

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.725 del 24 de abril al 7 de mayo de 2018



MERCEDES CLASE A

Al volante



UN GRAN PASO
ADELANTE

Opel Grandland X 1.2 Turbo

130 CV



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost

140 CV



Seat Arona 1.0 TSI DSG

115 CV



ESPECIAL SUV 10 PRUEBAS A FONDO

EL SEGMENTO EN CIFRAS: LOS MEJORES Y LOS PEORES
EN PRESTACIONES, CONSUMO, MALETERO, PESO...

Maserati Levante V6

350 CV



Nissan X-Trail dCi 4x4-i Xtronic

177 CV



DS 7 Crossback 1.5 BlueHDI

130 CV



Skoda Kodiaq Scout 2.0 TDI DSG

190 CV



Mitsubishi Eclipse Cross 150T 2WD

165 CV



SsangYong Rexton D22 4x4 Aut.

181 CV



Volkswagen Tiguan Allspace 2.0 TDI 4Motion

150 CV



SUV PEUGEOT 3008

NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS



NUEVO PEUGEOT i-COCKPIT®
PEUGEOT DIGITAL HEAD UP DISPLAY
NAVEGACIÓN EN 3D CONECTADA

MOTION & EMOTION



Al detalle



MADRID CAPITAL MUNDIAL DEL AUTOMÓVIL

Madrid se convierte estos días en el lugar al que mira todo el mundo del automóvil. Porque el RACE es el encargado de organizar el Consejo Mundial de Movilidad y Turismo de la FIA en el que participarán 200 representantes de clubes automovilísticos de todo el mundo y que representan a cientos de millones de conductores. En un tiempo donde se está definiendo el modelo de movilidad, estar en el centro de la toma de decisiones puede ser vital para defender los intereses de los automovilistas.



ELAUTOMÓVIL, MÁQUINA DE GENERAR INGRESOS

413.000 millones de euros en impuestos –IVA, impuestos de matriculación y de circulación, peajes, carburantes...– generó el sector del automóvil en Europa en 2017, según ACEA, la patronal europea de los fabricantes. Eso equivale a 3 veces el presupuesto de la Unión Europea, una contribución vital para proyectos públicos y para mantener la salud de la economía. Por eso, un poco menos de persecución al automóvil no estaría mal.

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 Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la 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.

Boycá

jd

ARI
Asociación de Revistas de Información

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Los retos del nuevo presidente de Volkswagen

El Grupo VW afronta una nueva etapa con Herbert Diess, especialista en establecer objetivos que mejoran la imagen de las marcas.

Los que le conocen, y especialmente los que han trabajado con él, cuentan que Herbert Diess, nuevo máximo responsable del Grupo Volkswagen es un férreo administrador de costes de producción y un eficiente especialista en establecer objetivos que mejoran la imagen de las marcas y aumentan las ventas. De hecho, en su primera comparecencia, tras su reciente nombramiento, mostró las líneas a seguir en el futuro, reforzando todavía más la electromovilidad, perfeccionando la digitalización en el automóvil y el tráfico, además de una mayor oferta de servicios. Tiene como meta «convertir al Consorcio Volkswagen en un gran líder industrial gracias a la rentabilidad, la innovación y la sostenibilidad». También anunció la posibilidad de llevar a cabo proyectos de colaboración tecnológica con otras marcas, dado que la magnitud de las inversiones en innovación del grupo está a la cabeza de la mayoría de los fabricantes. En cuanto a la reorganización, además de confirmar a Rupert Stadler (presidente de Audi), Oliver Blume (presidente de Porsche) y él mismo, como supervisores de marketing y ventas, producción e I+D, ha distribuido las 12 marcas en cuatro grupos. En uno las generalistas, con Vo-

lkswagen, Seat, Skoda y Volkswagen Vehículos Comerciales. Otro lo formarán Audi, Ducati (motos) y Lamborghini, que estarán enlazados con el de marcas de lujo: Porsche, Bentley y Bugatti. El cuarto será el de Volkswagen Trucks&Buses con las marcas Scania y Man y el propósito de sacarlas a bolsa. También se ha creado una unidad especial para el mercado chino, donde las ventas representan casi el 50 por ciento de la totalidad del grupo.

En cuanto a España, con marcas en el grupo bajo la dirección del nuevo consejero delegado, para Herbert Diess, quien habla perfectamente español, la situación no puede ser mejor. Seat está en el mejor momento de su historia en resultados y ven-

tas, con beneficios de 281 millones en 2017 y su mejor dato de producción desde 2001, con 468.400 vehículos. Mientras que en la factoría de Landaben (Navarra) están previstas para 2018 una de las cifras más altas con 350.000 unidades producidas. Por otro lado, el nuevo hombre fuerte del grupo admite que el 'dieselgate' ha hecho mucho daño a la imagen de la compañía y está dispuesto a recuperar la confianza perdida, a pesar de los recientes registros de la fiscalía alemana en las dependencias de Porsche.

Herbert Diess, el nuevo hombre fuerte del Grupo Volkswagen tiene como meta "convertir al Consorcio en un gran líder industrial gracias a la rentabilidad, la innovación y la sostenibilidad". Diess admite que el 'dieselgate' ha hecho mucho daño a la imagen de la compañía y está dispuesto a recuperar la confianza perdida



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 **elf**

f i YouTube renaul.es

SUMARIO

Nº 1.725 • 24 abril al 7 mayo de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

AUDI A6 AVANT

La nueva generación del familiar alemán incorpora la tecnología de hibridación ligera y dirección en los dos ejes.

10.- CUATRO RUEDAS

OPEL GRAND LAND X1.2 TURBO

El SUV de Opel, en su variante 1.2 Turbo de gasolina, con 130 CV es un gran 'todo uso' para la familia por rendimiento y seguridad.

18.- VOLKSWAGEN TIGUAN

ALLSPACE 2.0 TDI 150

El Tiguan de siete plazas, con el motor de acceso a la gama diésel, de 150 CV, la caja DSG y la tracción total 4Motion convence plenamente.

24.- MITSUBISHI ECLIPSE

CROSS 150 T

El crossover de Mitsubishi ofrece una estética diferente, un espacioso interior y una dinámica sensacional, sin olvidar su fantástico 1.5 MIVEC Turbo de gasolina, con 163 CV.

28.- DS 7 CROSSBACK

BLUEHDI 130

El confort de marcha es un apartado digno de alabanza en el DS 7 Crossback, que con este BlueHDI 130 invita a relajarte y disfrutar del viaje.

30.- FORD ECOSPORT 1.0

ECOBOOST 140

El Ecosport con acabado ST-Line, la variante EcoBoost de 140 CV convierte a esta versión en la más deportiva y dinámica de la familia.

32.- MASERATI LEVANTE

GRANLUSSO

El Levante V6 de 350 CV, con un motor hecho por Ferrari hace honor a su tradición.

34.- NISSAN X-TRAIL DCI

177 X-TRONIC

El SUV más vendido de su categoría tiene sólidos argumentos para seguir arriba, como la habitabilidad, una tecnología punta en materia de seguridad y grandes cualidades 'off road'.

36.- SEAT ARONA 1.0 TSI 115

El Seat Arona se aprovecha de

6



48



10



24



18



56

la tecnología del Grupo VW para firmar un modelo realmente equilibrado y aconsejable.

38.- SKODA KODIAQ SCOUT

2.0 TDI 190

Con esta variante Scout el Kodiaq va un paso más allá en versatilidad de uso y puede afrontar retos 'off road' más complicados.

40.- SSANGYONG D22 DTR

La cuarta generación del Rexton conserva la clásica filosofía todoterreno, pero con todo nuevo y muchas virtudes.

42.- TODOS LOS DATOS DEL SEGMENTO DE MODA: LOS MÁS CAROS, BARATOS, VELOCES...

Casi un centenar de modelos

disponibles y 1.500 versiones diferentes en el segmento SUV... De eléctricos o híbridos con un gasto de risa hasta rabiosos deportivos que rebasan los 300 km/h. Los datos más curiosos del segmento.

46.- MAHINDRA KUV 100.

La marca india introduce este 'aparente' citySUV de 3,70 metros de largo, que ofrece una magnífica habitabilidad. Se ofrece con un motor de gasolina de 82 CV.

48.- MERCEDES CLASE A

El Mercedes Clase A fue un modelo que supuso un soplo de aire fresco para la firma de la estrella en forma de nuevos clientes. Ahora su 'niño mimado' estrena generación, que será el espejo en el que se van a mirar sus futuros rivales.

51.- LA SEMANA

Busca tu marca

AUDI	6
DS	28
FORD	30
MAHINDRA	46
MASERATI	32
MERCEDES	48
MITSUBISHI	24
NISSAN	34
OPEL	10
SEAT	36
SKODA	38
SSANGYONG	40
TOYOTA	56
VOLKSWAGEN	18

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ARRANCA EL MUNDIAL DE RESISTENCIA

Tras el adiós de Porsche, Toyota es el gran favorito para lograr el mundial de Resistencia. La escuadra japonesa tiene, además, el aliciente de contar con Fernando Alonso en sus filas.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



FORD FOCUS SEDÁN

El nuevo Focus en su versión Sedán se pondrá a la venta durante el segundo semestre del año en China y algunos mercados de Europa. Después, y de forma progresiva, esta variante del nuevo compacto irá llegando a mercados como el americano. Como el resto de carrocerías de esta cuarta generación, el Focus Sedán estrena plataforma, motores y sistemas de asistencia, y es más ligero.

► Este es el Ford Focus Sedán presentado en el Salón de China.



Audi A6 Avant

Con **hibridación** ligera y dirección en los dos ejes

El nuevo A6 Avant llega al mercado manteniendo sus medidas exteriores y su capacidad de maletero, pero firmando un diseño más deportivo, con una trasera dotada de mucha personalidad. Esta versión familiar comparte novedades en tecnología y seguridad con la berlina. Por eso, como en el A6 Sedán, todos los motores del A6 Avant están equipados de serie con la tecnología mild hybrid (MHEV), que per-

mite reducir el consumo de combustible. La clave de esta tecnología es un alternador accionado por correa que recupera durante la frenada hasta 12 kW con el sistema de 48 voltios, una energía que se almacena en una batería secundaria de iones de litio. Con el motor apagado, el Audi A6 Avant puede avanzar en modo de marcha por inercia a velocidades de entre 55 y 160 km/h. Además, el sistema start-stop se ac-

tiva desde 22 km/h. Audi ofrecerá como opción la dirección dinámica a las cuatro ruedas, que mejora notablemente la maniobrabilidad. El A6 Avant estará disponible con cuatro motores turbo, incluyendo tres V6 3.0 –dos TDI, de 231 y 286 CV, y un TFSI de 340 CV–, y un diésel 2.0 TDI de cuatro cilindros y 204 caballos. El coche se podrá pedir en junio, y las entregas comenzarán en septiembre. Se venderá desde 51.000 euros.

AUDI E-TRON: YA SE ACEPTAN REGISTROS

Audi España ya acepta registros para obtener derecho preferencial para su primer modelo eléctrico a través de su página web: www.audi.es/etron. La marca solicita una señal de 2.000 euros por la que se obtiene preferencia para comprar un modelo cuyas primeras entregas a clientes están previstas para principios de 2019. Tendrá 503 CV y más de 500 kilómetros de autonomía.



►► El maletero mantiene sus 565 litros de volumen, ampliables a 1.680 abatiendo la segunda fila.



NUEVO VOLVO XC60 PREMIUM EDITION DESDE 34.950€*

SISTEMA CITY SAFETY
VOLVO ON CALL
SENSUS NAVIGATION
SMARTPHONE INTEGRATION

Descúbrelo en volvocars.es



#VolvoConnect

AUDI E-TRON VISION GRAN TURISMO

Diseñado inicialmente de forma virtual para el videojuego «Vision Gran Turismo» de la PlayStation, el Audi e-tron Vision Gran Turismo se ha convertido en un deportivo 'de verdad' y se ha plantado en la última carrera de la Fórmula E en Roma en forma de 'Taxi ride' para pasear a famosos, clientes o patrocinadores. El e-tron Vision Gran Turismo tiene tracción total y tres motores eléctricos que suman 815 CV, y pesa 1.450 kilos. Acelera de 0 a 100 km/h en menos de 2,5 segundos.



El e-tron de carreras virtuales convertido en realidad tiene 815 CV.



A partir de mayo, motor diésel 1.5 BlueHDi de 130 CV para el nuevo Citroën C4 Cactus

La gama mecánica del C4 Cactus, que respecto a la generación precedente ya estrenaba el motor PureTech 1.2 de gasolina en su versión de 130 CV, seguirá creciendo este año, siendo la primera incorporación prevista la del diésel 1.5 BlueHDi de 130 CV, que ya ofrece PSA en sus Peugeot 308 y 3008, mientras que para después de verano se esperan novedades en el capítulo de gasolina. Como el anterior, lanzado en 2014,

el nuevo modelo se produce en la planta madrileña de Villaverde, a un ritmo de 450 unidades diarias que se comercializan en 50 países. Los nueve colores de carrocería, 4 estilos de Pack Color y 5 ambientes interiores permiten configurar 31 combinaciones diferentes, y en su equipamiento destaca la nueva suspensión con amortiguadores progresivos hidráulicos, fruto del programa Citroën Advanced Comfort.

PARA PENSAR

125.809

unidades del Mustang vendió Ford en 146 países durante el año 2017

De esta forma, el modelo americano se convierte, por tercer año consecutivo, en el vehículo deportivo más vendido del mundo. De los casi 126.000 vehículos matriculados, 81.866 se vendieron en Estados Unidos, mientras que 491 correspondieron a España.

EL PUNTAZO

El Chevrolet Camaro se actualiza con ligeros cambios en el exterior y un importante aumento de equipamiento tecnológico. Como el cambio automático de 10 velocidades.



Se comercializará en España

Nuevo Lexus ES: con tracción delantera

El 25 de abril, como primera mundial, Lexus presentará en el Salón de Pekín el nuevo Lexus ES, que podría sustituir al GS. La firma nipona comercializará en España este nuevo modelo de tracción delantera, que es

el resultado de reinventar el concepto de Sedan Premium. Con un diseño muy aerodinámico, la marca asegura que el ES contará con un comportamiento dinámico excelente y la última tecnología híbrida.

Man e-TGE

Desde 69.500 euros y 160 kilómetros de alcance

El nuevo Volkswagen Crafter tiene un primo llamado Man TGE y, como no podía ser de otra manera, ahora llega su versión eléctrica. El MAN e-TGE cuenta con un

motor eléctrico que genera el equivalente a 135 caballos. Su velocidad máxima está limitada a 90 km/h, pero cuenta con una autonomía de 160 kilómetros, lo

que resulta suficiente para el reparto de todo un día en una gran ciudad. La batería admite recargas rápidas a 40 kW para cargar un 80% —para cubrir unos 130 km— en tan sólo 45 minutos. En un 'wallbox' sólo necesita 5,5 horas para cargarse a tope, tiempo que se eleva hasta 9 horas en un enchufe doméstico a 220V.



IMPRESIONANTE



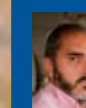
NUEVO TIPO S-DESIGN. DONDE LA DEPORTIVIDAD Y EL ESTILO SE UNEN. FIAT TIPO 5 PUERTAS POR 9.800€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.

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 70 kW (95 CV) PVP Recomendado 9.874€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento para vehículos de stock antiguo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 7.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 9.800,00€ con 72 cuotas mensuales de 176,60€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 294,00€ al contado, importe total a plazos 13.009,20€, importe total adeudado 13.009,20€. 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 o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/04/2018. La versión visionada corresponde con el vehículo: Fiat Tipo 5 puertas Lounge 1.4 16v 70 kW (95 CV) con opcionales (PVP recomendado: 13.390€).



fiat.es

Tras el Mokka X y el Crossland X nos llega este interesante Grandland X destinado al segmento C-SUV, donde deberá luchar frente a Qashqai, Ateca, Sportage, Tucson y compañía. Un modelo amplio, cómodo y bien equipado que comparte plataforma y mecánica con el Peugeot 3008, lo que ya es una estupenda carta de presentación. Además, su variante 1.2 Turbo de gasolina, con 130 CV, cumple bien como modelo 'todo uso' para la familia por rendimiento y seguridad.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Es fruto del mismo proyecto que el Peugeot 3008, y comparten casi todo a nivel mecánico, pero el Grandland X tiene personalidad propia: estética distinta, interior más clásico, una dinámica claramente enfocada al confort... Me gusta por amplitud, practicidad y equipamiento, y con este motor de gasolina no va nada mal.

muchos huecos por todas partes— o el clasicismo. Lo dejaríamos en una mera cuestión de gustos de no ser porque el Grandland X también transmite menos sensación de refinamiento, con plásticos algo pobres en aquellas superficies que no gozan de material mullido o algunos mandos de presencia y tacto mejorables.

No obstante, el grado Excellence que nos ocupa compensa esa terminación 'justita' con una dotación de serie realmente completa, brillando especialmente en lo referente a seguridad o asistentes de conducción, y figurando los faros antiniebla o la rueda de repuesto como ausencias más significativas. Pero la extensa lista de opciones permite solucionarlo, y a precios razonables.

Además, el Grandland X convence por su amplitud, con mucha altura al techo delante y detrás, y una segunda fila capaz de acoger muy bien a dos adultos o tres chavales, pues la cota de anchura es correcta —132,5 centímetros—, apenas sobresale del suelo el túnel central y hay espacio generoso para las piernas: 74 centíme-

Buenas referencias

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

Que los 27.400 euros de la factura de nuestro protagonista se queden ahora en unos 24.300 es una gran noticia. Y si la economía nos preocupa, el nivel básico Selective lo pone aún más a tiro, levemente por encima de los 22.000 euros, que

ya es un presupuesto manejado por bastantes usuarios con ganas de aparcar un SUV de este tamaño en su garaje. Hablamos de un modelo de 4,48 metros de longitud que puede operar perfectamente como vehículo para la familia, ayudado por un maletero de 514 litros, ampliable a 1.652 cuando abatimos la segunda fila.

El Grandland X es fruto de un proyecto conjunto entre Opel y el grupo PSA —todo se gestó antes de que el consorcio francés comprase la marca alemana—, y por eso comparte tanto el conjunto mecánico —motores, transmisiones, chasis...— como la plataforma EMP2 con el nuevo Peugeot 3008, el DS 7 Crossback o el

Citroën C5 Aircross, a la venta en Europa a comienzos de 2019. De hecho, el Grandland X se produce en la planta francesa de PSA en Sochaux, de donde también sale el 3008.

Sería lógico pensar que bajo envoltorios tan diferentes —las carrocerías del Opel y el Peugeot no se parecen en nada, salvo en su talla— se es-

conden muchas similitudes, pero al margen de las ya citadas, estrictamente técnicas, se ha realizado una profunda labor de diferenciación. Así, por ejemplo, el Grandland X pro-

pone un puesto de conducción mucho más convencional, con volante de diámetro normal e instrumentación analógica, en vez de recurrir al cuadro digital configurable que ponen en

juego los Peugeot 3008 y 5008 con su i-Cockpit. Es como si la firma gala hubiera apostado por el vanguardismo y el lujo tecnológico, y Opel jugase la baza de la funcionalidad —hay

PRECIO		27.400 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 117 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	 Ligereza. Agrado general de uso. Confort. Amplitud y maletero. Motor eficaz. Frenada. Equipo de serie y variedad de opciones.	 Detalles de acabado. Tacto de cambio y dirección. No ofrece cambio automático. Consumo sensible al estilo de uso. Sonido '3 cilindros'.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		



▲ Maletero amplio –514 litros– y de formas regulares. La rueda de repuesto es opcional: 100 euros.



▲ El equipo de serie en materia de seguridad y asistentes es completísimo, y hay sistema OnStar.



▲ Salidas de aire traseras, tomas de corriente y USB, guantera en el lado izquierdo, una amplia guantera principal... El Grandland X está lleno de detalles prácticos, y el acabado general es bueno; que no estupendo, pues abundan los plásticos duros y algunos mandos distan poco de un 'low cost'.



UN MOTOR QUE DA DE SÍ EL TRICILÍNDRICO 1.2 SOBREALIMENTADO MUEVE BIEN UN CONJUNTO MUY LIGERO. Y EL CONSUMO REAL ES BAJO A RITMO 'NORMAL' SALPICADERO CLÁSICO LEJOS DEL VANGUARDISMO DEL PEUGEOT 3008, EL GRANDLAND X APUESTA POR UN INTERIOR MÁS CONVENCIONAL



▲ Lejos del vanguardismo del Peugeot 3008, el Grandland X apuesta por una instrumentación más clásica, e incluso los gráficos de la pantalla son menos vistosos.



▲ Hay zonas con plástico mullido en salpicadero y puertas delanteras, y en el entorno del cambio; éste de tacto mejorable.

tros de distancia entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. La pena es que no se ofrezca una banqueta posterior corredera, aunque el reparto habitáculo/maletero logrado por los diseñadores nos parece idóneo.

Nos ponemos en marcha y seguimos viendo diferencias con su 'primo' 3008, como el tacto de la palanca de cambios manual –en unos meses podría llegar una versión 1.2 Turbo con caja automática– o de la dirección –tres vueltas de volante, que no es poco–, pues ambos mandos resultan apreciablemente más suaves

y transmiten menos sensación de dinamismo. Un poco de firmeza extra les vendría bien.

Y ocurre lo mismo con la suspensión, cuyo tarado resulta algo más 'dulce' que en el SUV de Peugeot, lo que consiente un poco más de balanceo en curva. Además, el nivel Excellence apareja de serie unos 225/45 R18 –Michelin Primacy 3, para más señas– que agarran tan bien en curva que, a medida que avivamos el ritmo en una carretera de montaña, acrecientan ese cierto bamboleo. Nada preocupante, en cualquier caso, pues el Grandland X va siem-

pre por su sitio, ayudado por su ligereza, que minimiza las inercias.

Y es que los 1.350 kilos que pesa en orden de marcha nuestro protagonista –es una virtud común a otros modelos con plataforma EMP2– no traen más que ventajas. Por ejemplo, ayuda a que la frenada sea enérgica –menos de 13 metros para detenernos desde 60 km/h y 51,3 para hacerlo desde 120 km/h–, con la inestimable ayuda de las eficaces gomas antes citadas. Y nada más empezar a circular ya percibimos que la presencia de un pequeño tricilíndrico bajo el

capó no supondrá problema alguno, pues el coche sale con relativa alegría desde parado. Además, y para ser realistas... no es tan 'pequeño'; pues se trata de un 1.2 con 130 CV, tiene un turbo de buena respuesta y genera 23,5 mkg de par máximo a sólo 1.750 vueltas. Frente a eso, que diríamos del 1.0 TSI usado por el Seat Ateca o el Skoda Karoq, que rinde 116 CV y 20,4 mkg, y ya mueve sorprendentemente bien a ambos modelos.

Porque el Grandland X 1.2 Turbo 130 convence por su rendimiento, y creemos que satisfará las necesidades pres-



◀ Hay que reconocer la buena labor realizada por los diseñadores, pues cualquier parecido con el 3008 es pura coincidencia. Y hasta dinámicamente resultan distintos.

tacionales de buena parte de los usuarios, salvo que el conductor busque reacciones impetuosas al salir de un semáforo o al efectuar adelantamientos. Por ejemplo, se ha

quedado solo a una décima de los 11,1 segundos anunciados para acelerar de 0 a 100 km/h, y en cuarta velocidad solventa un adelantamiento típico –paso de 80 a 120 km/h– en 8,4

segundos, buen registro si lo comparamos con los resultados de dos SUV con mecánica 1.5 publicados en esta misma revista: 8,3 segundos requiere el Mitsubishi Eclipse Cross con sus 165 CV de gasolina y 8,8 el DS 7 Crossback con su diésel de 130 CV.

El Grandland X 1.2 Turbo se adapta bien a usos urbanos o de carretera, pues en ambos escenarios se muestra agradable, aunque nos ha llamado la atención que en este modelo de Opel se perciba más la condición tricilíndrica del motor que en el Peugeot 3008. Ese sonidito especial que, sin ser

molesto, sí es distinto; lo que nos lleva a pensar en una peor insonorización y, de nuevo, en un menor refinamiento.

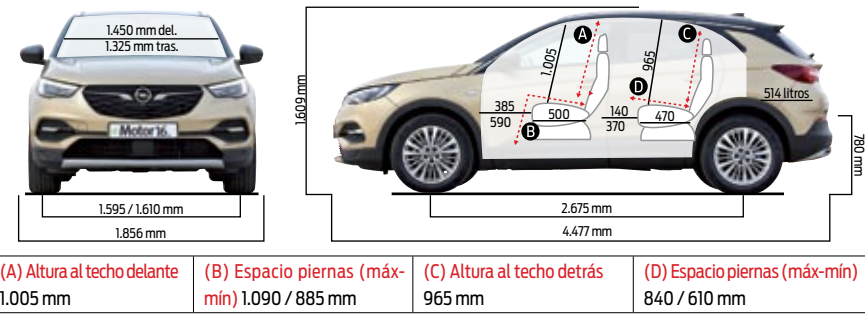
En cuanto al consumo, mejor olvidarse de los 5,1 l/100 km homologados por el fabricante, pues parecen más realistas los 7,5 litros registrados en nuestro recorrido mixto con ciudad, autovía y varios tipos de carretera, un valor adecuado para un SUV de su talla y en línea con sus rivales directos; aunque el gasto es bastante sensible al estilo de uso, y a poco que apuremos las marchas y demos gusto al acelerador rondaremos los 10 litros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e Intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	44,6
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,05
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disco ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7,5Jx18"
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.350
Capacidad del depósito (l)	53
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,38
Coefficiente aerodinámico Cx	N.d.



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Regulador velocidad de crucero	▲		
Asientos conductor eléctrico			▶
Segunda fila corredera		▼	
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Portón automatizado	▲		
Faros LED			▶
Faros antiniebla			▶
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Selector de modos de conducción		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por sueño o fatiga	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de crucero activo			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera			▶
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control presión neumáticos	▲		
Sensores proximidad del./tras.	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Anclajes Isofix del./tras.	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 525. Pack All Road (control de tracción inteligente, neumáticos 225/55 R18 All Season M&S, llantas offroad RSZ): 300. Faros adaptativos inteligentes AFL3: 1.000. Cámara visión trasera: 250. Pack Park & Go 3: 1.900. Faros antiniebla: 300. Parabrisas calefactado: 200. Tapicería mixta tela/símil cuero y asientos delanteros deportivos AGR: 700. Tapicería cuero y asientos delanteros deportivos AGR: 2.100. Pack Invierno 2: 600. Cortinas ventanas laterales traseras: 100. Techo panorámico con persiana: 700. Pack Plug & Play: 450. Navi 5.0 IntelliLink: 850. Techo bitono (negro): 500.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,2 (11,1)
Recorriendo (metros)	185
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
Conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,9
A 140 km/h de crucero	8,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	706
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,0
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,1
FRENOS	
segundos	1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5 5,5 6 6,5
a 60 km/h	1,6 seg. 13,0 m.
a 100 km/h	2,9 seg. 35,1 m.
a 120 km/h	3,1 seg. 51,3 m.
metros	10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65
SONORIDAD	* Umbral de conversión: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB
100 dB	
90 dB	
80 dB	
70 dB	
60 dB	
50 dB	
40 dB	
30 dB	
20 dB	
10 dB	
0 dB	
RALENTÍ	60 KM/H 90 KM/H 120 KM/H 140 KM/H



Gama Eco de Kia

Nos mueven nuevas energías.



Kia Soul EV

100% ELÉCTRICO

Kia Niro HEV

HÍBRIDO

Kia Optima PHEV

Kia Niro PHEV

HÍBRIDO ENCHUFABLE



The Power to Surprise

Las energías que mueven el mundo están cambiando. Las que mueven a las personas también. Por eso, la gama Eco de Kia la forman vehículos híbridos, híbridos enchufables y eléctricos que garantizan un menor consumo y menos emisiones. Nuevas energías que nos mueven juntos hacia el futuro.

Kia Niro HEV: Consumo combinado (l/100km): 3,8–4,4. Emisiones de CO₂ (g/km): 88–101. Kia Niro PHEV: Consumo combinado (l/100km): 1,3. Emisiones de CO₂ (g/km): 29. Kia Optima PHEV: Consumo combinado (l/100km): 1,6. Emisiones de CO₂ (g/km): 37. Kia Soul EV: Consumo combinado (l/100km): 0. Emisiones de CO₂ (g/km): 0.

*Consultar manual de garantía Kia.

EN COMPARACIÓN CON...

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

	OPEL GRANDLAND X 1.2 TURBO SELECTIVE	HYUNDAI TUCSON 1.6 GDI 4X2 BLUEDRIVE ESSENCE	PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH 130 ACTIVE	RENAULT KADJAR TCE 130 LIFE ENERGY
Precio	25.100 euros	24.165 euros	26.100 euros	22.355 euros
Cilindrada	1.199 cc	1.591 cc	1.199 cc	1.199 cc
Potencia	130 CV / 5.500 rpm	132 CV / 6.300 rpm	130 CV / 5.500 rpm	130 CV / 5.500 rpm
Par máximo	23,5 mkg / 1.750 rpm	16,4 mkg / 4.850 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,9 mkg / 2.000 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,0 / 4,5 / 5,1 l/100 km	7,9 / 5,4 / 6,3 l/100 km	6,0 / 4,5 / 5,1 l/100 km	6,8 / 4,9 / 5,6 l/100 km
Emisiones	117 g/km CO ₂	147 g/km CO ₂	117 g/km CO ₂	128 g/km CO ₂
Autonomía	1.039 kilómetros	984 kilómetros	1.039 kilómetros	982 kilómetros
Vel. máxima	188 km/h	182 km/h	188 km/h	192 km/h
0 a 100 km/h	11,1 segundos	11,5 segundos	10,8 segundos	10,1 segundos
Maletero	514 / 1.652 litros	513 / 1.503 litros	520 / 1.482 litros	472 / 1.478 litros
Dimensiones	4.477 / 1.856 / 1.609 mm	4.475 / 1.850 / 1.645 mm	4.477 / 1.841 / 1.624 mm	4.449 / 1.836 / 1.607 mm
Batalla	2.675 mm	2.670 mm	2.675 mm	2.646 mm
Diámetro giro	11,1 metros	10,6 metros	10,7 metros	10,7 metros
Depósito comb.	53 litros	62 litros	53 litros	55 litros
Peso	1.350 kilos	1.454 kilos	1.325 kilos	1.381 kilos
A favor +	La ligereza y un motor con par generoso se traducen en agrado general y razonables prestaciones. Y el gasto a ritmo normal es moderado. Amplitud, buen maletero y completo equipamiento. Con descuento, el Selective ronda los 22.250 euros.	Presume de una garantía de cinco años, y el actual descuento deja su versión básica Essence en el entorno de los 20.700 euros. Maletero capaz, habitáculo amplio, práctico y bien diseñado, y depósito de combustible más grande que el de sus rivales. El agrado de uso es notable.	El 'pariente' del Grandland X propone un interior más moderno y tecnológico, y más refinamiento. Es cómodo y silencioso, presume de agrado y comportamiento, y es incluso más ligero –y rápido– que el Opel. Bien por amplitud y maletero; y lo hay con caja EAT6.	El descuento actual le deja en unos 20.600 euros reales, que es el precio más bajo de los cuatro SUV comparados. Está bien equipado, es cómodo y resulta agradable, y está disponible con cambio EDC, de doble embrague. Se impone en prestaciones, y también es ligero.
En contra -	La calidad de acabado no es mala, pero tampoco es su fuerte, y el consumo resulta bastante sensible al estilo de conducción. Tacto de dirección mejorable y sonido algo 'feo' del motor.	Es el más pesado de los cuatro, y el único con motor atmosférico –sin turbo–, lo que se nota en su bajo par y en unas prestaciones pobres. También en consumo es el 'farolillo rojo' de los SUV aquí comparados.	Aunque apliquemos el vigente descuento, que deja la versión básica Active en 24.400 euros, es el más caro de los cuatro. También el consumo del 3008 PureTech 130 es sensible al estilo de conducción.	En calidad de terminación está al nivel del Opel, y ligeramente por debajo del Hyundai y el Peugeot. El maletero, correcto, es el más pequeño de los cuatro; y el consumo real es un poco elevado.

 EL DETALLE

INTELLIGRIP Una interesante opción

Lo que PSA denomina Grip Control pasa a llamarse IntelliGrip en Opel, pero su funcionamiento es el mismo: una rueda en la consola permite elegir el ajuste del sistema antipatinamiento según el terreno por el que circulamos, de modo que sacaremos el máximo partido a la tracción delantera. Hay cinco modos: Normal –para circular por asfalto–, Nieve, Todocamino –vale para barro, hierba mojada o grava, y envía más par a la rueda con mayor agarre–, Arena

–consiente cierto patinamiento para escarbar y avanzar– y ESP Off. Es una opción asequible, pues forma parte del Pack All Road, que cuesta 300 euros.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,56 euros/km. Coste km total: 0,71 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 338,08 euros/año. Seguro a todo riesgo: 460,09 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

OPEL

Opel España, S.A. Avenida de Bruselas, 20; 28108 - Alcobendas (Madrid) Tlf: 91 308 93 45



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 32.700 EUROS



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



Aventuras para siete

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

Con la popularidad de los vehículos SUV viento en popa es más fácil 'arriesgar' y buscar huecos donde no parece que los haya. Es el caso del nuevo Tiguan Allspace, modelo que se sitúa entre el Tiguan y el Touareg por tamaño, pero se desmarca de ambos porque es el único que brinda la posibilidad de ofrecer un aforo con siete plazas. Y es sí o sí, porque son de serie.

No es un experimento 'americano' porque en ese mercado ya cuentan con el Atlas, modelo que, además, supera los cinco metros. En nuestro ca-

so comparte la avanzada plataforma MQB con el Tiguan, pero incrementa estratégicamente su longitud en 21,5 centímetros, hasta alcanzar los 4,70 metros de largo.

Las diferencias estéticas entre ambas carrocerías del Tiguan son casi anecdóticas. Nuestro protagonista, por ejemplo, eleva discretamente la línea de capó para guardar las proporciones y monta unas puertas traseras algo más grandes. El resto es cuestión de centímetros: 10,9 más en la distancia entre ejes y 10,6 de incremento en el voladizo trasero.

Las consecuencias no se ha-

cen esperar. Los ocupantes de la segunda fila gozan de hasta 54 milímetros más de espacio para las piernas, además de beneficiarse de una banqueta que se puede desplazar hasta 18 centímetros longitudinalmente por secciones 60/40.

Esta circunstancia nos permite jugar con la capacidad del maletero, otro de los grandes beneficiados. Con las siete plazas ocupadas nos queda un volumen de 230 litros, que se incrementa hasta los 700 litros con cinco plazas –85 más que en el Tiguan normal– y que puede llegar hasta los 1.775 en caso de necesidad. Y para facilitar las cosas, de se-

rie cuenta con un portón eléctrico con función manos libres Easy Open.

Y ya que 'tocamos' el equipamiento, señalar que a la generosa dotación del acabado Sport se añade un 'goloso' paquete de lanzamiento, valorado en 3.325 euros, que incluye el asistente de aparcamiento automático, navegador con pantalla táctil de 8 pulgadas, reconocimiento de señales, suscripción gratuita a servicios online durante tres años, techo solar eléctrico, cámara 360°, asistente de reconocimiento de señales y peatones y la App-Connect con VW Media Control.

Regresando al capítulo de la habitabilidad, quizás sea más correcto referirse a 5+2 plazas que a 7. Y que conste que los dos asientos abatibles de la tercera fila son más holgados de lo que pueda parecer al principio, pero el acceso sigue siendo complicado, y con mi 1,70 de altura rozo con la cabeza en el techo. Dos niños irán encantados, pero dos adultos aceptarán el reto en traslados cortos y ocasionales; pues más tiempo quizás no les haga ya tanta gracia.

Hemos probado el Tiguan Allspace con el motor de acceso a la gama diésel. Se trata del conocido 2.0 TDI de 150

 LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Su principal argumento son las siete plazas que ofrece de serie, las dos últimas más enfocadas a un uso ocasional que a otra cosa; aunque también dispone de una mayor capacidad del maletero con respecto al Tiguan 'convencional'. El propulsor 2.0 TDI de 150 CV es el punto de partida por potencia en diésel, suficiente para rodar confortablemente y con unos consumos ajustados, aunque sin grandes pretensiones en prestaciones. La tracción total es un plus dinámico que siempre se agradece, y su personalidad 'off road' es más consistente de lo que parece.

caballos de potencia, asociado a la transmisión DSG de siete relaciones y a la eficiente tracción total 4Motion, una combinación que nos brinda mejores cualidades diná-

PRECIO **45.670 €**

EMISIONES DE CO₂: **153** G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

 Amplitud y siete plazas de serie. Confort de marcha. Dinámica muy equilibrada. Equipamiento muy completo. Tecnología avanzada.

DEBE MEJORAR

 Acceso a la tercera fila, y pequeña para adultos. Volumen del maletero con siete plazas. Neumáticos autosellantes poco adecuados para uso 'off road'.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Se ajusta a la moda SUV de ámbito familiar gracias a las siete plazas que incluye de serie, tras incrementar la longitud en 21,5 centímetros y el precio en 3.750 euros frente al Tiguan 'convencional'. Lo hemos probado con el motor de acceso a la gama diésel, de 150 CV, asociado a la caja DSG y a la tracción total 4Motion; y la combinación nos ha convencido.





▲ En lo referente a capacidad de maletero, es lo más parecido a jugar al 'Tetris', debido a las múltiples posibilidades que brinda. Con siete plazas ofrece 230 litros, con cinco asientos montados dispone de 700 y puede llegar hasta los 1.775 litros. La bandeja trasera se puede guardar bajo el piso si se desmonta.



EQUILIBRADO
SU GENEROSA
DISTANCIA ENTRE EJES
Y LA TRACCIÓN TOTAL
4MOTION MOTIVAN
QUE SU DINÁMICA SEA
REALMENTE ESTABLE
SIN CAMBIOS
LA PRESENTACIÓN DEL
INTERIOR NO CAMBIA
RESPECTO AL TIGUAN.
LAS DIFERENCIAS
COMIENZAN A PARTIR DE
LA SEGUNDA FILA



▲ El cuadro de mandos Digital Cockpit es de serie y se puede configurar al gusto. El selector de perfiles de conducción también se ofrece en la dotación estándar.



▲ Las siete plazas son de serie en toda la gama Tiguan Allspace. La segunda fila cuenta con regulación longitudinal en 18 centímetros y por partes, y los dos asientos individuales traseros, escamoteables, son más amplios de lo que parecen, aunque el acceso es muy complicado.



▲ El cambio DSG presenta siete relaciones. Se puede cambiar de manera secuencial en la palanca y en las levas del volante.

micas, mayor capacidad 'off road' y más solvencia a la hora de tirar de un remolque.

El rendimiento de este propulsor es satisfactorio, siempre y cuando no vayamos 'cargados' hasta arriba. La respuesta desde apenas 1.500 rpm es contundente y se mantiene de manera progresiva hasta las 4.000 vueltas. Se puede circular a elevadas velocidades de cruce en autopista sin esfuerzo, y nos permitirá realizar adelantamientos con cierta solvencia. En este sentido, pasar de 80 a 120 km/h se traduce en 9,3 segundos y 231 metros de 'pista libre'; es decir, no ba-

te records, pero la maniobra tampoco se convierte precisamente en un martirio.

El comportamiento dinámico no difiere en gran medida del conocido en el Tiguan, aunque en este caso sí que se muestra algo más asentado, pero menos ágil, debido a su mayor distancia entre ejes. La dirección es igual de directa y precisa. La tracción total ayuda en todos los sentidos. En condiciones normales actúa como un simple tracción delantera, pero en caso de necesidad un embrague multidisco puede enviar casi la totalidad de la motricidad a las ruedas traseras.

El conductor poco tiene que hacer a la hora de gestionar la tracción 4Motion, pero sí puede escoger entre los cuatro programas de conducción: Eco —con circulación 'a vela' incluida—, Normal, Sport e Individual.

Además, también se puede optar a los modos Nieve, Normal, Off Road y Off Road Individual; y en este último podremos adaptar los parámetros de la dirección, del propulsor, del cambio y de la tracción total. Asimismo, se activan las funciones del control de descensos y de arranque en pendientes.

Nuestra unidad contaba

con el paquete Off Road, que incluye protecciones de bajos y un paragolpes delantero que incrementa el ángulo de ataque hasta los 24°. Lo cierto es que nuestro protagonista no defrauda en su personalidad campera, siendo capaz de superar situaciones que la gran mayoría de los conductores no se decidirán a afrontar jamás. Tampoco se inmuta demasiado a la hora de afrontar pistas de tierra, y cuenta con aliados extra, como una cámara de 360° de gran resolución para ver en detalle todo lo que nos rodea.

La única limitación viene de la mano de unos neumáti-



▲ Pocos son los cambios estéticos con respecto al Tiguan. Esta variante Allspace crece 21,5 centímetros, repartidos entre la distancia entre ejes y el voladizo trasero.

cos de corte más asfáltico que otra cosa, con un gran agarre cuando circulamos por 'lo negro', como demuestran las

magníficas distancias de frenado registradas —51,5 metros para detenernos desde 120 km/h—, pero menos efec-

tivos sobre tierra. Además, son autosellantes con el acabado Sport que nos ocupa; y por lo tanto, ojo con las aventuras porque un contratiempo nos podría dejar en manos de la grúa. Si no queremos riesgos, por 115 euros podríamos montar la rueda de repuesto 'pequeña' opcional.

Confortable y agradable en marcha, durante la prueba ha firmado 7 litros exactos de media cada 100 kilómetros, un registro realmente atractivo. Esa cifra, actuando lógicamente con el modo Eco, que conlleva la mencionada circulación 'a vela' y con el aporte del asistente Start/Stop.

Y para concluir, señalar que la calidad y rotundidad del acabado 'made in Volkswagen' —la variante Allspace del Tiguan se fabrica en México— son evidentes. Lo mismo ocurre con el equipamiento de serie, que contempla en su extensa dotación detalles que nos alegrarán la vista, como el sofisticado cuadro de mandos Digital Cockpit, configurable al gusto o a las necesidades de conducción en cada momento.

Este Tiguan 'XL' nos ha convencido gratamente. Ahora toca echar cuentas, porque su precio es 3.750 euros superior al del Tiguan 'normal'.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

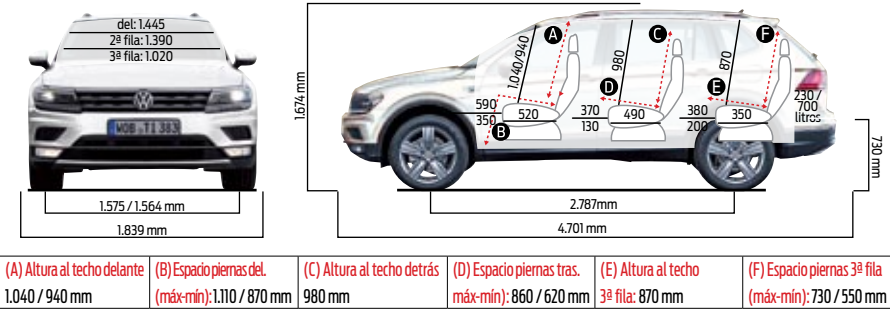
BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	150 /3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	34,7 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automático, de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	n.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Hankook
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.775
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,8
Número de plazas	7



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Cuadro Digital Cockpit	▲		
Apertura portón manos libres	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje y navegador	▲		
Regulador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Tren de rodaje deportivo		▼	
Faros LED	▲		
Techo solar eléctrico	▲		
Aparcamiento automático	▲		
Selector modos de conducción	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Llantas de aleación 18 pulgadas	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio conductor	▲		
Llamada de emergencia e-call			▶
Control de descensos	▲		
Asistente de salida en rampa	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla para conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Asistente de luz de carretera	▲		
Control de presión de neumáticos			▶
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión 360 grados	▲		
App Connect VW Media Control	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga			▶
Control de velocidad adaptativo	▲		

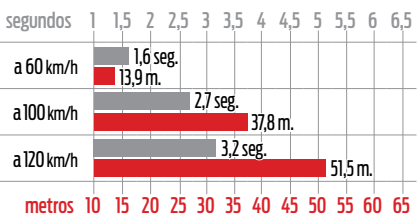
PRINCIPALES OPCIONES

Rueda de repuesto de 18 pulgadas: 115. Llamada de emergencia Car Net Security & Service: 415. Paquete off road (protección del motor, ángulo de ataque 24º y molduras de entrada en puertas delanteras): 165. Pintura metalizada: 550. Technology Pack (Head-up Display, Dynaudio y DAB+): 1.675. Adventure Pack (gancho de remolque abatible eléctrico, luz nómada en el maletero y asistente de aparcamiento para remolques Trailer Assist): 1.435. Neumáticos autosellantes en llanta 19": 675. Paquete invierno (asientos delanteros calefactados y eyectores limpiaparabrisas calefactados): 300.

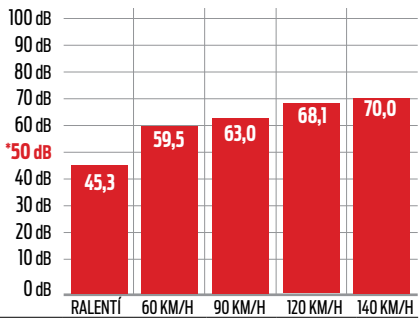
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	198 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (9,9)
Recorriendo (metros)	187
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,8
1.000 m desde 40 km/h en D	31,0
De 80 a 120 km/h en D	9,3
Recorriendo (metros)	261
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 25,0 km/h de promedio	8,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,1
Conducción dinámica	10,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,1
A 140 km/h de cruce	8,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	857
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,8
Ciclo extraurbano	5,3
Ciclo mixto	5,9

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	VW TIGUAN ALLSPACE SPORT 2.0 TDI 150 CV DSG 4X4	LAND ROVER DISCOVERY SPORT TD4 150 CV AT 4X4 SE 7 PL.	MITSUBISHI OUTLANDER KAITEKI 220 DI-D 4WD AT 7 PL.	SKODA KODIAQ 2.0 TDI 150 CV DSG7 4X4 SPORTLINE 7 PL.
Precio	45.670 euros	45.959 euros	40.300 euros	41.485 euros
Cilindrada	1.968 cc	1.999 cc	2.268 cc	1.968 cc
Potencia	150 CV / 4.000 rpm	150 CV / 3.500 rpm	150 CV / 3.500 rpm	150 CV / 4.000 rpm
Par máximo	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm	38,8 mkg / 1.750 rpm	36,7 mkg / 1.500-2.750 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm
Cambio	Autom. doble embrague, 7 vel.	Automático, 9 velocidades	Automático, 6 velocidades	Autom. doble embrague, 7 vel.
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	6,8 / 5,3 / 5,9 l/100 km	6,3 / 4,7 / 5,3 l/100 km	6,9 / 5,2 / 5,8 l/100 km	6,8 / 5,2 / 5,7 l/100 km
Emisiones	153 g/km CO ₂	139 g/km CO ₂	154 g/km CO ₂	149 g/km CO ₂
Autonomía	1.016 kilómetros	1.018 kilómetros	1.034 kilómetros	1.052 kilómetros
Vel. máxima	198 km/h	180 km/h	190 km/h	192 km/h
0 a 100 km/h	9,9 segundos	10,3 segundos	11,6 segundos	10,1 segundos
Maletero	230 / 700 / 1.775 litros	N.D. / 541 / 1.698 litros	145 / 519 / 1.625 litros	270 / 560 / 2.005 litros
Dimensiones	4.701 / 1.839 / 1.674 mm	4.589 / 1.894 / 1.724 mm	4.695 / 1.810 / 1.710 mm	4.697 / 1.882 / 1.673 mm
Batalla	2.787 mm	2.741 mm	2.670 mm	2.791 mm
Diámetro giro	11,9 metros	11,6 metros	10,6 metros	11,6 metros
Depósito comb.	60 litros	54 litros	60 litros	60 litros
Peso	1.775 kilos	1.884 kilos	1.610 kilos	1.783 kilos
A favor	Como en el resto, su gran atractivo es ofrecer siete plazas, además de presumir de una versatilidad de uso considerable, en asfalto y 'off road'. Está muy bien rematado, ofrece un gran confort de marcha y una dinámica muy sólida.	El conjunto se remata con mayor calidad que el resto, y como buen Land Rover, su capacidad 'off road' es muy superior a la de sus rivales aquí enfrentados. El nuevo propulsor de dos litros y el cambio de nueve velocidades le brindan unos magníficos consumos.	Es el auténtico 'tapado' del cuarteto aquí comparado, y el que ofrece la mejor relación entre lo que se paga y lo que ofrece, sobre todo en equipamiento de serie. Se defiende perfectamente en cuanto a prestaciones, y no va nada mal en campo.	Es el alma gemela del VW Tiguan Allspace, modelo con el que comparte plataforma, motor, cambio, las siete plazas... Por lo tanto, apenas encontraremos diferencias dinámicas, de confort o de consumos, aunque es algo más asequible en precio.
En contra	El acabado Sport monta unos neumáticos autosellantes, quizás no muy apropiados para combinar con los programas 'off road' que porta el vehículo. El acceso a la tercera fila es complicado.	Es el más pequeño de todos, de manera que las dos plazas escamoteables de la tercera fila se quedan algo justas. A pesar de ser más corto en longitud, es el más pesado. El precio es algo más elevado que en sus rivales.	Recurrir a un bloque de mayor cilindrada para registrar la misma potencia: 150 CV. A nivel dinámico está un paso por detrás, no está tan bien rematado y carece de asistentes tecnológicos que sí llevan sus rivales. Y gasta más.	Como ocurre con el resto de sus rivales, el acceso a las plazas traseras es bastante incómodo. Y el conjunto, aunque muy bien hecho en general, se remata con menor refinamiento que el Tiguan Allspace o el Discovery Sport.



EL DETALLE

NEUMÁTICOS AIRSTOP

Bien, pero...

Nuestra unidad de prueba prescinde de la rueda de repuesto y del kit reparapinchazos. La razón es que monta neumáticos AirStop autosellantes. Este tipo de 'gomas' llevan en su interior un compuesto sellador especial que aísla el objeto que haya provocado el pinchazo,



siempre y cuando el diámetro del pinchazo sea inferior a 5 milímetros. Solución práctica y limpia que nos permitirá llegar hasta el taller... pero es un riesgo en un SUV con posibles usos camperos. Los de serie son de 18 pulgadas, aunque para las llantas de 19 pulgadas cuestan 675 euros.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,86 euros/km. Coste km total: 1,04 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 384,39 euros/año. Seguro a todo riesgo: 590,54 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

VOLKSWAGEN

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

RED DE POSVENTA

252 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 49.410 EUROS

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

El ‘boom’ crossover ha supuesto una revolución en los últimos tiempos. Pero tanto ha crecido la oferta que las marcas han evolucionado sus productos para desmarcarse de la competencia. De esa mutación han nacido los SUV deportivos, que son lo que ‘mola’ a día de hoy.

Mitsubishi se suma a esta moda y lanza un crossover con aptitudes deportivas, que llega para posicionarse entre sus ASX y Outlander, que miden 4,36 y 4,69 metros de longitud, respectivamente.

Y con lo de “aptitudes deportivas” no sólo nos referimos al diseño, a su dinámica o a las prestaciones, como veremos más adelante; sino también a su carta de presentación; es decir, su nombre. Porque la denominación ya apunta maneras. Y es que la firma de los tres diamantes le ha agradado con una de sus denominacio-

La firma de los tres diamantes rescata un emblemático nombre para su nuevo crossover, que presume de ofrecer una estética diferente, un espacioso interior y una dinámica sensacional, sin olvidar su fantástico 1.5 MIVEC Turbo de gasolina, con 163 CV.

nes más legendarias: Eclipse.

Aquel deportivo que causaba furor en la década de los 90 del pasado siglo ha sido ‘sacrificado’ para seguir los cánones de la moda y convertirse en crossover, aunque acompañado del apellido ‘Cross’. Pero, sinceramente, recuerdo el Eclipse original y no sé si me parece la solución más acertada.

Aún así, hay que reconocer que este crossover presume de presencia y llama la atención gracias a detalles como su frontal Dynamic Shield o la marcada caída del techo, que finaliza en una luna doble, que algo de visibilidad resta. No hay mal que por bien no

venga, porque esta unidad, con acabado Motion, no tiene retrovisor interior fotosensible y con su alerón –que integra la tercera luz de freno– podemos ocultar el reflejo en el espejo de las luces de los coches que por la noche nos siguen. Y volviendo a la noche, es curioso que por los retrovisores exteriores –de generoso tamaño– veamos el resplandor de sus pilotos traseros.

Para desarrollar este Eclipse Cross se parte de la plataforma que emplea el Mitsubishi ASX, y calca su distancia entre ejes: 2.670 milímetros. Esto se traduce en un espacioso interior, con hueco de sobra para las piernas de los ocupantes

de las plazas traseras, donde, además, el túnel central casi no incordia nada. Eso ha permitido instalar una banqueta dividida en partes 60:40, que se pueden desplazar 200 milímetros longitudinalmente para jugar con su maletero, por lo que con cinco ocupantes su capacidad oscila entre 378 y 485 litros, que no son muchos, ya que un Peugeot 3008 tiene 520. También sus respaldos se regulan en inclinación, por lo que no desentona en funcionalidad, y a pesar de su silueta, si no rozamos el 1,90 de estatura no tocaremos el techo con la cabeza. Redondearía la jugada si contase con salidas de ventilación traseras, si su bandeja cubriera mejor el maletero o si pudiera equipar rueda de repuesto, aunque solo fuera de emergencia.

Su puesto de conducción se orienta al conductor, y encontramos dos confortables asientos delanteros que sujetan el cuerpo perfectamente. Mitsubishi ha prestado atención

a los materiales y a los ajustes, por lo que aporta robustez. Aunque algunos mandos ya usados en sus hermanos denotan el paso del tiempo. Tampoco ayuda un freno de estacionamiento ‘de toda la vida’, que su ordenador de a bordo se controle desde un botón tras el volante o el particular manejo del touchpad para interactuar con la panta-



LA CLAVE
jgarnacho@motor16.com

Si nos ceñimos al nombre... mal vamos; porque yo no lo habría llamado como aquel legendario deportivo. Pero reconozco que algo de su ‘ADN’ mantiene, porque presume de comportamiento dinámico y su motor 1.5 MIVEC Turbo va de maravilla; aunque mejor con cambio manual que con el CVT. Gasta lo justo, está muy bien equipado y su estética llama la atención sin condicionar su espacio interior, salvo el maletero, que se les ha quedado algo justo para uso familiar.



Dinámico y aventuro a la vez

PRECIO

28.500 €

EMISIONES DE CO₂:
151 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Relación entre prestaciones y consumo. Amplitud interior. Equipamiento de serie. Comportamiento dinámico. Acabado, materiales y ergonomía.

Maletero algo justo. Visibilidad posterior. Manejo del touchpad. Equipamiento cerrado en los Motion. Sin opción a tracción total en la versión manual.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

Ultimate ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	150T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	163 CV / 5.500
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.800-4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7,5J x 18"
Marca	Yokohama
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.455
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.405 / 1.805 / 1.685
Capacidad del maletero (l)	378 - 1.122
Capacidad del depósito (l)	63
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,1 (8,9)
Recorrido (metros)	133
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,6
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,6
En conducción dinámica	12,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,3
A 140 km/h de cruce	8,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	851
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,2
Ciclo extraurbano	5,7
Ciclo mixto	6,6

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



▲ En los Motion, las llantas de 18 pulgadas son de serie. El portón facilita el acceso al maletero, pero no es eléctrico ni en opción.



▲ Con cinco plazas su maletero oscila entre 378 y 485 litros, pues la banqueta trasera se desplaza 200 milímetros. No hay rueda de repuesto y sus asientos son muy cómodos.



▲ El cambio manual es rápido y agradable, una opción más lógica que el CVT, que cuesta 1.500 euros y no va tan 'fino'.



EL 1.5 MIVEC TURBO
EROGA 163 CV Y OFRECE
BUENAS PRESTACIONES Y
CONSUMOS AJUSTADOS.
ESTE AÑO LLEGARÁ UNA
VERSIÓN DIÉSEL
MUY BIEN ORDENADO
LOS MANDOS INTERIORES
ESTÁN A MANO, PERO
ALGUNOS TIENEN UN
DISEÑO ENTRADO EN
AÑOS. LA PANTALLA SE
CONTROLA DESDE EL
TOUCHPAD CENTRAL



▲ Los Motion equipan incluso el Head-Up display. El modo ECO suaviza la respuesta de su motor para primar el consumo.



▲ La instrumentación analógica es muy clara y se acompaña de esta pantalla digital.

lla central de 7 pulgadas, que no es táctil y cuya navegación 'tira' de los datos de nuestro smartphone.

Dicho esto, ponemos en marcha su corazón de gasolina 1.5 MIVEC Turbo, la única opción disponible por ahora

► SUS RIVALES



JEEP COMPASS 1.4 MULTIAIR 140 LONGITUDE
Tiene una estética particular y por dentro es espacioso. El 1.4 Multiair es suave, pero no tan prestacional y sólo lo hay 4x2. Ofrece un completo equipo.

Precio	27.300 €
Potencia	140 CV
Consumo	6,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,8 seg.



KIA SPORTAGE 1.6 T-GDI 177 4x4 GT-LINE
Más espacioso, más potente, más equipado, más prestacional, y también más caro. Con descuento se queda en 28.975 euros y tiene tracción total de serie.

Precio	34.800 €
Potencia	177 CV
Consumo	7,6 l/100km
0 a 100 km/h	9,5 seg.



PEUGEOT 3008 1.6 THP 165 EAT6 ALLURE
También es amplio, pero a este Allure le faltan detalles de equipamiento. Sólo se ofrece con cambio automático, pero corre mucho y gasta lo justo.

Precio	29.850 €
Potencia	165 CV
Consumo	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.

► Aunque no tiene tracción total, su eje trasero es multibrazo y favorece su excelente dinámica. Los pilotos inferiores traseros están algo expuestos.

—en verano llega un diésel—. Este nuevo motor es verdaderamente agradable, y en esta ocasión se combina con un cambio manual que da gusto utilizar por su rapidez. Te propongo ahorrar los 1.500 euros que cuesta el cambio automá-

tico CVT que probamos durante su presentación, pues no termina de casar con esta mecánica y mostraba un excesivo resbalamiento al acelerar.

Sus prestaciones son muy buenas, ya que tiene 163 CV y empuja con energía desde



◀ El diseño Dynamic Shield se ha convertido en el nuevo lenguaje de Mitsubishi. Los faros LED son de serie, pero las luces largas son halógenas.

sólo 2.000 rpm. No obstante, nuestra unidad de pruebas parecía estar en plenas facultades, pues incluso rebajó ocho décimas el tiempo oficial para acelerar de 0 a 100 km/h. Además, no demanda tener que apurar el cuentavue-

para dar lo mejor de sí; y en carreteras de doble sentido, adelantar será un juego de niños a poco que nos lo propongamos. En estas vías 'saca pecho' por su excelente comportamiento dinámico. Una dirección algo más precisa mejoraría un con-

junto que brilla gracias a un paso por curva rápido y efectivo, ayudado por un eje trasero multibrazo. Y eso que el Eclipse Cross probado no tiene tracción total, sistema reservado a la versión CVT. Pero esto no es inconveniente por si algún día decidimos abandonar el asfalto —tiene 183 milímetros de altura libre al suelo—, aunque siempre con cabeza.

Su sexta marcha nos permite ir a 120 km/h a menos de 2.500 rpm, y ayudados por el programa 'ECO' —no cuenta con selector de modos— podemos contener el consumo en viajes largos. Nunca gastará como un diésel —los 7,4 l/100 km de media real están muy bien—, pero si no nos desme-

lenamos con la velocidad, no te hará parar a repostar con asiduidad. También ayuda un depósito con 63 litros... de esos que casi no quedan ya.

Esta unidad con nivel de equipamiento Motion incorpora casi todo lo que puedas imaginar —9 airbag, Head-Up display, climatizador de dos zonas, cámara trasera, aviso por cambio de carril...— y no tiene más opción que la pintura metalizada. Además, goza de un suculento descuento de 4.500 euros, por lo que su precio final se queda en 24.000 euros. Una cantidad que pone a este deportivo crossover en una buena posición ante sus competidores directos.

Que viva el relax



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

Cuatro son ya las opciones mecánicas disponibles para el DS 7 Crossback: dos diésel BlueHDI y dos PureTech de gasolina. El último en hacer su puesta en escena es nuestro protagonista, un corazón diésel ya utilizado por otros modelos del Grupo PSA que nacen de la plataforma EMP2.

Este BlueHDI 130 se convierte así en el nuevo escalón de acceso a todos los niveles, pues para comenzar te diré que te ahorras 5.950 euros respecto al BlueHDI 180 y 2.900 euros frente al PureTech 180, estos últimos equipados con el cambio automático EAT8, que no está disponible para la mecánica de gasóleo probada, aunque podría llegar en un futuro, como ya sucede en los Peugeot 308.

Hablamos de un nuevo bloque de 1,5 litros que genera 130 CV y 30,6 mkg de par motor, valores encargados de mover sus 1.495 kilos, 78 más que un 3008 BlueHDI

El confort de marcha es un apartado digno de alabanza en el refinado DS 7 Crossback, que aumenta su oferta con esta nueva versión diésel BlueHDI 130, que invita a relajarte y disfrutar del viaje. Ahora bien, no es la opción ideal para quienes vayan con prisas.

130. Para reducir sus emisiones a la mínima expresión y convertirse en uno de los motores diésel más limpios del mercado, añade AdBlue.

Si no te gusta ir con prisa

a ningún sitio, es tu opción ideal. No lo podemos tildar de lento, pero es cierto que las prestaciones son más justas de lo deseado en un vehículo de su empaque, y conviene

tomarse las cosas con calma. Pero también es verdad que te dará más tiempo para disfrutar de los 'gadgets' de que presume, y puede presumir, este sofisticado crossover.

En vías rápidas, cero problemas y estrés, porque engranas su larga sexta y a rodar kilómetros y kilómetros sin que pasen factura. A ello ayudan sus avanzadas suspensiones capaces de leer la carretera, y que incluso en esta versión Performance Line priman el confort de marcha. Además, presume de tener un gasto muy contenido –suma los modos ECO y Sport–.

Será en zonas de curvas y vías de doble sentido donde más tengamos que recurrir a su cambio manual para que el propulsor gire 'alegre' –lo suyo es llevarlo por encima de las 2.500 rpm y no superar las 4.000– y ganar ritmo con prontitud. El BlueHDI 130 se presta a subir de vueltas, y ganaría muchos puntos si se pudiera asociar al mencionado cambio EAT8, pues con sólo pisar a fondo el acelerador... todo solucionado. Y además, sumaría virtudes en ciudad.

PRECIO		34.650 €	
 EMISIONES DE CO ₂ : 107 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO		*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Confort de marcha. Agrado mecánico. Consumo real. Amplitud interior. Seguridad.		Prestaciones justas. Ergonomía. Sin cambio EAT8. Precio elevado. Detalles de equipamiento.



◀ El confort de marcha de este DS 7 Crossback es sensacional, como su consumo real. El reloj firmado por BRM cuesta 200 euros.



▲ Los Performance Line suman Alcántara incluso en el salpicadero. Todo se controla por medio de su pantalla central. Las llantas, de 19 pulgadas.



◀ Los asientos son cómodos y hay mucho espacio interior. El cambio es suave, pero mejoraría con el EAT8. Hay modo ECO y Sport.



▲ La EMP2 tiene un sencillo eje trasero, pero su dinámica es muy buena. No lo hay con tracción total. El maletero arranca en 555 litros.

DS nos aísla del entorno, pues el coche apenas transmite sonido y vibraciones de su motor al espacioso habitáculo, ideado para cinco ocupantes y donde incluso sus respaldos traseros se regulan de forma eléctrica –la banqueta, eso sí, es fija–. Está muy bien acabado de cintura para arriba, con plásticos mullidos y tapizados en Alcántara, pero algunos materiales y ajustes de la zona baja deberían mejorarse para rozar su objetivo 'premium'. Tampoco estaría de más un cuadro de instrumentos digital que fuera menos 'esquemático' –con independencia de la visión elegida– para leerse mejor, o que el botón del freno de estacionamiento eléctrico no fuera calado al de los elevallunas, pues es sencillo

errar el tiro... con lo que eso supone. Por 34.650 euros no es precisamente barato, pero ¿se te ocurre un rival más llamativo?



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Con un DS7 Crossback nunca pasarás desapercibido. Seguro. Y da igual el motor elegido. Este BlueHDI 130 es agradable si no vas con prisa nunca, pero si puedes, mejor vete a por una versión más potente. Es amplio y está bien acabado, pero debería venir mejor equipado... Y es que nuestra unidad superaba los 44.000 euros.

SUS RIVALES



MAZDA CX-5 2.2 SKYACTIV D 150 2WD ZENITH

Corre mucho más y gasta lo justo. El 2WD no tiene opción de cambio automático, es muy espacioso y viene muy bien equipado. Pero no llama tanto la atención.

	l/100 km
Precio	32.850 €
Potencia	150 CV
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 2WD SPORT

Los 20 caballos extra se notan y también se ofrece con tracción total y cambio DSG. Muy bien acabado y muy amplio, los Sport presumen de equipamiento de serie.

Precio	35.855 €
Potencia	150 CV
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	9,3 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	BlueHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R19
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.495
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570 / 1.895 / 1.620
Capacidad del maletero (l)	555 / 1.752
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	195 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,3
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,0 (10,8)
Recorriendo (metros)	205
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,0

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,6
En conducción dinámica	10,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,2
A 140 km/h de cruce	7,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	932
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,6
Ciclo extraurbano	3,8
Ciclo mixto	4,1





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

Quizás no se aprecie a simple vista, pero la renovación del Ford EcoSport es más profunda de lo que parece. Y le ha sentado de miedo, porque se trata de un vehículo muy agradable de conducir, mejor hecho y apoyado en un mayor aporte tecnológico, destacando especialmente la llegada de la tracción total.

En este caso nos hemos decantado por la variante más deportiva de la gama, que monta el conocido propulsor 1.0 EcoBoost tricilíndrico y eroga 140 CV, el más potente de todos. Y lo acompañamos con el muy aparente acabado ST-Line, nuevo en este modelo.

El EcoSport quizás sea el SUV 'más SUV' de su segmento. La prueba es que si nos situamos al lado de muchos de sus rivales nos encontraremos en un plano más elevado. Esto tiene dos lecturas: por una lado mejora la visibilidad y evita contratiempos con obstáculos urbanos como aceras o baches, pero por otro se muestra

El renovado Ford EcoSport ha dado un gran salto cualitativo. Entre sus novedades figura el nuevo acabado ST-Line, que combinado con la variante EcoBoost de 140 CV convierte a esta versión en la más deportiva y dinámica de la familia. La hemos probado y nos gusta.

bastante más sensible al viento fuerte, sobre todo cuando sopla lateralmente.

Vamos con el motor. Gestionado por una cambio ma-

nual de seis relaciones, nos gusta su rendimiento en general, más en aceleraciones que a la hora de recuperar, operación ésta en la que se ve pena-

lizado por unos desarrollos del cambio largos. Por eso no conviene dejarlo caer por debajo de las 4.000 revoluciones si queremos obtener una reacción contundente al pisar el acelerador.

Me gusta tanto el tacto de la dirección como el de la palanca del cambio, y el conjunto va más 'asentado' debido a las mejoras introducidas en el chasis. Además, la línea ST-Line se traduce en una suspensión más deportiva que 'sujeta' mejor la carrocería. También suman los generosos neumáticos 215/45 R 18 que montaba nuestra unidad en opción.

Su dinámica es más estable de lo que a priori pueda parecer, con cambios de apoyo limpios y sin sobresaltos; aunque, a la mínima, la electrónica entra en acción para concluir con la diversión. Y mención aparte para los frenos, con unos registros de distancias similares a una berlina del segmento B a baja velocidad –13,6 metros desde 60 km/h–, y algo superiores si la incrementamos: 54,3 metros para detenerse por completo desde 120 km/h.

PRECIO		23.735 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
 EMISIONES DE CO ₂ : 119 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Tacto general muy agradable. Dinámica ágil. Equipamiento completo. Visibilidad y habitabilidad.	



◀◀ Ahora goza de más calidad, y la puesta en escena recuerda a la del Fiesta. El tacto del cambio es muy agradable.



◀◀ La suspensión deportiva ST-Line brinda una mejor mejor dinámica. El maletero crece hasta los 335 litros y el piso se puede situar a dos alturas. El portón con apertura lateral no nos convence del todo.

También el consumo parece tener una doble personalidad. Si nos tomamos las cosas con calma será complicado superar los 6,0 litros; pero si nos animamos, será difícil bajar de los 10 l/100 km. En nuestra prueba, no obstante, la media ha sido de 7,6 litros.

Nos queda por analizar el interior. El salto cualitativo es evidente, y ahora va más en la línea del nuevo Fiesta, con una generosa pantalla táctil flotante de 6,5 pulgadas que ha provocado la desaparición de casi todos los mandos. Es algo más largo, pero no más habitable, aunque sí haya crecido el maletero hasta los 335 litros. Y el EcoSport sigue apostando por la apertura lateral del enorme portón trasero.

Nada que objetar a la dota-

ción de serie o a los detalles estéticos del acabado ST-Line, el más completo y estiloso de la familia.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El Ford EcoSport ha ido madurando a lo largo de estos años, hasta convertirse en un vehículo que ofrece un tacto general muy agradable en el uso diario. Además, se remata con mayor esmero, ofrece una dinámica muy ágil y se puede pasar un buen rato con los 140 CV del motor 1.0 EcoBoost y el chasis ST-Line.



LAS CIFRAS ultimate ACTIVE (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 ECOBOOST
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.300
Par máximo/rpm	18,4 mkg / 4.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Semi-independiente, por eje de torsión con brazo de control progresivo, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	205/50 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.096 / 1.765 / 1.653
Capacidad del maletero (l)	335
Capacidad del depósito (l)	52

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	187 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (11,8)
Recorriendo (metros)	171
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,8

SUS RIVALES



CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 130 CV SHINE
El propulsor 1.2 turbo también es tricilíndrico, y su diseño resulta muy original. La banqueta trasera es deslizable y ofrece el talante más confortable.

Precio	21.250 €
Maletero	410-520 l
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	9,3 seg.



RENAULT CAPTUR S-EDITION TCE 150 CV
Acaba de estrenar este propulsor 1.4 TCE de cuatro cilindros y 150 CV. Se puede combinar con un cambio EDC, y es el más prestacional. La banqueta trasera es deslizable.

Precio	22.940 €
Maletero	377-455 l
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	8,2 seg.

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,7
En conducción dinámica	11,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,8
A 140 km/h de cruce	10,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	684
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,2



iCon motor Ferrari!



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

Desde 2016, tener un Maserati cargado de deportividad, diseño y temperamento no requiere obligatoriamente sacrificar espacio, ganas de abandonar el asfalto por una pista radical o prestaciones de infarto. Porque, como buen SUV, el Levante llegó para responder a esas necesidades sin renunciar a la emoción de un GT, o al sonido mágico y estremecedor que rodea a un deportivo de raza. Y ahora el Maserati más aventurero se pone al día en seguridad, pero también se permite el lujo de aumentar su imagen exclusiva con acabados de excepción, en este caso el GranLusso, que apuesta sobre todo por el lujo y la sofisticación.

La última actualización del todocamino italiano ha adoptado la dirección asistida eléctrica en vez de la hidráulica utilizada hasta ahora. Esta soporta mejor los distintos modos de conducción y permite la utilización de las nuevas funciones ADAS de ayuda a la

Cuando probé el Levante diésel me gustó en muchos aspectos, pero eché en falta el tope de revoluciones de un motor de gasolina y, sobre todo, el sonido típico de la marca italiana. Pero estas ausencias se desvanecen con el Levante V6 de 350 CV, con un motor hecho por Ferrari.

conducción. Además, la asistencia eléctrica conserva el tacto de dirección del sistema hidráulico gracias a un reglaje sensacional que imita a la per-

fección la dosis de ayuda del método mecánico, sin perder sensaciones o la sensibilidad que se transmite al volante de lo que pasa bajo las ruedas.

PRECIO		109.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : 249 g/KM		
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
Motor imponente. Modos de conducción. Eficacia 'off road'. Tacto de la nueva dirección. Sonido en modo Sport.		Amplio radio de giro. Detalles de acabado en el maletero. Distancia de frenado con neumáticos de invierno.

En cualquier caso, hay algo más importante aún que lo que pasa bajo las ruedas, y es lo que se 'cuece' bajo el capó. Y allí, escondido, encontramos un motor V6 biturbo de 350 CV asociado a un cambio ZF de 8 marchas y a unas grandes levas de cambio en el volante. Este propulsor, con denominación F160 y que utiliza un turbo de baja inercia por cada bancada de cilindros e inyección de combustible de alta presión –200 bares–, está diseñado y ensamblado por Ferrari en Maranello y no tiene nada que ver con el que utiliza Alfa Romeo, con similares características. En el motor Ferrari utilizado por el Levante, el par máximo está disponible por debajo de las 2.000 rpm, garantizando siempre una respuesta excelente. Pero, además, en el modo de conducción deportiva, el sistema de by-pass de escape proporciona una experiencia única de sonido. ¿Única? Bueno, quizás ese no sea el adjetivo más adecuado, porque el sonido del Levante V6 de 350 CV emociona y pone



▲▼ El paquete ADAS mejorado de Levante más moderno, incluye de serie o con sobreprecio asistentes muy eficaces.



◀▼ Dentro, el Levante V6 puede llevar hasta 26 combinaciones de color; y el cuero opcional de doble color es uno de los más llamativos. En la pantalla de 8,4 pulgadas se puede consultar el libro de usuario.



▲▲ Los neumáticos de invierno son de gran ayuda en nieve y hielo, pero alargan las frenadas en seco.

los pelos de punta una y otra vez, sin límite.

El consumo real, para los preocupados por este aspecto, oscila entre los 11 y los 20 l/100 km en función de la alegría del pie derecho. Aunque un término medio comprobado y aceptable, si no se va siempre obsesionado con eso, está entre 13 y 15 l/100 km.

El acabado GranLusso, por el que hay que pagar 10.500 euros adicionales, ofrece asientos delanteros Comfort con 12 ajustes eléctricos y una función de memoria para acceder a las configuraciones preseleccionadas. También se puede elegir entre la tapicería completa de cuero premium italiano –la de nuestra unidad de pruebas– o la Zegna Silk Edition de seda.

Por lo demás, el Levante

iguala las posibilidades 'off road' de la versión diésel, gracias a una tecnología sobresaliente y a los numerosos modos de conducción.

amas@motor16.com

LA CLAVE

El motor V6 de 350 CV construido por Ferrari es, sin duda, lo mejor del Levante más 'barato'. Su emocionante sonido, sus trepidantes prestaciones, su consumo razonable si no abusamos del acelerador... Pero el Gran Turismo de la clase SUV ofrece mucho más, sobre todo a los que les guste salir al campo.

SUS RIVALES



MERCEDES-BENZ GLE 450 AMG 4MATIC COUPÉ

Ligeramente más rápido que el modelo italiano, el GLE Coupé con motor AMG también gasta menos. Aunque su equipamiento no llega al del Levante GranLusso.

Precio	94.420 €
Potencia	367 cv
Consumo	8,9 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



PORSCHE CAYENNE

Tan deportivo como el Levante y también más barato –aunque menos equipado de serie–, el Porsche es algo más lento, aunque también gasta menos que el italiano.

Precio	87.579 €
Potencia	340 cv
Consumo	9,0 l/100km
0 a 100 km/h	6,2 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 V6
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.979
Alimentación	Inyección directa, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	350 CV / 5.750
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.750-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total, con diferencial trasero
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	73,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de doble brazo, con amortiguación neumática, altura variable y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente multibrazo, con amortiguación neumática, altura variable y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	265/40 R21
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.109
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.003 / 1.968 / 1.679
Capacidad del maletero (l)	580
Capacidad del depósito (l)	80

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	251 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,2
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,0 (6,0)
Recorriendo (metros)	100
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,8
1.000 m desde 40 km/h en D	24,8
De 80 a 120 km/h en D	4,1
Recorriendo (metros)	115
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 5%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,1 km/h de promedio	15,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	9,1
En conducción dinámica	19,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	11,5
A 140 km/h de cruce	12,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	12,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	655
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	14,8
Ciclo extraurbano	8,3
Ciclo mixto	10,7



Madera de líder



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

No es fácil mantenerse en lo más alto durante mucho tiempo en un segmento tan competitivo como éste. Por eso, Nissan sometió hace diez meses al X-Trail a una intensa puesta a día, sabedor de que llegaban rivales del calibre del Skoda Kodiaq o el Volkswagen Tiguan Allspace.

Su actualización fue más 'decorosa' y estilista que otra cosa, pero efectiva. No hubo cambios, por ejemplo, en el aspecto dinámico y motriz, que aguantan el envite de los recién llegados como pueden.

El X-Trail saca pecho en lo que siempre ha hecho bien. Sus aptitudes camperas son superiores a la media de lo que ofrecen sus rivales. Es cierto que, como casi todos, dispone de variantes con tracción delantera, pero las que portan el sistema 4x4-i lo bordan.

A su generosa distancia al suelo de 210 milímetros añade un asistente que permite elegir entre los modos 2WD –para resultar más eficiente–, Auto –el sistema distribuye la

Es el SUV más vendido de su categoría gracias a sus sólidos argumentos, como la habitabilidad, una tecnología punta en materia de seguridad y unas cualidades 'off road' superiores a la media de su segmento. Lo probamos con su motor diésel más potente.

motricidad entre ambos ejes en función de la adherencia –y Lock –implica un bloqueo del diferencial central activo hasta una velocidad de 40 km/h–. Esta última función y

los neumáticos de código 4x4 SUV implican una mayor capacidad campera, sobre todo en los delicados cruces de puentes. Además, incorpora un práctico control de descen-

PRECIO		42.350 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
EMISIONES DE CO ₂ : 162 G/KM	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Cualidades 'off road' superiores a la media. Equipamiento de serie. Habitabilidad y confort de marcha.	Distancias de frenado algo largas. Consumo. Tacto del cambio Xtronic en conducción 'prestacional'.



▲ Nuestra unidad de prueba tenía cinco plazas, pero también hay versiones con siete. La rueda de repuesto reducida es de serie.

sos y una visión 360° muy útil para ver los obstáculos.

Dicho esto, la dinámica de nuestro protagonista en asfalto no es tan 'redonda' como la de algunos de sus rivales. El propulsor 2.0 dCi de 177 caballos ofrece un buen rendimiento, pero queda un tanto lastrado por el cambio Xtronic, un variador continuo que es una delicia en ciudad o en conducción tranquila, pero que no es tan agradable cuando buscamos prestaciones. Y eso que en su mapa presenta



▲◀ La presentación es atractiva, pero la pantalla queda algo baja. El cambio es un variador continuo... con siete relaciones.



▲► El interior es amplio y confortable, con una segunda fila que se regula en longitud. El sistema 4x4-i ofrece tres modos de tracción.



◀ Por aptitudes camperas, el X-Trail es de lo más completos del segmento; pero en asfalto sí los hay más ágiles.

siete relaciones, que se pueden accionar de forma secuencial, y un programa Sport, pero no evita ese efecto 'patinamiento' en aceleraciones bruscas que incrementa la sonoridad.

Además, el consumo real es más elevado –8,0 litros de media durante la prueba– y se muestra algo más ruidoso. Dinámicamente es confortable, aunque no tan ágil como otras opciones, como el VW Tiguan Allspace, y los neumáticos mixtos provocan unas distancias de frenado más largas: 41 metros necesita para detenerse desde 100 km/h.

Donde vuelve a brillar con fuerza es en su dotación de serie, y más con el nivel Tekna que nos ocupa. Al sofisticado Escudo de Protección Inteligente añade una dotación en

materia de confort, conectividad y seguridad difícil de igualar por sus rivales sin pasar por la carta de opciones...

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El X-Trail quizás sea la mejor alternativa si buscamos unas cualidades 'off road' más sólidas y un equipamiento de serie de moleador en relación con lo que pagamos. Además, es amplio y confortable, pero en asfalto su dinámica y el conjunto motor-cambio ya no se muestra tan atractivo como en otros rivales.

SUS RIVALES



SKODA KODIAQ STYLE 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4
Carece del bloqueo del diferencial central del X-Trail, pero ofrece razonables cualidades 'off road'. El conjunto motor-cambio es más agradable en carretera.

	l/100 km
Precio	42.525 €
Maletero	270-720 l
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,1 seg.



VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE 2.0 TDI 190 DSG
Ofrece siempre siete plazas de serie, y presume de la ecuación más atractiva, ya que consigue las mejores prestaciones y homologa menos consumo.

	l/100 km
Precio	46.610 €
Maletero	230-685 l
Consumo	5,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,6 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 DCI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.995
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	177 CV / 3.750
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero o a las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. CVT, con 7 vel. prefijadas n.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Independiente, Multilink, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R19
Marca	Goodyear
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.675
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.690 / 1.820 / 1.740
Capacidad del maletero (l)	565
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	196 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (10,0)
Recorriendo (metros)	162
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2
De 80 a 120 km/h en D	7,2
Recorriendo (metros)	206
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 6%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 25 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,0
En conducción dinámica	11,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,6
A 140 km/h de cruce	10,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	750
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,7
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	6,1



Combinación ideal



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

A decir verdad, el Arona me ha gustado tanto que hay solo tres o cuatro cosas que, poniéndome muy tiquismiquis, podría criticarle. Por ejemplo, no entiendo que, ya que no tiene ni va a tener tracción total, Seat haya desperdiciado la ocasión de ofrecer un sistema barato tipo 'Grip Control' para mejorar la capacidad de tracción fuera del asfalto por si algún cliente quiere descubrir mundo en algún camino perdido. Renault y Peugeot lo hacen combinándolo con neumáticos M+S y el resultado es bastante convincente. Es verdad que el Arona es aún muy joven, y Seat no descarta que cuente con ello en futuras actualizaciones, aunque ahora habría sido buen momento.

Tampoco es comprensible que ofrezca un depósito de tan solo 40 litros –como el del Ibiza–, porque todos sus rivales tienen entre 5 y 10 litros más de reserva, algo que repercute claramente en la autonomía y el número de veces que hay que repostar. Y, ya puestos, no habría sido ninguna tontería diseñar un asiento trasero

A los Captur, 2008, C3 Aircross y una larga lista de rivales se les complica la vida con la llegada del Seat Arona. Porque el español tira de tecnología del Grupo VW para firmar un modelo realmente equilibrado y aconsejable.

ro desplazable para adaptar el interior según las necesidades. Pero la verdad es que esta última sugerencia se queda sin fundamento cuando comprobamos el generoso espacio interior. Y es que, cinta métrica en mano, el Arona sorprende con unas plazas traseras de campeonato y un maletero

muy capaz. Es más, que si manejamos cifras comparativas, el todocamino de Seat ofrece bastante más altura y espacio para las piernas en las plazas traseras que un Hyundai Kona, un Kia Stonic e, incluso, un Volkswagen T-Roc.

El Arona también dispone de mayor espacio de car-

ga, con 400 litros de volumen muy aprovechables y recurriendo a un kit de reparación de serie en caso de pinchazo.

El Arona es diez centímetros más alto que un Ibiza equivalente –con el que, recordemos, comparte plataforma– y pesa 45 kilogramos más que éste; sin embargo, ambos se caracterizan por un comportamiento fuera de serie que tiene mucho que ver con la nueva y excelente base mecánica MQB A0. En concreto, el SUV español muestra un aplomo ejemplar y un comportamiento mucho más eficaz de lo que normalmente se espera de un modelo con eje trasero torsional tan sencillo.

¿Y qué decir de un motor con el que acabamos de hacer 25.000 kilómetros en un Ibiza y con el que todo el equipo de pruebas ha quedado encantado? En el Arona, este pequeño pero rabioso tricilíndrico, combinado con un cambio DSG de 7 marchas, ofrece un resultado casi perfecto porque sólo gasta una décima más que con el cambio manual, y la mejora en agrado, suavidad y confort es notable. Lástima que no estén contempladas las levadas de cambio en el volante.



▲► El acabado Xcellence es más caro, pero incorpora incluso navegador con pantalla de 8 pulgadas.



▲► Las plazas traseras ofrecen un espacio superior al de un VW T-Roc, bastante más grande. El Seat Drive Profile es de serie.



◀◀ El subwoofer del sistema de sonido Beats va camuflado dentro de la rueda de repuesto minimizada, bajo el plano de carga.

► El color Mystic lo estrena el Arona dentro de la marca, en honor al color oro rosa de algunos iPhone. Es una opción de 500 euros y se puede combinar con techo gris.



El acabado Xcellence es 'carete', pero incluye navegador con pantalla de 8 pulgadas, sensores de lluvia y luces, cámara de visión trasera, apertura y arranque sin llave, climatizador automático y sistemas de seguridad como el detector de fatiga, el de ángulo muerto y tráfico posterior o el asistente de aparcamiento automático. Y, como anécdota, una antena de radio que permite oír la radio en FM –no es DAB– en muchos túneles, por muy largos que sean. Algo que nos ha ocurrido contadas veces y en modelos mucho más caros.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Sorprende el nuevo todocamino de Seat por aplomo, espacio interior y la eficacia de su motor, con tres cilindros pero con mucho genio. El cambio automático DSG pone la guinda a un conjunto muy recomendable. Lástima que no lleve levadas en el volante, un depósito mayor o un sistema que optimice la motricidad.



LAS CIFRAS

MOTOR	1.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática DSG, de 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,9 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	215/45 R18
Marca	Pirelli P7
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.210
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138 / 1.780 / 1.552
Capacidad del maletero (l)	400 / 1.280
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	

400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,0)
Recorriendo (metros)	163

RECUPERACIÓN (en segundos)	
-----------------------------------	--

400 m desde 40 km/h en D	15,9
--------------------------	------

--	--

1.000 m desde 40 km/h en D	29,4
----------------------------	------

--	--

De 80 a 120 km/h en D	7,2
-----------------------	-----

Recorriendo (metros)	203
----------------------	-----

Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%
----------------------------------	------

CONSUMOS

	l/100 km
--	-----------------

EN CIUDAD	
------------------	--

A 23,1 km/h de promedio	6,3
-------------------------	-----

EN CARRETERA	
---------------------	--

A 90 km/h de cruce	4,5
--------------------	-----

En conducción dinámica	7,5
------------------------	-----

EN AUTOPISTA	
---------------------	--

A 120 km/h de cruce	5,7
---------------------	-----

A 140 km/h de cruce	6,4
---------------------	-----

Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
--	-----

AUTONOMÍA MEDIA	
------------------------	--

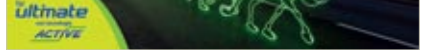
Kilómetros recorridos	715
-----------------------	-----

CONSUMOS OFICIALES	
---------------------------	--

Ciclo urbano	5,7
--------------	-----

Ciclo extraurbano	4,5
-------------------	-----

Ciclo mixto	5,0
-------------	-----



El más atrevido

El Kodiah ya nos convenció en su día por su amplitud, sus buenas maneras dinámicas y confort de marcha, y por su avanzada tecnología. Ahora va un paso más allá en versatilidad de uso con esta variante Scout, que permite afrontar retos 'off road' más complicados. Hemos probado su versión diésel más potente, con 190 caballos.



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

Skoda sorprendió gratamente con el lanzamiento del Kodiah, su primer SUV de siete plazas. Fue también la primera marca del Grupo Volkswagen en hacerlo en este segmento de tamaño medio, y a su estela surgió el VW Tiguan Allspace y en breve lo hará el Seat Tarraco, ambos hermanos 'casi' gemelos el checo.

Y ahora, aprovechando la experiencia de su gama Scout, introduce ese acabado también en este modelo para dotarle de una mayor capacidad 'off road'. No es que de la noche a la mañana se convierta en un genuino todoterreno, pero sí ayuda a superar retos camperos de mayor calado.

Y lo hace con mayor aportación estética que electrónica. Nos explicamos. El nuevo Kodiah Scout presenta una imagen más robusta y musculada debido a las protecciones extra que monta en el frontal, en la zaga y en los bajos, a su mayor altura respecto al suelo -194 milímetros- y a unos ángulos de ataque (22°) y salida (23,1°) más generosos.

No se negocian la tracción total o un programa Off Road



►► Esta variante Scout, asociada al motor TDI de 190 CV, se convierte en un auténtico rodador por prestaciones, confort de marcha y consumo.

PRECIO

43.800 €

EMISIONES DE CO₂:

151 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Siete plazas. Dotación de serie completa. Rendimiento del motor. Mayor versatilidad de uso. Amplitud y confort.	- Acceso incómodo a la tercera fila. Neumáticos poco aptos para 'off road'. Pantalla táctil propensa a coger polvo.

específico, que se ofrecen en la dotación de serie y que incluye un práctico control de descensos. La tracción total se gestiona mediante un embrague multidisco que reparte la motricidad en función de las necesidades, enviando par sólo a las ruedas delanteras en condiciones normales para contener el consumo.

Hemos probado la nueva versión Scout en su máxima expresión, es decir, asociada al propulsor diésel TDI de 190 CV, con cambio DSG y siete plazas en su interior. Este aforo provoca que la segunda fila cuente con regulación longitudinal, pero el acceso a la tercera fila escamoteable sigue siendo complicado. Eso sí, la habitabilidad en la tercera fila es más que digna.

El motor diésel más potente de la gama convierte a nuestro protagonista en una máquina de devorar kilómetros. Confortable y muy agradable en marcha, es capaz de firmar un consumo medio de 7,3 litros, pese a los 1.795 kilos de los que parte el conjunto.

Las prestaciones son francamente buenas y su dinámica, mejor de lo que pueda parecer por su corpulencia. Nuestra unidad contaba con

la inestimable ayuda de un chasis adaptativo DCC -900 euros-, que dulcifica y estabiliza las cosas con más esmero. Frena bien, firmando 36,6 metros desde 100 km/h.

El Kodiah Scout nos permite elegir entre seis programas diferentes de conducción: Eco, Confort, Normal, Sport, Individual y Nieve. A ellos se añade el modo Off Road en la consola central. Tuvimos ocasión de completar un exigente circuito fuera del asfalto, y lo cierto es que superó gran parte de los obstáculos con solvencia. Los problemas vienen motivados porque esta versión Scout sigue apostando por unos neumáticos de corte asfáltico que no agarran como debieran, sobre todo en nieve, donde sufre más de la cuenta.

Con unos M+S el problema se resolvería. Pequeño 'lunar' que no deslucen un gran vehículo, que ha ganado versatilidad.

Es un vehículo que no renuncia a nada. Los 190 CV del motor TDI ofrecen solvencia en cuanto a prestaciones, los consumos son ajustados, su dinámica convence y podemos compartir tecnología y confort entre siete. Y ahora se disfruta de mayor capacidad 'off road', aunque yo cambiaría ya mis neumáticos...



►► Buena calidad, y sorprende la gran resolución de la pantalla táctil del salpicadero. Detrás de la palanca se activa el modo Off Road.



►► Las siete plazas se ofrecen de serie. La segunda fila cuenta con regulación longitudinal por partes para facilitar el paso a los dos asientos escamotables de la tercera, que son amplios.



la inestimable ayuda de un chasis adaptativo DCC -900 euros-, que dulcifica y estabiliza las cosas con más esmero. Frena bien, firmando 36,6 metros desde 100 km/h.

El Kodiah Scout nos permite elegir entre seis programas diferentes de conducción: Eco, Confort, Normal, Sport, Individual y Nieve. A ellos se añade el modo Off Road en la consola central. Tuvimos ocasión de completar un exigente circuito fuera del asfalto, y lo cierto es que superó gran parte de los obstáculos con solvencia. Los problemas vienen motivados porque esta versión Scout sigue apostando por unos neumáticos de corte asfáltico que no agarran como debieran, sobre todo en nieve, donde sufre más de la cuenta.

Con unos M+S el problema se resolvería. Pequeño 'lunar' que no deslucen un gran vehículo, que ha ganado versatilidad.



garroyo@motor16.com

LA CLAVE

Es un vehículo que no renuncia a nada. Los 190 CV del motor TDI ofrecen solvencia en cuanto a prestaciones, los consumos son ajustados, su dinámica convence y podemos compartir tecnología y confort entre siete. Y ahora se disfruta de mayor capacidad 'off road', aunque yo cambiaría ya mis neumáticos...



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI 190
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750-3.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	58,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, con brazos longitudinales y transversales, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R19
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.795
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.697 / 1.882 / 1.676
Capacidad del maletero (l)	270 / 720 / 2.005
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	209 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (9,1)
Recorriendo (metros)	157

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)	196
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,4
En conducción dinámica	10,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,4
A 140 km/h de cruce	9,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	822
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,6
Ciclo extraurbano	5,3
Ciclo mixto	5,7





◀ Motor con empuje, eficaz transmisión y peso nada excesivo: el resultado, unas buenas prestaciones.



▶▶ Al sentarte en el Rexton sorprende el moderno diseño y, sobre todo, la excelente calidad general: buenos materiales, terminación esmerada... Y el equipamiento Limited, soberbio.



▶▶ Las cinco plazas de las dos primeras filas son estupendas, pero en la tercera hay poca altura.



Clásicos modernos

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

En un mercado donde las palabras 'SUV', 'todocamino' y 'crossover' lo inundan todo se agradece que algunas marcas conserven la filosofía todoterreno tradicional en ciertos modelos. Sería el caso de Toyota, con su Land Cruiser permanentemente evolucionado, o del SsangYong Rexton, cuya cuarta generación –la primera nació en 2001– nos llega ahora cargada de novedades, empezando por su chasis de largueros Quad Frame, más rígido y que optimiza la calidad de rodadura y la estabilidad direccional. De ahí que el Rexton transmita más sensación de solidez, ya que la rigidez extra se traduce en confort, reducción de vibraciones... En autovía, por ejemplo, avanza con aplomo y filtrando bien la calzada, aunque las irregularidades del asfalto siguen notándose de forma más marcada que en los SUV 'de verdad', pues baches o juntas de dilatación generan un retemblo que recuerda a los todoterrenos de siempre.

No obstante, al entrar en el

La cuarta generación del Rexton conserva la clásica filosofía todoterreno de sus antecesores, pues tiene plataforma de vigas y caja de cambios con reductora. Pero es un producto cien por cien nuevo: chasis, carrocería, motor... Todo cambia o progresa, y las virtudes son muchas, aunque todavía debe mejorar.

Rexton sorprende la calidad de ejecución general, con materiales de estupenda calidad –plásticos mullidos, apliques de madera...– y una esmerada terminación que, sin exa-

gerar, emula a algunos SUV premium. Además, los asientos son buenos, y el nivel Limited probado –disponible sólo con caja automática– aparece un equipo de serie soberbio,

que frente al Premium –ligado exclusivamente al cambio manual– añade airbag laterales traseros y de rodilla para el conductor, control de climatización en las plazas posteriores, dirección con asistencia variable, volante calefactado, llantas de 18", llave inteligente, portón eléctrico, tapicería de cuero, asientos delanteros eléctricos y ventilados, calefacción en la banqueta de cuatro plazas o techo eléctrico. Pero no entendemos por qué no hay un Premium de transmisión automática; o un Limited manual. Sí nos gusta, en cambio, que SsangYong descuenta 2.000 euros en toda la gama, dejando a nuestro protagonista en 44.900 euros.

Amplio, cómodo, bien hecho y mejor equipado, el Rexton se mueve con un diésel 2.2 de cuatro cilindros que ha sido renovado a fondo y gana 3 caballos, hasta anunciar 181. Eso, más un par máximo alto –42,8 mkg desde 1.600 rpm– y un resolutivo cambio de origen Mercedes –siete marchas y modo de uso manual– da como resultado unas prestaciones correctas, y haremos los adelantamientos con suficien-

pensión trasera multibrazo–, sigue prefiriendo los ritmos tranquilos, pues la dirección es lenta y mejorable en precisión, la frenada sólo cumple –60,3 metros desde 120 km/h– y sus neumáticos, pese a una medida generosa, ayudan poco. De hecho, no nos han enamorado ni en asfalto –con lluvia, mejor conectar 4H si afrontamos tramos de curvas– ni en campo, donde el Rexton no presume de unas aptitudes especialmente brillantes, aunque sí de una práctica reductora.



▶▶ Un consejo: con lluvia, si hay curvas cerradas o medias, mejor engranar la tracción total. Así restamos 'trabajo' al ESP.

te solvencia. Lo malo es que el gasto es alto –difícil bajar de 10 litros de media–, o que el Rexton, pese al avance general en comportamiento –sus-

SUS RIVALES



TOYOTA LAND CRUISER 5D 1800 VX AUTO. 7 PLAZAS
Tres acabados para elegir con la caja automática, y el VX se queda ahora en 47.100 euros. Su tracción total es permanente y va mejor en uso 'off road'. Además, gasta menos.

Precio **50.100 €**
Maletero **104-553 l.**
Consumo **7,4 l/100km**
0 a 100 km/h **12,7 seg.**



KIA SORENTO 2.2 CRDI 200 DRIVE 4X4 AUT. 7 PLAZAS
No es un todoterreno, sino un SUV de carrocería autoportante, y eso se traduce en más confort y ligereza. Además, Kia lo rebaja ahora a 40.325 euros. Garantía de 7 años.

Precio **45.725 €**
Maletero **142-605 l.**
Consumo **6,8 l/100km**
0 a 100 km/h **9,6 seg.**

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	e-XDi220
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	2.157
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	181 CV / 4.000
Par máximo/rpm	42,8 mkg / 1.600-2.600

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera, y total conectable
Caja de cambios	Automática, de 7 vel. Reductora
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	58,0 km/h (en 7ª)

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera hidráulica, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	3,25
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de dobles triángulos superpuestos, con muelles y amortiguadores.
Trasera	Independiente, tipo multibrazo (de cinco apoyos), con muelles, amortiguadores y sistema autonivelante.

RUEDAS	
Neumáticos	255/60 R18
Marca	Nexen
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.243
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.850 / 1.960 / 1.825
Capacidad del maletero (l)	214 / 820 / 1.977
Capacidad del depósito (l)	70

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,7 (12,0)
Recorriendo (metros)	204

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,9
1.000 m desde 40 km/h en D	31,0

De 80 a 120 km/h en D (en metros)	9,2
Error del velocímetro a 100 km/h	259
	+ 4%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,5 km/h de promedio	12,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,2
En conducción dinámica	12,6

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,7
A 140 km/h de cruceo	11,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,8

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	648
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	10,4
Ciclo extraurbano	7,0
Ciclo mixto	8,3



LA CLAVE

Me gusta el Rexton por que asocia virtudes de todoterreno clásico –robusto chasis de vigas y reductora– a un nivel de confort, tecnología y equipamiento que iguala, cuando no supera, al de muchos SUV menos 'profesionales'. Y con una garantía de hasta 5 años. Pero por consumo y dinamismo no brilla tanto.



A LOS SUV ELÉCTRICOS DE TESLA Y JAGUAR SE SUMAN YA BASTANTES HÍBRIDOS ENCHUFABLES: EL MÁS BARATO, EL KIA NIRO



SUV: en la variedad está el gusto

Con casi un centenar de modelos disponibles y 1.500 versiones diferentes para elegir, el mercado SUV no para de multiplicar su oferta y ganar adeptos. En parte porque se ha diversificado para satisfacer gustos, necesidades y economías bien dispares. De ahí que ahora encontremos desde vehículos eléctricos o híbridos con un gasto de risa hasta rabiosos deportivos que rebasan los 300 km/h, que la factura del más caro sirva para adquirir una ‘flota’ de 30 unidades del más barato o que el más energético rinda 707 CV, por los 82 del menos potente.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

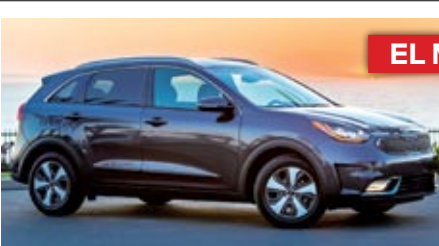
PRECIO	
LOS MÁS BARATOS (sin incluir descuentos)	
Dacia Duster	desde 10.860 € (Access 1.6 4x2 114 CV)
Mahindra KUV 100	desde 11.950 € (K6+)
Suzuki Jimny	desde 13.695 € (1.3 JX)
Suzuki Ignis	desde 14.620 € (1.2 GLE)
Citroën C3 Aircross	desde 15.150 € (PureTech 82 Live)
Y en diésel...	
Dacia Duster dCi 90	desde 14.050 € (Essential 4x2)
Y en híbrido...	
Suzuki Ignis 1.2 SHVS	desde 17.170 € (GLX)
Y en híbrido enchufable...	
Kia Niro 1.6 PHEV	desde 34.060 € (Concept)
Y en 4x4...	
Suzuki Jimny	desde 13.695 € (1.3 JX)
LOS MÁS CAROS	
Range Rover SV Coupé	333.100 €
Bentley Bentayga W12	237.834 €
Lamborghini Urus	232.715 €
Range Rover 5.0 V8 S/C SV Autobiography Dynamic	200.200 €
Y en diésel...	
Bentley Bentayga Diesel	198.874 €
Y en híbrido...	
Lexus RX 450h L Luxury	95.400 €
Y en híbrido enchufable...	
Range Rover LWB 2.0 Si4 PHEV Autobiography	143.800 €



EL MÁS BARATO
DACIA DUSTER
Nuevo modelo, pero precios tan bajos como hasta ahora: el más barato en diésel y gasolina.



EL MÁS CARO
RANGE ROVER SV COUPÉ
Rinde 566 CV, resta dos puertas y cuesta nada menos que 333.100 euros.

**EL MÁS AUSTERO**
KIA NIRO PHEV
Sólo 1,3 l/100 km de consumo medio homologado, con 58 kilómetros de autonomía eléctrica.

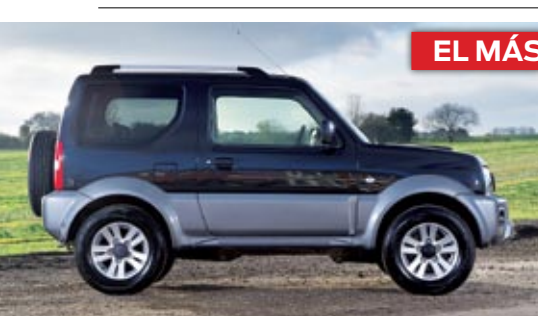
**EL MÁS GASTÓN**
JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK
La media es de 16,8 litros, y emisiones de CO₂ de 385 g/km.

CONSUMO	
LOS QUE MENOS GASTAN	
Híbridos enchufables	
Kia Niro 1.6 PHEV	1,3 l/100 km
Mitsubishi Outlander PHEV 4WD	1,7 l/100 km
Audi Q7 e-tron Quattro Tiptronic	1,8 l/100 km
Híbridos	
Kia Niro 1.6 HEV	3,8 l/100 km
Toyota C-HR Hybrid	3,8 l/100 km
Diésel	
Renault Captur 1.5 dCi 90	3,6 l/100 km
Gasolina	
Peugeot 2008 1.2 PureTech 110	4,4 l/100 km

LOS QUE MÁS GASTAN	
Gasolina	
Jeep Grand Cherokee 6.2 V8 HEMI Trackhawk	16,8 l/100km
Infiniti Q70 5.0 S Premium	13,5 l/100 km
Bentley Bentayga W12	13,1 l/100 km
Mercedes-AMG G 63	13,1 l/100 km
Diésel	
Mitsubishi Montero 5p 3.2 DI-D 5AT	9,3 l/100 km
Híbrido	
Lexus RX 450h	5,5 l/100 km
Híbrido enchufable	
BMW X5 xDrive40e iPerformance	3,3 l/100 km
Mercedes GLE 500 e 4Matic	3,3 l/100 km



EL MÁS RÁPIDO
LAMBORGHINI URUS
Pocos coupés alcanzan los 305 km/h que anuncia el Urus. Y no es el único SUV que rebasa los 300...



EL MÁS LENTO
SUZUKI JIMNY
Potencia justita y una aerodinámica poco favorecedora dan como resultado la velocidad punta más baja: 140 km/h.

VELOCIDAD MÁXIMA	
LOS MÁS VELOCES	
Lamborghini Urus	305 km/h
Bentley Bentayga W12	301 km/h
Jeep Grand Cherokee Trackhawk	290 km/h
Porsche Cayenne Turbo	286 km/h
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	283 km/h
Range Rover Sport SVR	283 km/h
Bentley Bentayga Diésel	270 km/h
Porsche Macan Turbo	266 km/h
Range Rover SV Coupé	266 km/h
Maserati Levante S	264 km/h
LOS MÁS LENTOS	
Suzuki Jimny 1.3	140 km/h
Mahindra KUV 100	148 km/h
Dacia Duster dCi 90 4x2	158 km/h
Ford EcoSport 1.5 TDCi 100	160 km/h
Citroën C3 Aircross PureTech 82	165 km/h
Kia Stonic 1.2 CVVT 84	165 km/h
Suzuki Ignis Allgrip 1.2	165 km/h
Jeep Renegade 1.6 Multijet 95 4x2	167 km/h
Nissan Juke 1.6 4x2	168 km/h
Peugeot 2008 1.2 PureTech 82	168 km/h



EL MÁS CORTO
SUZUKI JIMNY
Dimensiones ideales para encontrar aparcamiento: 1,60 metros de anchura y 3,55 de longitud.



EL MÁS LARGO
RANGE ROVER LWB
Hasta que llegue el SUV de 'Rolls', lidera la lista este Range Rover alargado 20 centímetros.

MALETERO	
LOS 10 MÁS PEQUEÑOS	
Suzuki Jimny	113 litros
Jeep Wrangler Corto	141 litros
Suzuki Ignis Allgrip	204 litros
Mahindra KUV 100	243 litros
Range Rover Evoque Convertible	251 litros
Suzuki Ignis	260 litros
Mitsubishi Montero 3p	290 litros
Kia Niro 1.6 PHEV	324 litros
SsangYong Tivoli	327 litros
Kia Stonic	332 litros

LOS 10 MÁS GRANDES (CON 5 PLAZAS EN USO)	
Tesla Model X	1.090 litros
Audi Q7	890 litros
Volkswagen Touareg	810 litros
SsangYong Rexton	784 litros
Porsche Cayenne	770 litros
Land Rover Discovery	723 litros
Volvo XC90	721 litros
Peugeot 5008	702 litros
Mercedes-Benz GLE	690 litros
Volkswagen Tiguan Allspace	685 litros



EL MÁS GRANDE
AUDI Q7
Tomando como referencia la homologación VDA, el Q7 se impone: 890 litros, y 'sólo' 805 litros si se trata de la versión SQ7.



EL MÁS PEQUEÑO
JEEP WRANGLER
El del Jimny es aún más pequeño, pero el del Wrangler -141 litros- es mínimo en relación a la longitud total del coche: 4,22 metros.

TAMAÑO	
LOS MÁS CORTOS	
Suzuki Jimny	3.545 milímetros
Mahindra KUV 100	3.700 milímetros
Suzuki Ignis	3.700 milímetros
Ford EcoSport	4.096 milímetros
Renault Captur	4.122 milímetros
Nissan Juke	4.135 milímetros

LOS MÁS LARGOS	
Range Rover LWB	5.200 milímetros
Bentley Bentayga	5.140 milímetros
Mercedes-Benz GLS	5.130 milímetros
Lamborghini Urus	5.112 milímetros
Audi Q7	5.052 milímetros
Tesla Model X	5.052 milímetros



HAY CUATRO SUV QUE BAJAN DE 4 SEGUNDOS EN EL PASO DE 0 A 100 KM/H, FIRMADOS POR TESLA, JEEP, LAMBORGHINI Y ALFA



PRESTACIONES

LOS QUE MEJOR ACELERAN DE 0 A 100 KM/H	
Tesla Model X P100D	3,2 segundos
Jeep Grand Cherokee 6.2 V8 HEMI Trackhawk	3,4 segundos
Lamborghini Urus	3,6 segundos
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio	3,8 segundos
Bentley Bentayga W12	4,0 segundos
Porsche Cayenne Turbo	4,1 segundos
BMW X5 M	4,2 segundos
BMW X6 M	4,2 segundos
Mercedes-Benz AMG GLE 63 S 4Matic Coupe	4,2 segundos
Mercedes-AMG GLA 45 4Matic	4,4 segundos
LOS QUE PEOR ACELERAN DE 0 A 100 KM/H	
Suzuki Jimny 1.3	14,1 segundos
Citroën C3 Aircross PureTech 82	14,0 segundos
Ford EcoSport 1.5 TDCi 100 CV	14,0 segundos
Dacia Duster dCi 90 4x2	13,9 segundos
Renault Captur dCi 90 EDC	13,8 segundos
Peugeot 5008 BlueHdi 100	13,6 segundos
Peugeot 2008 1.2 PureTech 82	13,5 segundos

POTENCIA

LOS MENOS POTENTES	
Citroën C3 Aircross PureTech 82	82 CV
Mahindra KUV 100	82 CV
Peugeot 2008 1.2 PureTech 82	82 CV
Kia Stonic 1.2 CVVT 62 kW	84 CV
Suzuki Jimny 1.3	85 CV
Y en diésel...	
Dacia Duster dCi	90 CV
Renault Captur dCi 66 kW	90 CV
Y en híbrido...	
Suzuki Ignis 1.2 SHVS	90 CV
Y en híbrido enchufable...	
Kia Niro 1.6 PHEV	141 CV

LOS MÁS POTENTES

Jeep Grand Cherokee 6.2 V8 HEMI Trackhawk	707 CV
Lamborghini Urus	650 CV
Tesla Model X P100D	612 CV
Bentley Bentayga W12	608 CV
Mercedes-Benz AMG GLE 63 S 4Matic	585 CV
Mercedes-Benz AMG GLE 63 S 4Matic Coupe	585 CV
Mercedes-Benz AMG GLS 63 S 4Matic	585 CV
Mercedes-Benz AMG G 63	585 CV

LOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA (enero-marzo)

1 Nissan Qashqai	8.554	20 Audi Q3	2.414	39 Mini Countryman	1.121	58 Range Rover Velar	396
2 Peugeot 2008	5.478	21 Kia Stonic	2.411	40 BMW X3	986	59 Subaru XV	385
3 Opel Mokka X	4.952	22 Peugeot 5008	2.279	41 Suzuki Vitara	912	60 Alfa Romeo Stelvio	384
4 Peugeot 3008	4.926	23 Mercedes GLC	2.271	42 Lexus NX	904	61 Jaguar F-Pace	383
5 Renault Captur	4.778	24 Mercedes GLA	2.198	43 Range Rover Evoque	855	62 Jaguar E-Pace	341
6 Kia Sportage	4.622	25 Hyundai Kona	2.195	44 Skoda Karoq	692	63 Suzuki Jimny	323
7 Hyundai Tucson	4.535	26 Audi Q2	2.187	45 Honda HRV	623	64 Range Rover y R.R. Sport	320
8 Volkswagen Tiguan	4.434	27 Fiat 500X	2.148	46 Mitsubishi Outlander	610	65 Suzuki SX4	320
9 Seat Arona	4.236	28 Mazda CX-5	2.073	47 Volvo XC60	597	66 Audi Q7	301
10 Seat Ateca	3.877	29 Opel Crossland X	2.002	48 Toyota Land Cruiser	581	67 Volvo XC90	291
11 Ford Kuga	3.413	30 Volkswagen T-Roc	1.948	49 SsangYong Tivoli	568	68 BMW X5	275
12 Nissan Juke	3.303	31 Audi Q5	1.703	50 Mercedes GLE	549	69 Hyundai Santa Fe	265
13 Toyota C-HR	3.234	32 Ford EcoSport	1.611	51 Skoda Kodiaq	540	70 Suzuki Ignis	213
14 BMW X1	3.222	33 Opel Grandland X	1.554	52 BMW X2	530	71 Volvo XC40	203
15 Renault Kadjar	3.168	34 Jeep Renegade	1.464	53 Land Rover Discovery	498	72 Kia Sorento	195
16 Dacia Duster	2.768	35 Kia Niro	1.392	54 Renault Koleos	454	73 Porsche Macan	186
17 Citroën C3 Aircross	2.557	36 Mazda CX-3	1.360	55 Mitsubishi Eclipse Cross	451	74 VW Tiguan Allspace	166
18 Nissan X-Trail	2.473	37 Jeep Compass	1.221	56 Honda CRV	449	75 DS 7 Crossback	161
19 Toyota Rav4	2.468	38 Mitsubishi ASX	1.208	57 BMW X4	396	76 Subaru Forester	161



MÁS ACELERACIÓN

TESLA MODEL X P100D
La curiosa función Ludicrous Speed le convierte en un misil... eléctrico.



MENOS ACELERACIÓN

SUZUKI JIMNY
Tarda 14,1 segundos en coger 100 km/h, cuando el Urus pasa de 0 a 200 km/h en 12,8 segundos.

Kia Stonic 1.2 CVVT	13,2 segundos
Renault Captur dCi 90	13,1 segundos
Renault Captur Tce 90	13,1 segundos



MÁS CABALLOS

JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK
Motor V8 6.2 con compresor: 707 CV y 88,6 mkg de par.



MENOS CABALLOS

CITROËN C3 AIRCROSS
Su PureTech 1.2 sin turbo, que usa también el Peugeot 2008, rinde 82 CV.

Y en diésel...	
Bentley Bentayga Diesel	435 CV
Audi SQ7 4.0 TDI Quattro Tiptronic	435 CV
Y en híbrido...	
Lexus RX 450h	313 CV
Y en híbrido enchufable...	
Mercedes GLE 500 e 4Matic	442 CV

¿QUIERES UN SUV ÚNICO?

Las ventas de modelos SUV son tan altas —suponen ya 36 de cada 100 matriculaciones en España— que algunos empiezan dudar de la exclusividad que hace pocos años sí tenía la posesión de un todocamino. Pero podemos seguir disfrutando de un vehículo único con el que presumir con familia y amigos: he comprado el más barato, el que menos gasta... O el más seguro, lo que sólo podrán decir quienes adquieran el Volvo XC60. O el único SUV que funciona con gas natural, frase reservada a los usuarios del Seat Arona 1.0 TGI de 90 CV, pronto a la venta. O el de mejores frenos (Lamborghini Urus), o el único SUV descapotable (Range Rover Evoque Convertible), o el que pesa más (Mercedes GLS)... Y si en la estación de servicio se sorprenden del carburante que cabe en nuestro Range Rover, hasta podremos sacar pecho: «caben 104 litros, ahí es nada».

DEPÓSITO MAS GRANDE



RANGE ROVER.- Nada menos que 104 litros caben en su tanque, o en el del SV Coupé. Viene bien en la versión 5.0 V8 S/C, que gasta 12,8 litros.

CON 12 CILINDROS



BENTLEY BENTAYGA W12.- Su motor de 6 litros y 12 cilindros en W es una verdadera 'rareza' técnica. Rinde 608 CV de potencia y 91,8 mkg de par.

EL MÁS PESADO



MERCEDES-AMG GLS 63.- Exactamente 2.580 kilos pesa la versión de 585 CV de este SUV de siete plazas. Y coge 100 km/h en 4,6 segundos.

CON MÁS PUNTOS EURONCAP



VOLVO XC60.- La mayor nota lograda por un SUV en el test EuroNCAP, con 98% en protección de adultos, 87% en infantil, 76% en peatones...

CON GAS NATURAL



SEAT ARONA 1.0 TGI.- Ya hay cuatro SUV que pueden usar GLP —Tivoli, 500X, Mokka X y Renegade—, pero Seat será la primera con el gas GNC.

DESCAPOTABLE



RANGE ROVER EVOQUE CONVERTIBLE.- Reduce su aforo a cuatro plazas, y su capota de lona eléctrica se quita en 18 segundos y se pone en 21.

LOS DISCOS CON MÁS DIAMETRO



LAMBORGHINI URUS.- Lleva frenos cerámicos con unos impresionantes discos delanteros de 440 milímetros. Los traseros son 'sólo' de 370.

La marca india introduce este 'aparente' citySUV, con el que espera abrir nuevos mercados en Europa y multiplicar las ventas. Mide 3,70 metros de largo, ofrece una magnífica habitabilidad, sólo pone en juego un motor de gasolina de 82 CV, cuenta con tracción delantera exclusivamente y se rodea de una dotación de serie muy generosa. Llega en mayo.



Explora la ciudad

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Mahindra lleva 14 años comercializando vehículos en España, siempre gama SUV y todoterreno, y con el XUV500 actualmente como abanderado.

Sin embargo, el impulso en ventas llegará de la mano del nuevo KUV100, un coqueto citySUV de 3,70 metros que aprovecha como pocos el espacio interior. Y es que su gran habitabilidad es lo que

más nos ha sorprendido, sobre todo en las plazas traseras, favorecidas por un piso totalmente plano. El esfuerzo en calidad es evidente, aunque no llega a la media de la mayoría de sus

rivales, pese a detalles tan exclusivos como la iluminación ambiente en los tiradores de las puertas. En la consola central nos encontramos con una presentación sencilla, destacando una ergonómica pa-

lanca de cambio tipo joystick. Mucho más 'particular' es la que activa el freno de mano, que sale desde la parte baja del salpicadero, pues resulta similar a la utilizada en su día por el Citroën 2CV.

Bajo el capó no hay mucho donde elegir. Se ofrece un motor de gasolina tricilíndrico desarrollado por Mahindra que eroga 82 CV de potencia y se asocia a un cambio manual de cinco relaciones. Punto.

También la plataforma del

KUV100 es de nuevo desarrollo. Apuesta por suspensiones con un esquema McPherson delante y un eje de torsión detrás, y pese a su apariencia sólo dispone de tracción delantera.

Su elevada distancia respecto al suelo –170 milímetros– y los generosos ángulos de ataque y salida le permiten sortear obstáculos urbanos, como aceras o bordillos pronunciados. Y de cara a retos 'off road', que habrán de ser muy limitados, cuenta de se-

PRECIO DESDE 11.950 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 146 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Relación entre precio y equipamiento de serie. Habitabilidad en plazas traseras. Motor elástico.	- Gama corta. Freno de mano arcaico. Elementos de conectividad y seguridad limitados.



◀ El esfuerzo en materia de calidad es evidente, pero todavía no llega al nivel de muchos de sus rivales. La palanca de cambio tipo joystick resulta muy ergonómica.

◀ La habitabilidad es buena, pero el maletero se queda en 243 litros. Y el respaldo trasero es de una pieza.

ducir brevemente este nuevo modelo, y a la espera de probarlo 'en condiciones' podemos adelantar que nos agradó la elasticidad del motor y el tacto del cambio, más desde luego que una dirección que necesita de 3,7 vueltas entre topes.

El KUV100 llegará en mayo con dos acabados, el K6+ y el K8, haciendo gala de un equipamiento de serie realmente generoso, aunque con algún matiz en aspectos como la seguridad o la conectividad. La versión de acceso

rie con un control de descensos, además de un asistente de arranque en pendiente.

Tuvimos ocasión de con-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 VVT
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.198
Potencia máxima (CV/rpm)	82/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	11,7/3.500-3.600
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos/Tambor
Neumáticos	185/60 R15
Peso (kg)	1.190
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.700/1.727/1.655
Volumen maletero (l)	243-473
Capacidad depósito (l)	35
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	148
Consumo mixto (l/100 km)	6,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	146
Precios desde... (euros)	11.950

contempla aire acondicionado, cuatro elevalunas eléctricos, faros antiniebla, llantas de aleación de 15 pulgadas, volante multifunción, sistema infotainment con pantalla de 3,5 pulgadas, bluetooth, sensores de aparcamiento traseros... En seguridad monta ESP y airbag frontales, mientras que en materia multimedia queda lejos de muchos de sus rivales, un inconveniente en un vehículo dirigido a un público joven y urbanita.

El precio del KUV100 es de 11.950 euros para el acabado K6+, y de 13.250 para el K8. Hasta finales de año ambas versiones cuentan con un descuento promocional de 1.500 euros. Por lo tanto, se trata de una de las opciones más baratas del segmento.



SUV DE BOLSILLO APENAS MIDE 3,70 METROS PERO PRESUME DE UNA GRAN HABITABILIDAD. LA RELACIÓN PRECIO-EQUIPO ES ATRACTIVA



Seis años han pasado desde que Mercedes-Benz irrumpía en el segmento compacto con su Clase A, un modelo que supuso un soplo de aire fresco para la firma de la estrella en forma de nuevos clientes. Ahora su 'niño mimado' estrena generación, que será el espejo en el que se van a mirar sus futuros rivales. Ya lo verás.

La estrella a seguir

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 2012 Mercedes-Benz lanzaba su nueva generación de vehículos compactos con el fin de atraer a un público más juvenil. La jugada le salió redonda, hasta el punto de que en 2017 más de uno de cada cuatro vehículos Mercedes matriculados pertenecen a esta familia. Y eso se traduce en más de 620.000 unidades de Clase A, B, CLA y GLA en todo el mundo.

Para continuar con este éxito, ahora lanzan un nuevo Clase A que, para comenzar, estrena diseño, inspirado en el CLS. Su carrocería se estira considerablemente, pues pasa de 4,30 a 4,42 metros de largo, que no es poco –un Golf mide 4,26 metros– y estrena iluminación Full LED para el exterior. Además se puede adquirir con la deportiva línea AMG entre otras, pues la personalización brilla a gran altura.

Los pilotos traseros de dos piezas permiten crear un portón con 20 centímetros más de ancho, por lo que acceder a su maletero, con 370 litros –no hay opción a rueda de repuesto–, es más sencillo. La forma de la puerta trasera no facilita el entrar a las plazas traseras, que además no brillan especialmente en espacio. Yo mido 1,75 metros y detrás casi rozaba con las rodillas el asiento delantero, además de que el túnel cen-

tral es voluminoso. En cuanto a la altura ni una queja.

Mercedes ofrece dos tipos de asientos, que pueden contar con calefacción, ventilación, contorno variable y masaje, en el caso de los delanteros. Y delante sorprende por su futurista presentación, pues todos los Clase A tienen de serie dos pantallas digitales de 7 pulgadas –la central es táctil por vez primera en un Mercedes–, aunque las unidades probadas se decan-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	A200	A250	A180d
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.991	1.461
Potencia máxima/rpm	163 CV/5.500	224 CV/5.500	116 CV/4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.620	35,7 mkg/1.800	26,5 mkg/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. ó 7G-DCT	Aut. 7G-DCT, 7 vel.	Aut. 7G-DCT, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16
Peso (kg)	1.355 (7G-DCT: 1.375)	1.455	1.445
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.419/1.796/1.440	4.419/1.796/1.445	4.419/1.796/1.440
Volumen maletero (l)	370/1.210	370/1.210	370/1.210
Capacidad depósito (l)	43	43	43
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 (7G-DCT: 8,0)	6,2	10,5
Velocidad máxima (km/h)	225	250	202
Consumo mixto (l/100 km)	5,8 (7G-DCT: 5,2)	6,2	4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	133 (7G-DCT: 120)	141	108
Precios desde... (euros)	31.400	N.D.	32.700

PRECIO DESDE **31.400 €**

EMISIONES DE CO₂: DE **108 A 141 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Tecnología. Sistema MBUX. Calidad. Equipamiento. Dinámica. Motores de gasolina.

DEBE MEJORAR

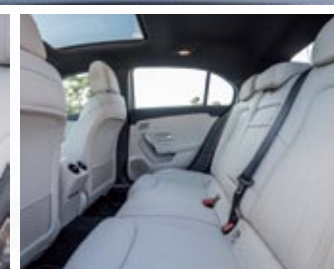
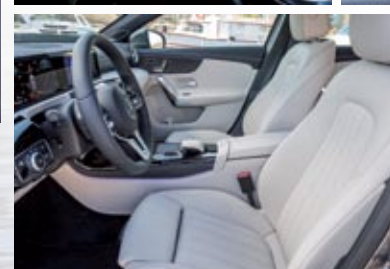
- Espacio trasero. Precios algo elevados. Sin cambio manual –por ahora–. Agrado del 180d.



▲ La boca de carga es mucho más grande que antes y su maletero ha ganado 29 litros. Hay respaldo 40:20:40 de serie.



▲ Hay dos diseños de asientos, pero detrás no sobra el espacio. Desde este 'touchpad' se controla su sistema MBUX.



taban por dos de 10,25 pulgadas y por el sistema MBUX, con el que puedes interactuar con tu Clase A como si fuera una extensión de tu cuerpo y cuya funcionalidad daría para escribir un libro.

El Clase A estrena plataforma, creada pensando en sus futuras versiones electrificadas, que está disponible con una barra de torsión trasera, denominada Twist Beam, la cual usan los A200 y A180d. También hay una multibrazo, mucho más avanzada y cara, que es la que equipan los A250 y las versiones con

suspensión adaptativa o con tracción 4Matic.

El A250 es sensacional por su rendimiento, pero a España llega en octubre exclusivamente con tracción 4Matic –lo condujimos con delantera– y no será barato.

Más sensato será el A200, que apuesta por un nuevo 1.4 Turbo desarrollado junto a Renault –ellos lo denominan 1.3 TCE–. Eroga 163 CV y sor-

prende por su empuje y suavidad. De prestaciones no está nada mal y el consumo no se dispara, aun a ritmo alegre. Y es que incluso cuenta con desconexión de cilindros. Pero si vas a rodar muchos kilómetros mejor sería apostar por el 1.5 diésel, que también proviene de la firma francesa, aunque retocado por Mercedes. Ni por asomo presume de la suavidad del

A200 y aunque se han esmerado con la insonorización, se hace mucho más patente el ruido en su interior. Pero si el consumo manda... Ambos se ofrecen exclusivamente con el cambio 7G-DCT, pero el cambio manual llegará más adelante. También presumen de dinamismo, pues Mercedes lo ha bordado con la puesta a punto de su nuevo compacto.



▲ De serie se ofrece el Dynamic Select, con los modos Individual, Sport, Comfort y Eco. Este último activa la función 'Inercia' en los 7G-DCT.



CX DE 0,25 SU AERODINÁMICA ES SORPRENDENTE, Y PARA ALCANZAR DICHO VALOR APUESTA POR UNA PARRILLA DELANTERA ACTIVA

*Muertos por millón de habitantes en 2017



FUENTE: COMISIÓN EUROPEA

miento de la siniestralidad por países, la mayoría ha cerrado 2017 con una tasa de mortalidad vial por debajo de 60 muertes por millón de habitantes (ver cuadro), con ocho de ellos por debajo de los 40 muertos por millón y solo dos con una tasa de 80 fallecidos, frente a los siete que rebasaban esa cifra en 2010. Con la menor siniestralidad mortal aparecen Suecia, que mantiene el primer puesto desde hace años, y Reino Unido, aunque Estonia (-32 %) y Eslovenia (-20 %) se apuntan los mayores descensos. Si se trata del periodo 2010-2017, como se puede comprobar

en el cuadro, la lista de los 16 Estados con reducción por encima de la media (-20%) la encabeza Grecia (-41%), seguida de Estonia (-39%), Letonia (-38 %) y Lituania (-36 %). Mientras se incita a todos los países integrantes de la UE a intensificar las acciones que ayuden a bajar a la mitad las muertes de tráfico en la década que estamos viviendo, la Comisión trabaja en un nuevo objetivo para 2020-2030: reducir a la mitad las lesiones graves que provoca la siniestralidad vial. La lucha para lograrlo pasa por medidas como la revisión de la normativa

DATOS EN LOS 28 PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA

	2016	2017	10/17
Suecia	27	25	-5%
Reino Unido	28	27	-7%
Países Bajos	31	31	-1%
Dinamarca	37	32	-28%
Irlanda	39	33	-25%
Estonia	54	36	-39%
Alemania	39	38	-13%
Finlandia	47	39	-22%
España	39	40	-25%
Malta	51	43	46%
Austria	50	47	-25%
Luxemburgo	56	47	-25%
EU	50	49	-20%
Eslovenia	63	50	-25%
Francia	54	53	-13%
Rep. Checa	58	54	-28%
Belgica	56	55	-26%
Italia	54	56	-18%
Eslovaquia	51	57	-13%
Chipre	54	62	-12%
Portugal	54	62	-31%
Hungría	62	64	-16%
Lituania	66	67	-36%
Grecia	76	69	-41%
Letonia	80	70	-38%
Polonia	80	75	-28%
Croacia	73	80	-22%
Bulgaria	99	96	-12%
Rumania	97	98	-19%

*Muertos por millón de habitantes en 2017

europea sobre seguridad de los vehículos, gestión de la seguridad de las infraestructuras o la transición segura a la movilidad cooperativa, conectada y autónoma.

en sus motores diésel. Un miembro del consejo de administración, un alto directivo y un exmpleado son los tres sospechosos de «fraude y publicidad ilegal» en relación con ese tema.

Al volante La vista es la que trabaja

Ver bien es sinónimo de seguridad al volante, pero no siempre los conductores cuidamos el sentido más importante en la conducción. De hecho, en España uno de cada cuatro automovilistas no la ha revisado en los últimos dos años y más de cinco millones circulan con problemas de visión; uno de cada cinco en el mundo no puede ver con claridad la carretera



a causa de problemas de visión, según la Federación Internacional del Automóvil (FIA). Cambiar la situación es el objetivo de la campaña con la que Race, FIA y el fabricante de lentes oftálmicas Essilor quieren animar a los conductores a revisar su vista con regularidad, dado que la agudeza visual afecta a los reflejos y capacidad de reacción al volante, hasta el punto de que a 50 km/h un conductor en plenas condiciones invierte tres segundos

menos en leer una señal de tráfico que el que tiene una a agudeza visual de 0,5.

Marketing Premio Aster para Ricardo de Diego

El director de Marketing y Comunicación de Kia Motors Iberia, Ricardo de Diego, es el mejor profesional de marketing de España. Lo acredita el premio Aster, que concede el ESIC en el foro de marketing más importante del país.



▲ Herbert Diess –derecha– sustituye a Matthias Müller al frente del grupo alemán.

Grupo Volkswagen Cambio en la cumbre

Matthias Müller ha dejado de ser el máximo responsable de Volkswagen, responsabilidad que recae en Herbert Diess, que abandona la presidencia de la marca Volkswagen para dirigir el grupo alemán en busca de una nueva dirección, una vez superada la crisis del 'dieselgate'. Es uno de los cambios del consorcio germano, que también pierde al español Francisco García Sanz, el vicepresidente mundial de compras del grupo y presidente del Consejo de Administración de Seat, que abandona la compañía a petición propia. También sale el director de personal, Karlheinz Blessing, que es relevado por Gunnar Kilian. Los cambios conllevan una nueva estructura, con seis áreas de negocio y la región de China. Además, para agilizar la toma de decisiones y utilizar sinergias, Diess, Ruper Stadler (presidente de Audi) y Oliver Blumer (presidente de Porsche) asumirán funciones de gestión de las operaciones del Grupo, con el I+D bajo el control de Diess, las ventas bajo responsabilidad de Stadler y la producción a cargo de Blumer.

Grupo Volkswagen Sus coches aparcarán solos

El consorcio alemán ha sacado del laboratorio el aparcamiento autónomo para iniciar las primeras pruebas en el parking del aeropuerto de Hamburgo con este sistema, que deberá estar listo para ofrecerlo en los primeros vehículos del Grupo en 2020. Volkswagen quiere democratizar esta tecnología, haciéndola accesible a tantas personas como sea posible.

Gas natural Alternativa real

El futuro del gas natural comprimido (GNC) como combustible para el transporte centró el congreso de Gasnam, la Asociación Ibérica del Gas Natural para la Movilidad. Una alternativa real a largo plazo, como destacaba en su intervención el presidente de Seat, Luca de Meo, asegurando que el reto está en conseguir 300 gasineras antes de que

acabe la década. Puntos de repostaje imprescindibles para el despegue de una tecnología, que reduce a la mitad los costes de la gasolina, un 30 % los del diésel y un 15 % los del GLP.

Normas de emisiones Los cambios no deben subir los precios

El aumento de las emisiones medias que traerán los nuevos test, más realistas que los actuales, preocupa a los fabricantes de automóviles europeos (Acea), que piden una reforma en los impuestos relacionados con el CO₂ para que los consumidores no tengan que pagar más. Sucederá si se mantiene el esquema de valores actuales, porque un coche introducido en el mercado después de septiembre de 2017 –con las nuevas reglas– estaría en una banda impositiva más alta que uno similar lanzado antes de la fecha de entrada de las nuevas pruebas.

la cifra

413.000

millones de euros reportó a Europa el sector del automóvil en 2017. Es la suma de impuestos por compra y uso del vehículo, carburantes, peajes, carreteras... según los fabricantes europeos de automóviles, ACEA, que recalcan que la cifra supone +4 % sobre 2016 y casi triplica el presupuesto anual de toda la UE.

el puntazo

La falta de puntos de carga ralentiza la penetración de los vehículos eléctricos en Europa, según la EEA.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (EEA) recalca que solo uno de cada tres Estados Miembros incentiva los puntos de recarga de vehículos eléctricos. La situación complica cumplir las emisiones de CO₂ propuestas para 2021 a automóviles y furgonetas, pues la reducción depende en gran medida del aumento de ventas de eléctricos y otras tecnologías alternativas. Los fabricantes consideran que sus esfuerzos en modelos eléctricos resultan infructuosos ante una red de carga insuficiente para generar confianza en los potenciales compradores.

Toyota y Lexus Renovación en el área de comunicación

La organización de la estructura interna de Toyota España trae cambios en los departamentos de comunicación de Toyota y Lexus, que pasan a depender directamente de marketing, división liderada por Fernando de Miguel en Toyota y Aurelio García en Lexus. En Toyota, los cambios colocan a Francisco Palma como nuevo director de Comunicación, y a José Antonio Galve, que proviene de Lexus, como jefe de Prensa. El equipo lo completan Jaime Arruz como PR Product Consultant y Carlos Rivera como encargado de la Flota de Vehículos de Prensa –en la foto, junto a Fernando de Miguel–. Por su parte, Enrique Centeno, anterior director de Comunicación, pasa a ser responsable de la planificación y comunicación de acciones corporativas y relaciones institucionales. En Lexus, como nuevo jefe de Prensa, Alejandro Fernández Kennedy gestionará la comunicación y las relaciones con los medios, aprovechando su experiencia en el departamento de comunicación de Toyota, donde entró en 2015.



▲ Aurelio García Duque.



▲ Alejandro Fernández Kennedy.



Nombramientos Sarasola al frente de FCA España

Fiat Chrysler Automóviles (FCA) estrena consejero delegado para España y Portugal. El elegido es Víctor Sarasola, que se convierte en el máximo responsable de las marcas Alfa Romeo, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Abarth y Mopar, las firmas del grupo italoamericano. También Iveco estrena director de marca en la Península Ibérica, puesto al que llega Ruggero Mughini, que trabajará estrechamente con el presidente y



▲ Víctor Sarasola



▲ Ruggero Mughini



▲ Emilio Herrera

consejero delegado de Iveco España, Jaime Revilla, para fortalecer el posicionamiento de la marca, aportando su gran conocimiento del mercado español y portugués y su dilatada trayectoria en la compañía. Kia Iberia tampoco se libra de los cambios, puesto que el director general de la filial española, Emilio Herrera, pasa a ocupar la dirección de

operaciones (COO) de Kia Motors Europa. Otros nombramientos recientes son el de Umberto Cini como General Manager de Maserati Europa, responsabilidad que compaginará con la de Manager Director de Maserati Middle East & Africa, el de Tom Gardner como vicepresidente senior de Honda Europa y el de Gianluca de Ficchy como vicepresidente senior del Comité de Dirección de Nissan Europa.

Alemania Redada en Porsche

La fiscalía alemana ha registrado las instalaciones de Porsche en su investigación sobre una posible manipulación del sistema de control de emisiones

la frase

Luca de Meo, Presidente de Seat

«El gas natural comprimido (GNC) no es una tecnología puente, es una alternativa real. El Centro Técnico de Seat la desarrollará para el Grupo Volkswagen porque queremos que esa tecnología sea 'made in Spain'».



en breve

► **UNA DÉCADA PONIENDO FRENO**- La iniciativa de A3Media y la Fundación AXA destinada a mejorar la seguridad Vial ha celebrado su décimo cumpleaños con la entrega de los premios a las mejores iniciativas para reducir la siniestralidad. También actualiza su imagen, homenajea a las víctimas de estos diez años y añade dos nuevas ciudades al Circuito de Carreras Ponle Freno.

► **HOMOLOGACIÓN MÁS DURA**- El Parlamento europeo respalda el endurecimiento de la homologación de vehículos para 2020. Habrá un mínimo de revisiones de vehículos al año para cada país, el 20% de las cuales deberán evaluar las emisiones contaminantes.

► **NUEVO COMITÉ EN ANFAC**- Los fabricantes han creado un comité para ocuparse del vehículo eléctrico y alternativo. Se buscará el fomento de la movilidad alternativa, con propuestas como ayudas a la compra y puntos de carga, homogeneidad legislativa o fiscalidad favorable.

Punto clave también es mantener el alto nivel de competitividad industrial alcanzado. Para ello, el programa contempla medidas para fomentar la flexibilidad, el empleo y la formación, así como la mejora de los costes energéticos y de logística. Se resalta la renovación del Plan de Relevos como clave para rejuvenecer las plantillas y reducir el paro juvenil y se pide el aumento de la capacidad de los camiones, la reducción de tasas en el transporte marítimo y la normalización de los trenes de 750 metros. Medidas que podrían suponer un ahorro anual de 100 millones de euros, en un apartado que se lleva el 10 % del coste del vehículo nuevo, porque España está en una punta del continente europeo.

media del parque español e inversión pública y privada para convertir las grandes ciudades en referencia de movilidad sostenible. Son medidas que Anfac luchará por llevar a la práctica, porque el automóvil es un elemento que debe seguir generando progreso. También hay que conseguir una transición inteligente, ordenada y rentable, que contemple los múltiples aspectos relacionados con el sector para que las fábricas españolas se puedan mantener como las mejores opciones en



▲ En enero, José Vicente de los Mozos ha asumido la presidencia de Anfac.

un entorno altamente competitivo. Competitividad que nos ha llevado a conseguir 43 modelos diferentes para las 17 plantas de producción de coches españolas, que han contado con 8.000 millones de euros de inversión de los fabricantes en los últimos cinco años y el trabajo de las más de mil factorías de componentes que hay en el país. Logros que no se pueden perder por no poner a tiempo los medios que requieren los nuevos tiempos.

EL PLAN ESTRATÉGICO DE AUTOMOCIÓN DE ANFAC

Medidas urgentes para asegurar el futuro

Actuar ahora para que dentro de diez años el automóvil siga siendo una industria estratégica para el país y se mantenga como referente mundial, es un imperativo para José Vicente de los Mozos, que preside Anfac, la asociación española de fabricantes de automóviles, desde el pasado enero. Mantener la fuerza de un sector que representa el 10 por ciento del PIB del país, da empleo al 9 % de la población activa, supone el 20% de las exportaciones y aporta miles de millones a las arcas públicas, es el reto que se ha impuesto conseguir durante sus dos años de mandato el también consejero delegado de Renault España y vicepresidente de Fabricación y Logística del consorcio automovilístico francés. Reto que pasa por un Plan Estratégico de Automoción, imprescindible para hacer frente a la evolución tecnológica «sin precedentes» y las mayores exigencias medioambientales a las que se enfrenta el automóvil, junto al nuevo modelo de movilidad a que esta-

mos abocados. Una hoja de ruta, que requiere el total apoyo de la Administración, formaciones políticas, agentes sociales y el sector para poner remedio antes de que sea tarde a los problemas de competitividad y pérdida de empleo con que puede encontrarse el actual segundo fabricante europeo y octavo productor mundial de vehículos, gracias a los 2,8 millones de unidades fabricadas y una no menos potente industria auxiliar. Porque no debemos olvidar que la industria de la automoción va más allá de fabricantes de vehículos y componentes, al arrastrar numerosos subsectores de la economía española y generar empleo de calidad. Fiscalidad, competitividad industrial, ayuda a la industria, movilidad y las denominadas 'green cities', son los cinco puntos considerados por Anfac imprescindibles para que los fabricantes, que seguirán haciendo coches allí donde encuentren lo que necesitan, no dejen de confiar en España.

La fiscalidad actual, anacrónica, que no obedece a las necesidades reales de las ciudades y no contempla los criterios medioambientales, requiere un nuevo marco, que valore criterios medioambientales y este más enfocado al uso del vehículo que a su compra. También se apuesta por una reducción o exención del Iva en eléctricos y energías alternativas, en línea con la revisión que Bruselas está realizando de ese impuesto. En cuanto al apoyo a las tecnologías alternativas, Anfac tilda de insuficientes los 16,6 millones de euros que contemplan los Presupuestos para este año, considerando la necesidad de un plan estructural para el vehículo alternativo, que tendría una dotación anual de 150 millones de euros durante dos años, repartidos en la compra y creación de infraestructuras. Acción «imprescindible si se quiere que en 2015 el 15 por ciento del mercado lo ocupen esos vehículos», considera el vicepresidente ejecutivo de Anfac, Mario Armero.

COMPRA TU NUEVO VEHÍCULO COMO UN PROFESIONAL



MADRID **AUTO** **PROFESIONAL**

Salón del Vehículo Profesional y el Renting

22-26
MAYO
2018

ORGANIZA



www.madrid-autoprofesional.es

J. HERNANGÓMEZ



PASIÓN POR EL KIA STINGER

Rafa Nadal, embajador de Kia desde sus comienzos en el tenis, ya disfruta desde hace tiempo del Kia Stinger que, con su motor de 370 CV, es el modelo más potente de la historia de la marca. Ahora, Juancho Hernangómez, jugador de los Denver Nuggets de la NBA, acaba de sumarse a los embajadores de Kia que se ponen al volante de este deportivo.

Kia apoya el baloncesto desde hace años. Patrocina la Liga Endesa y la NBA americana. También, cuenta entre sus embajadores con José Manuel Calderón, base de los Cleveland Cavaliers.

ALFA ROMEO

PROYECTO SOLIDARIO

Alfa Romeo, vehículo oficial del Atlético de Madrid, Valencia CF, Real Betis y RCD Espanyol, ha lanzado junto a estos clubs el proyecto solidario 'Apadrina'. Cada uno de



estos equipos ha apoyado un proyecto de una ONG y el que más votos consiga recibirá por parte de la marca italiana 5.000 euros para financiar su iniciativa.

MAZDA EPIC DRIVE EN SIBERIA



▲ Mazda es la primera marca que obtiene los permisos para realizar esta ruta sobre el lago Baikal, en Siberia.



▲ Mazda puso a prueba la tracción inteligente AWD del CX-5 cruzando el lago Baikal helado.

EL CX-5 PRUEBA SU CAPACIDAD OFF ROAD EN EL LAGO BAIKAL

El lago Baikal, en Siberia, es el más grande del mundo. Acumula el 20% de las reservas de agua del planeta y su superficie, de más de 600 kilómetros de largo y casi 80 de ancho, está helada cinco meses al año. Mazda, con su CX-5, ha sido la primera marca que ha obtenido los permisos para cruzarlo.

El evento Mazda Epic Drive Siberia reunió sobre las aguas heladas del Baikal a varias unidades estándar (llevaban neumáticos de invierno) del CX-5 para probar la tracción inteligente AWD. Al volante, 65 especialistas de medios europeos, que comprobaron de primera mano el comportamiento

del coche en condiciones extremas.

La marca también se preocupó de que su aventura no afecte a este ecosistema, Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Al evento de conducción se sumó la producción de una película, que ofrece un acercamiento a este espacio natural único.

CON HYUNDAI

VAMOS AL MUNDIAL

Como patrocinador oficial del Mundial de Fútbol 2018, Hyundai realizará diferentes actividades. Entre ellas, da la oportunidad de viajar gratis a Rusia para ver un partido a aquellos que prueben alguno de sus modelos de la serie es-

pecial GO! Hasta el 20 de mayo, la marca los está presentando en 60 ciudades españolas.

Además, Hyundai ha puesto en marcha la cam-

paña 'La caravana de la afición', en la que invita a los fans del fútbol a crear un objeto voluminoso original para animar a la selección española. La marca se encargará de llevar las mejores ideas a Rusia y el ganador también viajará a un partido del Mundial.



CENTRO MADRID

VIVIR LA EXPERIENCIA PORSCHE

El nuevo Centro Porsche Madrid Norte, con sus 1.800 metros cuadrados, es una clara muestra de la apuesta por la sostenibilidad y eficiencia energética, ejes básicos del diseño realizado por la firma Ortiz y León Arquitectos. Además, Centro Porsche Madrid Norte apuesta, con sus nuevas instalaciones, por una

innovación sustancial en el concepto de concesionario: se convierte en un escenario de experiencias, un lugar donde vivir el mundo Porsche. «Es un espacio que trasciende el concepto clásico de concesionario y se posiciona como un centro de experiencias, un lugar donde experimentar la marca y las emociones que ofrece,

► El nuevo Centro Porsche Madrid Norte quiere ser un espacio de experiencias.



más allá del producto, y conectando con una forma de ver y vivir la vida, a través de eventos y acciones», afirma Gonzalo Delgado, gerente del centro. Una filosofía de venta que no sigue una directriz concreta de la casa madre sino que se propone

innovar. Por ejemplo, el pasado abril el concesionario se convirtió durante unos días en el destino perfecto para escapar de lo mundano en el evento 'Pop Up Store Escape The Mundane'. El Centro Porsche Madrid Norte propuso como

protagonistas a proyectos y marcas que conectaban con el espíritu innovador e inconformista de la firma. Talleres, catas, degustaciones... experiencias que permiten vivir el mundo Porsche de una forma amena y divertida.

LUJO FRANCÉS, TECNOLOGÍA Y VANGUARDIA

DS PRESENTA A SUS AUDACES

'De la Audacia nace la Excelencia' es el lema del ciclo de conferencias que protagonizarán los siete elegidos por DS por compartir con la marca su espíritu innovador y vanguardista.

De sectores diversos proceden los 'Audaces', que comparten con DS el carácter visionario y el espíritu audaz y anticonformista, que los ha llevado a triunfar en el mundo de la empresa, la tecnología, el deporte, la gastronomía o la comunicación. Afán por la anticipación y la excelencia, propias de DS Automóviles, que transmiti-

rán en las conferencias que impartirán en los DS Store de España el empresario hotelero, Antonio Catalán, el experto en tecnología Enrique Dans, el chef Ramón Freixa, la alpinista Edurne Pasabán, el capitán de la Selección Española de Rugby Jaime Nava de Olano o el actor, humorista y reportero Raúl Gómez.

► DS junto a Louis Vuitton en la exposición del Thyssen.



►► Raúl Gómez, Jaime Nava, Antonio Catalán, Enrique Dans y Ramón Freixa son los 'Audaces', que rodean en la foto de la izquierda al director de DS en España, Borja Sekulits, y lo acompañan junto al último modelo de la marca.



El Mundial de Resistencia se tambaleó peligrosamente tras la inesperada y repentina retirada de Porsche el pasado año, que dejó a Toyota en solitario y con dudas de seguir en el certamen. Pero la respuesta de sus organizadores ha salvado la situación creada, quienes además están sentando las bases de su nuevo futuro. Todo ello, además, con el gran aliciente de la participación de Fernando Alonso.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Cuando a finales del pasado verano Porsche confirmaba lo que había sido un rumor hasta ese momento, una bomba caía sobre el Mundial de Resistencia. Tras varios años de espectacular duelo con sus rivales, el fabricante alemán decidía dejar el WEC con un año de anticipación. Audi se había retirado previamente, y Toyota quedaba en solitario y sin rivales. Si un año antes el Mundial vivía todo su esplendor, en septiembre de

2018 el futuro era totalmente incierto tras la “repentina, brutal e impredecible retirada de Porsche”, como la calificaba el presidente del WEC, Gerard Neveu.

Los espectaculares costos de la tecnología híbrida, el cambio de estrategia de Porsche –con la Fórmula E en el horizonte– y el ‘Dieselgate’ del Grupo Volkswagen fueron torpedos en su línea de flotación. Tanto Audi como Porsche ya habían conseguido suficientes victorias en los últimos años en las 24 Horas de Le Mans, la joya de la corona del certamen,

cuya victoria compensa un programa en el WEC.

A pesar del golpe, aún flotaba en el aire una gran inscripción en la categoría LMP2 y GTE Pro, esta última con varios fabricantes oficiales. Pero los abandonos en la categoría de prototipos híbridos dejaban seriamente tocado a un campeonato cuyo potencial residía en los LMP1 oficiales y la repercusión mediática de su presencia. Por ello, Toyota también decidió replantear su continuidad en el certamen al no contar inicialmente con rivales de su categoría.

Tal fue la sorpresa, que los organizadores del WEC incluso tuvieron que tirar a la basura el nuevo reglamento creado para 2020, que introducía ciertas dosis de energía eléctrica en los prototipos. La nueva situación exigía establecer un puente entre el actual y el futuro reglamento a elaborar en 2020. Nació así la ‘superseason’, una temporada de año y medio de duración que mantuviera vivo el certamen hasta reconfigurar el campeonato, y conteniendo a la vez los costos.

Dicho certamen constaría

de nueve carreras puntuables para el título, incluyendo dos ediciones de la prueba francesa y la de Sebring (Estados Unidos) en marzo de 2019, tradicionalmente de 12 horas, pero reducidas a 8 para esta edición. El campeonato comenzará el próximo 5 de mayo en Spa, para continuar con Le Mans, Silverstone –agosto–, Fuji –octubre–, Shanghai –noviembre–, Sebring y la repetición de Spa y Le Mans para terminar el campeonato. Uno de los escollos quedaba salvado, proporcionando razones y alicientes a Toyota para mantener su presencia en el nuevo campeonato hasta 2019.

Además del fabricante japonés, los organizadores del WEC contaban con la llegada de varios fabricantes de chasis

independientes, como Dallara y Ginetta, que iban a suministrar sus monturas a equipos privados. Se pensó en la posibilidad de salvar la categoría y estimular a Toyota con una equivalencia entre los prototipos híbridos y los nuevos coches privados que permitiera rivalidad en el asfalto.

Si el fabricante nipón mantenía su presencia, el WEC podría superar el impacto de la retirada de Porsche. En Toyota valoraron todos los factores. La victoria en Le Mans era una asignatura pendiente, más si cabe tras la dramática edición de 2016, cuando se perdió el triunfo a tan solo cinco minutos de la bandera a cuadros. El TS050 Hybrid es también una montura madura cuyo desarrollo ya no exigía grandes inversiones en evolución



▲▲ Sobre estas líneas, y de arriba a abajo, el Rebellion R13 Gibson de la clase LMP1 –uno de sus equipos está formado por Andre Lotterer, Neel Jani y Bruno Senna–, el Alpine A470 Gibson de LMP2 y el Ginetta G60-LT-P1 Mecachrome de LMP1.

Cuando de las grandes crisis surgen las mejores oportunidades



EL PRÓXIMO 5 DE MAYO EMPIEZA EN EL CIRCUITO BELGA DE SPA LA TEMPORADA DEL WEC, UNA ‘SUPERSEASON’ QUE DURARÁ AÑO Y MEDIO



LOS RESPONSABLES DEL WEC CAMBIARON LA FECHA DE LA CITA DE FUJI PARA QUE NO COINCIDIERA CON LA F-1 Y ALONSO PUDIERA CORRER



▲ Fernando Alonso formará equipo con el suizo Sebastian Buemi y el japonés Kazuki Nakajima, mientras que el segundo coche de Toyota estará en manos de Kamui Kobayashi, Mike Conway y José María López. Por supuesto, la marca japonesa parte como favorita para el triunfo final.



▲ Una de las razones que animaron a Toyota a seguir en el WEC era que el TS050 Hybrid es una montura madura, cuyo desarrollo no exigía grandes inversiones. Pero ha sido reajustado de acuerdo a la nueva equivalencia de prestaciones, y en Le Mans tendrá que repostar más veces que sus rivales.

ante la retirada de sus rivales. Además, entró en juego otro factor inesperado, pero también crucial en la decisión para seguir en el WEC: Fernando Alonso.

Porsche fue el primer candidato para su deseada presencia en Le Mans. Pero la retirada alemana solo dejó a Toyota como alternativa. Tras los primeros contactos, sus responsables trasladaron a Alonso el deseo de que participara en todo el campeonato. Y con la exitosa experiencia de las 500 Millas, Alonso decidía ampliar horizontes más allá de la Fórmula 1 en busca de la 'Triple Corona'—victorias en Mónaco, Indianápolis y Le Mans—. Comenzaron largos meses de negociaciones para

encajar los diferentes compromisos contractuales y logísticos que permitieran participar en las 21 carreras de Fórmula 1, las del WEC y todo el trabajo preparatorio intermedio. Encajaron todas las piezas.

La presencia de Alonso ayudó a decidir la continuidad de Toyota. El WEC se había salvado. Para rematar la jugada, los responsables del campeonato modificaron la fecha de la cita de Fuji, que coincidía con la Fórmula 1 en el mismo fin de semana, para que Alonso participara en todas las pruebas de la 'supertemporada' del WEC. La carrera nipona tiene lugar en el circuito de Toyota. No podía ser menos ante su fidelidad para con el certamen.

Una vez confirmada la estructura del campeonato y la presencia de Toyota, los responsables del WEC trabajaron para desarrollar una equivalencia de prestaciones entre los híbridos nipones y el resto de los prototipos. Los rivales de Toyota contarán ahora con un 69 por ciento más de energía proveniente de sus motores de combustión, 210MJ por vuelta derivada del combustible convencional, mientras que el TS050 Hybrid contará con 124,9 más otros 8 MJ adicionales de su batería eléctrica. El límite de flujo de combustible será de 110kg/h para los primeros, por los 80 de Toyota. Teóricamente, todos estos cambios suponen que el prototipo nipón tendrá que

parar a repostar cada 11 vueltas en Le Mans, a diferencia de las 13 ó 14 del pasado año.

De momento se desconoce la efectividad de este régimen de equivalencia, y hasta qué punto Toyota será muy superior o no a sus rivales. En los pasados entrenamientos oficiales colectivos de Paul Ricard, Toyota no probó sus prototipos bajo estas normas para poner a prueba algunos sistemas de refrigeración que impidieron la comparación directa, a pesar de unos cronos muchos más rápidos que los de sus rivales. La realidad es que desde el fabricante nipón no se quiso dar pista alguna ni levantar especulaciones.

El equipo japonés contará este año en su plantel con dos

monturas. Una de ellas, para Sebastian Buemi, Kazuki Nakajima y Fernando Alonso, mientras que en la segunda se encuadran Kamui Kobayashi, Mike Conway y José María López. Toyota parte lógicamente como favorita, aunque se enfrenta a cinco chasis diferentes y cuatro motoristas distintos: Gibson, Mecachrome, AER y Nissan. Enfrente tendrán a los Ginetta-Mecachrome G60-LT-P1 de Manor, el BR Engineering con dos coches de SMP Racing—se rumorea sobre la presencia de Jenson Button en Le Mans en esta escuadra, junto a Vitaly Petrov y Mikhail Aleshin—, el equipo suizo Rebellion—que vuelve a la máxima categoría— y el ByKolles, con un ENSO CLM-Nissan.

Junto a los anteriores, de la primera división, tanto en el Mundial como en Le Mans se darán cita once LMP2, que competirán entre sí, también con la guerra de neumáticos entre Michelin y Dunlop en esta clase. El objetivo de esta categoría persigue la mayor igualdad posible con costes contenidos. El precio máximo de cada coche es de 483.000 euros, aunque sin incluir el equipamiento electrónico y el motor, de 600 CV. En esta categoría correrán en Le Mans el colombiano Juan Pablo Montoya y el venezolano Pastor Maldonado, ambos debutantes en la carrera.

La lista de inscritos también supera la decena de coches oficiales en la categoría GTE Pro. A Ferrari, Aston Martin, Ford y Porsche se une este año BMW con el nuevo M8, un aliciente especial al que se añadirá la presencia del equipo americano Chevrolet de Antonio García para las 24 Horas de Le Mans, lo que hará de esta categoría una de las más emocionantes del campeonato, en la que además un sistema automático de equilibrado de prestaciones (BoP) determinará el rendimiento final de cada montura.

A pesar de tantas peripecias e incertidumbres, se anticipa un gran éxito del WEC. En

► El nuevo BMW M8, presente hace unas semanas en Daytona, es una de las grandes novedades del WEC para esta 'supertemporada'.

► Corvette, que ha confirmado su presencia en las 24 Horas de Le Mans, contará una vez más entre sus pilotos con Antonio García

► Varios Ferrari 488 GTE se alinearán en el campeonato, como el de AF Corse, siempre entre los favoritos.

► El equipo Ford Chip Ganassi Team ha inscrito dos unidades del GT, con Andy Priaulx y Olivier Pla entre sus pilotos.



la primera cita de Spa habrá 37 inscritos, la cifra más alta desde que el Mundial echara nuevamente a andar en 2012. Pero, sin duda, el gran atractivo mediático será la presencia de Fernando Alonso. El piloto español, como anticipó en la inauguración del Salón de la Fama de la FIA, quiere añadir a su palmarés el título de campeón del mundo del WEC, además de las 24 Horas de Le Mans. Todo ello, compartido

con la temporada de McLaren en la Fórmula 1. Hacia décadas que un piloto no afrontaba un desafío semejante. El WEC ha logrado salvar una peligrosa bola de partido. Su futuro a partir de 2020 se conocerá en las 24 Horas de Le Mans, cuando se haga público el reglamento que se elabora contra el reloj para definir los próximos años en la disciplina. Uno de los objetivos es lograr reducir drásticamente

presupuestos, y se intentará estimular a los grandes fabricantes con un nuevo tipo de vehículos, también con la tecnología híbrida como protagonista. Y quizás se logre la gran sorpresa en la que se trabaja: la equiparación de reglamentos con el IMSA americano, lo que permitiría un calendario compartido con los mejores equipos americanos. A veces, de las grandes crisis surgen las mejores oportunidades.

MATRICULACIONES EN EUROPA

LA PRIMERA CAÍDA DEL AÑO

Marzo es el primer mes del año con negativo, y también el primer marzo que pierde el positivo desde 2014, resultados que los fabricantes europeos (ACEA) suavizan con el hecho de que en 2017 se obtuvieron las mejores cifras del mes. Lo cierto es que las 1.792.599 unidades comercializadas acaban con el impulso del inicio de 2018, que se torna en deceleración en algunos mercados, especialmente Reino Unido, que presenta un -15,7 % en marzo, a pesar de ser el país con más matriculaciones. Situación a la baja en la UE de los 15 (-6,0 %) atenuada por el comportamiento de los nuevos Estados miembros, que cierran el mes con un 5,8 % de subida respecto a 2017.

En el conjunto del primer trimestre, los 4.171.628 automóviles comprados por los europeos mantiene un ligero positivo -ver cuadro-, gracias también a la aportación de los nuevos Estados miembros, en los que la demanda aumenta un 11,9 % sobre los primeros tres meses del año anterior.

En cuanto a las preferencias de los compradores, Volkswagen sigue dominando el mercado -ver cuadro-, sumando incluso

más unidades que el grupo Renault, tanto en el mes como en el acumulado. Con subidas de dos dígitos cierran el mes Jeep (24,4 %) y Dacia (10,5 %), mientras que en lo que va de año, Dacia (16,4 %), Seat (15,5 %) y Skoda (12,2 %) presentan los mayores incrementos de las que suman más de 100.000 unidades en ese periodo. Con 174.884 unidades comercializadas en marzo (-3,2 %) y 411.258 (-15,7 %) en el acumulado, el grupo Renault ocupa la tercera posición en el mes y el primer trimestre, dos ranking en los que el Grupo Volkswagen se distancia en la primera plaza al sumar sus marcas 405.103 (+0,3 %) matriculaciones en el mes y 986.759 (+5,4 %) hasta marzo. Segunda es PSA, con 285.434 unidades (+59,7 %) en marzo y 687.390 (+65,9 %) en lo que va de año, gracias a la aportación de Opel/Vauxhall, en la órbita del conglomerado francés desde agosto pasado. El quinteto con más ventas mensuales lo completan Ford (132.765 coches y -14,9 %) y FCA (118.975 y -8,0 %), que mantienen esas posiciones en los tres meses transcurridos, con 290.948 (-15,7 %) y 285.941 unidades (-4,3 %), respectivamente.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Marzo	%18/17	Enero/Mar.	%18/17
VW	187.803	+2,2	453.512	+4,7
FORD	132.765	-14,9	290.948	-15,7
RENAULT	126.379	-7,5	283.028	-2,2
OPEL	108.249	---	245.903	---
PEUGEOT	105.697	+1,4	265.989	+9,6
MERCEDES	98.156	-2,4	219.631	+1,0
BMW	92.435	-6,8	204.055	-2,8
AUDI	87.059	-9,1	207.307	-3,1
FIAT	87.021	-12,4	205.718	-9,5
TOYOTA	77.236	-5,1	191.086	+1,4

LOS MAYORES MERCADOS

	Marzo	%18/17	Enero/Mar.	%18/17
REINO UNIDO	474.069	-15,7	718.489	-12,4
ALEMANIA	347.433	-3,4	878.611	+4,0
FRANCIA	231.103	+2,2	556.842	+2,9
ITALIA	213.731	-5,8	574.130	-1,5
ESPAÑA	128.175	+2,1	340.311	+10,5
BÉLGICA	58.431	-4,3	165.557	+0,5
POLONIA	51.669	+4,5	139.885	+11,1
HOLANDA	42.194	+15,3	136.023	+13,6
SUECIA	37.206	-3,1	87.397	-2,2
AUSTRIA	35.407	-3,9	90.474	+2,2
EU	1.792.599	-5,3	4.171.628	+0,7
EFTA	44.361	-3,5	110.506	-4,5
EU+ EFTA	1.836.960	-5,2	4.282.134	+0,6

COMERCIALES

Liderazgo de PSA en el primer trimestre

Con 19.114 unidades y un descenso del 2,1 % cerraba marzo el mercado de comerciales que, con 52.440 matriculaciones, mantiene un balance trimestral positivo del 9,3 %. De enero a marzo, las furgonetas se anotan 29.912 operaciones (+8 %), aunque son los vehículos

pick-up los que más crecen porcentualmente, con +26,6 % en el mes y +43,4 % en el acumulado. Por canales, los alquileres presentan el único crecimiento del mes (3.307 y +11,8 %), puesto que las 10.195 unidades compradas por empresas suponen un -1,8 %,

y las 5.612 de los autónomos un -9,4 %, sobre marzo de 2017. Por contra, las compras acumuladas de empresas suben un 11,6 %; las de autónomos, un 2,6 %, y las de alquileres, un 16,3 %. En cabeza de las ventas figura PSA, con un 36,2 % de cuota en lo que va de año, con 19.515 matriculaciones de Citroën, Peugeot y Opel, con Berlingo y Partner (12.580 unidades) liderando las matriculaciones de comerciales ligeros y copando el 23,4 % del mercado.

DS

DS 3 BLACK LÉZARD

Esta versión especial del DS 3, que tiene en la piel de lagarto su elemento distintivo, está limitada a cien unidades. Fruto de la colaboración del Centro de Diseño de DS y Dourdin, especializados en crear elementos decorativos, permite disfrutar de la suavidad y la textura de la piel de lagarto en el techo, parte superior de las puertas y el alerón trasero del DS 3 Black Léopard. Está disponible en tres colores y asociado al PureTech 110 (21.580 euros) y 110 EAT6 (22.880 euros), y al diésel BlueHDi 100 (22.580 euros).



PRECIOS

	Active	Active+
1.0 EcoBoost 85 CV	17.895 €	-
1.0 EcoBoost 100 CV	18.345 €	19.745 €
1.0 EcoBoost 100 CV Aut.	-	21.245 €
1.0 EcoBoost 125 CV	-	20.495 €
1.5 TDCi 85 CV	18.945 €	20.545 €
1.5 TDCi 120 CV	-	21.395 €



Dos acabados y cinco motores

FORD El Fiesta Active comienza a venderse

La marca del óvalo inicia la comercialización del primer crossover de la familia Fiesta, que llega con dos niveles de equipamiento: Active y Active+. La gama mecánica la integran los gasolina 1.0 EcoBoost de 85, 100 y 125 caballos, y el 1.5 TDCi diésel de 85 y 120 CV, todos asociados a cambio manual de seis relaciones, salvo el EcoBoost de 100 CV, que ofrece caja automática en el Active+. Detalles exteriores diferencian este Fiesta aventurero del resto de la gama -barras

de techo, protecciones adicionales, mayor altura al suelo o protecciones de color metálico-, que llega con una dotación exclusiva de lanzamiento. Una larga lista de elementos de serie en la que no faltan display de información de 4,2 pulgadas en el cuadro de instrumentos, asistente precolisión con detección de peatones, cambio involuntario de carril, asistente de aparcamiento, parabrisas térmico o Apple CarPlay y Android Auto. A lo que el Active+ añade climatizador, luces y limpiaparabrisas automáticos con sensor de lluvia, reconocimiento de señales de tráfico, equipo de sonido B&O Play y la pantalla táctil de 8 pulgadas para el sistema de infoentretenimiento.

CITROËN

C1 Elle y Urban Ride, moda y aventura

Dos nuevas series especiales amplían la oferta del pequeño modelo galo, que se renueva con nueva imagen de marca, colores y materiales, y el tres cilindros VTi 1.0 mejorado, que gana cuatro caballos, para llegar a los 72, y con caja manual o pilotada. También mejoran confort y equipamientos, con seis ayudas a la conducción disponibles y novedades tecnológicas como el reconocimiento de señales de velocidad y la compatibilidad Mirror Screen extendida.

El lanzamiento del C1 2018 se acompaña con las series 'ELLE' y 'Urban Ride', basadas en la carrocería de cinco puertas, impulsadas por el VTi 72 con cambio manual y pensadas para clientes diferentes; pues la primera va unida a la elegancia y la moda, y la segunda destaca por su aspecto aventurero. El acuerdo entre la revista ELLE y la marca da como resultado un C1 que parte de la versión Shine -la más alta de la gama-, apuesta por la conectividad y destaca por su personalización exterior -exclusiva carrocería bitono, llantas de aleación Planet...- e interior -tapicería



Elle: 9.800 €
Urban Ride: 9.500 €

gris, costuras rosa cereza, panel multimedia y decoración del salpicadero con acabados en rosa-. Aspecto robusto y deportivo es la nota esencial del C1 Urban Ride, que se distingue por los retrovisores en negro, el kit de carrocería, un generoso equipo de serie y un maletero ampliable a 780 litros.

ALFA ROMEO

Acabado Executive para Stelvio y Giulia

Ya disponible, el Executive aporta un elevado equipamiento en confort, seguridad y conectividad a Stelvio y Giulia. Entre los elementos adicionales que incorpora el nuevo acabado, tanto en el primer SUV de la marca italiana como en la berlina, destacan el Alfa Connect con pantalla a color de 8,8 pulgadas asociado a Apple CarPlay y Android Auto, navegador y radio digital, luces Bi-Xenón adaptativas con AFS, sensores de parking, avisador de ángulo muerto, entrada sin llave o levas de cambio en el volante -en el Giulia, para las versiones automáticas-. Como refleja el cuadro de precios, la opción Executive está disponible en seis configuraciones mecánicas en el Stelvio, en combinación con cambio automático de ocho marchas, y en cuatro versiones del Giulia, una de ellas con cambio manual de 6 velocidades. Ambos se ofrecen con una cuota recomendada de 190 euros/mes y Alfa Confidence de regalo.

GIULIA

2.2 turbo 150 CV	40.564 €
2.2 turbo 150 CV AT8	43.064 €
2.0 turbo 200 CV AT8	44.515 €
2.2 turbo 180 CV AT8	44.864 €

STELVIO

Gasolina	
2.0 200 CV AWD	50.661 €
2.0 280 CV AWD	55.396 €
Diésel	
2.2 150 CV	46.060 €
2.2 180 CV	48.560 €
2.2 180 CV AWD	50.810 €
2.2 210 CV AWD	52.060 €



SMART

FORTWO PULL&BEAR, ELÉCTRICO Y EXCLUSIVO

Se ponen a la venta 50 unidades de la edición limitada nacida de la colaboración de la marca de moda y el fabricante de vehículos urbanos, que también lanzan la cápsula smart x Pull&Bear, elaborada con materiales orgánicos y reciclados. 25.475 euros es el precio del Smart fortwo electric edición Pull&Bear (82 CV), disponible ya en los concesionarios, a los que llega junto la colección de ropa creada en línea con esa edición especial. Brabus aporta el carácter deportivo al smart gris antracita, con la célula de seguridad tridion en verde, llantas de aleación, techo panorámico y retrovisores exteriores eléctricos y calefactados, que se entrega con una maleta numerada y kit conmemorativo.



dealerBest



Como mantener una actitud fresh en tu día a día laboral

Ha llegado la primavera y no hay mejor momento para volver a ilusionarnos con nuestro trabajo. Da igual que te encuentres en el empleo de tu vida o en un trabajo pasajero, cuando faltan metas y oportunidades resulta fácil caer en el desencanto. Las personas no somos robots y todos –aunque unos más que otros– necesitamos cambios y retos de forma constante. Incluso cuando nos gusta nuestra empresa y disfrutamos del tiempo que pasamos con nuestros compañeros, se nos puede hacer difícil tomarnos nuestro trabajo tal y como lo hacíamos el primer día. Muchas veces nos encontramos tan ocupados en vaciar nuestra lista de tareas que no nos paramos a observar la situación global o in-

cluso a pensar en el futuro... ¡Error! No dejes que la desmotivación te impida sacar el máximo partido de tu puesto de trabajo. Estamos seguros de que si pones en práctica algunos de **estos consejos te será más fácil volver a encontrar la frescura en tu día a día.** **Empieza un nuevo proyecto.** Seguro que muchas veces te encuentras llevando a cabo procedimientos que piensas que podrían ser más eficientes pero que nadie se atreve a cambiar «porque siempre ha sido así». Tratar de mejorar esos procesos supone un nuevo y emocionante propósito profesional. **Súmate a proyectos ya en marcha.** Si no dispones de los recursos para comenzar un proyecto propio, mira a tu alrededor. Seguro que hay

proyectos en desarrollo en los que puedes echar una mano. No sólo aprenderás de la experiencia que obtengas, sino que te permitirá interactuar con nuevos compañeros y personas que normalmente no tengan que ver con el desarrollo de tus tareas diarias. **Fórmate.** Comenzar una formación o experimentar por tu cuenta puede ser una oportunidad para adquirir nuevos talentos o descubrir aquellos que pensabas que no tenías. **Aprende de los demás.** En cualquier momento de tu carrera puedes aprender de la experiencia de otras personas y de las conclusiones que hayan obtenido de su trayectoria profesional. Esta información te facilitará perfilar tus propios objetivos. Además,

conocer de esta forma a tus compañeros de trabajo te dará la sensación de haber comenzado de nuevo.

Celebra todos los avances, por mínimos que sean. Dosifica tu energía, no la inviertas toda en llegar a «la meta final». Márcate todo tipo objetivos y haz un seguimiento de ellos. A medida que los completes te sentirás más motivado y, aunque el resultado final no sea el que esperabas, sentirás satisfacción al echar la vista atrás.

Entusiámate. La pasión se encuentra de muchas maneras. Hagas lo que hagas, si tienes una buena actitud y te lo tomas como un proceso de aprendizaje, encontrarás mucha más satisfacción

Pon a prueba tu flexibilidad. Si notas que la rutina se vuelve contra ti y notas cierta intolerancia a los cambios e imprevistos, realiza pequeñas modificaciones en tu día a día. Por ejemplo, si te tomas un café todas las mañanas, no lo hagas siempre en el mismo sitio, ni siempre con las mismas personas. Pequeños cambios como estos mejorarán tu capacidad de adaptarte a nuevas situaciones y te resultará más fácil poner en marcha transformaciones más importantes.

Pide feedback. A veces, la mejor opción pasa por escuchar la opinión de nuestros compañeros y seres queridos, aquellos que con un punto de vista diferente pueden darnos consejos que quizás podamos utilizar para hacer mejor nuestro día a día.

Pasa de problemas a oportunidades. Convierte los obstáculos en nuevas oportunidades de aprendizaje y mejora. Cambia tu vocabulario. Cuando tengas un problema, no lo veas como tal, sino como una prueba que hay que superar y que lleva consigo una oportunidad de aprendizaje y mejora. Recomendamos que expulses de tu repertorio esas frases que usas habitualmente para expresar que no puedes hacer algo. «Sí, y...» en lugar de «Sí, pero...».

Cuidate. No dejes que los quehaceres diarios ocupen todo tu tiempo. Preocúpate de ti mismo. Identifica lo que te limita y elimínalo, descubre lo que te eleva las pulsaciones y tómallo con ganas. Sé consciente y actúa en consecuencia.

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



Wrangler Golden Eagle: desde 51.245 €
JK Edition: desde 49.600 €

Compass Business: desde 21.100 €
Night Eagle: desde 22.500 €

JEEP

Ediciones especiales para Wrangler y Compass

Dos ediciones especiales, Golden Eagle y JK Edition, se unen a la gama de la tercera generación del Wrangler, que también amplía la oferta del Compass con los singulares Business y Night Eagle. Dirigido a los puristas de Jeep, el Wrangler Golden Eagle rinde homenaje al CJ-7, que supuso el primer cambio de diseño de Jeep. Lo distingue una gran águila sobre el capó y combina tecnologías de vanguardia y experiencia todoterreno. Por su

parte, el JK Edition, del que sólo se fabricarán 1.250 unidades, se limita a los mercados de Europa, Oriente Medio y África, y una placa numerada en el centro del salpicadero certifica la exclusividad de esta edición. Ambos se venden en configuración de dos y cuatro puertas, impulsados por el turbodiesel 2.8 de 200 CV, con transmisión automática de cinco velocidades. También se puede elegir el 3.6 de gasolina de 284 CV, ligado al cambio automático de

cinco velocidades y la carrocería de cuatro puertas. También han llegado a los concesionarios españoles los Compass Business y Night Eagle, con una ventajosa relación precio/equipamiento; confort y conectividad priman en el Business, y una estética distintiva y atractivo equipo en el Night Eagle. Los impulsan el MultiAir 1.4 de 140 CV y el MultiJet 1.6 de 120 CV, asociados al cambio manual de seis marchas y la tracción delantera, y el MultiJet 2.0 de 140 CV, con transmisión automática de nueve marchas y tracción a las cuatro ruedas, aunque el Business también está disponible con cambio manual.

MERCEDES

Llega el AMG G 63

Con un motor V8 biturbo de 585 caballos y un precio de 173.750 euros, la marca de la estrella inicia la comercialización de la versión más potente de la nueva Clase G: el Mercedes-AMG G 63, cuyas primeras unidades llegarán a los concesionarios en junio. Nada le falta a este todoterreno de altas prestaciones, cuya tracción integral prioriza el eje trasero y cuenta con tres bloqueos de diferencial, tracción integral AMG Performance 4Matic, el cambio de nueve marchas AMG Speedshift TCT y, por primera vez, suspensión delantera independiente, con eje de trapecio articulado. A esas mejoras se unen elementos tecnoló-

gicos como la doble pantalla digital –en opción–, que recorre el salpicadero y la unidad central. Hay más espacio interior y aumentan las posibilidades de personalización para potenciar el confort y la exclusividad del nuevo Clase G.



VOLKSWAGEN

Llega al mercado el Touareg más tecnológico

En junio empiezan a llegar a los concesionarios españoles las primeras unidades de la tercera generación del SUV más grande de la marca alemana, con el potente TDI 3.0 V6 de 286 CV en nivel Premium o R-Line. El Pure se incorporará en mayo, y también llegará pronto la variante de 231 CV de ese propulsor. Y a finales de año, la gama crecerá con los TSI de 340 y 421 caballos.

Mayores dimensiones, imagen renovada y las últimas tecnologías en seguridad, asistencia a la conducción, conectividad, infotretenimiento y confort son

los principales avances del nuevo Touareg, que aumenta las posibilidades de personalización con los paquetes Elegance, Atmosphere, R-Line y Black Style, nuevos colores y 30 opciones de configuración de la iluminación ambiental. Son

el complemento a un equipo en el que no faltan, desde el nivel básico Pure, App Connect + VW Media Control, sistema Car-Net Security & Service, faros delanteros LED, sistema de navegación Discover pro, Lane Assist, Light Assist, Park Pilot, sistema de reconocimiento de señales tráfico, ACC + Front Assist, barras longitudinales en el techo de color negro y llantas de 18 pulgadas tipo Cascade.

Premium 74.835 €
R-Line 81.085 €



OPEL

ACCESORIOS PARA EL GRANDLAND X

Sistemas flexibles de carga y transporte, soluciones de almacenamiento, protección para niños, neumáticos y llantas, equipos de confort y elementos estilísticos OPC Line configuran el conjunto de accesorios extras que Opel ofrece para el Grandland X. Son accesorios originales de alta calidad seleccionados, que se pueden comprar en los concesionarios de la marca o solicitar online en https://www.opel-accessorios.com/opel_aoc/es-ES/Grandland_X.



BMW

BLACK SHADOW, ESPECIAL M2 COUPÉ

Por 72.812 euros se puede conseguir una de las diez unidades destinadas al mercado español del M2 Coupé Edition Black Shadow, que adopta el nombre de ese color metalizado en el que se vende. Detalles inspirados en el mundo de la competición y características de diseño acentúan su estética, como llantas de 19 pulgadas con radios en Y forjadas en negro mate, la parrilla en M, las molduras en brillo intenso de los paneles laterales o los tubos de escape en doble M. Además, X2, X3 y X4 cuentan con la amplia gama de Accesorios BMW M Performance del programa de Accesorios Originales BMW. Componentes que resaltan las características de cada modelo.



¿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

dealerBest



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



OJO CON LOS 'CHINAZOS' EN EL PARABRISAS

Luis Miguel García

Llevo unos meses con un golpe en el parabrisas provocado por un 'chinazo'. En las últimas semanas he comprobado que ha aparecido una grieta que va creciendo poco a poco. Me han comentado que se puede reparar sin necesidad de cambiar el cristal, pero la pregunta es si quedará bien, porque el impacto se encuentra a la altura de los ojos. No sea que el remedio sea peor que la enfermedad. ¿Tienen alguna experiencia en este sentido? Gracias.

RESPUESTA

Efectivamente hay empresas especializadas en la reparación de lunas del automóvil, pero hay un límite porque no todas las roturas o grietas tienen arreglo. Si lo haces a tiempo todo se hace en un par de minutos y queda como nuevo. Para ello hay que limpiar escrupulosamente la zona, se crea el vacío sobre la rotura con una máquina y se rellena el hueco con una resina especial. A continuación se seca con luz ultravioleta y más tarde se pule la zona de impurezas. Esto es la teoría, pero en la práctica tienes que tener en cuenta que si la rotura lleva ya tiempo y es considerable, con una grieta creciendo como dices, quizás lo más aconsejable

es que cambies la luna. Y lo mejor sería hacerlo cuanto antes por motivos de seguridad. Un consejo: en caso de que te encuentres el parabrisas helado debido a las bajas temperaturas de las últimas semanas, lo indicado es que utilices un spray específico con alcohol o una rasqueta. Si lo haces con agua caliente o utilizando el aire de la calefacción, el cambio tan brusco de la temperatura puede provocar su rotura. A veces



LLAMADA DE EMERGENCIA ¿YA ES DE SERIE?

Pedro Manuel Expósito

Me gustaría saber a cerca del servicio de llamada de emergencia. Mi vehículo aún está en producción y contraté el paquete de llamada de emergencia. Me entregan el coche a finales de junio y en Volkswagen me dicen que es sólo para vehículos nuevos y que el extra tengo que pagarlo. Entiendo que si se está fabricando, es un coche nuevo. Gracias.

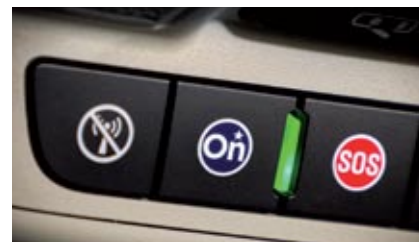
RESPUESTA

La llamada de emergencia es un servicio obligatorio en todos los vehículos de nueva homologación que se comercialicen en la Unión Europea desde el pasado 1 de abril. No nos comentas el vehículo en cuestión, pero sabemos que en Volkswagen hay modelos, como el T-Roc, que ya lo estaban ofreciendo como dotación de serie desde hace meses.

Como bien dices, si tu vehículo está en pleno proceso de producción es nuevo, pero mucho nos tememos que la normativa no va por ahí. Se refiere a que tiene que formar parte de la dotación de serie de manera obligatoria en todos los vehículos que tengan que ser homologados y vendidos en la Unión Europea desde el mencionado 1 de abril. Esto quiere decir que incluso modelos que se sometan a un 'restyling' en los próximos meses no tienen la obligación de presentar este sistema de llamada de emergencia en su equipamiento de serie.

Para entenderlo de una manera más gráfica: el

no somos conscientes de la merma en seguridad que significa llevar una luna en mal estado. El parabrisas ofrece hasta un 30 por ciento de la resistencia estructural del vehículo,



Seat Ateca se someterá en un par de años a una actualización al cumplir su ciclo medio de vida, y no tendrá por qué contar con este asistente de serie. Sin embargo, el Tarraco, el nuevo SUV español de siete plazas que llegará a finales de este año, sí tiene la obligación de ofrecerlo de serie. Por lo tanto, mucho nos tememos que no tendrás más remedio que pagarlo como extra en tu nuevo vehículo.

Gracias a esta iniciativa de la Comisión Europea se evitará, por cierto, un gran número de fallecidos en accidentes de tráfico.

y en algunos casos el airbag se apoya en él al desplegarse tras un accidente; y si no está bien, puede romperse o saltar y el airbag no cumpliría tan eficazmente su función.

CONSULTAS RÁPIDAS



SI PIERDO POR SEGUNDA VEZ EL CARNÉ POR LA PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS, ¿CUÁNTO TIEMPO TENDRÉ QUE ESTAR SIN CONDUCIR?

Recordemos que aquellos conductores a los que se les haya declarado la pérdida de vigencia del carné de conducir por la pérdida total de puntos, cuando es la primera vez deberán permanecer, al menos, 6 meses sin conducir desde la notificación del acuerdo. Si se tratase de conductores profesionales, el plazo sería de 3 meses. En cambio, si durante los tres años siguientes a la recuperación del permiso o licencia de conducción, nuevamente se produjese otra pérdida de vigencia por haber perdido, una vez más, la totalidad de los puntos asignados, habría que permanecer sin conducir al menos 12 meses desde la notificación del acuerdo. Mientras que si se tratan de conductores profesionales el plazo sería de 6 meses.

En este sentido hay que recordar, también, que aquellos conductores que hayan perdido la vigencia de su carné de conducir como consecuencia de la pérdida total de puntos asignados podrán obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que eran titulares, una vez que transcurran los plazos señalados sin conducir; si bien, para ello deberán realizar y superar previamente un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de la correspondiente prueba teórica.

Por otro lado, es importante destacar que a efectos del cómputo de los plazos se considerará conductor profesional aquel conductor cuya actividad principal sea la de conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, que se acreditará mediante la certificación expedida por la empresa para la que ejerzan la actividad —o si se trata de un empresario autónomo, su propia declaración—, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

BUENA PREGUNTA

NEGARSE PUEDE ACARREAR UN DELITO PENAL CON PENAS DE PRISIÓN

Como conductor, ¿me puedo negar a someterme a las pruebas de detección de drogas o estupeficientes?

RESPUESTA

Todos los conductores están obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o presencia de drogas en el organismo. Por tanto, si se produjese una negativa a someterse a esas pruebas se podría estar cometiendo una infracción. Además, hay que tener cuidado porque la realización incorrecta de la prueba 'a sabiendas' o con la intención de no realizarla correctamente, si el agente entendiese que existe mala intención por parte del conductor, también podría ser denunciado por este motivo.

Precisamente, este tipo de infracciones por incumplir la obligación de to-

dos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas de detección de alcohol o la presencia de drogas en el organismo es una infracción considerada muy grave, que sería sancionada con multa por importe de 500 euros y la pérdida de 6 puntos en el carné.

No obstante, es muy importante destacar que cuando haya un requerimiento expreso y directo del agente de la autoridad, una negativa expresa y directa del requerido tiene consecuencias penales.

Además, la persistencia en la negativa del citado conductor también podría ser considerado un delito penal, castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores entre uno y cuatro años.



► 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 a: 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.

CONSULTAS RÁPIDAS

TRACCIÓN TOTAL O DIRECCIÓN EN LAS CUATRO RUEDAS

Antonio Salvador

La tracción total tiene un enfoque quizás más de seguridad, ya que la motricidad en las cuatro ruedas es un eficaz plus dinámico, sobre todo cuando el firme no goza de las mejores condiciones en cuanto a adherencia se refiere. Por su parte, la dirección a las cuatro ruedas tiene un perfil que se orienta más hacia la agilidad del vehículo, ya que se pueden

afrontar curvas de una manera más 'limpia' y sin tanto giro de volante. Además, también se favorecen las maniobras a baja velocidad. Por lo tanto no creemos que una opción sea mejor que otra, y comentarte que ambas tecnologías son compatibles en un mismo vehículo.

PANTALLA TÁCTIL: SÍ EN PARADO, NO EN MARCHA

José Antonio Peñas

Pues la decisión está en manos de los fabricantes. Hay marcas que

permiten que la pantalla táctil se pueda manipular durante la marcha y otras que no, alegando razones de seguridad. Y no les falta razón en ocasiones, pero nunca llueve a gusto de todos. Por ejemplo, no se puede actuar sobre la pantalla táctil en marcha, pero sí que se puede acoplar el teléfono al vehículo y disfrutar de sus funciones. Otro caso. En parado nos deja y en marcha no: ¿pero qué pasa si la persona que quiere introducir una dirección en el navegador es el copiloto?

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

AX, Cinquecento, Uno, Fiesta, 106, 205 y Clio: ¿cuál reina en la ciudad?

Los utilitarios de Citroën, Fiat, Ford, Peugeot y Renault se enfrentaban en esta comparativa que buscaba las mejores y más ahorradoras alternativas para moverse por la ciudad.

Para empezar, el 'culebrón' López de Arriortúa empezaba a llegar al final. Superlópez ya estaba en Volkswagen... pero las demandas de GM estaban por llegar.

Entre las novedades, un mito renovado, el Lancia Delta, que conducíamos por primera vez y que ofrecía una deportiva versión HF —para honrar su tradi-



ción de rallies— con 190 caballos.

En una revista donde los utilitarios iban a ser protagonistas, para empezar un avance, las fotos espía del futuro Ford Fiesta.

Ya entrando en materia de utilitarios, nuestra comparativa con Citroën AX, Fiat Cinquecento y Uno, Ford Fiesta, Peugeot 106 y 205 y Renault Clio que buscaba el más económico en su uso en ciudad daba como resultado

que el Citroën AX, con 4,3 l/100 km era el más ahorrador en un uso urbano.

De otro utilitario, el nuevo Seat Ibiza, analizábamos toda la gama, formada por 5 motores de gasolina entre 45 y 115 caballos y un diésel de 64 caballos.

Otra prueba a fondo tenía como protagonista al BMW 530i, con un motor V8 de 218 caballos; un tope de gama, pero caro: más de 6 millones de pesetas.



LA PORTADA

Nº 493

FECHA

30-3-1993

HABLAMOS DE

7 utilitarios luchando por ser el más ahorrador en la ciudad: Citroën AX, Fiat Cinquecento, Fiat Uno, Ford Fiesta, Peugeot 106, Peugeot 205 y Renault Clio protagonizaban la portada. Junto a ellos, la gama del Seat Ibiza y la vuelta de un campeón, pues conducíamos el nuevo Lancia Delta.

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

El Peugeot 306 frente al Citroën ZX, Opel Astra y Renault 19

El segmento compacto tenía un nuevo 'gallo' con el Peugeot 306. Para valorar sus posibilidades de éxito lo enfrentábamos con los líderes: ZX, Astra y 19. Lucha sin cuartel.

Primera toma de contacto con el Ford Mondeo en las heladas carreteras escandinavas. Hasta allí viajamos para probar el modelo del óvalo y el funciona-

miento en las más duras condiciones de sistemas como el ABS o el control de tracción que iba a incorporar.

Otra novedad que conducíamos por pri-



mera vez era el nuevo Alfa 155 que llegaba con un motor de gasolina y dos diésel.

En las pruebas, el Peugeot 306 llegaba dispuesto a todo al segmento más importante; por eso lo enfrentábamos a los líderes. Del francés 1,95 millones y 90 CV nos gustaba su confort y comportamiento. En el ZX (1,93 millones y 90 CV) valorábamos confort y calidad. Del Astra (1,95 millones y 90 CV) des-

ta cabía su equilibrio general y consumo; y del Renault 19 (1,96 millones y 90 CV) la relación precio-equipamiento y su velocidad.

También, con la llegada del Pontiac Trans Sport, comparábamos este sideral monovolumen con rivales como el Chrysler Voyager, Nissan Serena y Renault Espace.

Y uno de nuestros clásicos Dossier repasaba la oferta de modelos japoneses en España.



LA PORTADA

Nº 494

FECHA

6-4-1993

HABLAMOS DE

El Peugeot 306 y sus tres grandes rivales —Citroën ZX, Opel Astra y Renault 19— todos ellos con motores de gasolina de 90 caballos, eran la imagen principal de nuestra portada. Un hueco en ella también para el Pontiac Trans Sport que con sus formas revolucionarias quería luchar con Voyager, Serena y Espace.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a suscripciones motor16.com



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

COMFORT IS THE NEW COOL



NUEVA BERLINA CITROËN C4 CACTUS



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

DESDE

13.500 €^(*)

INSPIRED
BY YOU

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

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