicio de alquiler de la financiera de la marca, que ofrece esa posibilidad por una tarifa fija al mes; cuota para 36.000 kilómetros al año que incluye seguro, mantenimiento, reparación y neumáticos. Es un proceso digitalizado para que el cliente pueda seleccionar 'su modelo soñado' y gestionar la recogida y devolución a cualquier hora del día. Dos de los mayores grupos de concesionarios de la red alemana de Mercedes-Benz estrenan y prueban esta nueva oferta de movilidad completamente digitalizada, que proporciona un coche para cada necesidad. Máxima flexibilidad e inmediatez que permite disponer desde un descapotable para el fin de semana hasta una berlina o un SUV para viajes de negocios o en familia, por ejemplo.



CETRA/DGT

HISTORIAL DE REPARACIONES DEL VEHÍCULO

En colaboración con la DGT, la Confederación Española de Talleres pone en marcha el proyecto IDEX, centrado en una plataforma en la que los talleres pueden crear y consultar el historial de reparaciones del vehículo. Un Libro Taller que será un incentivo para cuidar el mantenimiento al estar el historial en el Informe del Vehículo de la DGT. También será un revulsivo contra el fraude y los talleres ilegales al quedar registrado en cada operación el taller reparador y el kilometraje.



BIP&DRIVE

TELEPEAJE DUAL

La compañía de telepeaje facilita la utilización de una misma Via-T para uso profesional y personal. El servicio, que se puede utilizar a través de la App de Bip&Drive, facilita a final de mes dos facturas, que permiten a empresa y empleado pagar sus gastos. La diferenciación se realiza según criterios establecidos sobre el día de la semana, horario, tipo de servicio o dispositivo, lo que permite vincular a un medio de pago personal los gastos derivados de los traslados privados.



dealerBest

Es muy importante mantener una actitud positiva ante cualquier cambio.

El crecimiento de empresa como desafío

Yolanda Fernández es nuestra directora de Recursos Humanos y Finanzas. Su trayectoria en dealerBest comienza en septiembre de 1999. Por aquel entonces, dealerBest no superaba los diez empleados y se dedicaba a lo que ha sido, durante muchos años, su negocio tradicional de gestión en el sector del automóvil.

Recientemente, y muy especialmente en los últimos tres años, hemos llevado a cabo un cambio en el modelo de negocio y hemos incorporado nuevos servicios, que nos ha hecho crecer como empresa. Ya somos más de treinta personas.

Yolanda, licenciada en Administración y Dirección de Empresas

y Coach Ejecutivo, está liderando este crecimiento desde Recursos Humanos. Desde el departamento de Comunicación nos hemos propuesto entender este gran progreso y dar a conocer las claves para hacer frente al desarrollo y crecimiento de cualquier empresa.

Como responsable de RRHH, ¿qué supone pasar de 15 personas en 2015 a más de 30 actualmente?

Para nosotros este momento de crecimiento es muy retador y muy bonito. Esta parte del crecimiento del personal de la empresa, que acompaña al crecimiento de servicios, se materializa en la creación de nuevos departamen-

tos, que inicialmente no existen, contando en ellos con las personas que la organización necesita. En esos departamentos se crean nuevos puestos, funciones, perfiles y competencias, que es importante planificar de manera estratégica. Se trata de ir caminando en ese crecimiento, planificando y poniendo en marcha en cada momento las acciones necesarias para que el crecimiento esté dirigido hacia la estrategia que queremos, sin perder el foco en los objetivos propuestos.

¿Y cómo se afronta el reto de organizar el doble de personas en tan poco tiempo?

En dealerBest, como en todas las organizaciones, hay varios aspectos a tener en cuenta. Una parte tiene que ver con las personas, y otra con que todo funcione. Para eso, este año hemos creado un departamento de RRHH, justa-

mente para tener herramientas que —de manera más profesional— permitan que nuestra organización se vaya alineando con una organización más grande. Desde RRHH, tenemos varias señas de acción en la estrategia: una parte tiene que ver con la creación y desarrollo de departamentos y coordinadores, otra con la formación de las personas y otra con acompañar ese crecimiento y esta necesidad con los recursos que se necesiten. Tiene que ir todo alineado. No todos los departamentos son iguales.

¿En qué sentido?

Cada departamento tiene sus necesidades y objetivos concretos. Cada uno tiene una operativa específica y requiere de personas con perfiles y competencias diferentes. De la misma forma, no requieren la misma formación y los mismos recursos. El reto es llegar a cada uno de la forma que lo necesita, alineado con los objetivos de la organización.

Para afrontarlo serían necesarias herramientas, ¿qué recomendarías?

Casi todas son de la parte de RRHH, y también hay una parte más técnica que tiene necesariamente que ver con acompañar a todo ese crecimiento con éxito.

En los momentos de crecimiento es necesario adaptar y mejorar continuamente los procesos en la organización. Para eso es muy bueno que seamos capaces de identificar en cada departamento los diferentes procesos, creando el flujo adecuado en cada momento. El siguiente reto es comunicar los cambios que se quieren poner en marcha para esa mejora y ser capaces de implementarlos con éxito. Se pueden definir procesos y se puede aplicar toda la ingeniería que quieras para hacerlo, pero sin una estrategia de comunicación acertada puede ser muy difícil el éxito de esos cambios. Desde el minuto cero es fundamental comunicar claramente para qué queremos hacer cambios, hacerles participar a todos, conseguir que se sientan implicados y darles la responsabilidad necesaria para que se sientan muy importantes

en estas mejoras que la organización quiere poner en marcha y que necesitará de ellos para conseguirlo con los mejores resultados. Fomentamos la aportación y valoramos la contribución de cada persona que trabaja en dealerBest.

Estas serían las herramientas básicas para que todo el mundo esté alineado con los objetivos del departamento y de la organización. Y, finalmente, es muy importante mantener una actitud positiva ante cualquier cambio. Debemos ser capaces de afrontar el crecimiento de una empresa y los cambios del entorno a nuestro favor, viviendo los cambios desde el reto y no desde el problema. Debemos apostar por nuevas y mejores opciones permanentemente. Querer ser mejores cada día haciendo acciones diferentes.

La llegada a la empresa de nuevos empleados y, con ellos, nuevas ideas es casi nuestro pan de cada día. ¿Qué claves existen para lograr el éxito de una nueva incorporación?

Primero, involucrar a todas las personas de la empresa en su filosofía, en sus valores, en sus objetivos y en su estrategia. Que todo el mundo piense que tiene algo que poder aportar. Sobre todo, que estén informados y sepan en qué parte de la organización se encuentran y desde qué parte se van a poder desarrollar profesionalmente. La herramienta que empleamos actualmente es el plan de acogida. Con ella conseguimos ayudar a los trabajadores a entender dónde empiezan a trabajar, qué relación tiene con el resto y qué esperamos de ellos. Agradecen mucho esta herramienta porque les ayuda a entender muchas cosas desde su primer día de trabajo. Por supuesto, también trabajamos en esa jornada el modelo competencial Fresh People, que afecta a todas las personas que forman parte de dealerBest.

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



PEUGEOT

508 First Edition: exclusivo lanzamiento

Para un número limitado de unidades la marca del león abre la lista de peticiones del 508 First Edition, una serie exclusiva para doce países europeos con la que se inicia el lanzamiento del nuevo sedán. En octubre comenzarán las entregas de este 508, basado en el acabado GT, el más alto de la gama Peugeot, e impulsado por el PureTech 225, asociados al cambio automático de ocho marchas EAT8, que en España costará 47.200 euros y se debe reservar en <https://reserva-nuevo508.peugeot.es> con el bloqueo de

500 euros en la cuenta del comprador. Se ofrece en dos colores y la exclusividad se resalta con el sistema audio de alta fidelidad Focal, que integra dieciocho altavoces con tecnologías para ofrecer el sonido más puro y cristalino en el vehículo. Además, se regala un casco inalámbrico del Peugeot Design Lab, que permite seguir disfrutando del audio fuera del vehículo.

KYMCO

Bicis eléctricas de pedaleo asistido

Kymco ha elegido el mercado español para el lanzamiento de sus e-bikes, las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido que, por primera vez, el fabricante taiwanés comercializa bajo su nombre. La oferta arranca con tres modelos de diseño vanguardista, cien por cien urbanos, de alta gama y tecnología propia de Kymco,

con diez velocidades y doble suspensión (2.499 euros) o monovelocidad (2.299 euros). Se deben comprar a través de kymco.es/e-bikes, donde también se puede solicitar una prueba previa y adquirir la

bici, que puede llegar al domicilio del cliente montada al 80 % o recogerse completa y revisada en un concesionario Kymco; se añade el Envío Pro, que contempla la entrega en casa

lista para ser usada por 25 euros. Para el pago existe el programa Genius, con financiación e-Cycling, garantía extra y la posibilidad de devolver el producto tras un periodo de uso establecido.



HYUNDAI

Apuesta por el Renting personal

En colaboración con Arval, la marca coreana ha creado Hyundai Personall, el renting para particulares, que tiene al Ioniq como protagonista en el lanzamiento de una fórmula, que ofrece un 'todo incluido' a cambio de una cuota establecida en 340 euros con IVA y 280,99 euros sin IVA, con la posibilidad de elegir renovar el acuerdo o comprar el coche al final del contrato. Un contrato que incluye: impuestos de circulación y matriculación, seguro a Todo Riesgo con reparaciones en la red Hyundai, mantenimiento oficial y pre ITV, sustitución de neumáticos, asistencia en carretera 24 horas y gestión de multas on-line. Con el añadido de los 5 años de garantía sin límite de kilometraje, 8 años de Garantía de Batería (200.000 Km), 5 actualizaciones gratuitas del navegador y el compromiso de devolución de Hyundai. Leopoldo Satrustegui, el director general de Hyundai, justifica la elección del Ioniq por

ser un modelo que interesa al conductor «preocupado por el consumo y la planificación de costes, e interesado en la última tecnología y las soluciones inteligentes de movilidad».



IONIQ, primer protagonista

¿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)
Asesor Ventas VO Das Weltauto (Madrid)
Servicio Postventa (Galicia)
Administrativo Contable (Madrid)
Perito de automóviles (Madrid)

REF: AVVN-GLC-M16
REF: AVVO-MAD-M16
REF: SPV-GLC-M16
REF: ADC-MAD-M16
REF: PA-MAD-M16

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest



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



LOS AUDI MILD HYBRID, ¿SON HÍBRIDOS O NO?

Rafael López

Los nuevos Audi, como el A8 o el A6, cuentan con el sistema mild hybrid, pero entiendo que no es una solución híbrida como tal, con la que se pueda circular de manera eléctrica si lo deseamos. ¿Es así realmente? Lo digo porque tengo entendido que esos modelos, pese a su tamaño y potencia, tienen la etiqueta ECO que concede la DGT.

RESPUESTA

El concepto híbrido se define como el producto de elementos de distinta naturaleza. Por lo tanto, los nuevos A8 y A6 de Audi con tecnología mild hybrid que mencionas serían híbridos porque combinan un motor térmico con la ayuda de la electrificación. Eso sí, no son modelos híbridos convencionales, si te refieres a eso. En este caso los motores V6 y V8 de gasolina o diésel están asistidos por un sistema eléctrico de 48 voltios -12 voltios en el caso de los cuatro cilindros- gracias a una batería de iones de litio que tiene una capacidad de sólo 10 amperios. Por lo tanto, no puede dar servicio para recorrer 'considerables' distancias en modo eléctrico. Su función es hacer funcionar a un alternador (BAS), montado en el frontal del motor térmico, que está conectado al cigüeñal mediante una correa.

La función del BAS es arrancar el motor de combustión cuando se activa el sistema Start/Stop o en fases de marcha por inercia, además de recuperar energía para la batería de 48V, que se emplea para accionar algunos consumibles eléctricos del vehículo. Por eso, Audi señala que se pueden ahorrar hasta 0,7 litros cada 100 kilómetros en un propulsor V6 de gasolina

bajo condiciones reales de conducción. Y también es cierto



CARTA DE LA SEMANA

¿EL NUEVO TOYOTA LAND CRUISER SIGUE MONTANDO SUSPENSIÓN NEUMÁTICA?

Carlos Ríos

He leído que en el nuevo Toyota Land Cruiser hablan de suspensión adaptativa kinética y de suspensión variable adaptativa, pero no veo que hagan referencia específicamente a una suspensión neumática. ¿Ya no la lleva? ¿El diferencial trasero se puede bloquear?

RESPUESTA

Vamos a tratar de explicarlo de una manera clara y concisa. Efectivamente, el renovado Toyota Land Cruiser presenta de serie una suspensión adaptativa kinética KDSS, y sólo el acabado superior Limited contempla en su dotación la suspensión variable AVS, que sí presenta muelles neumáticos en el eje trasero. Por lo tanto, son dos tecnologías diferentes.

El KDSS conecta las dos barras estabilizadoras por medio de un circuito hidráulico, con el fin de equilibrar ambos ejes. Tiene dos funciones: por un lado, en carretera contribuye a mejorar la estabilidad y el confort del conjunto, ya que evita en parte los balanceos de la carrocería al 'sujetar' con más eficacia el conjunto en los cambios de apoyo. Además, en conducción 'off road' las es-

tabilizadoras se desacoplan parcialmente para lograr un mayor recorrido de la suspensión. Por su parte, la suspensión variable AVS sí recurre a unos muelles neumáticos en el eje trasero y a unos amortiguadores controlados electrónicamente que presentan varios niveles de ajuste. Por eso se puede variar la altura de la carrocería respecto al suelo.

Por último, señalar que el conductor puede bloquear el diferencial central, pero no el trasero. Este último es un diferencial de deslizamiento limitado tipo Torsen que no se puede bloquear a demanda, aunque puede hacerlo electrónicamente para adaptarse a la velocidad y a la adherencia. Está más enfocado hacia la dinámica que a un uso 'off road' intensivo.

que los modelos con tecnología mild hybrid de Audi cuentan con la etiqueta ECO, no por su tamaño y potencia, sino por su eficiencia.

Hay que recordar que hay otras marcas, como Renault o Suzuki, que utilizan una tecnología

similar, con un pequeño motor eléctrico que sirve para dar apoyo al propulsor térmico en las fases de aceleración, pero nunca puede funcionar de manera exclusivamente eléctrica, como sí lo hacen los 'híbridos convencionales'.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿SEAT IBIZA TGI O TSI?, AMBOS AL MISMO PRECIO

Motor16

En el número 1.722, Antonio Marcos nos preguntaba, básicamente, si compensaba comprar un Seat Ibiza TGI de gas natural o la versión de gasolina TSI equivalente. Con la diferencia de precio entre ambas versiones, con acabado Reference Plus, y teniendo en cuenta los consumos, los cálculos reflejan que la amortización se produce a los 74.793 kilómetros. Sin embargo, Seat tiene un 'as' en

la manga, que no se refleja a la hora de configurar los vehículos en la página web 'www.seat.es', y por el que la versión de gas sale tremendamente favorecida. Se trata de un descuento adicional de 1.890 euros en la variante TGI que aplica la marca de manera oficial y que, lógicamente, el comprador desconoce de antemano, a no ser que acuda al concesionario. De esta manera, los 1.810 euros de diferencia de precio entre ambas versiones se neutraliza, hasta el punto de que el Ibiza 1.0 TGI de

90 CV costaría 10.920 euros, una vez aplicados todas la campañas promocionales, y el Ibiza 1.0 TSI de 95 CV con el mismo acabado Reference Plus se quedaría en 11.000 euros. Lógicamente esto cambia totalmente las cosas, y los cálculos, porque ya no hay que amortizar el precio y desde el primer kilómetro comenzaremos a ahorrar: 3,16 euros de gasto cada 100 kilómetros utilizando GNC y 5,58 con el TSI. Al margen de otros beneficios, ahora sí que resulta mucho más atractivo el TGI.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CUÁL SERÍA LA SANCIÓN POR LLEVAR EN EL VEHÍCULO UN OCUPANTE MÁS DE LAS PLAZAS PERMITIDAS?

Evidentemente está prohibido que el número de personas transportadas en un vehículo sea superior a las plazas que tenga autorizadas, debiendo además ir ubicadas en los emplazamientos destinados y acondicionados para ellas en los vehículos. Además, hay que recordar que el conductor de un vehículo está obligado, siempre, a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos. Por tanto, está claro que una ocupación excesiva del vehículo sería una infracción que podría ser sancionada con multa de hasta 100 euros, siempre que no se superase en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor. Por el contrario, si se superase ese 50 por ciento, sería una infracción considerada grave y cuya sanción sería de 200 euros. En cualquier caso, estos hechos siempre supondrían la inmovilización del vehículo mientras subsista la causa de la infracción. No obstante, a parte de la posible sanción administrativa, también habría que tener en cuenta las posibles consecuencias penales en caso de accidente y las cláusulas de la póliza de seguro respecto a posibles exclusiones.

BUENA PREGUNTA

HAY QUE HACER EL CURSO DE REEDUCACIÓN Y EXAMINARSE SI LA RETIRADA SUPERA LOS 2 AÑOS

Por un accidente que tuve me retiraron el carné de conducir ocho meses. Ahora, pasado ese tiempo, me dicen que tengo que hacer un curso para poder volver a conducir. ¿Es cierto? ¿Por qué tengo que hacer el curso si en la sentencia no se decía nada al respecto?

RESPUESTA

Efectivamente es así. Aquellos conductores que, por sentencia judicial, se viesen privados durante unos meses de su carné de conducir, están obligados a realizar un curso de reeducación y sensibilización vial.

El curso que tienen que realizar es el mismo que tendrían que realizar aquellos conductores que hubiesen perdido el carné por la pérdida total de puntos. No quiere decir que, con la sentencia, se hayan perdido puntos, simplemente, que el curso que hay que hacer, en cuanto a tiempo de duración y contenido, es el mismo que el que realizan los conductores que hubiesen perdido todos los puntos.

Si bien hay una gran diferencia, si la sentencia judicial, como es el caso, condenó a una pena de retirada de menos de 2 años, tan sólo será necesario hacer el curso, sin necesidad de realizar el examen correspondiente.

Por el contrario, si la sentencia condenaba a una retirada superior a 2 años, además del citado curso sería obligatorio realizar y aprobar el oportuno examen, y en este caso, el saldo de puntos pasaría a ser de 8, manteniéndose la fecha de antigüedad. En este sentido hay que recordar que la duración de este tipo de cursos será de 24 horas.

El motivo de que el juez no indique nada en su sentencia es porque la obligación de realizar el curso no se recoge en la normativa penal, que es la que utiliza el juzgado para imponer la pena por el delito cometido, sino que, es una norma administrativa que el juzgado penal no tiene obligación de conocer.

No obstante, como los juzgados tienen orden de comunicar a la Dirección General de Tráfico todas las retiradas de carné que impongan, desde ese momento quedará anotado en el Registro de Conductores de Tráfico y, aunque el carné se recupere físicamente porque el juzgado le devuelva, realmente su uso no estará permitido hasta que se realice el curso mencionado de reeducación y conste anotado en Tráfico dicha realización.



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

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

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - Vigilancia de multas de tráfico.

- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Cabrio, familiar... los nuevos Volkswagen Golf

En su tercera generación el Volkswagen Golf iba a incrementar sus posibilidades con nuevas variantes de carrocería que descubríamos en la nieve. El Cabrio y el Familiar se preparaban para completar la familia Golf.

Muchas novedades en una semana en la que había avances de las novedades que se presentarían en Ginebra. Por ejemplo, conducíamos por primera vez el Peugeot 306, sustituto del 309 y el precursor de una saga que ha llevado a la marca francesa a ser una de las favoritas del público.

Otro favorito es el



Seat Ibiza, del que ahora se desvelaban las versiones de cinco puertas, solo unos días antes de la comercialización del 3 puertas.

Y por supuesto, el gran favorito de los conductores europeos, el Volkswagen Golf, que haría crecer su gama con la versión Cabrio y familiar que descubríamos en unas fotos espía donde también se mostraban las primeras fotos del VW Sharan.

En nuestras pruebas

a fondo, el Mazda Xedos 6, berlina de lujo de la marca japonesa, con motor de 146 caballos. También un llamativo deportivo, el Porsche 968 CS con 240 caballos. Y para terminar, un sedán compacto de corte deportivo, el Rover 420 GTI.

Uno de nuestros clásicos Dossier, repasaba la oferta de superdeportivos en el mercado: del Subaru SVX (6,6 millones) al Ferrari 512 TR (28,7 millones).



LA PORTADA

Nº 489

FECHA

2-3-1993

HABLAMOS DE

Con la imagen del Volkswagen Golf Cabrio ilustrábamos en nuestra portada las novedades de la familia del Golf. Además, en la portada aparecían las pruebas del Mazda Xedos 6, el Rover 420 GTI y el Porsche 968 CS. También destacaban las novedades del Salón de Ginebra y el Dossier de los superdeportivos.

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

La primera prueba del Citroën Xantia

El Citroën Xantia llegaba al mercado para colocarse como referencia en confort de marcha. Nuestra primera prueba a fondo con la versión de gasolina de 123 caballos corroboraba esas impresiones.

Nuestra visita al Salón de Ginebra nos mostraba las principales novedades que habíamos visto en el Palexpo. Ahí se mostraron, entre otros el nuevo Lancia

Delta o el Nissan Terrano II y su 'gemelo' el Ford Maverick o el concept precursor del Mercedes CLK.

Entre las novedades de la semana, nuestra



primera toma de contacto con el nuevo Mitsubishi Galant, una berlina tecnológica que podía rivalizar con los modelos europeos más reputados.

Otra novedad era un concept que se convertiría en modelo de producción casi sin cambios y que iba a revolucionar una marca como Porsche: hablamos del Boxster, llamado a convertirse en uno de los éxitos de la marca alemana.

En las pruebas, dos modelos franceses. El Citroën Xantia, del que probábamos la versión 2.0 de gasolina con 123 caballos. La berlina francesa (2,6 millones de pesetas) nos gustaba por su confort de marcha y el rendimiento del motor.

Otra prueba tenía como protagonista al Renault Clio RS (1,68 millones y 110 caballos) que destacaba por su motor elástico y su facilidad de manejo.



LA PORTADA

Nº 490

FECHA

9-3-1993

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Ginebra se ilustraban en nuestra portada con un concept de Mercedes que acabaría convirtiéndose en el CLK, el coupé de la Clase E. Y junto a él, otro gran protagonista era el Citroën Xantia, que sometíamos a nuestra primera prueba a fondo.

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



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



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

PINTA Y COLOREA

EL MUNDO DEL ŠKODA FABIA

No puedes volver a ser niño.

Pero puedes divertirte como si lo fueras.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA FABIA.

Totalmente equipado desde

8.900€*

Disfruta como un niño al volante del ŠKODA FABIA.

Ahora con **1 año de seguro gratis.**

5 puertas

Llantas de aleación

Aire acondicionado

Asistente anticolidión

Elevalunas eléctricos traseros

6 airbags

Luz led

Radio táctil con bluetooth

¿Para qué quieres un coche si no es para vivirlo?

skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia Like 1.0 MPI 44 kW (60 CV)* con 1 de seguro a todo riesgo incluido. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). La oferta incluye descuentos comerciales, plan renova ŠKODA que es válido para clientes particulares que presenten un permiso de circulación a su nombre o de un familiar directo y descuento equivalente por valor del nivel de conectividad "Care Connect". Oferta de financiación hasta el 30/04/2018 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC un crédito mínimo de 8.900 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses incluyendo con 1 año de seguro a todo riesgo incluido (100 € incluido en el precio comunicación). Esta oferta incluye el Seguro a todo riesgo con franquicia de 300 € con Zurich si reparan en servicio oficial para clientes mayores de 25 años durante el primer año. Incluye 4 años de mantenimiento ŠKODA LongDrive durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) por 100 € para vehículos financiados. (El servicio contratado restante conlleva coste adicional). ŠKODA LongDrive es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Esta oferta incluye Garantía de 4 años o limitación de 60.000 km por 100 € para vehículos financiados con por Volkswagen Renting S.A. Modelo visualizado ŠKODA Fabia con opcionales.

Consumo combinado de la gama Fabia: [3,8-4,9] l/100 km. Emisiones de CO₂ de la gama Fabia: [99-112] g/km.