

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Prueba de fiabilidad

Nissan Micra a los 25.000 kilómetros



SOBRESALIENTE EN AGRADO Y ECONOMÍA

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.724 del 11 al 23 de abril de 2018



Nuevo Ford FOCUS

Todo sobre el compacto más avanzado del mundo

Anticipación

Llega en verano



ESPECIAL '0 EMISIONES'

Comparativa

Q7 e-tron frente a Model S

Audi puede con Tesla



373 CV

423 CV



Kia Niro PHEV

El híbrido enchufable más barato: 28.403 €

Prueba



Los 105



a la venta y las 20 novedades

10 € pueden cambiarte la vida.



Todo un Golf por 10 € al día con My Renting*
TOTALMENTE EQUIPADO Y CON TODO INCLUIDO.

- ✓ App-Connect
- ✓ Climatronic
- ✓ Asistente de aparcamiento acústico
- ✓ Control automático de velocidad
- ✓ Sin entrada
- ✓ Seguro a todo riesgo
- ✓ Todo el mantenimiento
- ✓ Asistencia en carretera



Volkswagen

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen GOLF 1.0 TSI Ready2Go 81 kW (110 CV). Plazo 36 meses. 36 cuotas de 300,32 € (IVA incluido). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Ofertas válidas hasta 30/04/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Emisión de CO₂ (g/km): 109. Consumo medio (l/100 km) de 4,8. Modelo visualizado: Volkswagen Golf Sport con opcionales.

Al detalle



DE NUEVO, UN PLAN INSUFICIENTE...

El proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado sigue sin apostar claramente y con ayudas estructurales a la compra de coches movidos por energías alternativas. Las cuentas del ministro Montoro prevén la misma cantidad de dinero que en el anterior Plan Movalt. Y ya sabemos el resultado de aquellas ayudas, que se agotaron en un solo día. El Gobierno sigue sin plantearse medidas que apoyen de una manera sostenida en el tiempo —vía rebaja del IVA, por ejemplo— la renovación del parque con modelos más eficientes. A este ritmo, nunca se producirá el definitivo despegue de estos modelos.



... Y MENOS INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO DE CARRETERAS

Tampoco las carreteras han sido 'agraciadas' en estos Presupuestos de 2018. La inversión en infraestructuras baja un 4,3 por ciento, pero sobre todo en el mantenimiento de infraestructuras. Así, el 'déficit' de conservación seguirá aumentando, con la incidencia que esto tiene en las cifras de accidentes.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247.983

© 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

Impuestazo al diésel

Un informe de 14 expertos propone encarecer vía impuestos el precio del gasóleo para bajar la luz... ¿La puntilla para el diésel?

El pasado 27 de marzo, en este mismo espacio y bajo el título "El diésel tiembla", hacía referencia a cómo entre los planes del Ejecutivo estaba acabar con el actual tratamiento fiscal del diésel y subir los impuestos sobre el gasóleo. También denunciaba cómo la continua demonización a este combustible contrastaba con las ventajas de ayer, cuando se ensalzaban sus virtudes por ser elemento fundamental para reducir las emisiones de CO₂. De ahí que estuviera lejos de imaginar que cinco días después de la publicación de ese editorial se hiciera público el informe de 14 expertos que, a servicio del Gobierno,

piden encarecer en torno a un 29 por ciento el gasóleo... para abaratar la luz. En concreto, proponen un encarecimiento vía fiscalidad de este combustible en un 28,6 por ciento, de la gasolina en un 1,8 por ciento y del gas en un 5,8 por ciento. Todo ello, según estos comisionados, con el fin de abaratar el precio de la luz un 6,8 por ciento en beneficio de la factura del consumidor doméstico.

Además, según este consejo de 'sabios', presidido por el exdirector general de Política Energética y Minas, Jorge Sanz, y otros 13 vocales procedentes de partidos políticos, sindicatos y patronal, sería necesario subir el IVA de

todos los productos, lo que llevaría el tipo general del 21 por ciento actual hasta el 22,3 por ciento. Esto, según su informe, por el bien de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Por otro lado, merece la pena recordar que, sin contar el gravamen de algunas Comunidades Autónomas, aproximadamente el 53 por ciento del precio de venta de los carburantes al público corresponde a impuestos. Como también que en 2017, según los Presupuestos Generales del Estado, la recaudación por este concepto ascendió a 10.881 millones de euros, algo más de la mitad de lo que suman todos los impuestos

especiales de tabaco, alcohol, cerveza, electricidad y carbón.

Llegados a este punto, merece la reflexionar sobre aquellos que juzgan, clasifican y etiquetan con tanta contundencia. ¿Se habrán preguntado cómo afectarán medidas a los agricultores, profesionales del transporte y a todos aquellos que utilizan el coche como herramienta de trabajo que tienen que amortizar a base de kilómetros? Eso, por no hablar por, por principios, y sin analizar cada caso, un consumidor automovilístico no tiene por qué tener menos derechos que uno doméstico.

Se propone, por el bien de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética, aumentar un 29 por ciento el precio del gasóleo vía impuestos... Eso pese a que el 53 por ciento de su precio ya son impuestos. También subir el IVA de todos los productos del 21 al 22,3 por ciento. Todo ello con el fin de abaratar el precio de la luz un 6,8 por ciento en beneficio de la factura del consumidor doméstico.



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault CAPTUR

Crossover by Renault



Pantalla táctil con Smartphone Connection
Techo panorámico
Faros Full Led Pure Vision

Nuevo Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,6. Emisión de CO₂ (g/km) desde 95 hasta 127.

Renault recomienda

renaul.es

SUMARIO

Nº 1.724 · 11 al 23 abril de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA SALÓN DE NUEVA YORK

La Gran Manzana ha sido escenario de importantes novedades: Audi RS 5 Sportback, Hyundai Tucson, Toyota Rav4, Jaguar F-Pace SVR, Mazda CX-3, Volkswagen Atlas...

12.- EN PORTADA FORD FOCUS

Cuarta generación del Ford Focus, uno de los modelos de más éxito de la firma del óvalo. Esta nueva entrega llega ahora como el compacto más avanzado en cuanto a tecnología e ingeniería.

16.- CUATRO RUEDAS AUDI Q7 E-TRON FRENTE A TESLA MODEL S

La berlina de Tesla, la marca propiedad de Elon Musk, parece ser la referencia mediática en cuanto a los modelos eléctricos. Pero el SUV de Audi, con tecnología híbrida diésel y enchufable, tiene mucho que decir sobre eso.

24.- KIA NIROPHEV

Una atractiva imagen crossover, una excelente habitabilidad y una eficiencia mecánica y diversión al volante elevadas en el híbrido enchufable más barato del mercado. Y el consumo, mínimo.

28.- LOS '0 EMISIONES'

Cada vez son más las alternativas que se ofrecen en el mercado de vehículos limpios. Repasamos los 105 modelos que disponen de la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT, y las más de 20 novedades que llegarán en breve.

32.- PEUGEOT 3008 1.5 BLUEHDI 130

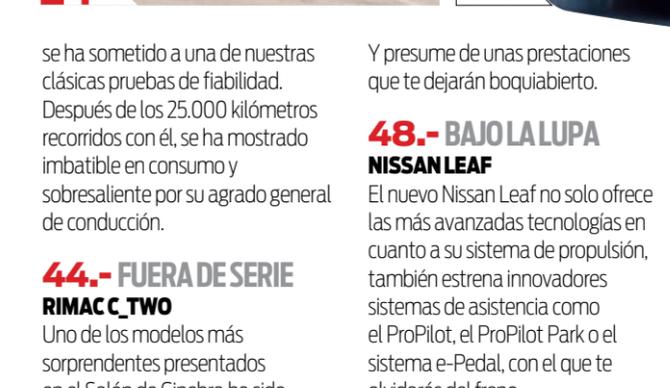
Nuevo motor diésel, ahora con 130 caballos, para redondear la gama del 3008. Mejora en todo a su antecesor, un 1.6 con 120 caballos, salvo en consumo.

34.- FIAT FULLBACK

El pick-up de la marca italiana no se arredra ante nada. Un trabajador infatigable capaz de todo fuera de carretera.

36.- NISSAN MICRA A LOS 25.000 KILÓMETROS

El utilitario de la marca japonesa



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca	
AUDI	6,16
FIAT	34
FORD	12
HYUNDAI	7
JAGUAR	7
KIA	24
MAZDA	8
MINI	8
NISSAN	36,48
PEUGEOT	32
TESLA	16
TOYOTA	10
VOLKSWAGEN	10

6

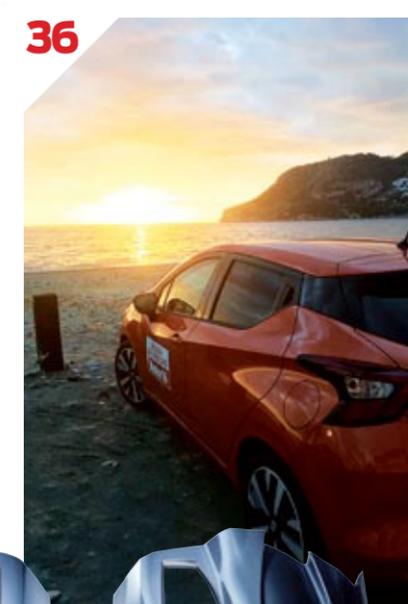
34

32

24

44

36



se ha sometido a una de nuestras clásicas pruebas de fiabilidad. Después de los 25.000 kilómetros recorridos con él, se ha mostrado imbatible en consumo y sobresaliente por su agrado general de conducción.

Uno de los modelos más sorprendentes presentados en el Salón de Ginebra ha sido la segunda creación de Rimac Automobili. El C_Two cuenta con cuatro motores eléctricos que suman 1.914 caballos de potencia...

Y presume de unas prestaciones que te dejarán boquiabierto.

El nuevo Nissan Leaf no solo ofrece las más avanzadas tecnologías en cuanto a su sistema de propulsión, también estrena innovadores sistemas de asistencia como el ProPilot, el ProPilot Park o el sistema e-Pedal, con el que te olvidarás del freno.

El utilitario de la marca japonesa

Con dos carreras ya disputadas, el Mundial de F-1 empieza a despejar algunas dudas, y una tiene que ver con Toro Rosso y su motor Honda. Tras un arranque dubitativo en Australia, en Bahrein lo bordaron.

Tras un arranque dubitativo en Australia, en Bahrein lo bordaron.

El utilitario de la marca japonesa

El utilitario de la marca japonesa

Síguenos en...

De interés creciente

Nueva York, la principal ciudad de Estados Unidos, parece no aceptar de buen grado el protagonismo automovilístico en ese país de los salones de Detroit y Los Ángeles. Y este año ha contraatacado con un evento lleno de primicias. Muchas de ellas locales, como la renovación de varios modelos de Chevrolet, la aparición del primer SUV compacto de Cadillac o dos 'concept' para la familia Atlas

de Volkswagen, pero en otras ocasiones se trataba de novedades que más temprano que tarde llegarán a Europa, como el Audi RS 5 Sportback, el Jaguar F-Pace SVR o el nuevo Subaru Forester, un Mini Electric de aspecto clásico que nace como prototipo pero suena a proyecto y tres SUV de éxito que se renuevan: Hyundai Tucson, Mazda CX-3 y Toyota Rav4.

Gregorio Arroyo y Pedro Martín | motor16@motor16.com

ACURA MDX A-SPEC

La marca japonesa ofrece versiones deportivas A-Spec de todos sus modelos, aunque faltaba la del MDX, un SUV con tres filas de asientos. Monta un V6 de gasolina, y equipa llantas de 20 pulgadas y una aerodinámica específica.



ACURA RDX

La división americana de Honda presentaba un renovado RDX, más lujoso y amplio –su distancia entre ejes es mayor–, y con nuevo motor: un 2.0 VTEC Turbo de 272 CV, asociado a un cambio automático de 10 marchas y la tracción SH-AWD.

CADILLAC XT4

El primer SUV compacto de Cadillac será lanzado en EE.UU. en otoño, con un precio de salida de 35.790 euros. Maletero de 1.385 litros al abatir la segunda fila y motor 2.0 Turbo de 237 CV dotado de desactivación de cilindros.



CHEVROLET CRUZE

Desaparecido de la faz de Europa hace años, el Cruze sigue evolucionando para otros mercados, como el americano. El diseño de la versión 2019 es más premium, y además de mejoras de aspecto recibe avanzados asistentes de conducción.

CADILLAC CT6 V-SPORT

La versión deportiva de este sedán de lujo lleva un 4.2 Twin Turbo V8 de 550 CV y 86,7 mkg, y caja automática de 10 marchas, suspensión magnética, dirección y tracción en los dos ejes, llantas de 20 pulgadas, frenos Brembo...



CHEVROLET MALIBU

Otro modelo rediseñado por la marca de GM es el Malibu, con mejoras en exterior e interior, y un nuevo acabado RS de tono deportivo. Hay un motor 1.5 Turbo, con cambio CVT, y el 2.0 Turbo, con caja automática de 9 marchas.



Audi RS 5 Sportback Un coupé deportivo con 450 caballos, pero muy práctico

A la venta en Norteamérica en el segundo semestre del año, aún no sabemos cuándo se lanzará en Europa el RS 5 Sportback, deportivo de cinco puertas que comparte mecánica con su hermano Coupé. Nos referimos a un 2.9 TFSI V6 Biturbo de 450 CV y 61,2 mkg –entre 1.900 y 5.000 rpm– que, asociado a la caja Tiptronic de 8 marchas, permite alcanzar los 280 km/h. Tiene

tracción Quattro –manda el 40 por ciento del par al eje delantero y el 60 al trasero en condiciones normales–, pesa 1.840 kilos y su respaldo trasero 40:20:40 permite ampliar el maletero hasta 1.300 litros. Monta de serie llantas de 19 pulgadas y su suspensión rebaja la altura 7 milímetros respecto a la del S5 Sportback.

▶▶ Tras el RS 5 Coupe lanzado en 2017, turno para la versión Sportback, con cinco puertas y un maletero de 480 litros. Mecánica y prestaciones son idénticas.



Hyundai Tucson El modelo actualizado llega en verano

Uno de los SUV de mayor éxito, el Tucson, introduce cambios, disponibles desde verano. En la parte estética, y comenzando por el exterior, afectan a la parrilla frontal, a las luces diurnas LED delanteras y las ópticas traseras, a los paragolpes, a la antena 'aleta de tiburón' y las llantas. También mejora el equipamiento, tanto de infoentretenimiento –sistema de audio Krell, cargador de teléfono inalámbrico, pantalla táctil de 7 pulgadas con conectividad bluetooth, Apple CarPlay y Android, pantalla de 8 pulgadas para

▶▶ Hay cambios de diseño por dentro y por fuera, y mejoras en el equipamiento.

el navegador con mapas 3D...– como en seguridad: asistente a la frenada de emergencia FCA, sistema activo de mantenimiento en el carril LKA, detector de fatiga DAW, aviso de límite de velocidad inteligente ISLW, monitor 360° al dar marcha atrás y luces largas activas HBA. Y evolucionan también los motores: en diésel, un 2.0 de 186 CV y los 1.6 de 115 y 133 CV; y en gasolina, el 1.6 GDI de 132 CV –sólo con tracción delantera y cambio manual– y el 1.6 T-GDI de 177 CV.



CHEVROLET SPARK

El utilitario de Chevrolet también ha sido mejorado con ocasión de la cita neoyorquina: imagen refrescada y, sobre todo, novedades en seguridad activa, como frenada automática a baja velocidad o alerta de salida del carril.



GENESIS G70

La versión 2019 del G70 se ha desarrollado parcialmente en Europa: Suecia para las pruebas invernales y el circuito alemán de Nürburgring para la puesta a punto final. Permite elegir entre un 2.0T de 252 CV y un 3.3T con 365 CV.



GENESIS ESSENTIA CONCEPT

Prototipo de mecánica eléctrica y atlético aspecto que traza el camino de futuros modelos de esta división de Hyundai. Informa al conductor del estado exacto de la vía porque se comunica con otros vehículos y con la propia infraestructura.

Jaguar F-Pace SVR

Acelera de 0 a 100 km/h en **4,3 segundos** y alcanza 283 km/h

Nada menos que 550 CV de potencia y 69,4 mkg de par máximo rinde el 5.0 V8 Supercharged usado en la nueva versión deportiva SVR del F-Pace, desarrollada por SVO (Special Vehicle Operations) y que anuncia prestaciones de impresión: de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos y velocidad punta de 283 km/h. La suspensión es más firme –un 30 por ciento delante y un 10 detrás–, de manera que el balanceo en curva se reduce un 5 por ciento, y las llantas de 21 pulgadas –las de 22 opcionales ahorran peso– albergan unos

discos ventilados enormes, con 395 milímetros de diámetro delante y 396 detrás. La dirección recibe también su puesta a punto específica, y es el primer F-Pace con diferencial electrónico activo EAD, que trabaja en colaboración con la tracción total inteligente IDD y la suspensión dinámica adaptativa. Mención aparte merece la aerodinámica, revisada a fondo –se ha estudiado el flujo de aire por los pasos de rueda– o el habitáculo, con asientos delanteros y traseros deportivos, y levas de cambio de aluminio en el volante.

▶▶ Exclusivo por fuera –llantas de 21 pulgadas y de 22 en opción, dos escapes dobles, aerodinámica rediseñada...– y por dentro, con asientos deportivos y cuatro tonos a elegir.



MAZDA CX-3 Actualización estética y tecnológica

El crossover urbano de Mazda ha sido sometido a una sutil actualización que salpica ligeramente a su imagen exterior, a los acabados interiores y a la dotación tecnológica. No hay variaciones en las dimensiones –4,17 metros de longitud–, pero cambia ligeramente el diseño de la parrilla frontal y de las llantas, de has-

ta 18 pulgadas, además de añadir nuevos cromados y colores, como el Premium Crystal. En el habitáculo introduce nuevos tapizados, estrena asientos delanteros y ya presume de un freno de estacionamiento eléctrico, que libera espacio útil en la consola central. También se han optimizado los mandos del sistema multimedia. Conserva la gama de motores actual y estena el sistema G-Vectoring Control, vinculado al 2.0 de gasolina de 150 CV.



▶ Los cambios estéticos son sutiles, tanto en el exterior como en el interior. Los pilotos traseros son LED.



COMFORT IS THE NEW COOL

GMC SIERRA AT4

Este enorme pick-up es más amplio y práctico por su nuevo portón, que tiene varias soluciones de apertura. Estrena cambio automático de 10 marchas y el puede elegirse entre dos V8 de gasolina –5.3 y 6.2– y un 3.0 turbodiesel.



KIA SEDONA

Nuevo de arriba a abajo, el monovolumen coreano presenta un interior con hasta ocho plazas e incorpora avanzados asistentes de seguridad y confort. Bajo el capó monta un motor 3.3 V6 de gasolina con 276 CV.



KIA K900

Más largo y ancho que el anterior, y con un Cx aerodinámico de 0,27, esta berlina muestra todo lo que Kia puede aplicar en un coche de alta gama. Apuesta por un propulsor de gasolina V6 con 365 CV, asociado a un sistema de tracción total.



LINCOLN AVIATOR CONCEPT

Este SUV premium estrena plataforma, presenta tres filas de asientos y apuesta por un sistema híbrido enchufable para impulsarse. El modelo definitivo 'de calle' podría ser una realidad en Norteamérica a principios de 2019.



MASERATI LEVANTE TROFEO

Es el primer Levante con motor V8, un 3.8 que rinde 590 CV y se asocia a la tracción total Q4. Presenta un chasis más rígido para asimilar unas prestaciones de órdago: supera los 300 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos.



MERCEDES AMG C 63 COUPÉ

Las versiones más picantes con motores V8 de la Clase C Coupé llegarán en verano. El AMG C 63 eroga 476 CV y el AMG C 63 S, 510 CV. Estos propulsores están disponibles también para las carrocerías berlina, Estate y Cabrio.

Mini Electric Concept

Regreso al futuro para celebrar el **60 aniversario** de este icono

En 2019 Mini presentará otro modelo totalmente eléctrico –el primero fue el Mini E de 2010, con sus dos plazas, 150 kW y 240 kilómetros de autonomía–, además de celebrar el 60 aniversario de este icono. Como aperitivo, y para rendirle homenaje, la marca británica de BMW presentó en Nueva York esta auténtica joya, tan exclusiva que

es única. Tomando como base un clásico Mini Cooper de color rojo, este concept permite realizar un viaje a través del tiempo, con el 'envoltorio' de hace seis décadas y la eficiencia de la propulsión eléctrica contemporánea; aunque no se han desvelado todavía datos sobre potencia, prestaciones, batería, autonomía o tiempos de recarga.



▶ En 2019 Mini presentará un nuevo modelo totalmente eléctrico, y el Electric clásico es el 'aperitivo'.



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

Toyota Rav4 Conserva el nombre y poco más

La quinta generación del Toyota Rav4 nace desde una nueva plataforma, cambia de aspecto y se rodea de una carga tecnológica muy superior. Por fuera, su imagen es más robusta y musculada, mientras que por dentro resulta clara la apuesta digital, destacando una pantalla táctil de siete pulgadas presidiendo el salpicadero. La oferta mecánica anunciada en Nueva York contempla un motor de gasolina de 2,5 litros, el mismo bloque que se utiliza en la variante híbrida, que añade un motor eléctrico en la versión con



▲ Cambia de aspecto por fuera y el interior es más amplio y 'digital'.

tracción delantera, y dos en el caso de equipar tracción total. Las variantes 4x4 de gasolina se asocian a una nueva transmisión automática de ocho relaciones, y se ha incrementado la dotación en materia de seguridad y asistentes con la llegada de la segunda generación del completo sistema Safety Sense.



NISSAN ALTIMA

Este superventas en el mercado estadounidense se actualiza refrescando su imagen, optimizando sus motores e incrementando su dotación tecnológica, como el asistente de conducción semiautónoma ProPILOT.



SUBARU FORESTER

Su última puesta al día presenta sutiles cambios estéticos, pero es un SUV totalmente nuevo: mejoras en habitabilidad, confort y equipamiento, así como una profunda revisión del motor 2.5 boxer, que ahora rinde 182 caballos de potencia.

TOYOTA COROLLA HATCHBACK

Es más largo, bajo y ancho que su predecesor, nace desde la nueva plataforma TNGA y equipa una suspensión más deportiva. Y lo mejor de todo: nos enseña cómo es el interior del nuevo Auris para Europa.



VW Atlas Un SUV deportivo y un pick-up

Dos han sido las sorpresas presentadas por Volkswagen en Nueva York. Se trata de dos concept que entrarán en producción en 2019 y que nacen pensando en el mercado norteamericano. Por un lado, el Atlas Cross Sport, una variante SUV de corte deportivo con cinco plazas; y por otro, el Atlas Tanoak, un atractivo pick-up que con sus 5,44 metros de longitud que se situaría por encima del Amarok. Ambos modelos nacen desde la plataforma modular MQB y presentan tracción a la cuatro ruedas. El Atlas



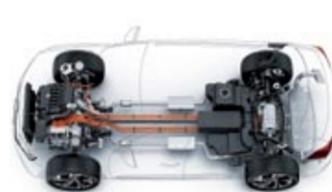
▲ El Atlas Tanoak es un pick-up de 5,44 metros que se sitúa, por tamaño, por encima del Amarok.

Tanoak, por ejemplo, recurrir a un propulsor 3.6 V6 de gasolina con 280 caballos, y cuenta con cambio automático de ocho relaciones.

En el caso del Atlas Cross Sport, que podría llegar finalmente a Europa –aunque nada se dice por ahora de modo oficial–, ese mismo bloque 3.6V6 también se usa para una versión híbri-

da enchufable, que ofrece 355 CV y presenta una autonomía en modo eléctrico de 42 kilómetros. Además, habrá una variante híbrida de 310 CV y otras opciones con motores de gasolina.

▼ El Atlas Cross Sport es un atractivo SUV de corte deportivo que presenta eficientes variantes híbridas. Está enfocado al mercado americano, pero podría llegar a Europa.



ŠKODA OCTAVIA

desde
16.900 €*
o 200€/mes**
My Renting



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



El 73% de los conductores utiliza el coche para el día a día. Y nadie dijo que el día a día tuviese que ser aburrido, ¿no?

El ŠKODA OCTAVIA está diseñado para disfrutar al volante de cualquier recorrido. Como disfrutarás de su completo equipamiento como asistente de luz y lluvia, luz diurna LED, climatizador, pantalla táctil de 20,3 cm (8"), sensor de aparcamiento y cámara de visión trasera, entre otros. Y siempre conectado gracias al sistema SmartLink+.

¿PARA QUÉ QUIERES UN COCHE?

*Oferta para ŠKODA Octavia Like 1.0 TSI 85 kW (115 CV). 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 un descuento plan Renova ŠKODA válido para clientes particulares que presenten un permiso de circulación a su nombre o de un familiar directo y un descuento por valor del nivel de conectividad "Care Connect" o descuento equivalente en los modelos que puedan no equiparse con este nivel de conectividad. Oferta de financiación para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC. un crédito mínimo de 14.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. **Oferta Volkswagen Renting S.A. Plazo 36 meses. 36 cuotas de 200 € (IVA incluido). Entrada de 4.206 € (IVA incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario ŠKODA. Ofertas de financiación válidas hasta 30/04/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado ŠKODA Octavia RS con opcionales.

Consumo combinado gama Octavia: [3,9-6,6] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Octavia: [98-154] g/km.

skoda.es



El cuarto, a por todas

Del Focus se han vendido hasta la fecha más de 16 millones de unidades, de las que casi 7 corresponden a Europa. Y Ford espera dar un fuerte impulso a su compacto con esta cuarta generación, donde todo es nuevo: plataforma, carrocerías, tecnologías de asistencia, motores, chasis... Además, se despliega en varias personalidades, destacando el Active, de tipo crossover.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cada vez que nace un nuevo Focus, el salto es notable respecto al modelo anterior, pero esta cuarta entrega parece implicar un progreso aún mayor; tan radical incluso como el que dió Ford hace dos décadas al pasar del Escort al primer Focus. Porque la nueva generación, que será presentada a la prensa en julio y llegará poco después a las tiendas desde la factoría alemana de Saarlouis, innova absolutamente en todos los frentes, empezando por la plataforma, que es la moderna C2. Y siguiendo por las carrocerías, de las que habrá inicialmente tres alternativas: el compacto de cinco puertas, el familiar y un sedán que, en principio, no vendrá a España. Se apuesta en general por unas líneas más deportivas, aunque el pliego de condiciones exigía mantener la longitud y la anchura, y reducir la altura para favorecer la aerodinámica, aunque optimizando de paso la amplitud. Y parece que todo se ha logrado, pues el Focus ocupa lo mismo sobre el asfalto pero está distri-

buido de otra manera, con voladizos más cortos y distancia entre ejes alargada 53 milímetros, de modo que se anuncian 56 milímetros de hueco extra para las piernas detrás, lo que unido a un suelo prácticamente plano –apenas sobresale el túnel central– da como resultado tres buenas plazas traseras. Damos fe de ello, pues ya hemos tenido ocasión de subirnos en el nuevo Focus durante una primera toma de contacto en Alemania. Aún ‘a coche parado’, pero fue suficiente para constatar ese avance, que se aprecia más a lo largo que en anchura –le medimos delante un 1,5 centímetros extra– o en altura. Y sobre el maletero, Ford no da cifras aún, pero por volumen y forma parece muy aprovechable. Además, en el Focus familiar hay 115 centímetros de ancho entre pasos de rueda, y al abatir el respaldo trasero se logra una longitud 13,4 centímetros mayor que antes, hasta rebasarse incluso los 1.650 litros de capacidad máxima.

También mejora mucho el Focus en aerodinámica, pues el sedán presume de un Cx de 0,250; y de 0,273 el cinco puertas.



▲▼▲ El nuevo Focus no es más grande, pero recorta los voladizos y alarga 53 milímetros la distancia entre ejes para ampliar el interior. En la carrocería familiar, la longitud de carga crece mucho, y el volumen máximo rebasa los 1.650 litros.

Parrilla frontal de lamas activas, tecnología ‘air-curtain’, bajos carenados... Incluso el sistema de frenos juega su papel en ese capítulo, pues gracias a la tecnología Electric Brake Booster –que a 100 km/h reduce un metro la distancia de detención– las

pastillas y los frenos van más separados de lo normal, y el aire fluye mejor.

El Focus arroja 88 kilos menos sobre la báscula, ahorro que se logra rebajando 33 kilos el peso del chasis, 7 el del cableado eléctrico y 6 el del conjunto

LOS FOCUS ANTERIORES Desde 1998, un referente mundial

1ª GENERACIÓN (1998-2004). – Sustituto del Escort, estrenó plataforma con suspensión trasera multibrazo y tomó su nombre de un ‘concept’ de 1992 del carrocerero Ghia. Fue elegido ‘Car of the Year 1999’ y totalizó 3.061.642 unidades vendidas.



2ª GENERACIÓN (2005-2011). – Compartía nueva plataforma con el Mazda 3 y los Volvo S40 y C70, era más grande que su antecesor y tuvo cinco carrocerías: 3 y 5 puertas, familiar, sedán y coupé-cabriolet. En 2008 estrenó la caja Powershift. Sumó 2.234.614 unidades.



3ª GENERACIÓN (2011-2018). – Concebido como ‘vehículo global’, y disponible con carrocerías de 5 puertas, sedán y familiar, fue el coche más vendido del mundo en 2012 y 2013. En 2014, tras su renovación, la variante Sedán dejó de comercializarse en nuestro país.





EL NIVEL DEPORTIVO ST LINE IMPLICA UNA SUSPENSIÓN 10 MILÍMETROS MÁS BAJA, Y EL FOCUS ACTIVE, 30 MILÍMETROS DE ALTURA EXTRA



◀ El ST Line tiene un aspecto más deportivo, y un interior con inserciones de tipo fibra de carbono. También se ofrecerán los niveles Titanium –derecha– y Trend.



◀ En el Vignale, la decoración externa es más refinada; y dentro hay madera de grano fino y acabados en piel. El Active presenta imagen de crossover y un interior de materiales específicos.

▶▶ El habitáculo gana espacio, pues hay 142 centímetros de anchura delante y el hueco para las rodillas en la segunda fila –donde el suelo es casi plano– mejora 56 milímetros.



◀ Una pantalla táctil de 8 pulgadas preside el tablero, y el sistema Sync3 permite controlar audio, navegación, climatización y los 'smartphone' conectados por órdenes de voz. El cambio automático de 8 marchas, con rueda selectora, estará disponible con los EcoBoost de 125 y 150 CV, y EcoBlue 120 y 150.

motor-cambio; aunque el protagonismo de la 'dieta' corresponde a la carrocería, con 17 kilos eliminados en el revestimiento interior de la carrocería y 25 en la carrocería propiamente dicha, que recurre en algunas zonas a los aceros de alta resistencia –por sí solos permiten restar 16 kilos– y al aluminio, lo que sirve de paso para ganar un 20 por ciento de rigidez.

Como ocurre en el nuevo Fiesta, decli-

nado en varias personalidades, el nuevo Focus contará con cinco estilos: en la base, a modo de versiones normales, los acabados Trend y Titanium; y como opción más deportiva el Focus ST Line, de altura rebajada 10 milímetros y con detalles exteriores propios como un alerón trasero más grande y un difusor posterior. A ellos se suma el Vignale, con una ornamentación externa e interna más refinada, y un

Focus Active que nace como opción crossover para plantar cara, por ejemplo, al Nissan Qashqai o al Volkswagen T-Roc. Además de una carrocería personalizada con protecciones o un habitáculo decorado con materiales y diseños exclusivos, el Active se aleja del suelo 30 milímetros más, y no es descartable que de aquí a su lanzamiento todavía gane altura extra.

El cliente, por otro lado, podrá escoger

entre 13 colores de carrocería, incluyendo tonos nuevos como el Orange Glow y el Desert Island Blue; o el Dark Mulberry, exclusivo del Vignale.

Plataforma, carrocería... Y el chasis también es fruto de un nuevo diseño, destacando la suspensión trasera independiente 'de brazo corto', o SLA, con un esquema propio en el caso del Focus familiar. Y el Focus 5p será el primero de la saga que pueda equipar amortiguación adaptativa (CCD, siglas de Continuously Controlled Damping), que cada dos milisegundos monitoriza suspensión, carrocería, dirección y frenos para ajustar su firmeza. El conductor, no obstante, podrá elegir entre los modos Comfort, Normal y Sport; para lo cual se servirá de la tecnología Drive Mode, nueva también en un Focus y que en todos los casos –se trate de la suspensión normal o de la CCD– permite escoger entre los programas de conducción Eco, Normal y Sport, que determinan la sensibilidad del acelerador, las leyes de cambio de la caja automática –de 8 marchas, pero ya no de doble embrague–, la actuación del ACC o el tarado de la dirección asistida electrónica EPAS.

Mucho que contar también sobre motores, de los que inicialmente habrá cuatro



bloques: en gasolina, todos tricilíndricos, el optimizado 1.0 EcoBoost –con 85, 100 y 125 CV– y el nuevo 1.5 EcoBoost –150 y 182 CV–, siempre con turbo RAAX y el innovador sistema de desactivación de uno de los cilindros, que se 'apaga' o se 'enciende' en sólo 14 milisegundos. Y en diésel, aquí ya con cuatro cilindros, los también nuevos EcoBlue: un 1.5 en versiones de 95 y 120 CV –30,6 mkg de par máximo y emisiones de CO₂ de 94 g/km–, y un 2.0 con 150 CV, 37,8 mkg y emisiones de 110 g/km. En cuanto a las transmisiones, se ha mejorado la caja manual de seis marchas y es nueva la automática de convertidor de ocho –con selector tipo rueda–, disponible con cuatro de los propulsores: 1.0 EcoBoost 125, 1.5 EcoBoost 150, 1.5 EcoBlue 120 y 2.0 EcoBlue 150.

Sobre el consumo homologado no hay datos aún, pero Ford espera que la reducción frente a la generación anterior ronde el 10 ó 12 por ciento. Y es que a la ligereza o la mejor aerodinámica hay que sumar unos neumáticos con un 20 por ciento menos de resistencia o la función Auto Start-Stop, de serie en toda la gama.

En lo que respecta a equipamiento, el Focus se convierte en una de las referencias de su clase a nivel de asistentes –ver cuadro en página anterior– y apuesta por la conectividad, siendo el primer coche de la marca en Europa con FordPass Connect, cuya red WiFi soporta hasta diez terminales, además de complementar su navegador con el servicio Life Traffic o permitir el control remoto del vehículo: localización en aparcamientos, chequeo de niveles y de puertas, cierre, apertura e incluso arranque del coche a distancia... Dispone también del sistema de infoentretenimiento Sync3 ligado a la pantalla táctil de 8 pulgadas –compatible con Apple CarPlay y Android Auto– y a los comandos de voz, mientras que la nota 'marchosa' corre a cargo del sistema de audio B&O Play, con sus 675 vatios de potencia y sus diez altavoces, incluido un subwoofer de 14 centímetros.

SEGURIDAD Y ASISTENTES

Conducción autónoma de Nivel 2

La firma del óvalo azul ha echado el resto en esta materia con su nuevo Focus, que adopta el sistema Ford Co-Pilot360, formado por tecnologías de protección, conducción y estacionamiento, y que permite hablar de automatización Nivel 2. Por ejemplo, el crucero adaptativo ACC –activo hasta 200 km/h– tiene función Stop&Go, reconocimiento de señales de velocidad y autocentrado en el carril; y en la lista de ayudas al conductor hallamos Head-up Display, faros delanteros adaptativos –con iluminación predictiva de curva gracias a una cámara que 'lee' la carretera hasta 65 metros por delante–, sistema de estacionamiento Active Park Assist 2 –en versiones de caja automática se encarga de toda la maniobra, y aparcó el coche en huecos sólo 110 centímetros más largos que el Focus–, asistente precolisión con detector de peatones y ciclistas, aviso de riesgo en ángulos muertos BLIS con alerta de tráfico cruzado trasero, frenada posterior contra colisiones múltiples, cámara de visión trasera, asistente de esquiva –si el choque es inminente ayuda a evitar el peligro mediante la dirección– e, inicialmente en Alemania, Austria y Suiza, alerta de entrada prohibida o sentido incorrecto.

▶▶ El Focus será el primer Ford europeo con Head-up Display (HUD), que informa de velocidad, navegación, marcha engranada, señales de tráfico, alertas...



Concebidos para un nuevo planeta

Es difícil comparar 'cosas' muy diferentes. ¿Es mejor la nadadora Mireia Belmonte o la cocinera Carme Ruscalleda? ¿Es más atractivo el Parque Nacional de Doñana o el Museo del Prado? Todo depende de los gustos y de lo que busquemos. Y ocurre algo similar con los dos vehículos aquí enfrentados, un eléctrico y un híbrido 'plug-in' de rendimientos brillantes.

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

Nuestra semana de pruebas con el Model S se ha apartado mucho de la línea habitual en cualquier otro test. Primero, porque la berlina de Tesla es un vehículo especial, tanto por características técnicas como por funcionamiento; y después, porque su legión de seguidores nos ha sometido a marcateje allá donde íbamos. Pocas veces habíamos conducido un coche que levantara tanta expectación, pues la firma californiana parece tener una gran hinchada, sobre todo entre el colectivo más joven.

No es para menos, pues hablamos de un vehículo que, resumido en tres o cuatro datos, te deja boquiabierto: no contamina por donde pasa gracias a su mecánica eléctrica, tiene una batería que permite cubrir más de 600 kilómetros sin parar y acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos; e incluso los 4,5 que le hemos medido son un valor soberbio, por más que el brutal Model S P100D, dotado como nuestro protagonista de tracción total al montar un motor en cada eje, anuncie 2,7 segundos en esa maniobra –sí, has leído bien– gracias a la función

Ludicrous Speed, que saca el máximo rendimiento de la batería de 100 kWh.

Y si el Model S, junto a su hermano SUV Model X, representa hoy por hoy lo más en eléctricos –dentro de unos meses, ya veremos–, frente a él situamos otro 'Emisiones 0' –esa es la etiqueta concedida por la DGT, por más que el SUV alemán homologue unas emisiones de CO₂ de 48 g/km– que podríamos calificar como 'lo más' en híbridos enchufables, o PHEV. Nos referimos al Audi Q7 e-tron Quattro, que combina un diésel V6 TDI 3.0 –adaptado para su funcionamiento

híbrido–, un motor eléctrico y la transmisión Tiptronic.

Y aquí conviene empezar a matizar, pues al comparar un

TESLA MODEL S 100D	
	
PRECIO	109.050 €
Emisiones oficiales:	0 g/km
A FAVOR	
+	Prestaciones. Comportamiento. Autonomía mayor que en otros eléctricos. Coche 'actualizable'. Gasto eficiente. Carga rápida.
EN CONTRA	
-	Precio elevado. Dependencia de la red eléctrica y pocos supercargadores. Calidad mejorable. Climatización. Pocas opciones.



eléctrico 'puro' con un PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) no podemos ser simplistas: ¿48 gramos de dióxido de

carbono en el Q7 frente a 0 en el Model S? Habrá quien piense que no hay color en materia de ecología, pero esto no funciona realmente así. Porque el Tesla emite 0 'a su paso', pero la electricidad que le alimenta sale de algún sitio, y en un país como España, donde la generación de energía no es muy limpia, las llamadas 'emisiones del pozo a la rueda' rebasarían en el Model S los 50 g/km de CO₂. Frente a eso, los 48 gramos del Audi ya parecen menos, pero este valor deriva del consumo medio homologado –1,8 l/100 km–, que viene a ser una estimación oficial... sobre la que conviene seguir matizando. Y es que un Q7 e-tron puede moverse en modo eléctrico –durante un máximo de 56 kilómetros, en teoría–, de modo que sus emisiones 'in situ' serían 0; pero en viajes largos, con mucha actividad del

motor TDI y menos protagonismo de la batería, la media no sería de 1,8 litros, sino de 5, 6 o 7 litros, e incluso más; y las emisiones rebasarían de sobra los 100 g/km.

Si en el Model S 100D el gasto de energía es más previsible –la EPA homologa en Estados Unidos una media de 20,5 kWh/100 km, y en nuestro recorrido 'ibérico' habitual le hemos medido 23,8–, para el Q7 e-tron las oscilaciones son mayores según el kilometraje diario o el tipo de uso.

Ilustrémoslo con ejemplos. Así, en nuestro recorrido mixto con ciudad, autovía y carretera, y partiendo con la batería de 17,3 kWh cargada, el Audi consumió 5,8 litros de gasóleo en los primeros cien kilómetros, trayecto donde gastó también 13,4 kWh. Convertido a dinero, hablamos de 6,67 euros en carburante y 1,61 en

electricidad: en total, 8,28 euros. Frente a eso, los 23,8 kWh gastados por el Tesla suponen sólo 2,86 euros en esos

AUDI Q7 E-TRON Q. DESIGN	
	
PRECIO	88.500 €
Emisiones oficiales:	48 g/km
A FAVOR	
+	Calidad y confort superiores. Precio inferior y más opciones. Mayor autonomía 'real'. Equipo de seguridad. Funcionalidad.
EN CONTRA	
-	Tercera fila no disponible. Menos ágil al límite: peso y balanceo. Eficiencia energética menor. Sin modo de recarga en marcha.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Analizado como máquina, el Model S 100D es fascinante, porque acelera como un Porsche 911 Carrera, anuncia más de 600 kilómetros 'libres de gases' entre cargas y presume de una atrayente tecnología. ¿Imbatible entonces? A nuestro juicio, no. Porque Tesla milita en un segmento premium donde el público es ya muy exigente: calidad, confort, personalización... Y ahí el Q7, más asequible, vence.



► Maletero de 650 litros en el Audi –arriba–, cuya versión e-tron no ofrece la tercera fila de asientos de los otros Q7. Pero la segunda fila es magnífica: tres butacas individuales, abatibles y correderas. En el Tesla –abajo–, el maletero es algo más pequeño, pero tiene portón y el respaldo trasero 60:40 puede abatirse.



◀ CINCO PLAZAS... O MÁS
EL Q7 E-TRON ES LA ÚNICA VERSIÓN DEL SUV DE AUDI QUE NO OFRECE TERCERA FILA DE ASIENTOS. EN CAMBIO, EL MODEL S, UNA BERLINA, LA CONTEMPLA COMO OPCIÓN LAS ACTUALIZACIONES DEL MODEL S DURANTE LA PRUEBA, EL TESLA ACTUALIZÓ SU SOFTWARE. PODEMOS PROGRAMAR LA HORA, PORQUE NO PUEDE USARSE EL COCHE MIENTRAS DURA ESE PROCESO



◀◀ El sistema de carga del Audi se compone, de serie, de la unidad de control y tres tipos de cable. En opción se ofrece uno de 7,5 metros y el de carga pública.

► Tres detalles del Tesla: la toma de carga en el lateral izquierdo –la tapita va camuflada como parte de la óptica trasera–, el doble fondo del maletero posterior –caben los cables y algo más– y el pequeño maletero delantero.



►► Junto a estas líneas, dos vistas de la pantalla central de 8,3" del Q7: una con los múltiples modos de conducción posibles y otra con estadísticas de consumo. Más a la derecha, la instrumentación configurable Audi Virtual Cockpit.



◀◀ El Model S también tiene instrumentación configurable –arriba–, pero no el Head-up Display, opcional en su rival por 1.700 euros. A la izquierda, dos vistas de la inmensa pantalla central: 17 pulgadas nada menos.

mismos cien kilómetros. En una palabra: brillante.

Pero imaginemos que alguien quiere un Q7 e-tron porque, además de necesitar un gran SUV para esporádicos viajes en familia, realiza usos diarios ‘casa-trabajo-casa’ de unos 40 kilómetros en eléctrico. Y en ese escenario... ¿cuánta energía gasta? Para averiguarlo, trazamos una ruta corta con ciudad, vías periféricas y algo de autovía –velocidades de 30 a 120 km/h–, y ahí el híbrido ‘plug-in’ de Audi necesitó, funcionando sólo en modo EV, 35,6 kWh/100 km. Luego repeti-

► En uso eléctrico, el Q7 e-tron supera con facilidad los 56 kilómetros de alcance que anuncia; aunque su gasto de electricidad es muy superior al del Model S.

mos el recorrido con el Tesla y su consumo se quedó en 22,4 kWh/100 km. La diferencia en euros se reduce, pero el Model S sigue mostrándose mucho más eficiente por su relativa

ligereza –pesa 337 kilos menos, aunque también rebasa las dos toneladas–, su aerodinámica radicalmente más favorable –Cx de 0,24 frente a 0,34–, unos neumáticos más

estrechos –nuestro Q7 montaba unos 285/45 R20 opcionales que vienen bien para frenar y pasar curvas, pero no para ahorrar– y una mecánica eléctrica mucho más poderoso



◀ El mérito del Tesla no radica en correr mucho y tener mucha autonomía; pues eso es lo ‘fácil’. Lo que le hace brillante es su gasto de energía, que ronda los 23 kWh/100 km.

visto que permite superar camiones con total seguridad.

No obstante, los 373 CV reales del Audi –por sí solo, su V6 diésel rinde 258 CV y genera 61,2 mkg de par a 1.250 rpm– mueven con brío más que suficiente a un conjunto tan grande y pesado, pues completa el 0-100 en 6,5 segundos, acelera de 0 a 120 km/h en 8,9 segundos y recupera de 80 a 120 km/h en 4,3 segundos. Es decir, adelantamientos fulgurantes también.

En cuanto a la autonomía, Tesla presume de sus 632 kilómetros teóricos entre recargas, y damos fe de que superar los

sa, con dos motores eléctricos de 262 CV que en esta versión 100D suman 423 CV; mientras que la parte eléctrica del Q7 es un motor –va delante, adosado al TDI– de 128 CV.

En prestaciones, la diferencia es un mundo, y la primera vez que aceleras a fondo con el Tesla cuesta creer que lo que sientes... ocurre de verdad. Porque apenas suena, pe-

ro te impulsa como un cohete. Literalmente. Ahí está ese paso de 0 a 120 km/h en 5,9 segundos, o los 2,6 segundos que emplea en recuperar de 80 a 120 km/h, un visto y no

LOS DOS DISFRUTAN DE TRACCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS; Y DE SUSPENSIÓN NEUMÁTICA: DE SERIE EN EL TESLA, OPCIONAL EN EL AUDI



▶▶ Por calidad o refinamiento, Audi está varios escalones por encima de Tesla. Y el Q7, además, es comodísimo –más silencioso en marcha y filtra mejor la carretera– y se impone por amplitud y practicidad.



◀▶ ¿A alguien le suena la palanca de cambio junto al volante? En efecto, procede de Mercedes-Benz. El interior es muy amplio, e incluso cómodo; pero no resulta especialmente acogedor, refinado o funcional.

400 reales es sencillo incluso en carretera –en ciudad rondaremos los 500–; pero en viajes largos dependeremos de la red de supercargadores de la marca, que hemos llegado a usar durante el test y ‘rellenan’ la batería a ritmo apabullante: hasta 9 kilómetros por cada minuto de ‘supercharger’, según nuestra experiencia. Lo malo es que hay pocos, y con lo grande que es España acabas obsesionado con la autonomía y los puntos de carga en origen y destino.

▶ Peso y altura son factores que juegan en contra del dinamismo. Además, el e-tron Quattro se muestra más torpe en zona de curvas que el resto de la gama Q7, aunque la actitud general es muy noble y segura; y los 285/45 R20 no le sientan mal.

Frente a eso, los 75 litros del depósito del Audi aportan mucha paz, porque con el Q7 e-tron cubrir más de 1.200 kilómetros de ruta es ‘pan comido’ aunque no enchufemos jamás el coche. Y encima, los ‘supercargadores de gasóleo’ se inventaron hace décadas: paras en una estación de servicio, cargas carburante durante un par de minutos y sigues viaje. Otra filosofía quizás, pero muy práctica a la postre. Y en ese factible uso ‘sólo TDI’ ron-

▶ El Model S, casi 30 centímetros más bajo y 337 kilos más ligero, admite una conducción más decidida. Y la versión 100D probada debe su letra ‘D’ a Dual: un motor en cada eje, o sea, tracción integral.



daremos los 8,5 l/100 km de media, que no está tan mal.

Además, si el Tesla es cómodo, el Audi lo es aún más. O, para ser preciso, mucho más. En primer lugar, por su silencio de marcha, pues a cualquier velocidad llegan menos decibelios a los ocupantes que su rodadura se escu-

cha menos, hay menos ruidos provocados por el aire, la mecánica trabaja con mayor discreción... La única excepción es a coche parado –44,6 dB el Q7 y 34,3 dB el Model S–, pero eso tiene su explicación: en los híbridos, medimos la sonoridad con el motor al ralentí.

Y ese confort extra del ale-

mán tiene que ver también con el trabajo de su suspensión –nuestra unidad montaba la amortiguación neumática opcional, muy recomendable–, que filtra algo mejor la rugosidad de la carretera que la del americano; o con unos asientos mejor resueltos. Porque en cuestión de ergonomía, el Au-

di también se impone: hasta el más mínimo detalle ha sido estudiado a conciencia. En cambio, el Tesla parece menos acogedor por la posición de las butacas respecto al salpicadero, o por ese pantallón central que impresiona mucho a las ‘visitas’ pero que concentra demasiadas funciones y roba mucha atención.

Las cinco plazas del Model S son amplias –incluso la central trasera, gracias al suelo plano–, pero hasta en eso el Q7 es mejor, con mayores cotas de altura, anchura o longitud. Y también su maletero es más grande, aunque Tesla cuida ese apartado al proponer un buen maletero posterior y otro, más pequeño, delante.

Y en calidad, refinamiento o equipamientos disponibles, triunfo parcial claro también para el Audi, mientras que en el capítulo del dinamismo –estabilidad, frenada– el Tesla despunta con su paso por curva de fabulosa eficacia, que casi convierte en torpe al Q7.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

AUDI Q7 3.0 TDI E-TRON QUATTRO DESIGN

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 1,81 euros/km. Coste por km total: 1,98 euros/km.

SEGURO

A terceros: Línea Directa Asegur. no ofrece esta modalidad para este modelo. A todo riesgo: 757,17 euros/año con franquicia de 450 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI

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

RED DE POSVENTA

131 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.audi.es

TESLA MODEL S 100D

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,21 euros/km. Coste financiero: 2,23 euros/km. Coste por km total: 2,43 euros/km.

SEGURO

Línea Directa Aseguradora no asegura por ahora este modelo.

DATOS DEL COMPRADOR

TESLA

Tesla Spain S.L. C/ de la Metal·lúrgia 38-42, 08038 Barcelona. Teléfono: 935 222 577

RED DE POSVENTA

2 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Cuatro años o 80.000 km (Ocho años sin límite de kilometraje para la batería y la unidad de tracción)

www.tesla.com/es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

	Q7 E-TRON QUATTRO	MODEL S 100D
MOTOR DE COMBUSTIÓN	3.0 V6 TDI	
Disposición	Delantero longitudinal	
Nº de cilindros	6 en V / 24	
Cilindrada (c.c.)	2.967	
Compresión	16,0 a 1	
Alimentación	I. d. rail común, turbo e interc.	
Función start/stop	Sí	
Potencia máxima/rpm	258 CV / 3.250-4.500	
Par máximo/rpm	61,2 mkg / 1.250-3.000	
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán permanente	Síncronos de imán permanente
Posición	Delantero	Delantero y trasero
Potencia máxima	193 kW (128 CV)	193 + 193 kW (262 + 262 CV)
Par máximo (mkg)	35,7	N.d.
BATERÍA	Iones de litio	Iones de litio
Voltaje nominal (V)	308	400
Número de celdas / Peso	168 / 202 kg	8.256 / 540 kg
Capacidad (kW/h)	17,3	100
Tiempo de recarga	2 h 30' (7,2 kW) - 8 h (máx.)	40' (120 kW) - 44 h (máx.)
Autonomía en modo EV (km)	56	632
POTENCIA MAX. CONJUNTA	275 kW (373 CV)	311 kW (423 CV)
PAR MÁXIMO CONJUNTO	71,4 mkg	67,3 mkg
TRANSMISIÓN		
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades	Automática, 1 velocidad
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Electromecánica, asist. variable	De cremallera, asist. eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9	2,3
Diámetro de giro (m)	12,4	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos ventilados 355 mm / Discos ventilados 365 mm
SUSPENSIÓN		
Delantero:	Independiente, con eje de cinco brazos, brazo oscilante de aluminio, bastidor auxiliar y barra estabilizadora	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles y barra estabilizadora
Trasero:	Independiente, con eje de cinco brazos, bastidor auxiliar y barra estabilizadora	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles y barra estabilizadora
RUEDAS		
Neumáticos - Marca	255/55 R19 - GoodYear	245/45 R19 - Michelin
Llantas, aleación	8,51 x 19"	8,01 x 19"
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	2.520	2.183
Capacidad del depósito (l)	75	
Relación peso/potencia (kg/cv)	6,75	5,16
Coefficiente aerodinámico Cx	0,34	0,24

EQUIPAMIENTO

	Q7 DESIGN			MODEL S 100D		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables	▲			▲		
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla táctil a color	▲			▲		
Navegador	▲			▲		
Regulador/limitador velocidad	▲			▲		
Respaldo trasero abatible por partes	▲			▲		
Segunda fila corredera			▶		▼	
Portón trasero eléctrico	▲					▶
Tapicería de cuero	▲			▲		
Asientos delanteros eléctricos	▲			▲		
Faros LED	▲			▲		
Aparcamiento asistido			▶			▶
Climatizador automático por zonas	▲			▲		
Selector modos de conducción	▲			▲		
SEGURIDAD						
Aviso de ángulo muerto	▲					▶
Reconocimiento de señales			▶			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶			▶
Asistente de visión nocturna			▶		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲				▼	
Control de crucero activo			▶			▶
Alerta de colisión frontal	▲			▲		
Frenada automática a baja velocidad	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲			▲		
Airbag frontales delanteros	▲			▲		
Airbag de rodilla conductor		▼			▼	
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag laterales traseros	▲				▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲		
Rueda de repuesto		▼			▼	
Aviso pérdida presión de neumáticos	▲			▲		
Sensores proximidad delanteros			▶	▲		
Sensores proximidad traseros	▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

AUDI Q7 E-TRON DESIGN	TESLA MODEL S 100D
Pintura metalizada: 1.235. Pintura personalizada Audi Exclusive: 4.275.	Pintura metalizada: 1.050. Pintura multicapa: 1.600. Techo solar: 2.100. Llantas 19" Sonic Carbon: 1.600. Llantas 21" Sonic Carbon: 4.800. Interior Premium: 3.500. Paquete de mejoras Premium: 5.300. Piloto automático mejorado: 5.300. Capacidad de conducción autónoma total: 3.200.
Llantas 20" (285/45): 1.160. Llantas 21" (285/40): 2.490. Suspensión neumática adaptativa: 2.505. Suspen. neum. adap. deportiva: 2.930. Tapicería Alcantara y cuero: 430. Paquete cuero completo: 7.695. Faros Audi Matrix LED: 1.175.	Asientos orientados hacia atrás (dos butacas plegables montadas en el maletero): 4.200.

BANCO DE PUEBRAS

	Q7 E-TRON	MODEL S 100D
VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	14,6	12,9
De 0 a 50 km/h	2,3	2,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (6,2)	4,5 (4,3)
Recorriendo (metros)	107	64
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	13,3	11,5
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 1%	+ 1%

	l/100 km	kWh/100 km
CONSUMOS EN CIUDAD		
A 22,3 km/h de promedio	6,5	20,1
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	4,7	23,1
Conducción dinámica	11,2	28,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,0	26,3
A 140 km/h de crucero	8,1	27,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9	23,8

	Autonomía Media	Consumos Oficiales
Kilómetros recorridos	1.271	420
Ciclo urbano	-	-
Ciclo extraurbano	-	-
Ciclo mixto	1,8	N.d.

	Frenos	Distancia de Frenado
A 60 km/h	13,4	12,5
A 100 km/h	38,1	36,6
A 120 km/h	53,8	52,4

	Sonoridad	Medidas (dB)
Al ralentí	0 / 44,6	0 / 34,3
A 60 km/h	56,7	60,2
A 90 km/h	60,8	63,1
A 120 km/h	65,4	67,7
A 140 km/h	68,6	70,2

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	AUDI Q7 E-TRON QUATTRO	TESLA MODEL S 100D
TECNOLOGÍA	9,5 Nos parece más avanzada su mecánica e-tron, que combina un TDI, un eléctrico, la caja Tiptronic y la tracción Quattro. Y ofrece más asistentes 'utilizables'.	9,0 Su 'secreto' es simple: 540 kilos de baterías y un motor eléctrico por eje. Pero ofrece la conducción autónoma 'total' y hasta «defensa contra armas biológicas».
COMPORTAMIENTO	7,5 El sobrepeso respecto a otros Q7 le resta puntos, aunque la frenada es buena y la estabilidad gana con la suspensión neumática. Uso 'off road' factible.	9,0 Como pesa menos, frena mejor, y su paso por curva es muchísimo más ágil y aplomado. También la tracción convence. Pero 'transmite' poco al conductor.
PRESTACIONES	8,0 De 0 a 50 km/h acelera casi igual de bien, pero a partir de ahí el Q7 cede frente a su rival. No obstante, la mecánica e-tron empuja de cine. Notable alto.	9,5 Prestaciones de matrícula de honor, porque alcanza 100 km/h en 4,5 segundos reales y protagoniza adelantamientos instantáneos. Una auténtica bala.
SEGURIDAD	9,5 Menos airbag de rodilla para el conductor, tiene absolutamente de todo. Y es uno de los modelos con más asistentes de seguridad del mundo. ¡Y vaya luces!	8,0 No ofrece airbag laterales traseros ni visión nocturna, y sus faros LED son menos eficaces que los Matrix LED opcionales del Q7. Tiene menos asistentes.
HABITABILIDAD	9,0 Es más amplio delante y detrás, y ofrece un maletero mayor. También su interior es más ergonómico y funcional, y más cómodo. Pero no ofrece tercera fila.	7,5 Ofrece tercera fila, pero son asientos fijados en sentido contrario a la marcha. Es amplio, pero menos que el Q7. Pocos detalles prácticos y mala climatización.
CONSUMO-PRECIO	8,0 84.650 euros cuesta el Q7 e-tron básico, 24.400 menos que el Model S 100D. Y el Audi está muy bien equipado, tiene más calidad y gasta bastante poco.	7,0 Su eficiencia energética es brillante: 2,86 euros cada 100 kilómetros en uso real. Pero el precio de compra es tan alto que costará amortizar. Y la calidad, justa.

CONCLUSIÓN

AUDI Q7 3.0 TDI E-TRON QUATTRO DESIGN

8,6 Corre menos que el Tesla, aunque se mueve de cine, y gasta más, pero también es eficiente y permite circular más de 50 kilómetros reales en eléctrico. Además, se ajusta mucho mejor a necesidades variadas, pues en viajes largos su V6 TDI supone una garantía. Y es más barato, está mejor hecho, es más cómodo, más amplio...

TESLA MODEL S 100D

8,3 Nos ha fascinado por sus prestaciones impresionantes –difícil imaginar lo que será el P100D–, su velocidad de paso por curva –vira plano y tracciona muy bien– o, sobre todo, una eficiencia energética ejemplar: gasta muy poca electricidad y la autonomía es enorme. Pero le falta refinamiento, es caro y exige 'mentalidad eléctrica'.



EL DETALLE

LA APP DE TESLA

Un control... ¡muy duradero!

Al iniciar el test del Model S descargamos en el smartphone la app de Tesla, disponible para iPhone y Android, y que permite supervisar y controlar el coche a distancia: abrir y cerrar puertas, tocar el claxon, dar destellos de luces, detener la recarga de electricidad, activar y ajustar la climatización, conocer su posición exacta o la velocidad a la que circula... E incluso mover unos metros el

coche, siempre que estemos muy cerca. Lo curioso es que la prueba duró una semana pero tuvimos ese 'poder' tres meses más. Ojo con las contraseñas.



MEDIDAS

(A) Altura al techo delante 995 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.065 / 830 mm	(A) Altura al techo delante 995 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.085 / 850 mm
(C) Altura del techo detrás 945 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín) 875 / 640 mm	(C) Altura del techo detrás 915 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín) 920 / 675 mm

Matrícula de honor

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

Los 37.560 euros del Niro 1.6 PHEV Emotion, equipadísimo incluso sin recurrir al atrayente Pack Luxury –por 2.250 euros suma útiles asistentes de conducción, tapicería de cuero, butacas delanteras eléctricas y ventiladas, o calefacción en el volante y en los asientos de ambas filas–, se quedan en 35.460 euros si optamos por el acabado Drive, e incluso bajan a 34.060 si preferimos el Concept, ya bien dotado y para el que la firma coreana anuncia ahora un precio promocional de 28.403 euros. No hay otro híbrido enchufable tan barato a la venta –sólo el Hyundai Ioniq, con el que comparte mecánica, ronda esas cifras–, lo que le pone al alcance de buena parte del público que, por

Para quien no se atreva a dar el salto a los vehículos eléctricos, existe un paso intermedio muy racional: los híbridos enchufables. Y entre ellos, el Niro PHEV es la opción más asequible a la venta. Si Kia ya hizo un gran trabajo con el Niro 1.6 HEV, de mecánica híbrida normal, aquí lo borda por consumo, agrado o versatilidad.

ejemplo, medite la compra de un compacto o un SUV. Porque el Niro, con sus 4,36 metros y su formato crossover a caballo entre unos y otros, puede ejercer como vehículo 'todo uso'. Y si tenemos resuelto el asunto de la recarga eléctrica –pienso en viviendas unifamiliares, garajes dotados de tomas individuales o empleados que puedan cargar en su centro de trabajo–, dar el salto a un Niro 1.6 PHEV de

mecánica híbrida enchufable podría ser buena idea.

El Niro 1.6 HEV, un híbrido convencional, ya nos gustó en su día, pero aquí los ingenieros han echado el resto, y sin transformaciones radicales han creado un vehículo aún más polifacético. Porque el motor de gasolina, un cuatro cilindros con inyección directa y 105 CV, es el mismo, y las mayores diferencias técnicas tienen que ver con el mo-

tor eléctrico –de 44 CV en el HEV y 60,5 en nuestro protagonista– o la batería principal –capacidad de 1,56 kWh en el híbrido normal y 8,9 en el PHEV–; al margen de efectos colaterales como un peso mayor –sólo 94 kilos extra, lo que permite calificar de ligera a la versión PHEV–, un maletero que cede 103 litros –anuncia 324– por la ubicación de la batería de iones de litio –bajo el maletero, cuando la del HEV cabe debajo de la segunda fila– o un depósito de gasolina con dos litros menos. Y poco más. De hecho, costaría distinguirlos de no ser por la tapa de la toma eléctrica en la aleta delantera izquierda.

Hasta los rendimientos combinados de ambas mecánicas –141 CV y 27,0 mkg– son calcados a los del Niro HEV. Y

eso nos llevaría a pensar que las prestaciones, por pesar más el híbrido enchufable, serán peores... cuando no es así. Porque gracias a la respuesta extra de su motor eléctrico de 60,5 CV en momentos clave, el PHEV anuncia mejor aceleración –7 décimas menos en el '0-100'– y una velocidad punta 10 km/h más alta. Nuestro co-revit GPS lo corrobora, pues



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Desde que lo probé por vez primera hace unos meses ya he recomendado el Niro híbrido enchufable a varias personas. Usuarios que, precavidos ellos, no se atreven a poner un eléctrico puro en su vida y prefieren las mayores posibilidades de movilidad de un híbrido PHEV, catalogado también como '0 emisiones' por la DGT. Al modelo de Kia le beneficia su precio –desde 28.403 euros con descuentos– o la garantía, pero también un funcionamiento general estupendo.

PRECIO **37.560 €**

EMISIONES DE CO₂: **29 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Con descuentos, desde 28.403 euros. Funcionamiento y agrado de uso. Prestaciones. Consumo eléctrico y de gasolina. Dotación. Funcionalidad. Garantía: 7 años.

EN CONTRA

- Freno de estacionamiento de pedal. Menos maletero que el Niro híbrido HEV. No tiene rueda de repuesto. Sin funciones 'Hold' o 'Charge' para la batería.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	58 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio y polímero - 8,9 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos (marca) - Llantas	205/60 R16 (Michelin) - 6,5x16"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.594
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.355 / 1.805 / 1.535
Capacidad maletero - depósito (l)	324-1.322 / 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	172 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (10,8)
Recorriendo (metros)	160
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,9
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Recorriendo (metros)	197
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	4,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	3,2
En conducción dinámica	8,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	4,5
A 140 km/h de cruceo	7,6
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	4,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.048
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	1,3





◀ El maletero, de 427 litros en el Niro HEV, se reduce aquí a 324 litros por la batería principal del sistema PHEV, ubicada bajo el suelo de carga.



▲ La batería de 12V va en un lateral del maletero, y bajo el suelo hay un doble fondo donde cabe el cable de carga o los triángulos. En un enchufe normal, la batería principal se llena en cuatro horas y media.



◀ **CONSUME POCO SIEMPRE AUNQUE LEJOS DEL DATO OFICIAL -1,3 L/100 KM ES UNA MERA REFERENCIA-, LOS 4,1 LITROS DE MEDIA REAL SON UNA EXCELENTE CIFRA. Y USANDO SÓLO EL MOTOR DE GASOLINA LE HEMOS MEDIDO 5,8 LITROS BIEN EQUIPADO**
PODEMOS ELEGIR ENTRE LAS VERSIONES CONCEPT, DRIVE Y EL COMPLETÍSIMO EMOTION PROBADO



▲ La instrumentación, que va calificando nuestra eficiencia, y la pantalla central de 8 pulgadas –las dos fotos inferiores– dan valiosa información sobre el uso eléctrico.



▶▶ El motor de gasolina es el mismo que en el Niro HEV de mecánica híbrida convencional, pero el eléctrico del PHEV rinde 44,5 kW, que son 12,5 más. El interior es amplio y está bien acabado, y el confort general es elevado.



hemos obtenido unas prestaciones superiores incluso a las anunciadas por Kia: de los 10,8 segundos oficiales para alcanzar 100 km/h, bajó a 9,7. Y eso es referirse ya a un coche de brío notable. Por no hablar de la maniobra que simula un adelantamiento: de 80 a 120 km/h requirió 7 segundos, frente a los 8,2 del Niro HEV, que ya es más rápido en esa medición que un Toyota Prius, al que medimos 9,2.

Y además de ágil, el híbrido 'plug-in' de Kia es noble y seguro, y presume de buen comportamiento: dirección precisa y con 2,7 vueltas de volante, paso por curva aplomado –la suspensión trasera es multibrazo– y una frenada

que cumple por distancias de detención –55 metros para detenernos desde 120 km/h es un valor normal– pero que nos ha encantado por el tacto del pedal. La marca dice haber aprendido con el desarrollo de sus eléctricos e híbridos –Soul EV, Optima PHEV...– para eliminar las raras sensaciones –básicamente, una falta de progresividad en el recorrido– generada por la frenada regenerativa, y damos fe de que en el Niro PHEV el funcionamiento del pedal de freno es magnífico. O sea, normal.

Lástima que el freno de estacionamiento siga siendo de pedal, toda una antigualla. Lo contrario que la caja automática, de doble embrague, seis



▲ El comportamiento apenas varía respecto al Niro HEV, pues el peso es sólo 94 kilos mayor. Y las prestaciones resultan claramente mejores.

marchas y con modo de uso manual, aunque sin levas.

Però vayamos ya con el que, para muchos, será el motivo esencial de compra: el uso eléctrico. El Niro PHEV anun-

cia una autonomía en modo 'sin emisiones' de 58 kilómetros, y en la práctica rondaremos esa distancia a poco que el recorrido sea favorable: ciudad, atascos frecuentes que

ralenticen la velocidad... Además, podemos mantener un crucero de 120 km/h usando sólo el motor eléctrico, y la re-

carga de la batería es bastante rápida: 2 horas y 45 minutos usando un 'wallbox' doméstico y 4 horas y 35 minutos en

un enchufe normal. Nos ha gustado también la facilidad del coche para recargar energía en marcha, aunque echamos de menos dos funciones que sí llevan algunos 'plug-in': 'Hold', que permite conservar la carga de la batería que haya en ese momento, y 'Charge', para cargar más intensamente la batería durante la marcha.

Nadie debe pensar, en cualquier caso, que un Niro PHEV gasta de media 1,3 l/100 km, porque ese dato es una simple referencia oficial; aunque la buena noticia es que el modelo coreano consume poquísimo de verdad: partiendo con la batería cargada, 4,1 litros de media en un recorrido de 100 kilómetros con autovía,

ciudad y carreteras de todo tipo –hasta la fecha, y con diferencia, el PHEV más ahorrador que hayamos probado–; una virtud que se refuerza con los 5,8 l/100 km que gastó en esa misma ruta partiendo con la batería completamente descargada –nunca baja del 10 por ciento–. Es decir, menos aún que los 6,1 l/100 km medidos al Niro HEV. Parece extraño, pues el PHEV pesa más, pero tiene sentido: al iniciar la marcha, su batería 'vacía' se va cargando con cada deceleración o frenada, de forma que el motor eléctrico empieza pronto a quitar trabajo al 1.6 GDI... para ahorrar gasolina.

En fin, uno de esos productos que apetece recomendar.

▶ SUS RIVALES



AUDI A3 E-TRON SPORTBACK 204 CV

Es más caro, tiene un maletero más pequeño y gasta más en la práctica: le medimos 5,7 l/100 km en la ruta donde el Niro PHEV gastó 4,1. Pero por calidad y prestaciones...

Precio	39.450 €
Maletero	280 l
Consumo	1,6 l/100 km
0 a 100 km/h	7,6 seg.



HYUNDAI IONIQ HÍBRIDO ENCHUF. TECNO 141 CV

El precio oficial es algo mayor, pero Hyundai tiene ahora una promoción 'de derribo': 27.525 euros. Comparte mecánica con el Kia, y el Ioniq gana por maletero y aerodinámica.

Precio	35.325 €
Maletero	341 l
Consumo	1,1 l/100 km
0 a 100 km/h	10,6 seg.



VOLKSWAGEN GOLF GTE 1.4 TSI EPOWER 204 CV

El Golf GTE comparte mecánica con el A3 e-tron, de modo que ambos son igual de rápidos, e incluso deportivos. Pero el Golf es caro, gasta más que el Kia y su maletero es 'justito'.

Precio	40.690 €
Maletero	272 l
Consumo	1,7 l/100 km
0 a 100 km/h	7,6 seg.



PARALELAMENTE A LA LLEGADA DE ESTA LEGIÓN DE MODELOS, SERÍA DESEABLE QUE LOS PUNTOS DE RECARGA PÚBLICOS CRECIESEN

La electricidad toma fuerza

De aquí a 2020, es decir, en los próximos dos años, el mercado de coches electrificados se va a multiplicar en el mercado español gracias a la llegada de una oferta variadísima de modelos, que se sumarán a los más de 100 ya existentes.

Andrés Mas | amas@motor16.com



► **AUDI E-TRON.** El e-tron es el primer Audi cien por cien eléctrico. Cuenta con tres motores eléctricos, con una potencia total de 435 CV que alcanza los 503 en modo 'Boost'. Tendrá más de 500 kilómetros de autonomía.



▼ **JAGUAR I-PACE.** El Jaguar I-Pace tiene 480 kilómetros de autonomía y 400 caballos de potencia. Semejante energía le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Su batería de 90 kWh puede recargarse al 80 por ciento en 45 minutos usando un enchufe de carga rápida.



◀ **DS7 CROSSBACK PHEV.** En el último Salón de Ginebra, la firma gala presentó la versión híbrida enchufable de su DS 7 Crossback, con tracción total y que compartirá tecnología con el Peugeot 3008 PHEV. Esta versión llegará a España en la próxima primavera.



◀ **HYUNDAI KONA ELÉCTRIC.** El Kona eléctrico llega con dos motores a elegir, de 135 y 204 CV de potencia, y autonomías respectivas de 300 y 470 kilómetros. Los tiempos de recarga oscilan entre las 6 y las 9 horas usando un enchufe doméstico.

► **HONDA URBAN EV CONCEPT.** La marca japonesa asegura que el próximo año lanzará la versión 'de calle' de este prototipo, y sin muchos cambios estéticos, por lo que queda asegurada la originalidad. Mide cuatro metros y es cien por cien eléctrico.



► **HYUNDAI NEXO.** El nuevo modelo de hidrógeno de Hyundai tiene un motor eléctrico con el equivalente a 163 caballos y monta tres depósitos de hidrógeno, suficientes para generar energía que permita recorrer alrededor de 800 kilómetros.



◀ **AUDI A8 L E-TRON QUATTRO.** Podrá recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico y tendrá una potencia de 450 CV. Pero lo mejor de todo es que cuando llegue este A8 L híbrido enchufable contará ya con un sistema de carga por inducción, es decir, sin cable.



► **AUDI Q5 E-TRON.** El Q5 e-tron también va a contar con una autonomía similar en modo eléctrico, pues su alcance EV rondará los 50 kilómetros. El motor eléctrico, que se combinará con un propulsor de gasolina, irá montado sobre el eje trasero.



◀ **LYNK & CO 01.** La nueva marca del Grupo chino Geely, propietario de Volvo, es Lynk & Co, y su primer modelo, el 01 –algo más largo que el XC40 de la marca sueca–, llegará a Europa a principios de 2019, sólo en versiones eléctrica e híbrida enchufable.



► **LYNK & CO 02.** Fabricado en Bélgica por Volvo, el 02 respeta el tamaño del XC40 y contará, como el Lynk & Co 01, con una versión híbrida 'plug-in' similar a la del SUV sueco: un 1.5 Turbo tricilíndrico de gasolina con 190 CV más un eléctrico de unos 75 CV.



◀ **MERCEDES GLC F-CELL.** Mercedes tiene ya listo un GLC de hidrógeno con pila de combustible y una batería de iones de litio recargable como fuente de energía adicional. Su motor eléctrico tiene una potencia de 200 caballos.



► **MITSUBISHI EX CONCEPT.** El sucesor del ASX va a ser un modelo, posiblemente algo más pequeño, basado en el EX Concept, y tendrá, además de otras versiones, una cien por cien eléctrica con dos motores de 95 caballos cada uno.



◀ **BENTLEY BENTAYGA HYBRID.** El Bentayga de Bentley se vuelve ecológico con esta versión PHEV que permite recorrer en modo eléctrico hasta 50 kilómetros. Este SUV de lujo cuenta con un conjunto mecánico similar al del Porsche Panamera 4 E-Hybrid.



► **CITROËN C5 AIRCROSS PLUG-IN HYBRID E-AWD.** Será el primer Citroën híbrido enchufable y contará con un motor térmico de 200 caballos y dos eléctricos, con una potencia total de 300 CV y tracción total. En modo EV podrá cubrir hasta 60 kilómetros.



◀ **PEUGEOT 3008 PHEV.** Está confirmado que en 2019 llegará un 3008 híbrido enchufable con 305 CV de potencia. El motor eléctrico situado sobre el eje trasero convertirá al modelo francés, según la situación, en un tracción delantera, trasera o total.



► **POLESTAR I.** A mediados de 2019 comienza la producción en China de este modelo PHEV de carrocería coupé, que supone el arranque de Polestar como marca independiente de Volvo. Tendrá 600 CV y 150 kilómetros de autonomía eléctrica.





LLEGAN 20 MODELOS ELÉCTRICOS EN LOS PRÓXIMOS MESES

► PORSCHE MISSIONE CROSS TURISMO. Como dice Porsche, este modelo será el 911 de los eléctricos. Tendrá una autonomía de 500 kilómetros y 600 CV.



◀ SKODA SUPERB PHEV. La marca checa tiene lista una versión PHEV del Superb, que tendrá una autonomía de 65 kilómetros gracias a una batería de 13 kWh.

► TESLA MODEL 3. El Model 3 de Tesla ofrece entre 354 y 416 kilómetros de alcance, y el precio parte de los 28.500 euros. Si se encarga hoy, se recibe bien entrado el 2019.



◀ TESLA ROADSTER. Tesla promete 1.000 kilómetros de autonomía y una aceleración de 0 a 100 km/h en 2,1 segundos. Piden una señal básica de 43.000 euros.

► VOLVO V60 TWIN ENGINE. El nuevo V60 tendrá dos versiones híbridas 'plug-in': T6 de 340 CV y T8 de 390. En ambos, la autonomía en eléctrico se ha fijado en 45 kilómetros.



◀ VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE. El XC40 contará con una mecánica híbrida enchufable, que combina un 1.5 de gasolina tricilíndrico y un motor eléctrico.

LOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES QUE YA SE VENDEN EN ESPAÑA

	POTENCIA	PVP. €		POTENCIA	PVP. €		POTENCIA	PVP. €
ELÉCTRICOS			HÍBRIDOS ENCHUFABLES					
Smart Fortwo electric drive	82 CV	23.302	Jaguar I-Pace EV400 AWD Auto SE	400 CV	87.100	Volvo V60 D5 Twin Engine AWD R-Design	231 CV	55.199
Smart Forfour electric drive	82 CV	23.966	Tesla Model S 75	333 CV	87.400	BMW 530e iPerformance	252 CV	60.500
Citroën C-Zero Seduction	67 CV	26.450	Tesla Model S 75D	333 CV	93.000	Mercedes-Benz E 350 e	279 CV	65.375
Peugeot iOn	67 CV	26.450	Jaguar I-Pace EV400 AWD Auto HSE	400 CV	93.200	Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD R-Design	408 CV	72.320
Smart Fortwo Cabrio electric drive	82 CV	26.733	Tesla Model X 75D 5 plazas	333 CV	97.150	Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD Momentum	408 CV	72.560
Volkswagen e-up!	82 CV	28.380	Tesla Model X 75D 7 plazas	333 CV	101.750	Mercedes-Benz GLE 500 e 4Matic	442 CV	75.000
Renault Zoe Entry	92 CV	30.200	Jaguar I-Pace EV400 AWD Auto First Edition	400 CV	103.500	BMW X5 xDrive40e iPerformance	313 CV	75.650
Mitsubishi i-MiEV	67 CV	30.500	Tesla Model X 90D 5 plazas	423 CV	108.900	Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD Inscription	408 CV	72.560
Nissan Leaf 40 Visia	150 CV	31.260	Tesla Model X 100D	423 CV	109.050	Volvo V90 T8 Twin Engine AWD Momentum	408 CV	78.450
Citroën E-Mehari	68 CV	31.270	Tesla Model X 90D 7 plazas	423 CV	113.500	Volvo V90 T8 Twin Engine AWD R-Design	408 CV	80.265
Renault Zoe Life 40	92 CV	32.700	Tesla Model X 100D 5 plazas	423 CV	115.800	Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD Momentum 7 pl.	408 CV	81.550
Nissan Leaf 40 Acenta	150 CV	32.910	Tesla Model X 100D 7 plazas	423 CV	120.400	Volvo V90 T8 Twin Engine AWD Inscription	408 CV	82.080
Kia Soul Eléctrico	111 CV	33.550	Tesla Model S P100D	612 CV	149.100	Audi Q7 3.0 TDI e-tron Quattro Tiptronic	374 CV	84.650
Peugeot Partner Tepee Access Electric	67 CV	34.142	Tesla Model X P100D 5 plazas	612 CV	167.800	Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD Inscription 7 pl.	408 CV	85.180
Citroën E-Berlingo Multispace Live	67 CV	34.143	Tesla Model X P100D 7 plazas	612 CV	172.400	Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD R-Design 7 pl.	408 CV	85.180
Nissan Leaf 40 N-Connecta	150 CV	34.360				Audi Q7 3.0 TDI e-tron Quattro Tiptronic Design	374 CV	88.500
Renault Zoe Intens 40	92 CV	34.500				Range Rover Sport 2.0 Si4 PHEV SE	404 CV	89.200
Hyundai Ioniq Eléctrico Klass	120 CV	34.925				Range Rover Sport 2.0 Si4 PHEV HSE	404 CV	94.100
Peugeot Partner Tepee Access Electric	67 CV	35.092				Range Rover Sport 2.0 Si4 PHEV HSE Dynamic	404 CV	97.000
Citroën E-Berlingo Multispace Live	67 CV	35.242				BMW 740e iPerformance	326 CV	103.350
BMW i3	170 CV	36.150				R. Rover Sport 2.0 Si4 PHEV HSE Autobiography	404 CV	110.300
Nissan Leaf 40 Tekna	150 CV	36.560				BMW 740Le xDrive iPerformance	326 CV	111.800
Kia Soul Eléctrico CHAeMO	111 CV	36.765				Porsche Panamera 4 E-Hybrid	462 CV	112.584
Renault Zoe Bose 40	92 CV	37.300				Porsche Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	462 CV	115.488
Hyundai Ioniq Eléctrico Tecno	120 CV	37.425				Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive	462 CV	120.207
Nissan e-NV200 Evalia 5 plazas	109 CV	37.946				Range Rover 2.0 Si4 PHEV Vogue	404 CV	121.300
BMW i3 94 Ah	170 CV	38.200				Volvo XC90 T8 Twin Engine AWD Excellence 4 pl.	408 CV	124.160
Volkswagen e-Golf ePower	136 CV	38.435				Range Rover LWB 2.0 Si4 PHEV Vogue	404 CV	126.900
Nissan e-NV200 Evalia 7 plazas	109 CV	38.551				Range Rover 2.0 Si4 PHEV Autobiography	404 CV	139.000
Hyundai Ioniq Eléctrico Style	120 CV	39.925				Range Rover LWB 2.0 Si4 PHEV Autobiography	404 CV	143.800
BMW i3 REX	170 CV	40.750				BMW i8	362 CV	139.200
BMW i3s 94 Ah	184 CV	41.850				BMW i8 Coupé	374 CV	145.200
BMW i3 REX 94 Ah	170 CV	42.000				BMW i8 Roadster	374 CV	160.200
BMW i3s REX 94 Ah	184 CV	46.550				Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid	680 CV	190.387
Jaguar I-Pace EV400 AWD Auto S	400 CV	79.100				Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	680 CV	193.291
						Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	680 CV	204.060

IMPRESIONANTE



NUEVO TIPO S-DESIGN. DONDE LA DEPORTIVIDAD Y EL ESTILO SE UNEN. FIAT TIPO 5 PUERTAS POR 10.600€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



Emisiones de CO₂ gama Fiat Tipo: de 98 a 146 (g/km). Consumo mixto: de 3,7 a 8,4 (l/100km).
 Oferta válida para Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Pop 1.4 16v 70kW (95CV) PVP Recomendado 10.601€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por importe mínimo de 9.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/04/2018. La versión visionada corresponde con el modelo visualizado: Fiat Tipo 5 puertas 1.4 T-Jet 16v S-Design 88kW (120CV) gasolina con opcionales (PVP recomendado: 16.750€).

fiat.es



Trasplante ganador

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Con el diésel cada día más acorralado por razones ecológicas y también 'políticas', no hay que obsesionarse y salir corriendo porque este tipo de motores todavía resultan muy atractivos en su relación prestaciones-consumo. Es el caso del nuevo propulsor 1.5 BlueHDi de 130 caballos, mecánica que Peugeot está incorporando a sus modelos. Hace unas semanas la probamos sobre el 308, y ahora queremos saber qué tal le sienta al 3008, el SUV compacto de la marca del león.

Las primeras dudas son razonables. El nuevo motor no sustituye a cualquiera. Llega para ocupar el puesto del atractivo 1.6 BlueHDi de 120 CV. Con menos cilindrada y más potencia –se conserva el par máximo–, y diferencias mínimas en consumo, presume de un refinamiento y una progresividad más evidentes, que hacen que sea más agradable en marcha que su predecesor.

Si lo ponemos en valor, las

El Peugeot 3008 también incorpora el nuevo propulsor diésel 1.5 BlueHDi de 130 caballos, más avanzado y refinado que el 1.6 HDi de 120 CV al que jubila. Lo hemos probado con cambio manual y el resultado no puede ser más agradable. Gana en todo... salvo en consumo.

dudas llegan con la variante de gasolina tricilíndrica PureTech de 130 CV –1.800 euros más asequible–, que con la misma potencia registra mejores aceleraciones y hasta recu-

pera en las relaciones finales de forma más expeditiva, aunque no puede combatir, lógicamente, en consumo.

Nuestro protagonista, asociado a un cambio manual de

seis relaciones, es tan progresivo que no parece que 'corra', pero basta mirar los datos del correvit para despejar dudas. Lo cierto es que apenas llegan vibraciones al interior, y sólo cuando aceleramos sin contemplaciones es palpable su naturaleza diésel.

A pesar de los largos desarrollos del cambio, no le importa moverse por la zona baja del cuentarrevoluciones, ya que desde apenas 1.500 rpm comienza a trabajar de verdad. Sube hasta acariciar las 4.800 vueltas, pero por encima de las 4.000 encontraremos más ruido que nueces.

Son destacables sus buenas cifras de consumo si nos tomamos las cosas con calma. Nos explicamos: a 90 km/h nos movemos en 4,0 litros, pero a 140 km/h prácticamente se duplica esa cifra. A pesar de todo, el consumo medio durante la prueba registró unos atractivos 5,5 litros.

Nada que objetar a la dinámica de esta nueva versión del 3008. El tacto general es muy agradable, la dirección y el cambio son precisos, el chasis se muestra sumamente equili-



▶ El característico puesto de conducción i-Cockpit, con un volante pequeño y situado en una posición muy baja, conviene probarlo antes. El cambio manual es muy preciso.



◀ El habitáculo es amplio, y en opción las butacas delanteras AGR cuentan con función de masaje. El cuadro de mandos digital se puede configurar de cinco modos diferentes.



▶ El nuevo motor 1.5 BlueHDi de 130 CV se apoya en el AdBlue para cumplir con las emisiones.



◀▶ Dinámico en marcha, el interior es amplio, lo mismo que el maletero, que cubica 520 litros.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
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 y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.417
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.623
Capacidad del maletero (l)	520
Capacidad del depósito (l)	52,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	192 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,1 (10,8)
Recorriendo (metros)	192

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,2

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,2
En conducción dinámica	9,2

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,0
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,5

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	954
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,7
Ciclo extraurbano	3,8
Ciclo mixto	4,2

SUS RIVALES



NISSAN QASHQAI DCI 130 CV ACENTA 4X2
Equilibrado en todos los frentes, la relación precio-producto es muy atractiva. El motor es muy refinado, pero se remata con peor calidad y el maletero es más justito.

Precio	26.850 €
0-100 km/h	9,9 seg.
Consumo	4,4 l/100km
Maletero	430 litros



SEAT ATECA 1.6 TDI 115 CV STYLE 4X2
Dinámicamente es el más ágil, y defiende la habitabilidad como nadie pese a ser más pequeño. El propulsor es menos potente y, sin embargo, homologa más consumo.

Precio	27.110 €
0-100 km/h	11,5 seg.
Consumo	4,5 l/100km
Maletero	510 litros

brado y frena de maravilla. De hecho, sólo necesita 35,5 metros para detenerse por completo desde 100 km/h.

Y si a todo este atractivo cóctel añadimos una dotación de serie muy completa con el acabado Allure que nos ocupa –navegador 3D, pantalla táctil de 8 pulgadas, alerta de cambio de carril y de fatiga del conductor, climatizador bizona, Peugeot Connect, cámara trasera, sensores de luces, lluvia y de aparcamiento...– estaríamos hablando de uno de los SUV más completos y agradables que encontramos hoy en su segmento.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Me gusta el 3008 en su concepto general. Por su buena dinámica, por un tacto general muy agradable y por su puesto de conducción que, reconozco, no gusta a todo el mundo. El nuevo motor BlueHDi de 130 CV añade nuevas dosis de refinamiento y es más progresivo, pero no más económico en consumo.



El más 'pintón'

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

Debo reconocer que los pick-up me producen una atracción especial. No necesito transportar leña, fardos de paja o bicicletas de montaña en su generosa 'bañera' de transporte. Soy consciente de lo saltarines que se vuelven cuando llegan los baches y las ballesas del eje trasero no tienen que soportar nada de carga. Y sé positivamente que la ciudad no es el entorno más adecuado para un tamaño descomunal y un embrague recomendado para piernas musculadas. Pero estoy convencido de que si tuviera espacio, dinero y tiempo, en mi garaje dormiría cada noche un pick-up. Porque si este tipo de vehículos ya me gustaba cuando iban 'pelados' de equipamiento y no se podía –por ley– pasar de 90 km/h, imagina ahora que cuentan con todas las comodidades, las ayudas a la conducción y el equipamiento de lujo del todocamino más equipado; y encima la DGT les ha quitado la consideración de camión y ya pueden 'correr' a 120 km/h donde esté permitido.

Y no será por potencia para conseguirlo. Desde luego,

El segmento de los vehículos pick-up se ha ido 'civilizando' hasta que, de la 'bañera' para delante, un pick-up moderno no tiene mucho que envidiar a un todocamino. Y la DGT ha puesto la guinda al dejarles circular a 120 km/h.

al nuevo Fiat Fullback no le falta porque su motor diésel 2.4 con 181 caballos le permitiría alcanzar incluso los 179 km/h. Hablamos de un magnífico propulsor que además de potente es suave y silencioso, incluso al ralentí, algo llamativo e impropio de lo que hasta no hace mucho se res-

piraba en estas 'camionetas' de trabajo. El cambio manual ofrece una precisión exquisita; sin embargo, el embrague, con un pedal tirando a muy duro, requiere de tiento, presión milimétrica y no muchas prisas a la hora de cambiar para no salir a trompicones. Pero uno se termina acostumbrando

do y olvida esas pegadas cuando comprueba que los 181 CV mueven con soltura un conjunto que roza las dos toneladas sin que el consumo se dispare mucho más allá de los 9 l/100 km.

El Fullback –su nombre proviene del rugby y representa al último jugador en defensa capaz de resolver cualquier situación– es en realidad un Mitsubishi L200 vestido de Fiat fruto del acuerdo al que llegaron ambas marcas en 2014. Y comprobamos que a nivel 'off road' el Fullback se mueve sobrado gracias a su sistema de tracción total, que en este caso ofrece cuatro modos de uso: trasera, total sin reductora, total sin reductora pero con diferencial central bloqueado y total con reductora y diferencial central bloqueado. Como tabla de salvación para situaciones complicadas esta versión también permite bloquear el diferencial trasero, lo que asegura una eficacia definitiva. Pero sobre el asfalto, el peso, las ruedas TT y los tambores traseros no son la mejor carta de presentación para una buena frenada, y a 120 km/h ha empleado 60 metros en parar.

PRECIO		36.484 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
	EMISIONES DE CO ₂ :	196 G/KM
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
	Prestaciones y capacidad 'off road'. Calidad. Posición al volante. Seguridad y equipamiento de serie.	
		Eje trasero saltarán sin carga. Manejo del ordenador engorroso. Embrague de tacto rudo. Frenos justos.



▶▶ El salpicadero de este pick-up, y en general el interior, sorprende por su calidad, presentación y equipamiento de serie.



◀◀ Espacio muy bueno para cinco. A la izquierda del volante, el mando para bloquear el diferencial trasero.



◀◀ El Fullback también cuenta con bloqueo de diferencial central, un icono en el cuadro de instrumentos permite saber en todo momento qué bloqueo llevamos.



▶ La ubicación de los amortiguadores traseros es curiosa: el izquierdo va por detrás del eje y el otro por delante.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Desde que en junio de 2017 la DGT comenzó a considerar los pick-up como vehículos normales y no como camiones, su planteamiento ha comenzado a tener mucho más sentido. Y Fiat aprovecha el momento con un clon del Mitsubishi L200 que aporta diseño, seguridad y un precio muy competitivo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.4 D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	5, en línea / 20
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.442
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	181 CV / 3.500
Par máximo/rpm	43,9 mkg / 2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera, o total engranable
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Paralelogramo deformable, con muelles y barra estabilizadora.
Trasera:	Eje rígido con ballestas y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	245/65 R17
Marca	Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.875
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.285 / 1.815 / 1.780
Capacidad de carga (kg)	1.000
Capacidad del depósito (l)	75

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	179 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (n.d.)
Recorriendo (metros)	181

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,8

SUS RIVALES

NISSAN NAVARA DC 2.3 DCI 190 CV TEKNA	
Con un precio muy superior, a pesar de no ser la versión más equipada, el Navara destaca sobre todo por un consumo más reducido.	
Precio	45.565 €
Potencia	190 cv
Consumo 0 a 100 km/h	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,8 seg.

TOYOTA HILUX DC 2.4 150 D 4X4 LIMITED	
El modelo japonés, referencia en este segmento, cuesta prácticamente lo mismo pero con 30 caballos menos. Y a plena carga esa diferencia se nota.	
Precio	36.500 €
Potencia	150 cv
Consumo 0 a 100 km/h	7,0 l/100km
0 a 100 km/h	13,2 seg.

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	9,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,5
En conducción dinámica	10,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,8
A 140 km/h de cruceo	9,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	865
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto	7,1





En el pueblo segoviano del Real Sitio de san Idefonso, conocido como La Granja, y tras una intensa nevada. Detrás, la estatua ecuestre de Carlos III, colocada en 2017 tras 12 años de disputas.



El Ayuntamiento de Labastida, en Álava, fue uno de los primeros escenarios en los que pasó nuestro Micra de pruebas. Está muy cerca de La Rioja, y su casco histórico es bellissimo.

Según Reevo, la organización independiente e internacional de reseñas, el nuevo Micra obtiene una puntuación de 8,8 sobre 10 en satisfacción de los clientes. Y un tercio de los encuestados le dieron a su Micra un 10 sobre 10. Nosotros hemos recorrido 25.000 kilómetros con la versión 1.5 dCi Tekna y nuestra nota también es muy alta.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Equipo de Pruebas

La última parte de este maratón kilométrico con el nuevo Nissan Micra 1.5 dCi se ha dedicado casi exclusivamente a rodar en el entorno urbano, un escenario a la medida de un modelo que por su tamaño, consumo y facilidad de conducción se adapta como un guante a los peores atascos, las calles más estrechas o las plazas de aparcamiento más reducidas. Pero no hay que olvidar que veníamos de recorrer 20.000 kilómetros por carreteras de todo tipo de España, Andorra, Francia y Portugal. Es decir, que el Micra juega en casa cuando trata de batirse el cobre entre semáforos, callejuelas y ciclistas urbanos, pero está deseando saltar fuera de los muros de la gran ciudad y sus vías de circunvalación para emprender



25.000 kilómetros descubriendo mundo



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 DCI K9K GEN 5
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.461
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima oficial	90 CV
Potencia máx. 3.099 km	97,4 CV
Potencia máx. 24.261 km	100,4 CV

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Independiente, por barra de torsión, con muelles, amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	205/45 R17 - Bridgestone Turanza T005

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.157
Capacidad maletero/depósito	300 / 41
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999 / 1.743 / 1.455

PRESTACIONES

KILOMETROS	2.000	12.345	18.381
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	18,4	17,8	17,6
De 0 a 50 km/h	4,3	3,7	3,6
De 0 a 100 km/h	12,1	11,3	11,4
	(Oficial 11,9)	(Oficial 11,9)	(Oficial 11,9)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,1	19,3	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	27,2	24,6	24,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,6	35,4	35,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	51,9	44,3	44,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5	9,4	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,0	15,7	15,6

CONSUMOS

	2.000 km	18.381 km	24.396 km
--	-----------------	------------------	------------------

EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	5,7	5,5	5,9

EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	4,1	4,0	4,1

EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	5,0	4,9	4,9
A 140 km/h de cruce	5,9	5,7	5,8

CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	5,0	4,9	5,0

AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	820	840	820

CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	3,8/3,4/3,5	3,8/3,4/3,5	3,8/3,4/3,5



BOSCH EL AVANZADO BANCO DE POTENCIA QUE TIENE LA FIRMA ALE MANA EN SUS INSTALACIONES DE MADRID MIDE CON PRECISIÓN



LAS MEJORES FOTOS DE NUESTROS PROBADORES Viajero del tiempo

El Nissan Micra de nuestra prueba de fiabilidad no ha viajado en el tiempo hasta el futuro, pero no ha parado de rodar ni un momento en el presente, y los numerosos probadores que se han dedicado a recorrer miles de kilómetros han dejado un rastro de fotos que lo demuestra. Y muchos de estos conductores han destacado en sus apuntes de viaje que el coche llama la atención allá por donde pasa, y que mucha gente pedía verlo por dentro. Estas reacciones del público son fruto de un exterior dinámico y deportivo, con un color llamativo y un interior muy original.



El Micra ha cambiado permanentemente de escenario. Tan pronto estaba en mitad de la nieve como rodeado de agua, palmeras y 'disfrutando' de una temperatura primaveral.



La playa de la Herradura, en la localidad granadina de Almuñécar, es un remanso de paz en invierno. Allí se pueden ver puestas de sol tan bellas como esta.



El 8 de enero cayó una gran nevada en el centro de la península. En concreto, medimos 62 centímetros de nieve en el pueblo segoviano de San Rafael.



En España hay 187 faros costeros que iluminan la costa. Y el del Cabo de Palos, en Murcia, es uno de los más impresionantes. Entró en servicio en 1865.

viajes cortos, desplazamientos intermedios o largos itinerarios de vacaciones. Y los últimos 5.000 kilómetros no han sido aburridos, ya que el coche se ha acercado en varias ocasiones a Galapagar, o ha viajado a Segovia y a Cáceres, pero sobre todo se ha quedado circulando por Madrid para someter a su desgaste lógico piezas y sistemas tan suscep-

tibles de envejecer aceleradamente en ese exigente entorno como pueden ser los frenos, el embrague, el sistema Stop/Start, el motor de arranque, el cambio... O el motor, que en ciudad también sufre lo suyo. Y es en ese espacio, odiado por muchos y habitual de casi todos, donde comprobamos que el 1.5 dCi de 90 CV-100,4 dió en el banco—resulta agradable

BANCO DE POTENCIA DE LOS 90 CABALLOS HOMOLOGADOS A LOS 100,4 REALES MEDIDOS

El Micra 1.5 dCi cuenta con uno de los motores más equilibrados y exitosos de la Alianza Renault Nissan, un propulsor que incluso fue elegido por Mercedes para montarlo en algunos de sus modelos, adaptado a los requerimientos de la marca alemana. Por eso no nos ha sorprendido mucho que un motor que en principio está homologado con una potencia máxima de 90 CV termine dando, al cabo de 25.000 kilómetros, nada menos que 100,4 CV. Aumento de



El motor 1.5 dCi de 90 caballos ha terminado dando 100,4 después de 25.000 kilómetros. Este propulsor se caracteriza, además, por un consumo real muy bajo.

potencia, aparejado al paso de los kilómetros, que ha sido progresivo. Y es que con 3.099 kilómetros el Micra 1.5 dCi dió ya 97,4 caballos en el Banco de Potencia

de Bosch. Y en la última prueba, cuando el coche ya había recorrido 24.261 kilómetros, este magnífico motor ha rendido 73,9 kW, equivalentes a los ya citados 100,4 caballos.



y progresivo. El turbo de este Micra es de geometría fija, sin embargo el módulo de control del motor (ECM) vigila la presión de sobrealimentación para adecuarla a las condiciones de conducción, mejorando la respuesta y compensando en parte la ausencia del más sofisticado y eficaz turbo de geometría variable.

Muchos de los que estén leyendo este artículo se preguntarán si comprar este Micra con motor diésel les supondría un problema en momentos de graves episodios de contaminación en las grandes ciudades. Y la respuesta es 'no', y no por una razón muy sencilla: el motor K9K Gen 5 cumple la normativa Euro 6b; y, para hacerlo, al anterior mo-



El sistema que más ha dado la lata en esta unidad ha sido el climatizador automático, que despedía mucho calor cuando lo programábamos a una temperatura normal de uso, como son los 20°. Los sistemas de seguridad incluidos de serie en este acabado han permitido al Micra conseguir las 5 estrellas en las pruebas de EuroNCAP.



El Micra 1.5 dCi se ha sometido a tres pruebas de prestaciones con nuestro inseparable Correvit GPS y con el sonómetro digital. En la primera medición, cuando el coche tan solo había recorrido 2.000 kilómetros, al Micra se le notaba aún poco suelto; de hecho, no llegó a la cifra de aceleración de 0 a 100 km/h homologada por la marca para este modelo. Sin embargo, la progresión ha sido fantástica, y en la última medición el Micra ha mejorado en 5 décimas este dato y prácticamente el resto de aceleraciones y recuperaciones. También el sonómetro ha medido menos decibelios: por ejemplo, ha pasado de 74,2 a 71,6 dB cuando rueda a 140 km/h.

tor Euro 5 se le han añadido una serie de tecnologías que permiten que las emisiones se reduzcan considerablemente. Por ejemplo, un sistema de refrigeración y un sensor de temperatura a la válvula EGR, una trampa de partículas NOx que las acumula y las convierte periódicamente en nitrógeno mediante una inyección de combustible, también se han añadido varios sensores tanto en el filtro de partículas como en la trampa de NOx, o un sensor de presión antes del turbo. Y se ha modificado el sistema

DETECTOR ADEMÁS DE LAS CÁMARAS DE VISIÓN 360º, EL MICRA LLEVA DE SERIE DETECTOR DE MOVIMIENTO AL DAR MARCHA ATRÁS



MECÁNICA FIABILIDAD CONTRASTADA PARA UN MOTOR DEL QUE YA SE HAN FABRICADO 15 MILLONES

En 2016, las sinergias derivadas de la Alianza entre Renault y Nissan supusieron 5.000 millones de euros de ahorro, una cantidad que llega de la mano de compras comunes, fabricación o ingeniería. Y una buena muestra de estas sinergias se encuentran en el caso del Nissan Micra, que comparte con el Renault Clio el motor y un buen número de componentes; eso sí, adaptados a su personalidad.

Por ejemplo, el motor es el K9K Gen5 común al Clio y también al Captur. Una mecánica de la que ya se han fabricado 15 millones de unidades desde 2001-14,3 en Valladolid- y que monta hasta el Mercedes Clase A -un 30 por ciento de ese modelo se vende con una adaptación del K9K Gen5-. Además, desde 2007 Nissan ha matriculado en España 268.513 unidades con motor K9K. Un propulsor de empuje solvente, gasto mínimo y mantenimiento muy reducido, ya que la correa de distribución se cambia cada 150.000 km o 6 años, y el aceite cada 30.000 km o 12 meses, lo que antes ocurra. Pero tras los 25.000 km del test, el Micra 1.5 dCi también ha demostrado que, además de poco combustible, gasta pocas ruedas, poco embrague, pocos discos o pocas pastillas de freno.

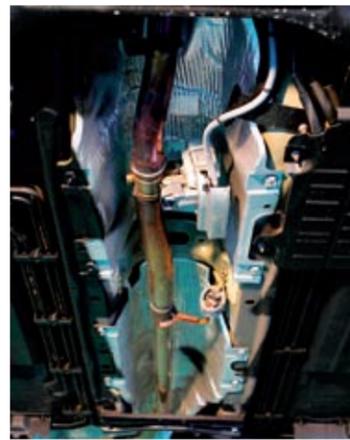
Incluso a la hora de pasar la primera revisión el cliente tan sólo tendrá que pagar por ella 182,43 euros, incluido el IVA. Y a nuestro mecánico de guardia le gusta lo que ve tras subir el coche en el elevador por distribución y acceso a los elementos, protección de otros o situación y sujeción del cableado. Los desgastes han sido mínimos. Lástima que los sensores del climatizador automático no hayan estado a la altura del resto, obligando a regular a menudo la temperatura para no pasar calor.



▲ Las piezas desmontadas y analizadas por nuestro mecánico de cabecera son fáciles de trabajar y no requieren herramientas especiales. A la izquierda, las mediciones iniciales. A la derecha, con los 25.000 kilómetros recorridos.



▲ En los bajos del Micra sorprende el gran túnel reservado para la línea de escape, supeditado sin duda al espacio necesario para integrar el actuador de control eléctrico de la mariposa de escape.



◀ Entre el principio -foto de la izquierda- y el final de la prueba -foto de la derecha-, con el odómetro marcando 25.000 kilómetros, los discos ventilados de los frenos delanteros no habían experimentado nada de desgaste, señal de que la calidad de los materiales es muy buena y de que las pastillas han realizado su labor adecuadamente.



◀ Las ruedas Bridgestone Turanza han sido desarrolladas expresamente para el Micra y han dado muy buen resultado. Aunque encontramos en su banda un 'mordisco' raro, de origen desconocido.



▲ En esta nueva plataforma CMF-B que estrena el Micra, el eje torsional trasero ofrece un nuevo diseño.



▲ Los soportes del escape están convenientemente anclados a silentblocks de goma.



▲ Pegado al colector vemos el actuador de control eléctrico de la mariposa de escape.



▶ Amortiguadores traseros al 90 por ciento de su eficacia; y los delanteros, al 85 por tener que soportar mayor peso.



▶ Las pastillas de freno han sufrido el desgaste normal de un vehículo de estas características. Han perdido sólo 2,5 mm de su grosor, y a ese ritmo le quedaría material suficiente como para recorrer otros 40.000 kilómetros.



▲ Las cámaras situadas tanto en la parte delantera como en la trasera permiten ofrecer una visión 360º, propia de segmentos superiores.



▼ El Micra recurre a tiradores semicamufrados en las puertas laterales traseras.

▲ A veces, el espejo retrovisor derecho no se desplegaba a la vez que el izquierdo al abrir las puertas. Una vez dentro, había que hacerlo con su mando específico.

◀ Una de las virtudes del Micra es su buen equilibrio entre confort y estabilidad. La 'culpa' es de los buenos amortiguadores.

de gestión del anticongelante. El Micra está preparado para contaminar lo mínimo, pero hay que seguir algunas recomendaciones interesantes. Por ejemplo, el filtro de partículas no está especificado que tenga mantenimiento porque se regenera solo; sin embargo, si se realiza una conducción urbana sí conviene, de vez en cuando, salir a carretera y circular a 120 km/h, o apurar un poco las marchas para que ese filtro se regenerare adecuadamente.

Todos los probadores han

resaltado el compromiso entre comodidad y estabilidad del Micra, y es que este modelo, fabricado en una planta de Renault en Francia, estrena la plataforma CMF-B que en algunos meses también heredarán los futuros Renault Clio y Captur. La nueva base implica nuevas suspensiones -sobre todo un eje torsional posterior de nueva factura- con un tren delantero más firme y un chasis puesto a punto por el Centro Técnico de Nissan en Barcelona. Y en este desarrollo toma un protagonismo clave el sistema de Control Inteligente de la Trazada, calibrado por los ingenieros José Luis del Villar y Ángel Fontanillo. Este control activo, cuyo objetivo es reducir el subviraje, funciona de cine en curvas

CX DE 0,29 EL DISEÑO DEL NUEVO NISSAN MICRA ES ESPECIALMENTE AERODINÁMICO, CON UNA LUNA DELANTERA MUY TUMBADA



TIRE PRESSURE		PASSENGERS	
PRESIÓN DEL NEUMÁTICO		PERSONAS	
PNEU PRESSION DU PNEU		PERSONEN	
TABELA DE PRESSÃO DOS PNEUS		PASSAGEIROS	
FRONT	195/55 R16 87H	UP TO 220	2,2
DELANTERO	205/45 R17 84BBV	UP TO 220	2,2
AVANT		UP TO 220	2,2
DIANTEIRO		UP TO 220	2,2
REAR	195/55 R16 87H	UP TO 200	2,0
TRASERO	205/45 R17 84BBV	UP TO 200	2,0
ARRIÈRE		UP TO 200	2,0
TRASEIRO		UP TO 200	2,0

◀ Bajo el maletero cabe una rueda de emergencia, que cuesta 100 euros. Las ventanillas traseras no llevan elevalunas eléctricos, ni en opción, por complejidad para la fábrica en el lanzamiento, pero desde este año se ofrecerán versiones con y sin ellos. La presión de ruedas en función de la carga es de entre 2,2 y 2,6 bares delante; y de 2,0 a 2,6 detrás.



▶ El compromiso del Micra 1.5 dCi Tekna entre dinámica y confort es magnífico. Los limpiaparabrisas quedan 'escondidos' sobre una zona ahumada de la luna delantera, de forma que no se ven desde el puesto de conducción. A nivel aerodinámico, también quedan muy protegidos.

cerradas y convierte al Micra en un modelo cómodo y con aplomo en ciudad y autopista, pero también en un coche divertido y seguro en carretera. Y también lleva de serie Control Inteligente de la Calzada, que con sutiles toques de freno limita las oscilaciones verticales de la carrocería en zonas muy bacheadas.

En el apartado de la seguridad, el nuevo Micra ha obtenido 5 estrellas EuroNCAP en esta versión Tekna –el resto de versiones obtuvo 4 estrellas– gracias al paquete de seguridad extra que lleva es-



▶ En el acabado Tekna, el reposacabezas del conductor lleva incorporado un altavoz Bose.

ta completa variante, y que se compone de Sistema Inteligente de Anticolisión Frontal –con detección de peatones–, el Asistente de Luces en Carretera cortas/largas, el Control Inteligente de Cambio de Carril y el Reconocimiento de Señales de Tráfico. Aunque, en realidad, si repasamos la lista de sistemas de seguridad del Micra se puede decir, sin miedo a exagerar, que es el modelo más equipado de su clase y, por tanto, el más seguro.

Los consumos reales del Micra diésel en recorrido urbano se han mantenido en el entor-

no de los 6 litros cada 100 kilómetros, aunque en una de las mediciones, cuando se llevaban recorridos 18.000 kilómetros, esa cifra se redujo a los 5,5 l/100 km. La explicación a esta diferencia es que en nuestro recorrido por ciudad, en esa ocasión encontramos menos tráfico del habitual. En cualquier caso, el consumo del Micra de nuestra prueba de fiabilidad ha sido, con una cifra media de 5 litros cada 100 kilómetros, una de las más bajas en nuestras mediciones en tráfico real. Y eso que con los neumáticos de 17 pulgadas de



◀ El interior del Micra en el acabado Tekna analizado es vistoso y muy original. El salpicadero está acolchado y la pantalla táctil, de 7 pulgadas, es de serie. La altura en las plazas traseras es algo justa.

serie en este acabado el consumo aumenta tres décimas respecto a otros acabados con rueda más pequeña: de 15 y 16 pulgadas.

También ha gustado mucho entre los probadores la eficacia de la frenada, sobre todo

teniendo en cuenta que el coche lleva tambores traseros, normalmente menos eficaces. Pero el Micra ha empleado poco más de 51 metros para detenerse desde 120 km/h, una cifra muy buena, comparable con lo mejor del segmento.



Construido en el siglo XVI, el Convento de la Asunción de Calatrava, en la localidad manchega de Almagro, fue declarado monumento histórico artístico en 1931.

Salvo un climatizador automático que nos ha desconcertado a menudo por su funcionamiento incierto, en general el Micra ha ido venciendo cada vez más a medida que los probadores lo han ido conociendo a fondo y reco-

riendo kilómetros. Consumo, comportamiento, agrado y seguridad son los puntos fuertes del coche en opinión del equipo de pruebas. Un Micra que ya puede tutearse, sin complejos, con lo mejorcito del segmento.

Con 1.914 caballos de pura electricidad

Rimac Automobili, un artesanal fabricante 'Made in Croacia' ha desarrollado su segundo modelo, sucesor del todopoderoso Concept One. Es este C_Two, una avanzada criatura con cuatro motores que es capaz de dejarte boquiabierto con sus electrizantes cifras.



Para abrir sus sofisticadas puertas, el Rimac C_Two cuenta con reconocimiento facial y huella digital.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hace tres años aparecía el Rimac Concept One, una salvaje criatura desarrollada por la empresa croata Rimac Automobili. Puramente eléctrico, llegó a generar 1.225 caballos de potencia para hacer 'morder el polvo' a muchos superdeportivos con mecánica de combustión, y para dejar ensimismados a todos quienes se sentaron frente a su volante, incluyendo al mismísimo Richard Hammond, el mediático periodista que sufrió un aparatoso accidente que sirvió para restar una unidad a su limitada producción, pues sólo se construyeron seis ejemplares, que se vendían por un millón de euros aproximadamente.

En el Salón de Ginebra, Rimac presentó su segundo modelo, el C_Two, que será más 'común' que su antecesor, pues pretenden fabricar 150 unidades, que serán ensambladas de forma artesanal. Eso sí, si quieres uno prepara la cartera, pues la factura tampoco bajará del millón de euros.

Como el Concept One, este Rimac C_Two es totalmente eléctrico, y para impulsarse utiliza cuatro avanzados mo-

tores eléctricos, uno por rueda. Cada uno tiene su propia caja de cambios, con una única velocidad para los delanteros y con dos para los traseros.

Si ya has asimilado toda esta información, prepárate, porque empiezan las sorpresas. Entre sus cuatro motores generan la friolera de 1.914 caballos de potencia y 2.300 Nm -234,7 mkg- de par motor máximo. Para que te hagas una idea, un Ferrari 812 Superfast esconde un 6.5 V12 que se conforma con 800 caballos y 718 Nm... Eso es bisutería si se compara con este Rimac C_Two, un bólido eléctrico de otra galaxia.

Para alimentarlos, Rimac recurre a una batería de iones de litio que tiene una capacidad de 120 kWh -100 kWh tiene la del Tesla con mayor autonomía-, y que va ubicada en los bajos del vehículo para aproximar al máximo su centro de gravedad al suelo. Aquí no acaba la cosa, porque Rimac la ha diseñado para que forme parte de su estructura, que, recordemos, se fabrica íntegramente en fibra de carbono, como su carrocería. Ahora bien, las zonas de deformación están creadas en aluminio, pues todo suma pa-

1,97 SEGUNDOS ES LO QUE NECESITA ESTE BÓLIDO PARA ALCANZAR LOS 100 KM/H DESDE CERO





CUERO, CARBONO... Y UN ELENCO DE PANTALLAS TFT ES LO MÁS LLAMATIVO EN SU HABITÁCULO



▲ Cada uno de sus motores cuenta con su propia transmisión, y hay uno por rueda. Entre todos generan 1.914 caballos y 2.300 Nm.

CON EXTINTOR EN HONOR A RICHARD HAMMOND, QUIEN SUFRIÓ UN ACCIDENTE CON SU ANTECESOR



▲ Rimac fabricará como mucho 150 ejemplares de este C_Two, cuya producción comenzará este mismo año. No bajará del millón de euros.



1.950 KILOS Y ESO QUE EN SU MAYOR PARTE ESTÁ FABRICADO EN CARBONO. MIDE 4,75 METROS



ra aligerar el peso, que se queda en 1.950 kilos.

Esos 120 kWh se traducen en una autonomía que puede llegar a los 650 kilómetros, suficientes para viajar de Madrid a Barcelona sin escalas. Además, admiten recargas rápidas, por lo que en 30 minutos almacenan energía para recuperar el 80 por ciento y circular otros 520 kilómetros.

El Rimac C_Two tiene una relación peso/potencia de 1,02 kg/CV, lo que se traduce en unas prestaciones de auténtico dragster. Y es que sólo necesita 1,97 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, mientras que los 300 km/h los alcanza en 11,8 segundos, lo que un Citroën C4 Cactus BlueHDI 100 necesita para alcanzar los 100 km/h. Además, no para hasta llegar a los ¡¡¡412 km/h!!! Ahora bien, a este ritmo su batería duraría un auténtico suspiro.

Para soportar semejantes prestaciones, Rimac ha trabajado con Pirelli para desarrollar sus avanzados P-Zero, que se instalan en unas llan-

tas capaces de variar su forma dependiendo de la velocidad. Gracias a ello se mejora su aerodinámica, un apartado vital para este C_Two. Y es que su afilada carrocería es fruto de horas y horas de ensayo en el túnel de viento, y cada apéndice, por pequeño que sea, tiene su razón de ser.

Por norma general, todo lo que corre debe frenar. Para conseguir detener este misil eléctrico, Rimac ha confiado en Brembo, quien instala cuatro discos carbocerámicos de 390 milímetros y cuatro pinzas de seis pistones. Además, sus motores recuperan energía en las deceleraciones a una velocidad de 150 kW. Cada uno de ellos se controla de forma independiente más de 100 veces por segundo gracias a la tecnología R-AWTV, infinitamente superior a un ESP habitual.

Semejante biplaza presenta un futurista puesto de conducción donde abundan las pantallas; y por si deseamos 'desconectar', incluso ofrece un sistema de conducción autónomo de Nivel 4.



LA NUEVA GENERACIÓN ESTÁ LLENA DE SOLUCIONES INGENIOSAS, COMO EL SISTEMA PROPILOT, EL E-PEDAL O LA CARGA BIDIRECCIONAL



Alcanza otro nivel

El nuevo Leaf nace cumpliendo al pie de la letra la innovadora filosofía Nissan Intelligent Mobility, que combina una serie de soluciones para optimizar la vinculación del conductor con el vehículo. Es el caso del ProPilot, que nos asiste cuando es necesario; del e-Pedal, que revoluciona la forma de conducir, o del sinfín de tecnologías vinculadas a la eficiencia, la seguridad o la conectividad.

Llega dispuesto a cambiar las reglas del juego de la movilidad inteligente y más comprometida con el entorno, y para ello el nuevo Leaf se sur-

te de una avanzada tecnología que lo abarca hasta el último apartado, empezando por todo lo que tiene que ver con su condición de vehículo eléctri-

co, que le ha convertido en el modelo de cero emisiones más vendido en el mundo. Así, la segunda generación del Leaf mejora el placer de con-

ducción y la aceleración –de 0 a 100 km/h en sólo 7,9 segundos– gracias al nuevo tren motriz eléctrico de 320 Nm de par y 110 kW de potencia

SISTEMA ProPILOT

La Conducción Inteligente de Nissan

El nuevo Leaf es el máximo exponente de la Conducción Inteligente de Nissan, que incluye el avanzado sistema ProPILOT, de serie en los acabados N-Connecta y Tekna, y que facilita una conducción más segura y cómoda. ProPILOT, primer capítulo de la conducción autónoma de Nissan, usa la dirección, los frenos y el acelerador para ayudar al conductor en situaciones de circulación por un solo carril. En escenarios de tráfico lento, permite al Leaf desacelerar y parar de forma autónoma cuando el tráfico se detiene; y el sistema vuelve a reanudar la marcha, siguiendo al coche de delante, cuando el tráfico vuelve a fluir. En autopistas permite mantener una velocidad de cruceo o seguir al vehículo que nos precede si este va más lento, manteniendo además el coche dentro del carril. También incluye el sistema ProPILOT Park, opcional en el grado Tekna, para estacionar de modo totalmente autónomo, en batería o en paralelo, de una forma sencilla: apretando un solo botón.



e-PEDAL USAR UN SOLO PEDAL PARA TRANSFORMAR LA MANERA DE CONDUCIR



El nuevo Leaf incorpora de serie en toda la gama –acabados Visia, Acenta, N-Connecta y Tekna– la revolucionaria tecnología e-Pedal, que transforma la manera de conducir porque permite utilizar un solo pedal cuando activamos su mando, ubicado en la consola central. El e-Pedal permite arrancar, acelerar, desacelerar y parar con solo modificar la presión sobre el pedal acelerador. Cuando dejamos de pisar el pedal y este queda totalmente liberado, los frenos hidráulicos y de fricción se activan, deteniendo

completamente el coche –durante ese proceso las ópticas traseras de frenada se encienden– y utilizando la energía de frenada para recargar la batería. Además, el coche mantiene la posición incluso en pendientes inclinadas –ya sean subidas o bajadas– hasta que el conductor vuelve a pisar el acelerador, lo que incrementa el confort de conducción y elimina el estrés de situaciones que hasta ahora podían resultar comprometidas. Mientras el e-Pedal está activado, un testigo azul lo indica en el cuadro de instrumentos.

–150 caballos–, lo que supone una mejora del 38 por ciento. Y la nueva batería de 40 kWh, que ocupa lo mismo que la del Leaf anterior pero tiene más densidad energética, se traduce en una autonomía –según el ciclo NEDC– de 378 kilómetros con una sola carga; mientras que de acuerdo con el nuevo ciclo de homologación WLTP, más exigente, la autonomía sería de 285 kilómetros en ciclo combinado, y de 415 en ciclo urbano. Por eso esta segunda generación permite a los usuarios disfrutar de desplazamientos más largos, e interconectados gracias a la extensa red de recarga rápida pública CHAdeMO, de 50 kW y que puede llegar a reducir la operación a 40 minutos. Y si usamos un panel ‘wallbox’ doméstico de 6,6 kW –en casa o en el trabajo, por ejemplo–, la carga total de la batería se completa en 7,5 horas. Asimismo, gracias a la app NissanConnect EV podemos localizar los puntos de recarga mientras conducimos.

El incremento de la autonomía tiene que ver también con otros avances técnicos, como una aerodinámica muy eficaz –parte inferior de la carrocería completamente plana, estudio detallado de los retrovisores, el alerón trasero o el difusor bajo el paragolpes posterior, índice Cx de 0,28...– o soluciones tan avanzadas co-

Con hasta 378 kilómetros de autonomía, cinco cómodas plazas y un maletero de 435 litros, el nuevo Leaf abre nuevas posibilidades de uso. Y la recarga rápida en la red pública de 50 kW requiere sólo entre 40 y 60 minutos.



la posibilidad real de interacción del coche en los hogares, las empresas o la sociedad en general, ya que su tecnología V2H/V2G (Vehicle-to-Home/Vehicle-to-Grid) permite usar la energía almacenada en su batería de iones de litio de 40 kWh como una fuente de energía. Así, la energía generada por fuentes renovables –unas placas solares en el tejado de casa, por ejemplo– podría ser almacenada en el Leaf, cuya batería sería capaz después de suministrar electricidad a la vivienda durante cuatro días gracias a su unidad de carga bidireccional.

mo el e-Pedal, que simplifica la conducción y aprovecha cada deceleración para cargar al máximo la batería.

Y del potencial innovador del nuevo Leaf hablan otras capacidades, pues esta segunda generación abre también



EN EL SISTEMA DE AUDIO BOSE DE LA VERSIÓN TEKNA, SUS SIETE ALTAVOCES, PEQUEÑOS Y LIGEROS, AYUDAN A AHORRAR ENERGÍA



▶▶ Exteriormente, las versiones N-Connecta y Tekna se diferencian por sus llantas de 17 pulgadas, el pilar 'C' posterior en negro o los cristales traseros oscurecidos.

Ese es uno de los motivos que llevan a Nissan a definir su nuevo Leaf como «el vehículo más avanzado tecnológicamente que hay en el mercado»; aunque hay otros, como el Chassis Control, o Control Inteligente de la Trazada, que gestiona el movimiento del chasis del coche para aumentar el control de trazada ofrecido por la amortiguación de la suspensión; y el revolucionario ProPILOT, sistema de serie en las versiones N-Connecta y Tekna que supone la primera

fase de la conducción autónoma de Nissan –ver cuadro en página 48–. O también el ProPILOT Park, opcional por 435

euros en el nivel Tekna y que permite estacionar de manera totalmente autónoma: sin manos y sin pies, pues bas-

ta con pulsar un botón. Además, puede aparcar tanto en línea –paralelo a la acera– como en batería. Cuando deseamos hacer lo primero, sólo hay que detener el vehículo un poco por delante del hueco encontrado y mantener pulsado

INFOENTRETENIMIENTO Y CONECTIVIDAD EL CONDUCTOR ES EL CENTRO

El nuevo Leaf cuenta con un interior rediseñado que se centra en el conductor y combina el uso inteligente del espacio con la mejor funcionalidad. El panel frontal de 'ala planeadora' está presidido por la pantalla de 7 pulgadas, que resalta prestaciones clave como la tecnología del Escudo de Protección Inteligente, el indicador de potencia del sistema eléctrico –consumos, autonomía, proceso de carga...– e información de las funciones de audio y navegación. Además, mediante la conexión integral continua de Apple CarPlay y Android

Auto disfrutamos de una conectividad segura e intuitiva a través del smartphone, accediendo a mapas o música –pueden reproducirse canciones mediante bluetooth o la conexión USB–, realizando llamadas, enviando y recibiendo mensajes... y todo sin usar las manos. Y el complemento a esa pantalla central lo tenemos frente al conductor, pues la instrumentación digital informatizada a color permite personalizar la información de conducción al detalle: autonomía, uso de energía, datos de navegación...



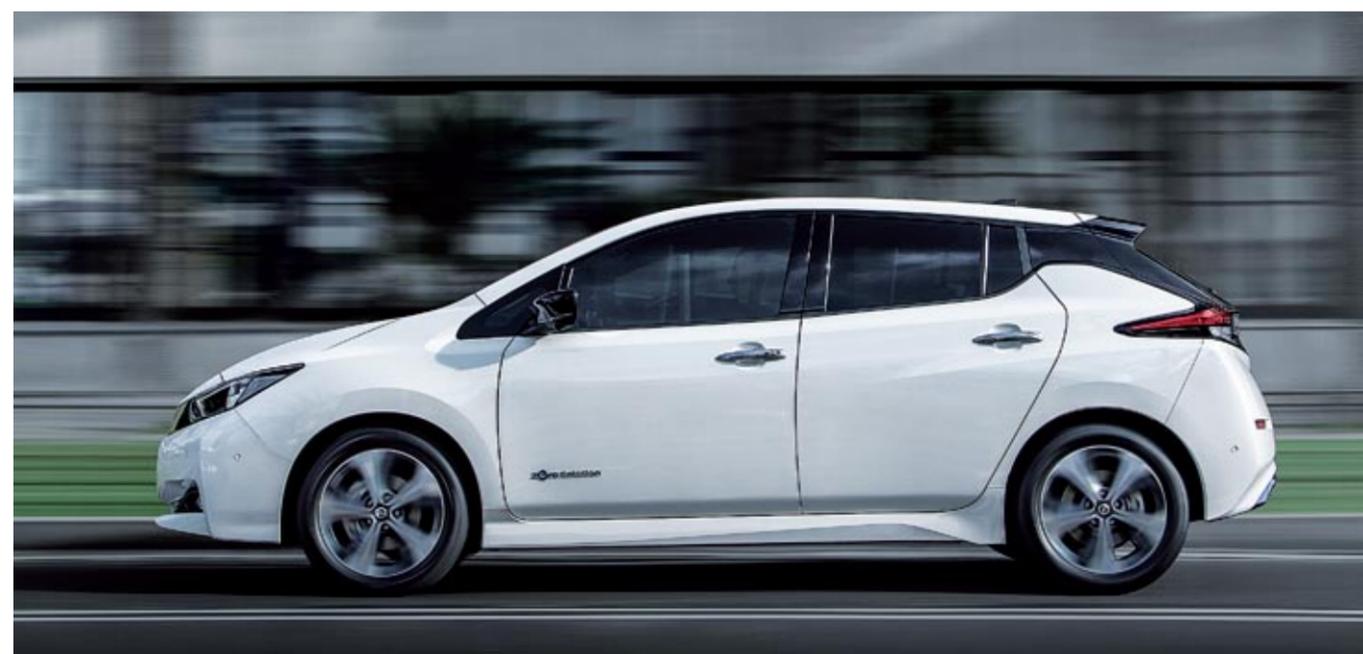
▶▶ La pantalla flotante TFT de 7 pulgadas es de serie en toda la gama, y permite conocer el funcionamiento del sistema eléctrico o controlar audio y navegación, función ésta presente en los niveles Acenta, N-Connecta y Tekna.

ESCUDO DE PROTECCIÓN INTELIGENTE Un entorno controlado

El Escudo de Protección Inteligente asocia varios dispositivos de detección, alerta y actuación para crear un entorno de seguridad alrededor del vehículo, una tecnología cuyo máximo exponente es el nuevo Leaf, que lo incluye en toda la gama. Consta de Sistema Inteligente Anticolisión Frontal con detección de peatones y Frenada de Emergencia, Control Inteligente de Cambio de Carril, Asistente de luz de carretera Inteligente, Reconocimiento de Señales de Tráfico, Control de Ángulo Muerto Inteligente, Alerta en Salida Marcha Atrás 'Cross-Traffic', Detector de Fatiga Inteligente o sonido de aviso para peatones. El nivel Acenta añade Cámara de Visión Trasera, y los N-Connecta y Tekna incorporan la Cámara Inteligente de Visión 360° con detección de objetos en movimiento y los sensores de aparcamiento.



▶▶ El Safety Shield, o Escudo de Protección Inteligente, es de serie en toda la gama del nuevo Leaf. Su principal función es el control de posibles riesgos en el entorno.



el botón, situado a mano, en la consola central. Y si queremos estacionar en batería sólo tendremos que parar el coche al lado de la plaza libre y mantener pulsado el botón hasta que se complete la maniobra, en la que habremos jugado un papel de meros espectadores.

En este sentido, el nuevo Leaf presume también de la Cámara Inteligente de Visión de 360°, que simplifica cualquier maniobra al multiplicar la visibilidad, tanto con su función perimetral 'a vista de pájaro', que permite controlar de un vistazo el contorno com-

pleto del coche, como con las vistas frontal, trasera o de los laterales, pues sobre la pantalla central de 7 pulgadas podemos elegir la toma preferida.

Y el Leaf, incluso, es capaz de ver por nosotros; o lo que es lo mismo: controla y detecta vehículos o personas que están fuera de nuestro campo de visión. Es lo que ocurre, por ejemplo, al salir marcha atrás de una plaza de aparcamiento y un coche se acerca transversalmente, pues el asistente 'Cross-Traffic' nos alerta del riesgo que supone el vehículo que se aproxima por uno

u otro lado. Y la Cámara Inteligente de Visión de 360° también tiene esa capacidad, ya que nos avisa al detectar objetos en movimiento –un niño, por ejemplo– cerca del coche, incluso si aún están fuera de la imagen perimetral.

Eficiencia energética, asistencia a la conducción, estacionamiento autónomo, seguridad... Pero las tecnologías del nuevo Leaf también se ocupan de incrementar el placer de uso y el confort de conductor y pasajeros: llave inteligente, botón Start/Stop, control de temperatura inte-

rior, climatizador automático con temporizador, sensor de lluvia o faros de activación automática forman parte de la dotación de serie en toda la gama; como el equipo de sonido, que en la versión Tekna es un sistema de audio BOSE con 7 altavoces que no solo dedica su alta tecnología a ofrecer la mejor calidad de sonido, sino que también es energéticamente eficiente, pues sus altavoces, pequeños, ligeros y distribuidos estratégicamente, ayudan a ahorrar energía.

Motor 16 para Nissan

la frase

Victor Salvachúa. Miembro del Comité Internacional de Inspección Técnica de Vehículos (CITA)

«Los vehículos nuevos de hoy son los vehículos usados del futuro, que seguirán circulando; y pasadas las garantías del fabricante, dejar el mantenimiento a criterio del usuario no es la mejor idea».



en breve

► **CUATRO NUEVAS PLANTAS PARA DAIMLER.** - Según su presidente, Dieter Zetsche, el grupo automovilístico contará con nuevas plantas en Polonia, Hungría, Rusia y China a finales de la década. También lanzará más de una docena de vehículos nuevos este año.

► **SIETE MILLONES EN CUARENTA AÑOS.** - Coincidiendo con el cuarenta aniversario de la planta, ha salido la unidad siete millones de la factoría de Renault en Palencia. Cuatro décadas en las que se han fabricado trece modelos diferentes.

► **ACAPARARÁN LA PRODUCCIÓN.** - En 2020, el 60 por ciento de los vehículos se harán en China, sudeste asiático y Latinoamérica, las únicas regiones en expansión en la producción de vehículos.

► **CONTROL DE CAMIONES Y AUTOBUSES.** - Los 28 y la Eurocámara han acordado controlar las emisiones y los consumos de los vehículos pesados nuevos que se vendan en la UE.

PRESUPUESTOS
GENERALES DEL ESTADO 2018

Ecológicos, infraestructura de carga y carreteras

Lo adelantaba Begoña Cristeto en el Observatorio Nissan por la Movilidad: habrá un plan de apoyo a la movilidad energéticamente sostenible y eficiente. El anuncio de la secretaria general de Industria y Pyme lo refrendan los Presupuestos Generales del Estado 2018, que deberá sacar adelante el Gobierno, re-

servando 16,6 millones de euros del denominado Plan VEA (Vehículos Eléctricos Alternativos) a incentivar la compra de vehículos movidos por energías alternativas, como gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL), eléctricos, híbridos, híbridos enchufables o de pila

de combustible), quedando fuera de nuevo los gasolina y diésel. Incentivos que gestionaría el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, que las asociaciones del sector consideran insuficientes para desarrollar una movilidad alternativa real. Así al menos los califica la Asociación Nacional de Fabricantes

de Automóviles y Camiones (Anfac), que reitera la necesidad de un plan estructural que garantice el mantenimiento de las ayudas en el tiempo y acabe con «esos picos de compra» que periódicamente vive el mercado español.

Otra parte del Plan VEA serán las infraestructuras de carga, «el talón de Aquiles del sector» según Cristeto, que asegura se trabaja en una normativa más flexible para simplificar la figura del gestor de carga. Figura con una dotación de 50 millones de euros en los Presupuestos y su gestión recaería en el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), que depende del Ministerio de Energía. Cristeto añade la elaboración de un plan de expansión de la red de infraestructuras de recarga



► Habrá 16,6 millones de euros para vehículos eléctricos, de gas o híbridos enchufables.

para vehículos eléctricos en España, que se presentará en Bruselas.

DÉFICIT EN CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

La carretera es la segunda partida que más dinero se lleva de lo presupuestado para infraestructuras, pero el reparto no satisface a la Asociación Española de la Carretera (AEC), por la desidia que muestra el reparto en lo que a conser-

servación, dotadas con 61 millones menos que hace un año, cuando se destinaron a ese fin 271 millones de euros.

La AEC afianza su denuncia por el deterioro del patrimonio viario sobre la última auditoría del estado de la red viaria estatal y autonómica. Realizado en 2015, ese informe cifraba el déficit acumulado de mantenimiento nada menos que en 6.617 millones de euros; una cifra que se ha quedado pequeña, al ser 1.500 millones de euros al año la inversión mínima necesaria simplemente para conservar la red en el estado en que fue analizada. La Asociación Española de la Carretera también recuerda que cada euro que no se invierte en conservación se convierte en cinco de gasto para volver a construir un tramo deteriorado.

vacación se refiere. De hecho, el Proyecto de Presupuestos para este año contempla una reducción del 4,3 por ciento sobre 2017 en esa partida, que se queda en 917 millones de euros para este ejercicio, mientras la inversión en obra nueva se incrementa un 20 por ciento, para llegar a los 5.000 millones de euros. Rebaja que especialmente afecta a las obras de rehabilitación y

la vida 30 personas, 22 de ellas en carreteras convencionales, con la salida de vía como el siniestro con más fallecidos (13) y dos ocupantes sin cinturón de seguridad entre los muertos a bordo de un turismo. En esos datos provisionales de los accidentes ocurridos en vías interurbanas en las primeras 24 horas de producirse el accidente no hay ningún fallecido de entre 0 y 24 años. Tras el periodo vacacional, la suma del año se coloca en 262 muertos; supone uno más que a 4 de abril de 2017, contrarrestan-

do el repunte de víctimas mortales de enero de 2018 (+16). Si quitamos los cuatro primeros días de abril, el balance trimestral presenta 258 vidas perdidas en la carretera, frente a las 252 del año pasado, con cuatro muertos menos en febrero y seis en marzo. Son datos proporcionados por la DGT, cuyo director, Gregorio Serrano, asegura que la nueva ley sancionará con más dureza circular bajo los efectos de alcohol y drogas, comportamientos que podrán llevar a perder el carné si lo determina un médico.

Grupo PSA
Ofensiva eléctrica

'Vehículos de Bajas Emisiones' es la nueva unidad de negocio del Grupo PSA, que con esta iniciativa afianza el objetivo de contar en 2025 con versiones eléctricas en todos los modelos de Peugeot, Citroen, DS y Opel/Vauxhall. Alexandre Guignard es el elegido para dirigir el despliegue de la estrategia de vehículo electrificado del Grupo. Se encargará del crecimiento rentable de la actividad en todas las regiones y deberá conseguir reducir la media de emisiones de dióxido de carbono de la gama para cumplir los estándares europeos para 2020 y posteriores.

Accidentes
El peligro está en los cruces

El 40 por ciento de los accidentes con víctimas en España tienen lugar en un cruce, con el 21,5 por ciento de los muertos totales. Son las intersecciones diseñadas en 'X' y '+' las que acaparan el 43 por ciento de los siniestros con heridos, por delante de los cruces en 'T' o 'Y', donde sucede el 29,2 por ciento. Las rotundas acogen el 22,3 por ciento, porcentaje que sube doce puntos si están en zona interurbana. Son datos recogidos por Formaster (formadores en Seguridad Vial), que recuerda que en 2016 los cruces fueron escenario de 389 muertes y más de 54.400 heridos.

la cifra

13

millones de unidades han salido de Figueruelas, la planta aragonesa que Opel inauguró hace 36 años. Ahora, bajo la batuta del Grupo PSA, se prepara para hacer en exclusiva el nuevo Corsa y su versión eléctrica. Además, su Línea 1 de fabricación tendrá tres turnos más este año.

Congreso de los Diputados
Por una Subcomisión de Movilidad Sostenible

La estrecha relación entre el sector de la automoción y la conservación del medio ambiente pone el acento en la búsqueda de una movilidad sostenible, que concilie las necesidades de los usuarios, el entorno y los intereses de los sectores implicados. Así lo ve el Grupo Parlamentario Popular, que considera que quienes ostentan la soberanía popular deben dar respuestas a esa realidad cada vez más presente en la sociedad. Por ello, propone al Congreso de los Diputados la creación de una Subcomisión para el estudio de la Movilidad Sostenible, petición a la que, de momento, no se han sumado el resto de grupos parlamentarios representados en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Según Teófilo de Luis Rodríguez, el diputado del PP que preside esa Comisión, la iniciativa pretende, «desde la solvencia, apoyada en el rigor técnico» y con la participación de todos los Grupos de la Cámara, estudiar tanto el origen de la contaminación y la contribución del transporte y el parque móvil a esa contaminación, «como conocer en profundidad las distintas técnicas de motorización y las infraestructuras necesarias para poder crear un entorno favorable», que permita conciliar todas las variables, teniendo siempre en cuenta la satisfacción del consumidor.

El escrito presentado al Congreso de los Diputados con la petición de la nueva Subcomisión marca como objetivo la elaboración de un informe sobre las modalidades de transporte actuales y las medidas adecuadas para bajar la contaminación de los vehículos.

Título
Corona mundial para el Volvo XC60

El todocamino medio de la marca sueca es el 'Coche del Año en el Mundo 2018', título que concede un jurado compuesto por 82

periodistas especializados de 24 países diferentes. Por estrecho margen, el XC60 se ha impuesto a Mazda CX-5 y Range Rover Velar, los otros dos finalistas de un premio al que concurrían 34 candidatas. Además del vencedor absoluto hay ganadores en otras cinco categorías, trofeos que en esta edición han sido para: Range Rover Velar en 'Diseño', Audi A8 en 'Lujo', BMW M5 como 'Deportivo', Volkswagen Polo 'Urbano' y Nissan Leaf 'Ecológico'. Con este galardón, el Leaf se convierte en el primer

vehículo totalmente eléctrico que gana el premio al modelo más 'verde', pero también en el único eléctrico puro con el título de 'Coche del Año en el Mundo', reconocimiento que obtuvo la primera generación del Leaf en 2011.

Siniestralidad
30 muertos en Semana Santa

Con tres muertos más que el año anterior finalizaba la Semana Santa, periodo de grandes desplazamientos en el que han perdido

Motos y ciclomotores, entre ellos
Las etiquetas ecológicas se extienden a otros vehículos

Al igual que los coches, motos, ciclomotores, triciclos y cuadríciclos ligeros contarán con etiqueta identificativa de su nivel contaminante, que se pueden adquirir en las oficinas de correos. Son cuatro los distintivos medioambientales, que engloban el 55 por ciento de los más de cinco millones de motocicletas y ciclomotores registrados en España. La clasificación se ha realizado según los datos de homologación europeos, y se puede comprobar la que corresponde a cada vehículo en la web de la DGT.





OPERACIÓN TRIUNFO

FURGOVOLKSWAGEN

CITA EN JUNIO
La 15 edición de la popular Furgovolkswagen ya está en marcha. Si eres fan de las furgonetas Volkswagen, los próximos 8 al 10 de junio tienes una cita en la localidad gerundense

EMBAJADORES DEL C3 AIRCROSS

Aitana, Ana Guerra, Alfred, Myriam, Agoney, Cepeda y Roi, concursantes del programa 'Operación Triunfo', son los protagonistas del fenómeno musical del año y también los nuevos embajadores del modelo más juvenil de Citroën, el C3 Aircross.

Los siete concursantes de OT han personalizado una unidad a su medida del nuevo SUV compacto, que admite hasta 85 combinaciones para el exterior y 5 ambientes interiores.



de Sant Pere Pescador, en la Costa Brava, donde el año pasado se reunieron 6.000 aficionados y más de 755 furgonetas de la marca llegadas de todos los puntos de España y Europa.



ATENTOS A DEL 13 AL 15 DE JULIO

Los fans de la marca **Jeep en Europa** tienen una cita en el Spielberg Arena, en el Red Bull Ring (Austria), con el Camp Jeep. El evento tendrá este año al nuevo **Jeep Wrangler** como protagonista.

DESIERTO DE LOS NIÑOS



◀▲ Un año más, y ya van 14, la caravana solidaria del Desierto de los Niños, ha llevado ayuda a Marruecos. Y en Fezzou se construirá una escuela gracias al apoyo de este Raid solidario.



▲ Grand Santa Fe, Santa Fe, Tucson y Kona son los modelos de Hyundai que han participado... Y han mostrado excelentes cualidades en el desierto.

GAMA SUV HYUNDAI: SOLIDARIOS EN MARRUECOS

La gama SUV de Hyundai ha sido protagonista de la acción solidaria 'El Desierto de los niños', en la que una caravana compuesta por 53 vehículos y 184 personas, entre ellas 58 niños de 5 a 12 años, ha recorrido más de 3.000 kilómetros entre España y Marruecos con fines solidarios.

Los modelos Grand Santa Fe, Santa Fe, Tuc-

son y el Kona formaron parte de la expedición, que transportaba material escolar, sillas de ruedas, mantas, etc y demostraron su excelente comportamiento en el desierto.

Además, gracias a la acción solidaria de Hyundai con el 'Desierto de los niños', se construirá una escuela en el pueblo de Fezzou.

Hasta Marruecos viajaron también voluntarios de la Fundación Alain Afflelou, que revisaron la vista a 1.200 personas y también se dio a conocer la campaña #staybright (#dejatever), que trata de concienciar a los niños de la necesidad de usar chalecos reflectantes para dejarse ver en cruces de calles y carreteras.

EL ZOE, VEHÍCULO OFICIAL RENAULT RUNNERS, CORRER POR UNA BUENA CAUSA

La iniciativa Renault Runners reúne ya a 34.000 miembros que este 2018 tienen una misión especial. La marca los invita -tanto a ellos como al resto de aficionados al running- a correr por una buena causa y sumarse al programa Runnergy (entra en la web de la izquierda para participar). Los kilómetros sumados se convertirán en la energía que impulsará tres grandes proyectos. El primero consistirá en correr por una alimentación sana.



FLOTA DE LA ONU

Kia ha sido elegida por Naciones Unidas como **proveedor de vehículos**. La flota de la ONU estará compuesta por modelos como el **Sorento y el Rio**, que darán apoyo a la organización en todo el mundo.

FIAT Y ABARTH, DE GIRA LOS 'EGOÍSTAS' DEL 124

Alicante y Valencia han sido las primeras localizaciones en las que ha recalcado 'El club de los egoístas', una original iniciativa puesta en marcha por el grupo Fiat para que todo aquel que lo desee pueda probar los modelos Fiat 124 Spider y Abarth 124 Spider.

Tarragona (16-23 abril), Barcelona (30 abril-7 mayo), Gerona (14-21 mayo) y Palma de Mallorca (28 mayo-4 junio) son las ciudades que visitará este exclusivo 'Club de los egoístas' con la intención de dar a conocer de primera mano estos dos biplazas descapotables.



▶▲ La caravana de Fiat y Abarth permitirá probar el spyder italiano.

PARA DISEÑAR LAS VALLAS PUBLICITARIAS SKODA KAROQ: SE BUSCAN ILUSTRADORES

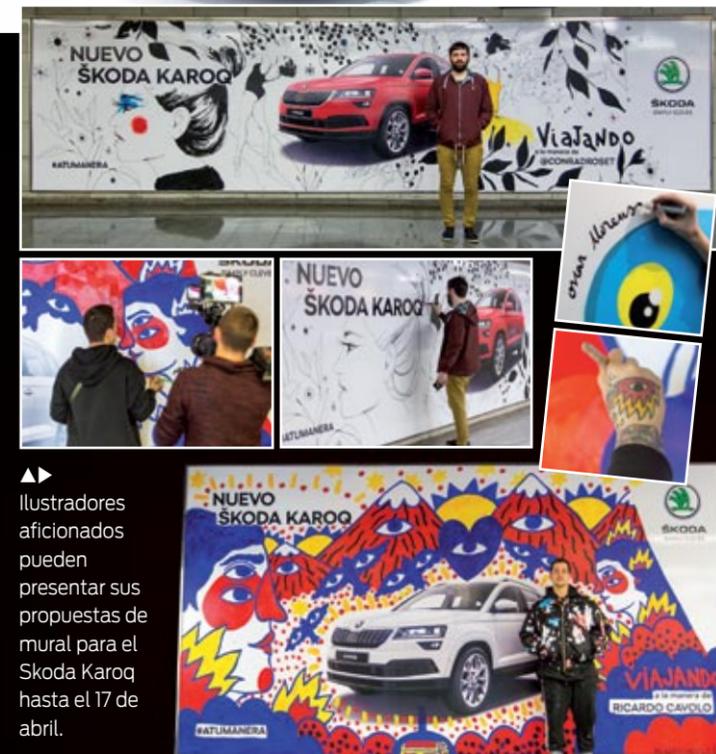
Skoda ha lanzado un concurso para que **ilustradores amateurs den su visión del Karoq en versión cartel publicitario**.

Skoda encargó a tres conocidos ilustradores -Óscar Llorens, Ricardo Cavolo y Conrad Roset- la elaboración de unas originales vallas publicitarias -que ya se pueden ver en lugares concurridos de Madrid y Barcelona- para dar a conocer la llegada al mercado del nuevo SUV Karoq.

Ahora, la marca va más allá, y ha invitado a los ilustradores amateurs a aportar su visión

del Karoq y diseñar un mural publicitario. Se pueden presentar propuestas hasta el 17 de abril y serán Llorens, Cavolo y Roset los encargados de seleccionar los mejores trabajos.

El ganador se conocerá a mediados de mes. Ganará 2.000 euros y tendrá la oportunidad de pintar un mural exterior de gran formato en uno de los concesionarios de Skoda.



▶▲ Ilustradores aficionados pueden presentar sus propuestas de mural para el Skoda Karoq hasta el 17 de abril.



LA CUARTA POSICIÓN DE UN TORO ROSSO EN BAHREIN ES EL MEJOR RESULTADO DE HONDA DESDE SU REGRESO A LA FÓRMULA 1 EN 2015



Especialista en motorizaciones en todo tipo de campos, la tormentosa peripecia de Honda en la era híbrida de la Fórmula 1 recibe una segunda oportunidad con Toro Rosso. En el horizonte espera Red Bull. ¿Logrará el fabricante japonés el éxito en la Fórmula 1? El pasado Gran Premio de Bahrein abrió una ventana de esperanza.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Increíble, sexto en los entrenamientos y cuarto en la carrera. Nunca habíamos imaginado algo así, no puedo asimilarlo”. Un emocionado Pierre Gasly celebraba al terminar la prueba de Bahrein el mejor resultado en un fin de semana de Honda desde su llegada a la Fórmula 1 en 2015. “Hemos dado un gran paso adelante. No sé si seremos tan rápidos en otras carreras, pe-

ro ahora hay que disfrutar un gran día para el equipo, para Honda y para mí.

Habría ahora que rebobinar hasta el primer día de la pretemporada 2017, cuando Fernando Alonso entraba en boxes con problemas tras la primera vuelta. Las vibraciones de la unidad de potencia de Honda confirmaban los temores de los meses anteriores. En aquellos primeros días la cúpula de McLaren decidió deshacer su asociación con Honda. Pero la Fórmula 1

buscó una salida digna para el fabricante. Tras intrincadas negociaciones a varias bandas, Honda finalmente encontró con Toro Rosso otra plataforma para seguir desarrollando su tecnología híbrida después de tres años de fracasos.

La operación recibía el visto bueno de la cúpula de Red Bull. Los dirigentes austríacos también trabajan con la hipótesis de que Renault confirme su anunciada intención de romper la relación con Red Bull y no suministrar más

motores a partir del próximo año. Marko, Horner y compañía necesitan una red. Pero sólida. Por ello, 2018 es un año crucial tanto para Honda como para el equipo austríaco.

Un año después, la pretemporada fue totalmente diferente. Solo en la primera jornada, Brendon Hartley acumuló 93 vueltas con el STR13. Toro Rosso fue el tercer equipo con más kilometraje en las dos semanas, solo por detrás de Mercedes y Ferrari. ¿Qué había cambiado de un año pa-

ra otro? ¿Se ha transformado Honda? ¿Su relación con Toro Rosso propicia un escenario y nivel de colaboración diferentes al de McLaren?

“Trabajando con McLaren me di cuenta de que era una gran compañía, muy sistematizada. Es muy fuerte por ello, pero a la vez encuentra difícil adaptarse al cambio. Toro Rosso, en comparación, es una compañía que está creciendo. Si comparamos ambos equipos con cocinas diferentes, digamos que McLaren es una cocina francesa muy sofisticada, y Toro Rosso es algo más popular, deliciosa comida casera en la que puedes añadir nuevos ingredientes”, ilustra gráficamente Masashi Yamamoto, responsable de Honda. De forma elegante, el responsable nipón señalaba la cuota de McLaren como causa justificativa del fracaso común. “La comunicación es más fácil y fluida en la vertiente del desarrollo, y también desde el punto de vista de la gestión. Tanto Tost –responsable de Toro Rosso– como yo mismo tenemos una buena comunicación”.

En Honda también se ha reorganizado su estructura. Yusuke Hasegawa dejaba paso a Toyoharu Tanabe como director técnico, centrado ahora



sólo en los circuitos y la operatividad en pista. La fábrica de Sakura queda fuera de su responsabilidad. Otra forma de agilizar la respuesta de Honda al ritmo frenético de evolución que exige la Fórmula 1.

Por otro lado, desde Red Bull y Toro Rosso propusieron evitar los problemas culturales y de método con McLaren. El austríaco ha vivido en Japón y conoce de primera mano la idiosincrasia nipona. Una de sus primeras decisiones fue implicar a toda la plantilla de Faenza con unos seminarios sobre la mentalidad japonesa, su forma de pensar y trabajar. “El desafío es que estamos en dos países, la mayor parte en Italia, así que tenemos a italianos hablando en una segunda lengua a japoneses en la misma segunda lengua, con una enorme diferencia horaria y



▲ En Toro Rosso celebraron la cuarta plaza de Gasly en Bahrein como si de una victoria se tratase. En la foto superior, el monoplaza de Hartley.

dos culturas diferentes, y la posibilidad de problemas es enorme. Pero todo el mundo está haciendo el esfuerzo para que funcione”, resumía James Key, el director técnico de Toro Rosso.

El ingeniero británico también utilizaba un ejemplo pun-

tual para ilustrar el ambiente entre ambas organizaciones. “Si tenemos un problema aerodinámico específico que queremos resolver y hay un tema de motor por medio y hay posibilidades de potencial de desarrollo en el chasis, (los japoneses) están dispuestos a considerarlo, y si es un compromiso para el chasis, lo veremos nosotros. Es una cuestión de ir caso por caso. Requiere mucha coordinación, pero no es un problema, porque la cuestión es que hay una razón para ello”. Y sorprendía al con-

Honda y Toro Rosso: la segunda oportunidad... para Red Bull



GASLY FUE SEXTO EN EL Q3, Y HARTLEY NO ENTRÓ POR MILÉSIMAS



fue Australia. Aquí en Shakir han vuelto al ritmo de Barcelona. No es una sorpresa», apuntaba Carlos Sainz, buen conocedor del estilo de Toro Rosso con sus monoplazas.

“Por supuesto, Honda no puede recuperar el terreno en solo tres o cuatro meses, pero en lo que se refiere a la colaboración, y a medio y largo plazo, creo que tienen un gran plan estratégico por delante, y por ahora están llevando el camino adecuado y trabajando mucho”, comentaba Christian Horner, responsable de Red Bull, sobre una potencial asociación futura con Honda. “Lo más importante para nosotros es contar con el paquete más competitivo posible, queremos seguir reduciendo la diferencia con los equipos que están por delante y llegar a estar al frente”.

La presencia de Honda en Toro Rosso y su evolución esta temporada es un factor crucial para la Fórmula 1. Por un lado, para recuperar la imagen del fabricante nipón, tan dañada estos últimos años. De prosperar su nivel, ayudaría a Red Bull para ampliar el abanico de aspirantes a la victoria. “Por primera vez en diez años estamos en una posición en la que tenemos opciones, una posición en la que no hemos estado mucho tiempo”, apuntaba Horner al respecto, recordando implícitamente la larga relación con Renault y las dificultades de Ferrari o Mercedes para suministrar motores a su rival, alejando así al equipo austriaco de cualquier opción al título.

Toro Rosso es su conejillo de Indias. “Creo que Honda ha dado un gran paso durante el invierno. Tenemos un asiento de primera fila para ver cómo (la unidad de potencia) se desarrolla y rinde con Toro Rosso. Y todo dependerá del rendimiento. Queremos el mejor motor detrás de nuestro monoplaza”. Sin duda, Helmut Marko y Christian Horner abandonarían Bahrein con una enorme sonrisa en sus caras.



▲ Junto a estas líneas, y de arriba a abajo, el francés Pierre Gasly y el neozelandés Brendon Hartley, los pilotos de Toro Rosso. Y a la izquierda, un lance de la carrera de Australia, donde las cosas no salieron demasiado bien.

resar que las cifras de potencia del propulsor nipón eran muy cercanas a las de Renault a final de la pasada temporada.

Mientras los monoplazas italianos acumulaban kilometraje en la pretemporada, desde Honda y Toro Rosso se transmitía ambiente de luna de miel. Tanto Tost como Key se felicitaban por la fiabilidad del propulsor nipón y por la manejabilidad del monoplaza. Pero quedaba la prueba del algodón definitiva: enfrentarse en igualdad de condiciones al resto de los rivales, en el mismo día y hora. Sin duda, desde McLaren debían estar observando de reojo.

La primera realidad fue más cruda de lo previsto para las expectativas de pretemporada. Ninguno de los dos pilotos, Gasly y Hartley, lograron superar el Q1 en Melbourne. En carrera, Gasly abandonaba en la vuelta 13 con problemas de motor. Hartley terminó en la última posición, aunque en parte por su fallo en la frenada de la salida. “Al disfrutar de unos test muy fructíferos en Barcelona, nos esperábamos



▲ Dos reuniones a tres bandas: a la izquierda, Marko, Tost y Horner; y a la derecha, Verstappen –de frente– charla con Gasly y Hartley.

una carrera mucho mejor en Melbourne, pero por varias razones no pudimos lograrlo”, lamentaba Franz Tost.

Las consecuencias de los problemas técnicos de Albert Park ya impactaban en Bahrein, que acogía la segunda cita. Días antes de la prueba, Toyoharu Tanabe comunicaba que la cámara de combustión de la unidad de potencia de Gasly había quedado tocada por culpa del MGU-H y el turbo. Ambas piezas iban a ser modificadas y sustituidas en los dos monoplazas. Pero

Gasly necesitaba otra nueva unidad de combustión, la segunda de las tres disponibles para todo el campeonato. Los fantasmas de años anteriores volvían a pasearse.

Sin embargo, Pierre Gasly lograba la sexta plaza en los entrenamientos de Sakhir, y Brendon Hartley no entraba por milésimas en el Q3. En el lado opuesto, McLaren quedaban conmocionados por un resultado desconcertante el sábado. «Después de los test de Barcelona, sabíamos que eran muy rápidos. Lo extraño



Elige y compra tu nuevo coche
Es el sitio

MADRID AUTO

El Salón del Automóvil de Madrid

22-27 MAYO 2018

www.madrid-auto.es

Y si eres autónomo o profesional ven a

MADRID AUTO PROFESIONAL
Salón del Vehículo Profesional y el Renting

22-26 MAYO 2018

ORGANIZA
IFEMA
Feria de Madrid

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LA SEMANA SANTA ENFRÍA EL CRECIMIENTO

Marzo ha cerrado con 128.175 turismos matriculados, cifra que supone un +2,1 por ciento sobre ese mes de 2017, que no tuvo los dos días festivos ligados a la Semana Santa y en el que se vendieron 2.500 coches menos, a pesar del mayor número de días hábiles. Aunque se ralentiza el crecimiento de dos dígitos registrado en los dos primeros meses del año, es un buen resultado porque marzo de 2018 ha sido el marzo con mayor volumen desde 2007. Lo consigue la actividad de las empresas, canal que mantiene la actividad con un 11,5 % de incremento en las matriculaciones sobre el año pasado, frente a alquiladores, que suben un 1,8 %, y particulares, que compraron menos coches: 55.179 unidades, que suponen un -3,3% sobre el año anterior.

Fabricantes (Anfac), Concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam) contemplan la ralentización del mercado como una situación coyuntural, que no tiene por qué alterar que se vendan finalmente 1,3 millones de unidades en 2018, como está previsto. A la espera de que las ventas se recuperen en abril, el director de Comunicación de Faconauto, Raúl Morales, re-

cuerda que el descenso en los pedidos detectado en enero y febrero se ha concretado en el estancamiento del canal de particulares. Además, resalta el «crecimiento artificial del canal de empresas» por las automatriculaciones, que los concesionarios se ven obligados a efectuar «para alcanzar los ambiciosos objetivos propuestos desde las marcas», lo que llena los stock de kilómetros cero y vehículos de demostración.

Con esa misma preocupación, la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos Ancove resalta que entre el Miércoles Santo y el Jueves Santo, que fue laborable, se inscribió el 16,87% del total del mes; en concreto, 21.627 unidades. Matriculaciones infladas por las autocompras de los concesionarios de unidades que luego salen al mercado con fuertes descuentos y pueden llegar a estar en stock hasta seis meses.

Por su parte, el presidente de Aniacam (Importadores), Germán López Madrid, recalca la caída del 10,3 % de Cataluña, especialmente por el descenso del 31,1 % en las compras de empresas. Es la comunidad autónoma con el mayor negativo

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Marzo	Enero-Marzo
VW 9.952	SEAT 28.312
RENAULT 9.346	VW 26.332
PEUGEOT 9.177	PEUGEOT 24.571
NISSAN 9.030	OPEL 23.626
SEAT 8.708	RENAULT 22.712
OPEL 8.429	NISSAN 19.083
FORD 7.740	CITROËN 17.601
FIAT 6.919	FORD 17.124
CITROËN 6.916	TOYOTA 17.013
KIA 6.371	AUDI 16.685

Fuente: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Marzo	Enero-Marzo
500 3.778	LEÓN 9.571
POLO 3.744	IBIZA 9.483
QASHQAI 3.696	QASHQAI 8.554
LEÓN 2.950	GOLF 7.887
C4 2.802	500 7.700
CLIO 2.718	SANDERO 7.447
IBIZA 2.710	POLO 7.241
CORSA 2.704	C4 7.200
208 2.697	CORSA 6.729
MÉGANE 2.490	CLIO 6.684

Fuente: ANFAC

mensual del mercado nacional y también la que menos crece en el acumulado, al quedarse en el 1,9 %.

A nivel nacional, el cómputo del primer trimestre del año registra 340.311 matriculaciones, con un crecimiento acumulado del 10,5%, gracias al signo positivo de todos los canales, entre los que destacan las empresas (+17,5 % y 101.485 operaciones de enero a marzo), seguidas por los alquiladores (+8,9 % y 78.971 coches) y los particulares (+7,3% y 159.855 matriculaciones en el primer trimestre).

Un mes más, la gasolina continúa aumentando la distancia con el diésel, colocando el ratio de porcentaje en 59,3/35,9, con

el 4,8 % restante para híbridos y eléctricos. Este resultado lleva el cierre del trimestre al 56,1 % en gasolina, el 38,4 % para el diésel y el 5,5 % para los híbridos y eléctricos. Por segmentos, la demanda de los todocamino (49.173 unidades en marzo) sigue en aumento y limando diferencias con utilitarios y compactos (57.153 coches), los dos segmentos con mayor número de ventas, que han sufrido una caída mensual del 5,8 % y el 5,0 %, respectivamente. En el trimestre suman 148.176 operaciones, frente a las 131.912 de los SUV, entre los que domina el Qashqai, colocado como el tercer modelo más vendido en España tanto en el mes como en lo que va de año.

► Tercer modelo más vendido y SUV de referencia.



PRECIOS

A 180 d 7G-DCT	32.700 €
A 200 7G-DCT	33.650 €

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

MERCEDES-BENZ

Las entregas del nuevo Clase A empiezan en mayo

Con dos motores, asociados al cambio automático 7G-DCT, se inicia la comercialización del nuevo Clase A, que estrena el 1.3 turbo de 163 caballos, fabricado por Renault en Palencia. Es el A 200, que más adelante contará con transmisión manual (31.400 euros),

al que se une el A 180d, que impulsa el 1.5 diésel, también producido en Palencia. Ambas versiones cuentan con una amplia dotación de serie, avances tecnológicos reservados a segmentos superiores y diferentes paquetes de personalización. En el equipamiento adicional para el mercado español destacan: cámara de marcha atrás, multimedia MBUX, módulo de comunicación para servicios de conectividad Mercedes me, acabado Progressive, llantas de aleación de 17 pulgadas, volante deportivo multifunción en cuero, climatizador Thermo-tronic y faros LED High Performace.

RENAULT

Captur S-Edition, el más deportivo

Equipado con el potente y exclusivo motor de gasolina TCe de 150 caballos, el S-Edition es el Captur más deportivo de una serie limitada que también se ofrece con el TCe 120 y el dCi 110; los dos TCe de gasolina disponibles con cambio manual o EDC, y el diésel dCi solo disponible con transmisión manual. Llantas de aleación específicas de 17 pulgadas, esquís delanteros y traseros 'gun metal', exclusiva tapicería Alcantara TEP y pedales de aluminio distinguen los S-Edition,

que también pueden contar con techo panorámico, pack interior azul y el color Azul Rayo combinado con techo gris platino o negro. Bien equipado de serie, no le falta R-Link Evolution con cartografía europea, climatizador automático con sensor de luminosidad,

PRECIOS

Energy TCe 120	19.966 €
Energy TCe 120 EDC	21.376 €
Energy TCe 150	21.094 €
Energy TCe 150 EDC	22.500 €
Energy dCi 110	21.571 €



Hazlo tuyo por 19.966 €

Easy Park Assist, aviso de ángulos muertos, cámara trasera o radares delanteros, traseros y laterales.

PEUGEOT

La tracción total llega al Traveller

La transmisión Dangel llega al Peugeot Traveller, que se une a la oferta de tracción total disponible ya en Partner, Expert y Boxer. Destinado a profesionales y particulares que necesitan salir del asfalto o desean una motricidad reforzada, el Traveller 4x4 Edition añade a la transmisión Dangel 4x4 con viscoacoplador la protección del cubrecárter y tren trasero, el diferencial de deslizamiento limitado, el bloqueador del diferencial trasero y una distancia libre al suelo sobreelevada

a 200 milímetros. La entrada de la tracción trasera no requiere la intervención del conductor, y si una rueda pierde adherencia el

diferencial da motricidad extra a la de mayor tracción. El Traveller 4x4 cuenta con el BlueHDi 150 S&S asociado a cambio manual de seis marchas, y combina las aptitudes todoterreno con un confort y prestaciones de alto nivel.



Consíguelo por 29.000 €

KIA Y REPSOL

NUEVO CARSHARING EN MADRID

En unos meses comenzará a operar WiBLE, la empresa de carsharing montada por Kia y Repsol para ofrecer una nueva alternativa de transporte compartido en Madrid y alrededores. La compañía cuenta con 500 Niro híbridos enchufables, un 'cero emisiones' que puede circular sin restricciones y no paga en las zonas de aparcamiento regulado. Además, el crossover coreano cuenta con 50 kilómetros de autonomía eléctrica y 600 en total, lo que permite escapadas a la periferia de Madrid para hacer compras o pasar el día.



OPEL

FINANCIERA PROPIA

Ha comenzado su andadura en España Opel Financial Services, para ofrecer productos y servicios específicos para la red de la marca. Liderada por Bertrand Rigaud —en la foto, con el director comercial de Opel España, Jonathan Akeroyd—, apoyará el crecimiento de la marca en el mercado español al facilitar innovadoras soluciones, tanto de financiación como de servicios y movilidad, adaptadas a las necesidades del cliente. La nueva financiera de marca forma parte de Opel Vauxhall Finance, del Grupo PSA y BNP Paribas, que ya opera en once países europeos.





digitalizado, es tan sencillo como realizar una búsqueda en Google.

GUÍA PARA EL CICLO ADMINISTRATIVO DIGITAL

Pero como el archivo no lo es todo, con 'Papel Cero' podemos formalizar además protocolos internos que nos pueden ser de gran ayuda en el ciclo administrativo tanto de un vehículo nuevo como para uno de ocasión. Nuestra solución supone un apoyo necesario para cada fase del ciclo administrativo de la venta de un coche:

-Optimización de los flujos de trabajo: gracias a sencillos pero muy eficientes flujos de trabajo, la coordinación y la comunicación entre los distintos departamentos involucrados en el ciclo administrativo en cuestión mejora de un modo muy claro. Cada departamento o usuario tiene una bandeja dentro del programa donde se le asigna una tarea; y una vez que esta se termina, se puede hacer seguir al siguiente departamento de forma inmediata y sin retrasos. Un proceso en el que esta solución ya se está utilizando con bastante éxito es el servicio de venta y el de postventa o reparación, donde suelen actuar muchos departamentos de manera coordinada. Además, el ciclo de bandejas de venta nos puede apoyar en una tarea tan laboriosa como la generación del acta de entrega del coche, ya que se genera de forma automática y con todos los datos deseados.

-Control absoluto de los documentos para la venta de un coche: tener todos los documentos para la venta de un coche es fundamental. Por ello, 'Papel Cero' establece 'check lists' de todos los documentos que son necesarios, así como también un expediente para cada coche, de tal manera que en cualquier operación podremos controlar de manera rápida si falta algún documento —ya que se irán incorporando/anexando automáticamente—, y también si dichos documentos están completos o no —mediante plantillas que se cambian de color rojo a verde—.

-Alertas para las fechas de caducidad: algo que es vital en la gestión de una cartera de vehículos de ocasión en stock es cumplir y respetar siempre los plazos de todos los trámites y vencimientos. Nuestra herramienta permite crear alertas y recordatorios para hitos de cualquier clase, desde la fecha de caducidad de una ITV a los seguros temporales o el pago del impuesto de transmisiones.

-Apoyo al departamento de recursos humanos: 'Papel Cero' posee un diseño específico para concesiones, pero además está respaldado por toda la potencia de un gestor documental para otras áreas como son los recursos humanos, con soluciones tan prácticas como la importación, desglose y el reparto de nóminas de modo automatizado o gestión de normativas de calidad. En definitiva, la gestión de personas es más ágil y transparente.

UN PASO MÁS ALLÁ

¿Te imaginas la posibilidad de comunicarte directamente con el sistema con el que trabaja tu gestoría? De modo que una vez matriculados o transferidos los coches se guarde automáticamente una copia de la documentación en su carpeta correspondiente. 'Papel Cero' lo hará posible.

En definitiva, estamos ante una herramienta diseñada para que concesionarios de cualquier marca puedan dar un paso firme hacia la digitalización de sus procesos, sin necesidad de pasar por un periodo de adaptación costoso e incómodo, con todos los beneficios que aporta.

'Papel Cero': la solución más inteligente para tu concesionario

En dealerBest estamos seguros de que hoy en día los concesionarios tienen que replantearse la relación que mantienen con los documentos de papel, sean del tipo que sean, y tratar de hacer cambios para lograr la mejora continua de sus procesos.

Para mejorar esta relación ofrecemos una herramienta, 'Papel Cero', que se puede adaptar a la forma de trabajar particular de cada concesionario y que aporta eficiencia, seguridad y sistematización de todos sus procesos de un modo sencillo. A continuación os explicamos brevemente cómo.

PAPEL DIGITAL: ACCESIBLE EN CUALQUIER MOMENTO Y DESDE CUALQUIER LUGAR

Un documento original en papel físico es por norma general

único y, por tanto, sólo puede estar en un sitio. Para entender mejor de lo que hablamos vamos a pensar en la ficha técnica de un coche o en su permiso de circulación, y en lo que sucede cuando se está gestionando su matriculación o transferencia y dichos documentos están físicamente en la gestoría para su matriculación, pero no se pueden consultar desde otros departamentos, lo cual a veces origina retrasos, errores, infinidad de llamadas y correos... La situación sería mejorable o evitable si la documentación estuviese guardada de forma digital y se pudiese acceder a dicha copia en cualquier momento y desde cualquier lugar. No hay duda, trabajar con 'papel' no es cómodo ni seguro. Encontrar un documento una vez que está

¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a seleccion@dealerbest.com especificando la vacante que te interesa y la referencia «Motor16» en el asunto.

- Auxiliar Contable | Comunidad de Madrid
- Admin. Contable - Mensajero | C. de Madrid
- Beca RRHH - Selección | C. de Madrid
- Analista | Comunidad de Madrid
- Asesor comercial VO | C. de Madrid
- Servicio postventa concesionario | Galicia
- Asesor de ventas VN | Galicia
- Asesor de ventas VN | Cantabria
- Asesor comercial VN | León
- Asesor comercial VO | C. de Madrid

Encuentra todas nuestras ofertas en: dealerbest.com/buscar-empleo



Más de 140 medidas para llantas de 14 a 21 pulgadas

BRIDGESTONE Turanza T005, seguridad en suelos mojados

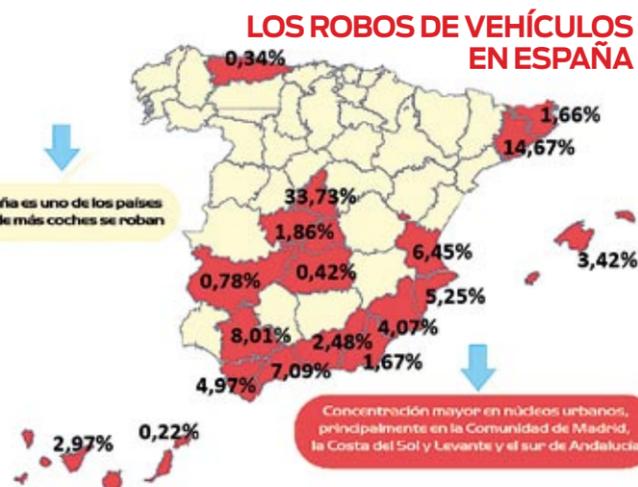
Diseñado y fabricado en Europa, llega el Turanza T005, el nuevo neumático premium de Bridgestone, que ofrece a turistas y vehí-

culos SUV un alto nivel en mojado, acompañado de un 11 % más de vida útil respecto al T001 EVO actual, sobre el que también mejora

ROBOS León, Ibiza y Golf, los preferidos por los 'cacos'

A los ladrones les gustan los modelos de gama media, y entre ellos los Seat León e Ibiza, con el 19 y el 15 por ciento de los robos, son los preferidos, con el Volkswagen Golf colocado en tercer lugar, 'sólo' con el 7 % de las sustracciones. Lo refleja el último informe de Techno Security, que achaca el interés por esos coches a la demanda que tienen en los países del Europa del Este, dado que el principal objetivo de los 'cacos' es mandar los vehículos fuera, aunque también se roban para

atracos y alinizajes, o para venta por piezas. Como se puede comprobar en el mapa, Madrid es la provincia con mayor número de sustracciones, hechos que se llevan a cabo en los aparcamientos



SUBARU Tope de gama para el Outback

Aplicado el descuento —3.000 euros en el gasolina y 1.000 en el diésel—, el Outback con el nuevo acabado Executive Plus S ya está disponible en los 44 concesionarios españoles de la marca por 37.750 euros, tanto con el motor 2.5i Lineartronic como con el 2.0D Lineartronic. Mayor equipamiento es la baza de esta versión tope de gama, en la que no falta la segu-

ridad Subaru All Around Safety y se añaden elementos como el sistema Audio Harman Kardon, un diseño exterior renovado, un interior más deportivo, llantas bitono de 18 pulgadas, tapicería de cuero negro o beige, asientos calefactables, control de crucero adaptativo, arranque y acceso

la adherencia en curvas y la frenada sobre agua. El frenado en seco y la resistencia a la rodadura son otras mejoras logradas en el T005, que tiene la certificación TÜV SÜD y supondrá casi la mitad de las ventas de los touring de la marca en los próximos años. Materiales y diseño de la banda de rodadura son la clave de sus prestaciones de alto nivel, que se han logrado con la concentración de bloques en el dibujo y la distribución de surcos en la sección central de la banda de rodadura; tecnologías que proporcionan un drenaje altamente eficiente. En cuanto a los materiales, un compuesto con alto contenido en sílice maximiza la eficiencia al desgaste, el agarre en mojado y el ahorro de combustible. Más de 140 medidas para llantas de entre 14 y 21 pulgadas estarán disponibles en 2019.

públicos en nueve de cada diez ocasiones. Lo más utilizado es un escáner de radiofrecuencias para desbloquear la llave y el cambio de la centralita del coche por otra 'hackeada' para arrancar.

inteligente, techo solar o portón automatizado. El resto de la gama también cuenta con una campaña comercial de 3.000 euros.

Executive Plus S en diésel y gasolina



PSA MÁS SERVICIOS DISTRIGO

La red de distribución de piezas del Grupo PSA pone a disposición de los talleres independientes el programa 'Distriigo A Punto', para animar la actividad comercial con esos clientes con regales en función de las compras realizadas. Además, les proporciona una nueva app, que permite realizar pedidos directamente, acceder a promociones, gestionar reclamaciones o conocer el estado de los envíos. Distriigo distribuye gamas multimarca entre las que se encuentra la del Grupo PSA (Eurorepar) y las de marcas de proveedores líderes en el mercado independiente, como Bosch o Valeo.

IFEMA PROTAGONISMO DEL MOTOR EN MAYO

Madrid Auto, Madrid Auto Profesional y el Salón del Vehículo de Ocasión convertirán IFEMA en la referencia del sector del automóvil durante los próximos meses. Del 22 al 27 de mayo los pabellones de la Feria de Madrid acogerán la mayor muestra comercial española de vehículos nuevos y profesionales, pues la gran oferta multimarca del Salón del Automóvil de Madrid se completa con la primera edición del Salón del Vehículo Profesional y el Renting. El turno de los coches de ocasión será del 5 al 10 de junio, casi una semana para encontrar lo que buscan quienes se decantan por los vehículos seminuevos.



CONDUCCIÓN AUTÓNOMA, ¿SEGURIDAD O CONFORT?

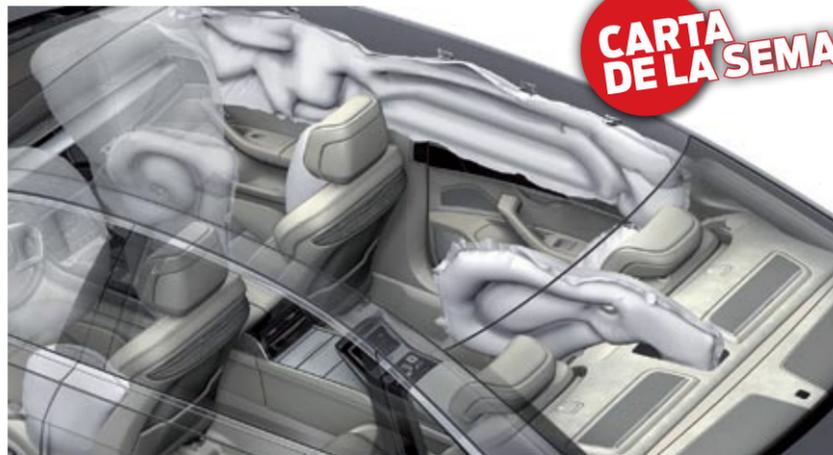
Pedro Lorca

Los sistemas de conducción autónoma que incorporan algunas berlinas de alta gama señalan que el vehículo puede circular sólo y tomar ciertas decisiones, como afrontar curvas, mantener la trayectoria, acelerar o frenar. Sin embargo, me dicen que hay que llevar las manos en el volante. ¿Entonces, en qué quedamos? ¿Es así realmente?

RESPUESTA

La conducción autónoma va mucho más deprisa de lo que parece. De hecho, ya habría modelos de marcas como Tesla o Audi que podrían circular con esa tecnología, pero todavía falta para que se pueda homologar en los diferentes mercados, amén de afinar muchas cosas. Pero la tecnología, en principio, está muy desarrollada.

Otro cosa es que como no se pueda aplicar al cien por cien, nos tenemos que contentar con un tipo de conducción semiautónoma que, como bien dices, ya portan algunos modelos, principalmente de gama alta, pero no en exclusiva. Se consigue mediante una batería de asistentes que son capaces, mediante cámaras, radares y sensores, de leer las líneas de la carretera y las cunetas, reconocer vehículos, peatones o ciclistas, y acoplarse a las condiciones reales de tráfico. Por eso podemos programar una velocidad y una distancia, y el vehículo acelerará, frenará y mantendrá la trayectoria por sí mismo. Esto es muy útil, por ejemplo, en largas retenciones, donde podemos



CARTA
DE LA SEMANA

AIRBAGS CENTRALES EN EL NUEVO AUDI A8 ¿CÓMO FUNCIONA ESTA ÚLTIMA 'OCURRENCIA'?

Luis Fernández

Leí hace unos días en vuestra revista que el nuevo Audi A8 ofrece airbags centrales. No lo había oído nunca. ¿Son nuevos? Me podrían explicar cómo son y cómo funcionan, porque no lo veo en ningún sitio. Si emergen desde el centro, ¿no será peligroso? Muchas gracias.

RESPUESTA

Los airbags centrales son nuevos en la última generación del Audi A8. Es verdad que no se les ha dado una gran repercusión, pero lo cierto es que los adelantos tecnológicos del buque insignia de la marca alemana son de tal calado que este elemento de seguridad pasiva ha pasado prácticamente de puntillas. Trataremos de explicarte su funcionamiento y características. El primer punto es que el airbag central delantero se puede montar tanto en la carrocería corta como en la larga del A8, mientras que el central trasero está disponible en la variante larga A8L y sólo es posible pedirlo con una configuración de dos asientos individuales. El delantero se puede pedir en opción con el Paquete Safety –cuesta 535 euros–, mientras que el Paquete Safety Plus –1.650

euros– contempla los dos. En ningún caso se puede optar sólo al trasero.

Ahora vamos con su funcionamiento. No hay que temer 'daños colaterales' cuando saltan. El airbag delantero central emerge desde el lateral derecho del asiento del conductor y es similar al que se emplea en el lateral izquierdo, pero de mayor tamaño porque protege la cabeza y la parte superior del torso, interponiéndose entre las plazas del conductor y el copiloto.

Por su parte, el airbag central trasero del A8L sale desde la bandeja superior del maletero hacia delante, entre ambos asientos; que, recordémoslo, tienen que ser individuales. En ambos casos no se emplean sensores adicionales y se dispararán en situaciones de impacto lateral, oblicuo o de vuelco.

circular en caravana sin pisar los pedales. Estos asistentes también permiten, en mayor o menor grado –depende del fabricante–, soltar las manos del volante, pero no indefinidamente. Al rato nos avisará de que lo sujetemos. Por lo tanto, el coche

circulará por sí mismo solo un instante, pero actualmente avisa porque tiene que verificar que el conductor está pendiente. Si no se hace, primero avisará para llamar la atención, y si no se coge el volante incluso puede detener el vehículo.

CONSULTAS RÁPIDAS

DESCONEXIÓN DE CILINDROS

Antonio Camacho

La desconexión selectiva de cilindros es un asistente ideado para bajar el consumo, pero a día de hoy el ahorro ronda algunas décimas de litro cada 100 kilómetros –depende del modelo– y es una tecnología compleja y, por lo tanto, costosa. Se puede aplicar prácticamente en todos los motores. De hecho, el nuevo Ford Fiesta ST monta un propulsor 1.5 EcoBoost

trcilíndrico con esta tecnología, desconectando un cilindro si las condiciones de carga del motor lo permiten. En los bloques de cuatro cilindros son los dos centrales los que se desconectan, como bien dices, aunque no siempre es así. Hay mecánicas V8 que pasan a funcionar como un V4 en esos momentos puntuales, y propulsores V6 y V8 que directamente desconectan una de las bancadas de los cilindros. Eso sí, sólo en motores de gasolina; pues en diésel no se contempla.

RUEDAS TWEEL

Javier García

Efectivamente, Michelin presentó en 2005 las revolucionarias ruedas Tweel, que unen la llanta con el neumático por medio de unos radios flexibles y elásticos. Por lo tanto, se prescinde del aire en el interior. Ahora ya hay más fabricantes que desarrollan esta tecnología; por lo tanto, no fue una especie de globo sonda como dices, aunque es cierto que su uso es, de momento, industrial y militar básicamente.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

SI UN PARTICULAR OBSERVA UNA INFRACCIÓN DE TRÁFICO, ¿PUEDE DENUNCIAR LOS HECHOS?

Efectivamente, son lo que se conocen como denuncias voluntarias, ya que, según se establece en la legislación vigente, cualquier persona podrá formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a la Ley de Seguridad Vial.

Además, el procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir infracciones tipificadas en la ley, por iniciativa propia o mediante denuncia de cualquier persona que tenga conocimiento de los hechos.

Del mismo modo se establece que en las denuncias por hechos de circulación deberá constar, en todo caso, la identificación del vehículo con el que se haya cometido la presunta infracción, la identidad del denunciado, si se conoce; una descripción sucinta del hecho con expresión del lugar o tramo, fecha y hora; así como el nombre, apellidos, profesión y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad, su número de identificación profesional.

Por tanto, es evidente que cualquier persona puede formular una denuncia contra un conductor o usuario de la vía cuando observe que ha incumplido las normas de circulación, aunque para ello tendrá que hacer constar los datos que se han indicado, y aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado. La denuncia podrá formularse verbalmente ante los agentes de vigilancia del tráfico más próximos al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico o a la Alcaldía del lugar de la infracción, según ostente una u otra la competencia para instruir el expediente.

BUENA PREGUNTA

SE CONCEDE UN PLAZO DE DOS MESES PARA REALIZAR LAS REPARACIONES OPORTUNAS

¿Qué plazo existe para volver a pasar la ITV del vehículo cuando ha sido declarada desfavorable?

RESPUESTA

Cuando alguien acude a pasar la inspección técnica y se le detectasen ciertos defectos que fuesen lo suficientemente graves como para no obtener un resultado favorable, en función de la gravedad de dichos defectos la inspección podrá ser declarada desfavorable o negativa.

Básicamente, cuando los defectos no impiden la circulación del vehículo sin generar riesgo, la inspección será desfavorable, mientras que si impiden su circulación por existir un riesgo para los usuarios, se catalogará como negativa.

Teniendo en cuenta que, en cualquiera de los dos casos, el vehículo deberá volver a someterse a la inspección técnica como requisito previo para poder circular sin ser multado por ello, se concede un plazo de dos meses para que, una vez efectuadas las reparaciones, se vuelva a pasar la inspección, si bien, como se ha indicado, el vehículo no podrá circular durante ese tiempo.

El periodo de los dos meses simplemente es un plazo para que tenga validez la inspección del resto de elementos que fueron considerados aptos y no tener que ser revisado por completo; e incluso para, en función de las comunidades autónomas, no tener que abonar las tasas completas, pero nunca para que el vehículo circule sin haber vuelto a pasar y ser favorable la nueva inspección.

Además, si en ese plazo de dos meses no se acudiese a la nueva revisión, la propia estación de ITV comunicaría el hecho a la Jefatura Provincial de Tráfico, que procedería a tramitar la baja definitiva del vehículo, puesto que no estaría apto para la circulación.

Si el vehículo circulase con una inspección

técnica desfavorable, es decir, si circulase sin haber obtenido la catalogación de favorable, el propietario del vehículo podría ser sancionado con una multa catalogada como muy grave, cuya sanción podría ser de 500 euros, además de poder conllevar la inmovilización del vehículo y su traslado al depósito correspondiente.

Si por el transcurso de los dos meses concedidos al efecto, sin que el vehículo hubiese sido llevado nuevamente a la inspección, hubiese sido dado de baja en el Registro de Vehículos, cuando fuese reparado, el titular deberá solicitar su rehabilitación, para lo que tendrá que presentar primero en la Jefatura Provincial de Tráfico la solicitud, y haber efectuado el pago de las tasas correspondientes, así como acreditar la identificación del solicitante. A la vista de esta documentación, la Jefatura dirigirá un oficio al órgano competente en materia de Industria para que someta al vehículo a la nueva inspección y expida la correspondiente tarjeta de inspección, que deberá presentarse, junto al justificante de abono del impuesto de vehículos, ante la propia Jefatura Provincial para que emita el nuevo permiso de circulación.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

El Opel Corsa, frente a sus rivales

El Opel Corsa llegaba en su segunda generación para enfrentarse a unos rivales de cuidado. Fiat Uno, Ford Fiesta, Nissan Micra, Peugeot 205 y Renault Clio prometían dar guerra al nuevo utilitario fabricado en Zaragoza.

Ya no nos acordamos, pero hubo un tiempo en el que el precio de la gasolina aún no había rebasado una barrera psicológica. Pues bien, ese momento, lamen-

tablemente, había llegado y esta semana lo resumíamos con este titular: 'Ya cuesta 100 pesetas'. No era necesario explicar más.

De las novedades de



LA PORTADA

Nº 491

FECHA

16-3-1993

HABLAMOS DE

El Opel Corsa, que probábamos a fondo y enfrentábamos a su competencia, era el protagonista absoluto de la portada de esta semana. El modelo alemán ofrecía un motor de gasolina de 82 CV y alcanzaba los 180 km/h. Junto al Corsa los fuera de serie del Salón de Ginebra completaban nuestra portada.

la semana destacar el nuevo Opel Astra Cabrio y los elegantísimos y lujosísimos Jaguar XJ12 y Daimler Double Six. También nos deteníamos en dos fuera de serie vistos en Ginebra, el Bugatti EB112 –otro prodigio de Giugiaro– y el Aston Martin DB7.

Pero sin duda lo más importante de esta revista era la prueba a la que sometíamos a un 'aragonés universal': el Opel Corsa. La nueva generación del utili-

tario en su versión 1.4 de 82 CV (1,45 millones) destacaba por rendimiento del motor y los desarrollos del cambio. Frente a él, los utilitarios más populares: Fiat Uno (71 CV), Ford Fiesta (71 CV), Nissan Micra (75 CV), Peugeot 205 (75 CV) y Renault Clio (80 CV). Unos rivales de cuidado.

La prueba a fondo, el Honda Accord 2.0, de 131 CV. Por 2,9 millones destacaba la suavidad de conducción.



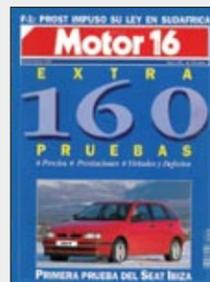
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

La primera prueba del nuevo Seat Ibiza

La nueva generación del Seat Ibiza llegaba para competir en dos segmentos: utilitarios –Fiesta, Corsa o Clio– y compactos –Astra, ZX o 19–. El Ibiza era 'nuestro pequeño Golf'. Analizábamos sus posibilidades de éxito.

En aquellos años 90 un directivo español del mundo del automóvil se convirtió en estrella mediática: José Ignacio López de Arriortúa, conocido como 'Super-

lópez'. El ingeniero vasco abandonaba General Motors para pasarse al Grupo Volkswagen, donde revolucionaría toda la gestión de compras del grupo.



LA PORTADA

Nº 492

FECHA

23-3-1993

HABLAMOS DE

También celebrábamos el 30 aniversario de un modelo que hizo y sigue haciendo historia, el Porsche 911, la genial creación de Ferdinand Porsche.

Pero el gran protagonista de la semana era la nueva generación del Seat Ibiza. En nuestra prueba a fondo lo definíamos como 'nuestro pequeño Golf' por las virtudes que atesoraba. El Ibiza, con motor 1.8 de 90 caballos costaría 1,6 millones de

pesetas y destacaba por su calidad de acabado y su comportamiento. Las mismas virtudes que, 25 años después, lo mantienen en lo más alto.

La revista se completaba con las pruebas del año: 160 modelos analizados en pruebas a fondo, comparativas, pruebas de gama... Y las clásicas pruebas de larga duración con el Alfa 155, Honda Concerto, Opel Astra, Peugeot 106 y VW Golf como protagonistas.

El Seat Ibiza, que probábamos por primera vez en la nueva generación, era el gran protagonista en la imagen de nuestra portada. Pero junto a él destacábamos el extra con las 160 pruebas del año, un repaso de todos los modelos que habían pasado por nuestras manos.



COMPRA TU NUEVO VEHÍCULO COMO UN PROFESIONAL



MADRID **AUTO** PROFESIONAL

Salón del Vehículo Profesional y el Renting

22-26
MAYO
2018

ORGANIZA



IFEMA
Feria de
Madrid

www.madrid-autoprofesional.es

NUEVO PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



308

REALITY

EXPERIMENTA EL TEST DRIVE DEFINITIVO

Inscríbete en Peugeot.es

POR **150€/mes***

47 CUOTAS • ENTRADA 2.672 €
TAE: 8,14% • CUOTA FINAL: 9.195,61 €

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

Conducir el nuevo Peugeot 308 es una sensación única, ya desde el primer vistazo resulta imponente. Además, su tecnología está pensada para que tu experiencia de conducción sea perfecta. Ven ahora a experimentarlo con el Test drive definitivo.

Gama Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,5 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 93 hasta 139.

*Según PVPR en Península y Baleares de 15.451,83 € para un 308 5P Style PureTech 110 S&S 6 vel MAN (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (504,80 €): 13.284,63 €. TIN: 6,55%. TAE: 8,14%. Importe total adeudado: 16.245,61 €. Precio total a plazos: 18.917,61 € financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 30/04/2018. PVPR para los clientes que no financian: 16.950 € y del modelo visualizado con opciones añadidas: 33.488,45 €.