

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

SALÓN DE PEKÍN



LA NUEVA CAPITAL DEL MOTOR

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.726 del 8 al 21 de mayo de 2018



PROBAMOS DOS SUPERVENTAS 'MADE IN SPAIN'

25.000 kilómetros con el **Seat Ibiza**

1.0 TSI 115 FR **Bajo la lupa**
Tecnológico y fiable



Prueba
Citroën C4 Cactus
1.2 PureTech 110 EAT6
Confort absoluto

Y DOS BERLINAS QUE EMOCIONAN

Hyundai i30 Fastback

1.4 T-GDI 140 7DCT **Prueba**
Tan práctico como deportivo



Prueba
Volkswagen Arteon
2.0 TDI 150 DSG7
Un Passat de espíritu rebelde

INSPIRADO EN

JÓRGE

PADRE 24 HORAS



CITROËN C3

CON ALERTA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR



Airbump®
 Citroën Connect Nav
 ConnectedCam Citroën™
 11 ayudas a la conducción
 Citroën Advanced Comfort®
 36 opciones de personalización
 Mirror Screen con Apple CarPlay™
 Android Auto™ y Mirror Link

DESDE
9.450€⁽¹⁾

HASTA
1.400€⁽²⁾

EN EQUIPAMIENTO
 CITROËN ADVANCED COMFORT®



RENAULT
Passion for life

Renault CLIO

Sedución sin límites



Pantalla Táctil con Smartphone Connection

Techo Panorámico

Faros Full Led Pure Vision

100% Personalizable

Renault Clio: consumo mixto (l/100km) desde 3,3 hasta 5,6. Emisión de CO₂ (g/km) desde 85 hasta 127.

Renault recomienda **elf**

renault.es

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Al detalle



NO ES BROMA... 1.200 EUROS DE MULTA POR EL CAOS DE LA NEVADA EN LA AP6

La primera de las multas a las que se puede enfrentar Abertis por dejar a más 3.000 automovilistas incomunicados durante la nevada de las pasadas Navidades, parece una broma pesada. 1.200 euros por incumplir la obligación de mantener la vía en perfectas condiciones, tal como se exige en el contrato de la concesión. Ello es fruto de aplicar la ley de Autopistas de 1973, que a la vista de esto parece absolutamente obsoleta y fuera de la realidad. Aún hay más expedientes abiertos, pero si nos fiamos de la resolución del primero, no parece que los miles de personas que penaron aquella noche en la sierra de Guadarrama vayan a quedar satisfechos.



TOYOTA Y ALONSO, EL MEJOR INICIO

Cinco años después de su último triunfo, con Ferrari en el GP de España de 2013, y en su primera carrera con Toyota, Fernando Alonso vence en las 6 Horas de Spa como paso previo a la siguiente 'parada': Le Mans.

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 Benoit - mjbeneit@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.



Viva la competencia

Aunque el Gobierno frena la expansión de las VTC, muchos taxistas ya han entendido la competencia y que deben ser más atentos con el cliente.

Esta revista, siempre pendiente de todo lo relacionado con la movilidad, cuestionó en su momento la creciente y continua expansión de plataformas como Uber o Cabify por un posible perjuicio para un gremio tan sacrificado como el del taxi. Entendíamos que ese sector, tal y como ocurrió en su momento con el de la música, el cine o la comunicación entre otros, se vería desbordado con la llegada de un mundo tecnológico que estaba en contraste con una forma tradicional de trabajar y de la que dependían 100.000 familias en el país. Esto, unido a una situación de incertidumbre jurídica, un número considerable de taxistas enfadados con la situación y una mala fama producto muchas veces del abandono personal y de sus vehículos, dejaba vía libre a una competencia (Uber y Cabify) que actuaba en perfecto estado de revista y, además, tenía mejores precios. Una realidad que ha tenido como consecuencia que de un tiempo a esta parte los taxistas sean cada vez más atentos y estén dispuestos a agradar al cliente, incluyendo parar el taxímetro cuando se confunden en el recorrido. Además, son cada vez más numerosos los inscritos a apps, como MyTaxi o Hailo, que a base de estrellas puntúan los buenos servicios. Sumen a esto el reciente espaldarazo del Real Decreto-ley

que frena la expansión de plataformas como Uber y tumba la liberación planteada por la Comisión de la Competencia (CNMC), y tendrá como resultado la obligada convivencia entre el sector de las VTC (licencias de vehículos con conductor) y el taxi.

En concreto, la nueva norma marca que por cada 30 licencias de taxi solo existirá una de VTC. Actualmente, según datos del Ministerio de Fomento están en circulación 7.058 licencias de estas características, por 64.217 del taxi, por lo que la proporción entre ambos es de uno a nueve. Así, los grandes perdedores han sido las empresas tecnológicas, en tanto que la decisión del Gobierno trae la calma a los Ayuntamientos y Comunidades que veían cómo con la liberación total ponían en riesgo la supervivencia del sector del taxi,

con huelgas, disturbios y quema de vehículos incluidas. En cuanto a los usuarios, solo nos queda esperar que el buen trato, fruto de la competencia, no decaiga y permita mejorar la satisfacción del cliente, recuperando la confianza perdida en el taxi en años anteriores. O que este sector, para ganar usuarios, proponga para nuestras ciudades fórmulas imaginativas que ya funcionan bien en otros países, como esa tarifa fija de 5 euros que cobran en Berlín por los trayectos cortos.

En cuanto a los usuarios, solo nos queda esperar que el buen trato, fruto de la competencia, no decaiga y permita mejorar la satisfacción del cliente, recuperando la confianza perdida en el taxi. O que se propongan fórmulas imaginativas, como esa tarifa fija de 5 euros que cobran en Berlín por los trayectos cortos.

NUEVO FIAT 500X MIRROR, CONÉCTATE Y DISFRUTA



500X DESDE 11.900€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.

EL FUTURO ESTÁ A TU ALCANCE CON LA NUEVA GAMA 500 MIRROR Y SU TECNOLOGÍA.

Gama Fiat 500X: Consumo mixto: de 3,8 a 8,9 (l/100 km). Emisiones de CO₂: de 107 a 157 (g/km).
*Oferta válida para Nuevo Fiat 500X Pop 1.6 E-Torq 81kw (110cv) 4x2: PVP Recomendado 11.900€ y solo para unidades limitadas. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 11.500€ 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 11.900,00€ con 72 cuotas mensuales de 214,44€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 357,00€ al contado, importe total a plazos 15.796,68€, importe total adeudado 15.796,68€. 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 31/05/2018. La versión visionada corresponde con el vehículo:
Fiat 500X Lounge 1.6 E-Torq 81KW (110 CV) 4x2 con opcionales (PVP Recomendado 16.950€).



fiat.es



Apple CarPlay es una marca registrada de Apple Inc. El uso del logotipo de Apple CarPlay significa que la interfaz del vehículo cumple con los estándares de Apple. Apple no se hace responsable del funcionamiento de este vehículo ni de su cumplimiento con la seguridad y estándares regulatorios. Tenga en cuenta que el uso de este producto con iPhone iPod, o iPad puede afectar el rendimiento inalámbrico. Para utilizar Android Auto™ en la pantalla de tu coche, necesitarás un móvil Android™ con sistema operativo 5.0 (Lollipop) o superior y la aplicación Android Auto. Android y Android Auto son marcas registradas de Google LLC.

SUMARIO

Nº 1.726 · 8 al 21 mayo de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA SALÓN DE PEKÍN

Convertido en la capital mundial del automóvil, el Salón de Pekín ha mostrado las últimas novedades, tanto para el mercado interno como a nivel mundial.

9.- GEELY ICON CONCEPT

10.- VISION MERCEDES- MAYBACH ULTIMATE LUXURY

12.- SOLE20X

14.- VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

16.- CUATRO RUEDAS SEAT IBIZA 1.0 TSI A LOS 25.000 KILÓMETROS

El Coche del Año en España, dotado con un motor de 3 cilindros, se convierte en protagonista de nuestra prueba de larga duración: 25.000 kilómetros a pleno rendimiento.

24.- CITROËN C4 CACTUS 1.2 PURETECH EAT6

El C4 Cactus, con el sistema 'Citroën Advanced Comfort', expresión del máximo confort.

30.- ASÍ SE FABRICA EL CITROËN C4 CACTUS

Visitamos la factoría de Villaverde, de donde han salido más de 270.000 unidades del Cactus en exclusiva para todo el mundo.

32.- VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TDI 150 DSG7

El Arteon de Volkswagen ofrece imagen, versatilidad y dinamismo. Es el Passat rebelde.

38.- HYUNDAI I30 FASTBACK 1.4 T-GDI 70 CT

El tercer miembro de la familia i30 apuesta por una carrocería de llamativo aire coupé y gran versatilidad.

42.- LYNK&CO 02

En China ya se vende; pero a Europa no llegará hasta 2020. Ya hemos conducido el Lynk&Co 02, un crossover con tecnología europea.

44.- SUBARU IMPREZA

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

8



42



30



44



32



38

Nueva generación del compacto japonés, que mantiene el motor boxer y la tracción total como señas de identidad... Y multiplica la seguridad.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE GNC, APUESTA ECONÓMICA Y ECOLÓGICA

La tecnología de gas natural

comprimido se convierte en alternativa económica, ecológica y eficiente de la movilidad del futuro.

51.- ARI CUMPLE 40 AÑOS

La Asociación de Revistas de Información cumple 40 años con una fiesta en el Teatro Real.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS 6 HORAS DE SPA.

La primera carrera de Fernando Alonso con Toyota en el Mundial

de Resistencia se salda con la victoria del coche del español.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	49
CITROËN	24
FIAT	49
GEELY	9
HYUNDAI	38
IVECO	50
LYNK&CO	42
MERCEDES	10
SEAT	16, 49
SKODA	49
SUBARU	44
VOLKSWAGEN	32, 49
VOLVO	14



El nuevo gigante mira al futuro

Hace tiempo que China se convirtió en el principal productor mundial de automóviles y en el mercado con más matriculaciones. Pero el gigante asiático quiere pasar de la 'cantidad' a la 'calidad', y su industria vive una revolución en materia de tecnología, siendo el segmento SUV o la electrificación sus más claras apuestas. De ahí el interés del Salón de Pekín, aprovechado por marcas foráneas para desvelar modelos que también vendrán a Europa, como el Volvo XC40 T5 Twin Engine o el Lexus ES, junto a decenas de primicias reservadas al mercado local.

P.M. | motor16@motor16.com

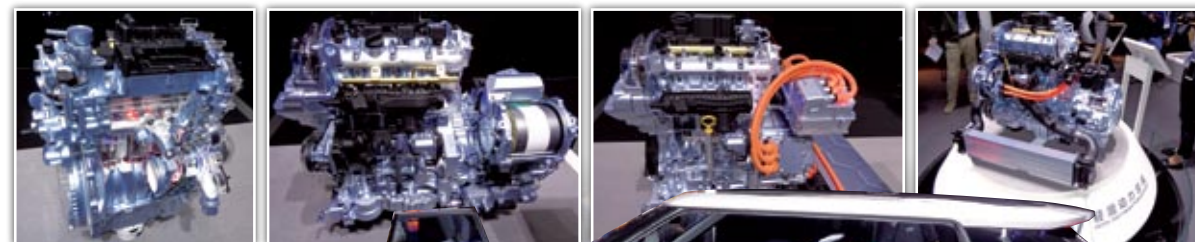
Geely Cambio en la filosofía de diseño y mecánicas muy avanzadas



▲ El Bo Rui GE estrena mecánica híbrida enchufable. En concreto, la que usa el Volvo XC40 T5 Twin Engine —exhibido también en Pekín—, que parte del 1.5 Turbo tricilíndrico.

Geely crece y crece. Dueña de Volvo Cars desde 2010, ha tomado ya el control de Proton y Lotus, está en pleno lanzamiento de su firma global Lynk&Co y, por marca, de la misma mecánica híbrida enchufable que sus 'primos': un 1.5 Turbo tricilíndrico de gasolina con 180 CV unido a un motor eléctrico de 55 kW y a un futuro crossover de tamaño medio con plataforma CMA —la del XC40— y que estrena el nuevo aire de familia de la marca china, así como sus últimas mecánicas tricilíndricas GPower de gasolina, que pronto veremos también en coches de Volvo: 1.0 Turbo, con 136 CV y 20,9 mkg de par; 1.5 Turbo 7DCT MHEV, con 180 CV y 27,0 mkg; 1.5 Turbo HEV, motor híbrido con 143 CV y 21,9 mkg; y 1.5 Turbo Range Extender, que da 92 CV y se aplicará a coches eléctricos de autonomía extendida.

► El grupo chino, que desarrolla sus tecnologías junto a Volvo, presentó cuatro nuevas mecánicas tricilíndricas. Entre ellas —junto a estas líneas— un 1.0 de 136 CV.



si esto fuera poco, semanas atrás se hacía con el 10 por ciento del capital de Daimler. Y en el Auto China 2018 se mostraba muy activa, pues al margen de las versiones PHEV de 'sus' Volvo XC40 y Lynk&Co 01, Geely desvelaba la versión ecológica GE de su berlina Bo Rui, reservada al mercado chino y dotada, según la



El Geely Icon Concept comparte la plataforma CMA con el Volvo XC40 y la gama Lynk&Co. De convertirse en realidad, montaría mecánicas electrificadas.



AUDI Q5L. Es el primer SUV de Audi con batalla alargada —88 milímetros extra—, pero se dirige en exclusiva al mercado chino. Mide 4,77 metros, tiene 10 centímetros más de espacio en la segunda fila y ofrece dos motores 2.0 TFSI: 190 y 252 CV.

BAIC BJ80. BAIC (Beijing Automotive Industry Holding Co.), vinculada a Mercedes-Benz desde hace años, mostraba su brutal 6x6 —basado en el G63 AMG 6x6—, con un 2.3 Turbo de 250 CV... ide origen Saab!



BAIC LITE. Utilitario eléctrico de filosofía urbana y tecnología premium. Mide 2,99 metros, tiene un motor de 49 CV y una batería de 16,4 kWh, su autonomía es de 170 kilómetros y alcanza 110 km/h. En Pekín estaba su versión autónoma, con sistema Lidar.

BMW iX3 CONCEPT. Avanza cómo será el primer SUV totalmente eléctrico de la casa bávara, que llegará en 2020. Motor con 270 CV de potencia, batería de 70 kWh para cubrir hasta 400 kilómetros y recarga rápida: el 100%, en solo 30 minutos.



BYTON CONCEPT. Estuvo ya en el CES Las Vegas de enero, pues la china Byton desarrolla sus productos en Silicon Valley. Este concept avanza un SUV eléctrico que llegará a Europa en 2020, con reconocimiento facial y una enorme pantalla de 49 pulgadas.



BRILLIANCE V7. Socio de BMW para China, Brilliance desvelaba el V7, un SUV de siete plazas y 4,70 metros con motor de 204 CV y dos cambios a elegir: automático de siete marchas con doble embrague y manual de seis. Ha sido desarrollado en Europa.

BYDE-SEED CONCEPT. En China, BYD (Build Your Dreams) fue pionera en el desarrollo de vehículos eléctricos, y su E-Seed estrena nueva plataforma. Anuncia una autonomía de 600 kilómetros con una sola carga y alcanza 100 km/h en 3,9 segundos.



BYD TANG. SUV de siete plazas y 4,87 metros con mecánica 'plug-in hybrid' que asocia un 2.0 Turbo de 205 CV a dos motores eléctricos traseros, cada uno con 150 CV: total, 505 CV. De 0 a 100 km/h en 4,5 segundos, y hasta 80 kilómetros en modo eléctrico.



PININFARINA K350. El estudio italiano, propiedad de la india Mahindra, desveló dos concept: uno, el Hybrid Kinetic K350 —arriba—, un SUV eléctrico con dos motores que suman 300 kW; el otro, el Hybrid Kinetic H500 Sedan, rival del Tesla Model 3.



CITROËN C4 AIRCROSS. El C3 Aircross para China se fabricará en la planta local de Wuhan y se llamará C4 Aircross. Cambia el nombre, es 12 centímetros más largo —4,27 metros— para mejorar la amplitud trasera y adopta equipamiento interior propio.

CHANGJIANG CONCEPT. Podemos traducir Changjiang como 'río largo' —es la forma local de referirse al que nosotros llamamos Yangtsé—, y es una de las marcas chinas más innovadoras en vehículos eléctricos. En Pekín mostraron este avanzado sedán.



DONGFENG E-PI CONCEPT. Con la 'e' de eléctrico y la letra griega 'pi' componiendo su nombre, el grupo Dongfeng mostraba este coupé de cuatro plazas dotado de mecánica híbrida enchufable: 1.000 kilómetros de alcance, y 500 de ellos en modo EV.



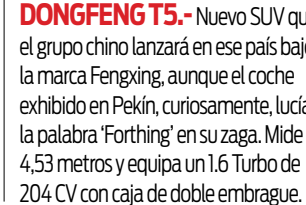
CHANGAN EADO XT. Entre tanto concept, SUV y coche eléctrico sorprendía la presencia de un moderno compacto chino 'a la europea'. El Eado mide 4,51 metros y ofrece dos motores: 1.6 de 125 CV —manual o automático— y 1.5 Turbo de 170 CV con caja DCT7.



CHANGAN CS 55. Lanzado en 2017, el CS 55 es uno de los SUV locales que triunfa en China, aprovechando la 'fiebre crossover' en el país. Su motor 1.5 Turbo rinde 156 CV y se asocia a un cambio manual o a uno automático —de Aisin—, ambos con seis marchas.



FORD ESCORT. No es un error ni un viaje por el túnel del tiempo, sino que el Escort sigue a la venta en China, aunque se trata de un moderno sedán que ahora cambia en profundidad y recibe dos nuevos motores: 1.5 Ti-VCT de 113 CV y 1.0 EcoBoost de 125 CV.



DONGFENG T5. Nuevo SUV que el grupo chino lanzará en ese país bajo la marca Fengxing, aunque el coche exhibido en Pekín, curiosamente, lucía la palabra 'Forthing' en su zaga. Mide 4,53 metros y equipa un 1.6 Turbo de 204 CV con caja de doble embrague.

Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury
Futura **berlina de lujo** con
capacidades de SUV y
motores eléctricos



Mercedes-Maybach presentaba en Pekín el Vision Ultimate Luxury, impactante sedán con carrocería sobreelevada y tecnología cien por cien eléctrica que avanza un futuro SUV para la división más exclusiva del grupo alemán. En la parte puramente mecánica, cuatro motores eléctricos garantizan la tracción total permanente y variable y suministran los 750 CV de potencia, con los que alcanza sin problema los 250 km/h. La batería plana, alojada en los bajos del vehículo, tiene una capacidad útil de 80 kWh y otorga una autonomía superior a los 500 kilómetros, mientras que la recarga de corriente establece un nuevo récord, pues su sistema CCS, de hasta 350 kW, logra cargar en cinco minutos suficiente energía para recorrer 100

kilómetros. Y la operación puede efectuarse de dos maneras: mediante cable, ya sea en una estación pública de carga rápida o en una toma

▲▼ Mide 5,26 metros de largo por 2,11 de ancho y 1,76 de alto, y sus cuatro motores eléctricos suman 550 kW, equivalente a 750 CV. La velocidad punta ha sido limitada a 250 km/h.



doméstica, o por inducción, en cuyo caso la corriente se transmite por medio de un campo electromagnético bajo el vehículo. El concept alemán, dotado

de llantas de 24 pulgadas, 'reclama' que un SUV también puede tener carrocería tricuerpo, y pone en juego un interior que maximiza el confort de las plazas tras-

seras –sistema Energizing con masaje y control de ambientación, música e iluminación–, pues la marca cree que al volante se situaría un chófer. Y en cuanto

a materiales, los mejores, como madera oscura de ébano, cuero blanco e inserciones de aluminio combinadas con superficies de color dorado rosa.



FORD FOCUS SEDAN.- El público de Pekín ha sido el primero en ver el nuevo Focus, con la versión sedán –que no llegará a nuestro país– como estrella para ese mercado, que será abastecido por la fábrica de la 'joint venture' local Changan-Ford.



HONDA INSPIRE CONCEPT.- Un nombre usado por la firma nipona hace años que se recupera para esta nueva berlina deportiva, desvelada como 'concept' y dirigida sólo a China. Basada en el Accord, será producida por la sociedad Dongfeng-Honda.

USSV G.PATTON.- El famoso general estadounidense de la Segunda Guerra Mundial da nombre a este exclusivo todoterreno, que toma como base el Ford F350, monta un V10 6.8 de 310 CV y, pese a su bélico aspecto, no está blindado ni artillado.



HYUNDAI LAFESTA.- La firma coreana tiene gran presencia en China, y sobre todo en Pekín, a la que abastece de taxis. A su Salón llevaba el Lafesta, un nuevo sedán dirigido a ese país y dotado de un motor 1.6 GDi con transmisión automática DCT7.



HANTENG X3 EV.- Aún no es el coche definitivo, pero la firma china está ultimando su desarrollo. Se trata de un pequeño utilitario crossover con mecánica eléctrica de 54 CV y unos 400 kilómetros de autonomía. Y en su frontal, cierta inspiración Jaguar.



JAGUAR XJ50.- Los 50 años de historia del XJ, buque insignia de la firma británica, se celebran con esta edición especial, disponible con la carrocería normal y la alargada. Equipa el motor diésel V6 de 300 CV y en España arrancará en 105.300 euros.

HONDA EVERUS EV.- Everus, una submarca de Dongfeng que produce utilitarios basados en coches de Honda, desvelaba el EV Concept, un crossover eléctrico que será lanzado a finales de año en China con un claro objetivo: lograr unas ventas masivas.



LEOPAARD CS3 BEV.- La marca Changfeng, adquirida en 2012 por el gigante local GAC, mostraba este pequeño crossover eléctrico equipado con un motor de 122 CV. Es un concept todavía, pero está listo para su entrada en producción.



**PRESENTAMOS EL NUEVO VOLVO XC40.
POR FIN UN COCHE AL QUE PUEDES SUSCRIBIRTE.**

Hicimos del mundo un lugar de elecciones ilimitadas y posibilidades infinitas, pero tal vez lo único que necesitamos es necesitar menos. No ser dueño de tantas cosas, y serlo más de nuestras vidas.

Y con ese fin, el de facilitarte la vida, está diseñado el Nuevo Volvo XC40. Sus distintas funciones de **Almacenamiento Inteligente** hacen que tengas todo eso que necesitas a mano y que dispongas a tu alcance de un espacio de **Carga Inalámbrica para el móvil**, lo que te ayudará a reducir el desorden dentro del coche. Su función de **Cámara 360°** te permitirá aparcar fácilmente y además podrás compartir tu coche con quien quieras a través de la app **Volvo On Call**.

**CUANDO DEJAS DE SER DUEÑO DE LAS COSAS,
EMPIEZAS A SER DUEÑO DE TI MISMO.**



Grupo Volkswagen

Aluvión de lanzamientos para China y nueva marca Sol con diseño 'by Seat'

En 2017, Volkswagen vendió casi 3,2 millones de vehículos en China, mercado donde los SUV ya representan el 44 por ciento del total. De ahí que entre las nueve novedades del grupo alemán para ese país figuren el Skoda Kamiq—del tamaño del Karoq, pero fabricado

en China, más barato y con una plataforma anterior a la MQB—, así como los nuevos Volkswagen Touareg y T-Roc, o el curioso E20X, primer modelo de la nueva marca Sol, fruto de la reciente 'joint venture' entre Volkswagen y la empresa local JAC, y que se centrará

en vehículos eléctricos. El E20X toma como base el JAC IEV 6S—4,14 metros, motor eléctrico de 115 CV y autonomía de 300 kilómetros—, y su imagen ha sido modernizada por el departamento de diseño de Seat, bajo la batuta de Alejandro Mesonero Romanos.

▶ Aunque forma y tamaño recuerden al Seat Arona, el E20X de mecánica eléctrica toma como base un crossover chino.



◀ El nuevo Volkswagen Lavida es uno de los nueve modelos presentados en Pekín por el consorcio alemán para el mercado chino.



▲ Entre las primicias del grupo destacaba el Skoda Kamiq—segundo por la izquierda—, un SUV 'made in China' de 4,39 metros y sin plataforma MQB.



LEXUS ES. Estreno mundial de la nueva generación del ES, berlina que por vez primera se venderá en España. En concreto, llegará la versión híbrida ES 300h, con 218 CV y 4,7 l/100 km de gasto. En Pekín, además, pudo verse—arriba— el ES con acabado F Sport.



NIO EP9. Nio, con sede en Shanghai, es una de las firmas chinas más activas, y desarrolla tecnología eléctrica. Como la que lleva el EP9, un deportivo con avances en conducción autónoma que ostenta el récord del circuito de Austin para coches 'de calle'.

LUXGEN A.I. CONCEPT. La joven firma taiwanesa se apunta también a la Inteligencia Artificial, tecnología que lo controla todo en el prototipo mostrado en Pekín. Y a corto plazo, Luxgen anuncia planes: tendrán un híbrido enchufable en 2019.



NIO EVE. Con el Eve, un crossover eléctrico de seis plazas, la marca china quiere demostrar que puede ofrecer una alternativa al Tesla Model X, pero a mitad de precio. Su sistema de Inteligencia Artificial aprenderá continuamente de los ocupantes.

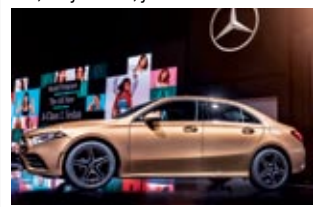


LYNK&CO 01 PHEV. Será el primer modelo que ofrezca Lynk&Co cuando la nueva marca de Geely llegue a Europa en 2020. El SUV 01 con mecánica híbrida enchufable tiene 50 kilómetros de alcance eléctrico y gasta 1,7 l/100 km. La tecnología es de Volvo.



NISSAN SILPHY. El primer Nissan eléctrico hecho en y para China es un sedán que comparte arquitectura con el nuevo Leaf y ubica sus batería bajo la banqueta posterior. Estará a la venta a finales de año y anuncia 338 kilómetros de autonomía.

MERCEDES CLASE A SEDÁN L. En Pekín aparecía la variante Sedán L del nuevo Clase A, reservada al mercado chino—lo fabricará la firma local BAIC— y con batalla estirada 60 milímetros. Motores de gasolina con 134, 161 y 188 CV, y cambio automático.



SINGULATO IS6. El iS6 es un SUV de 4,90 metros y hasta siete plazas con puertas laterales de apertura opuesta—las de atrás, de tipo 'suicida'— y mecánica eléctrica: dos motores que suman 260 kW. Ronda los 400 kilómetros de autonomía.



ZOOM-ZOOM



Te presentamos el nuevo Mazda CX-5. Nuestro exclusivo diseño KODO y la tecnología SKYACTIV se unen para crear una conexión que va más allá del hombre y la máquina.

A ese sentimiento de unión lo llamamos Jinba Ittai. Así es Mazda.

DRIVE TOGETHER



NUEVO **Mazda CX-5** desde 199€/mes con el mantenimiento incluido

FLEXIOPCIÓN / 36 MESES / ENTRADA: 6.069,60€ / ÚLTIMA CUOTA: 14.491,68€ / TAE: 7,40%

*Promoción FlexiOpción para Mazda CX-5 Skyactiv-G 2.0 121 kW (165 CV) Origin. Válida hasta el 30/06/2018 en Península y Baleares. Incluye dto. marca y concesionario, transp. e impuestos. FlexiOpción te permite cambiar tu Mazda, devolverlo (si se cumplen condiciones del contrato), o quedártelo pagando la última cuota. Precio final vehículo financiado con Santander Consumer, E.F.C., S.A. 24.600,00 €. Entrada: 6.069,60 €. Plazo 36 meses. 1 cuota de 194,81 €, 34 cuotas de 199 € y 1 cuota de 14.491,68 €. TIN: 5,90 %, TAE: 7,40%. Comisión de apertura 3% 555,91 €, al contado. Importe total del crédito 18.530,40 €. Coste total del crédito: 3.478,00 €. Importe total adeudado 22.008,40 €. Precio total a plazos 28.078,00 €, financiando con Santander Consumer, E.F.C., S.A. Siendo el día de contratación 09/01/2018 y 1er pago el 05/02/2018. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación con Santander Consumer, E.F.C., S.A. Modelo visionado no se corresponde con la oferta.

Volvo XC40 T5 Twin Engine

La versión **híbrida enchufable** del 'Car of the Year' llega a final de año

La apuesta de Volvo por la electrificación se hace también patente en China —la casa nórdica es propiedad de Geely—, donde las plantas de Luqiao, Chengdu y Daqing se encargan de abastecer a ese mercado de las versiones híbridas enchufables T8 Twin Engine del S90, S90 L y XC60, o del nuevo XC40 T5 Twin Engine, presentado en Pekín como primicia mundial. Una versión híbrida enchufable del 'Car of the Year 2018' que no llegará a los concesionarios españoles hasta finales de año y sobre la que, curiosamente, se sigue dando información con cuentagotas. Por suerte, comparte mecánica con nuevos modelos de Lynk&Co y Geely, y por eso sabemos que el XC40 T5 T.E. combina el motor tricilíndrico de gasolina 1.5 Turbo —usado ya en la versión T3 y que en el T5 electrificado podría

rontrar los 180 CV— con un propulsor eléctrico de 55 kW y una batería de alta capacidad situada bajo el túnel central. Se habla de 250 CV como potencia conjunta, y sirve de pista el gasto homologado en el sedán Bo Rui GE: 1,6 l/100 km. El XC40 T5 Twin Engi-

ne conserva los programas de conducción Individual y Off Road, y añade modos específicos: Hybrid —combina ambos motores automáticamente en busca de la mayor eficiencia—, Power —prioriza las máximas prestaciones— y Pure —trata de usar solo electricidad—.

▶ Para distinguir un XC40 T5 de gasolina del nuevo T5 híbrido enchufable habrá que fijarse en la mención 'Twin Engine' del logo, o en la tapa de recarga de la aleta izquierda.



TOYOTA COROLLA PHEV.-

La marca japonesa anunciaba una gran ofensiva con modelos eléctricos para China, cuyo primer paso son las versiones híbridas enchufables del Corolla —arriba— y el Levin para 2019. Su alcance eléctrico, 50 kilómetros.



WEY X CONCEPT.- Wey, la marca exclusiva del gigante chino Great Wall, exhibía un asombroso SUV coupé eléctrico preparado para circular de forma autónoma. Dentro, el holograma de una mujer nos ayuda en diversas tareas de la conducción.

WELTMEISTER ISDERA.- De la alemana Isdera y la china WM nace Weltmeister, centrada en los vehículos eléctricos. Y resucitan su clásico coupé 2+2, ahora con dos motores eléctricos, tracción total y 500 kilómetros de alcance. De 0 a 100 en 3,9 segundos.



TOYOTA C-HR / IZOA.- El C-HR llega a China, donde será fabricado por dos 'joint ventures', cada una con su propia planta. De ahí que reciba dos nombres: C-HR e Izoa. Pero comparten todo: motor 2.0 de 171 CV, caja CVT... Y en 2020 tendrán una versión eléctrica.



VENUCIA X CONCEPT.- Las ventas de vehículos SUV crecen sin parar en China, y los fabricantes locales desean cubrir cada segmento, incluido el superior: Audi Q7, Range Rover... La propuesta de Dongfeng Venucia es el X, desarrollado con ayuda de Nissan.



WEY RS7.- Con denominación 'tomada' de Audi, Wey presentaba esta versión de aspecto deportivo de su modelo VV7 —principal candidato para llegar a Europa—, aunque su mecánica anunciaba los mismos 230 CV que las versiones normales.

VENUCIA T90.- La joven marca de Dongfeng renovaba a fondo el T90, un práctico cinco puertas de generosa altura al suelo —es un crossover, pero con perfil coupé— que tiene tecnología Nissan. Ahora adopta un motor turboalimentado y un interior bitono.



ZOTYE T300 EV.- El T300, uno de los muchos SUV nacidos en China el año pasado, recibía su versión eléctrica, segmento que Zotye atacará a fondo. Y con ese fin, acaba de firmar un acuerdo con Ford para construir una factoría dedicada sólo a eléctricos.



CIVIC | **170€**
ELEGANCE NAVI | **AL MES**

Entrada 6.195 € · 36 cuotas 170 € · Cuota final 11.862 € · TAE 8,29%

AHORA CON 5 AÑOS DE MANTENIMIENTO GRATUITO¹



5 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO¹

SIENTE LA ADRENALINA

NUEVA GENERACIÓN DE MOTORES GASOLINA VTEC TURBO Y DIESEL i-DTEC

CON LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA DE CONECTIVIDAD Y SEGURIDAD DE **SERIE**:

HONDA SENSING: exclusivo conjunto inteligente de 8 tecnologías de seguridad activa y asistencia al conductor diseñado para alertar de situaciones que no prevés y para que tú y tus pasajeros estéis más seguros.

MY HONDA: tecnología de vehículo conectado que te permite interactuar con tu coche a través de tu Smartphone con acceso a una gran variedad de funciones como geolocalización y alertas de seguridad.

HONDA CONNECT: nueva generación del sistema multimedia que integra navegador, radio digital DAB, Apple CarPlay™ y Android Auto que te mantiene en contacto con todo lo que te gusta, como tu música y tus amigos.

Consumo mixto (l/100 km): 5,1. Emisiones CO₂ (g/km): 117.

PVP recom. en Península y Baleares para Civic 1.0 VTEC Elegance Navi: 20.900 € incl. IVA, transporte, imp. de matriculación, aportación del Concesionario y marca. Entrada 6.195 €, gastos de apertura financiados 441,15 €. Importe total del crédito 15.146,15 €. 36 cuotas de 170 € y 1 final de 11.862 €. Importe adeudado 17.982 €. Precio total a plazos 24.177 €. TIN 6,80%. TAE 8,29%. Oferta financiera de Honda Bank GmbH S.E. válida hasta 31/05/2018 sujeta a aprobación de la entidad financiera. *5 años de garantía (3 original + 2 de extensión de garantía mecánica) sin límite de km, según condiciones contractuales. 5 años de Mantenimiento incluido¹ o descuento promocional equivalente. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación. ¹El Contrato de Mantenimiento incluye revisiones programadas por la Marca, repuestos, (salvo desgaste) y mano de obra durante 5 años o 100.000 km (lo que antes suceda). Consulta coberturas en honda.es o en tu Concesionario.



25.000 kilómetros en tres cilindros

Los motores de tres cilindros han pasado de ser moda a quedarse con nosotros para siempre. Tienen ventajas e inconvenientes, pero como mínimo consiguen los resultados que se buscaban al ser diseñados: reducir consumos sin perder prestaciones para superar las cada vez más exigentes normas anticontaminación. Hemos recorrido 25.000 kilómetros con un Ibiza de tres cilindros.

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

Superadas con nota las inclemencias de un invierno verdaderamente loco, el Ibiza ha terminado su periplo sin incidencias y con la cabeza bien alta, demostrando que el público no suele equivocarse. El

utilitario español lleva años liderando las ventas de coches en España y consiguiendo muy buenos datos fuera de nuestras fronteras, y esta quinta generación no podía ser menos, ya que sigue sien-

do el modelo más vendido en el mercado español en lo que va de año. Razones no faltan, ya que se trata de la generación del Ibiza con el mayor aporte tecnológico de la historia, al margen de que está



En España hay alrededor de 14 clubes de Harley-Davidson y más de 120 repartidos por los diversos países de Europa. El Ibiza se encontró con una de sus concentraciones en la costa.



El Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas es el mayor espacio protegido de España y el segundo de Europa. Y está declarado Reserva de la Biosfera.



LAS CIFRAS ultimate ACTIVE

MOTOR	1.0 ECO TSI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. dir., turbocompresor e intercooler
Potencia máxima oficial	115 CV
Potencia máx. 3.099 km	123,3 CV
Potencia máx. 25.512 km	127,5 CV
Sistema Stop/Start	SÍ

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
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 ruedas tiradas, con barra de torsión, muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos - Marca	215/40 R18 - Dunlop

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.140
Capacidad maletero/depósito	355 / 40
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444

PRESTACIONES

KILOMETROS	5.500	14.834	23.889
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	16,9	16,8	16,6
De 0 a 50 km/h	3,3	3,4	3,3
De 0 a 100 km/h	9,4	9,3	9,2
	(Oficial 9,3)	(Oficial 9,3)	(Oficial 9,3)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9	17,6	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8	21,8	21,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,7	21,8	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6	32,5	32,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,4	38,4	38,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,6	40,1	40,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8	7,7	7,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8	10,6	10,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,5	15,0	14,8

CONSUMOS

	5.500 km	14.834 km	23.889 km
EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	6,3	6,1	6,0
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	4,6	4,5	4,4
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	5,5	5,6	5,5
A 140 km/h de crucero	6,8	7,0	6,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	5,6	5,5	5,4
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	715	725	740
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,8/4,7/4,7	5,8/4,7/4,7	5,8/4,7/4,7



ESPAÑA ESTÁ REPLETA DE LUGARES Y RINCONES INCREIBLES QUE HAY QUE VISITAR. JUSTO LO QUE NOSOTROS INTENTAMOS HACER

LAS MEJORES FOTOS DE NUESTROS PROBADORES Todos disparando la cámara

25.000 kilómetros por España y alrededores dan para muchas anécdotas y para muchas fotos. Y nuestros probadores no nos han decepcionado. El Ibiza ha hecho turismo por la interesante ruta jacobea, ha cruzado los Pirineos, ha 'surfeado' bordeando la costa levantina y ha circulado por Benidorm, la ciudad con más rascacielos de España, la que tiene más rascacielos por habitante del mundo y la localidad del mundo con más rascacielos por metro cuadrado, tras Nueva York. O ha visitado la bellísima Granada, entre otras muchas capitales. Un no parar recordado con algunas de las fotos de nuestros probadores.



Al fondo, justo bajo el sol de poniente, se ve la torre de control del aeropuerto de San Javier. El Ibiza posa en la manga de tierra firme que hay justo enfrente, y que da lugar al Mar Menor.



Quién no haya visitado recientemente esta ciudad de la costa levantina no se va a creer que es España, pero sí, es España, y en concreto Benidorm.



La Ermita de San Miguel se encuentra a los pies de la fortaleza de Gormaz. Todo ello forma parte de la ruta jacobea por tierras sorianas, desde Santa María de Huerta a Burgo de Osma.



Pasar de la localidad de Lourdes, en tierras francesas, a España a través de los Pirineos tiene sus complicaciones cuando el tiempo no acompaña.

hecho con una calidad sobresaliente. Además, el Centro Técnico de Martorell ha vuelto a firmar un trabajo notable con unos reglajes de suspensión casi perfectos. Más en esta versión FR, en la que la altura de la carrocería se ha rebajado 15 milímetros y se ha modificado ligeramente el tarado de la suspensión, con unos amortiguadores más firmes, mientras que el diámetro de la barra estabilizadora delantera aumenta hasta los 21 x 3,7 milímetros para las versiones FR, frente a los 20,7 x 2,8 milímetros del resto. Este trabajo no ha pasado des-

apercibido dentro del equipo de viajeros que se ha encargado de recorrer hasta el último rincón de nuestra geografía poniéndolo a prueba. Y prácticamente todos han vuelto de sus viajes hablando maravillas del comportamiento.

Del nuevo Ibiza nos ha convencido prácticamente todo, pero los diferentes probadores han sentido especial entusiasmo con algunos aspectos del coche realmente sorprendentes. Hablamos por ejemplo del motor, un tricilíndrico que se ha convertido con el tiempo en la joya de la corona de su clase den-

CORREVIT PROGRESIÓN ADECUADA Y SORPRENDENTE

De los tres Correvit realizados al Seat Ibiza, cada uno nos ha dejado a su manera un muy buen sabor de boca, sorprendidos e incluso impresionados por su magnífico rendimiento. Con 5.500 kilómetros, el primer test realizado en el INTA nos dejó unos datos de aceleración buenos, pero con un 0 a 100 km/h que se quedaba a una décima del dato oficial. En el segundo Correvit, con casi 15.000 kilómetros, logramos igualarlo. Y en el tercero, con 25.000, rebajamos una décima ese dato ya notable. En cuanto al resto de pruebas, la progresión ha sido fantástica.



◀▶ Nuestro compañero Julián, realizando las comprobaciones habituales antes de hacer en octubre uno de los Correvit. La versión FR del nuevo Ibiza lleva salidas de escape simuladas.

tro del Grupo Volkswagen. Lo cierto es que es una pequeña obra de ingeniería a la que no le falta absolutamente de nada. Por ejemplo, la presión

de inyección es de 250 bares; cuenta con distribución variable en admisión y escape para mejorar la suavidad y la respuesta a cualquier régi-

men; dispone de bloque y culata de aluminio, doble árbol de levas movido por correa dentada, el colector de escape está integrado en la culata,

el intercooler en el colector de admisión, lleva bomba de aceite de caudal variable y los periodos de mantenimiento se han fijado cada 30.000 ki-



◀▶ Con el kit de reparación que viene de serie con el coche, e incluso con la rueda de repuesto pequeña, el maletero del Ibiza puede recibir el subwoofer del sistema de sonido BeatsAudio.



BANCO DE POTENCIA BOSCH De 115 a casi 128 caballos

Como esperábamos, el motor tricilíndrico del Seat Ibiza ha ido mejorando su cifra de potencia a medida que han ido pasando los kilómetros. Comenzó rindiendo en el banco de Bosch un total de 90,7 kW, que equivalen a 123,3 CV, y ha terminado su periplo arrojando un dato de 93,8 kW, equivalente a 127,5 CV; es decir, casi 13 caballos más que la cifra homologada por Seat para este modelo. El motor ofrece una curva de par muy utilizable, ya que el par máximo de 20,4 mkg está disponible entre 2.000 y 3.500 rpm. Por lo tanto, parece lógico que hayamos podido mejorar la aceleración oficial de 0 a 100 km/h en una décima: de 9,3 a 9,2 segundos.



▶▶ Los técnicos del Banco de Potencia de Bosch, preparándolo todo para realizar la prueba en la que se averigua la potencia real que rinde el motor de cada coche probado, que suele evolucionar con el paso de los kilómetros. En este caso, a mejor.



ACABADO FR CON SUSPENSIÓN DEPORTIVA Y UN COMPORTAMIENTO IMPECABLE Y CÓMODO. Y ESO QUE LLEVABA UNAS 215/40 R18



EL ANÁLISIS DEL EXPERTO **TECNOLOGÍA VOLKSWAGEN**



◀ Las pastillas de freno delanteras han perdido tan solo 2 milímetros de grosor, por lo que hay frenada de calidad para rato. Jose María Moreno, nuestro mecánico de confianza, ha quedado encantado con la calidad de fabricación del Ibiza.

▶ El esquema de la suspensión trasera, con muelle separado, ruedas tiradas y brazo de torsión, es muy eficaz, sobre todo en esta versión FR de reglajes más firmes. Los amortiguadores han experimentado un desgaste mínimo: estaban al 92 por ciento de eficacia detrás y al 88 delante.



El nuevo Ibiza está construido sobre nueva la plataforma global MQB A0 (Modular Quer Baukasten, o bloque de construcción transversal modular), diseñada para modelos del segmento B. La nueva base técnica, derivada de la MQB ya conocida de los Golf, León, etcétera, es más ligera pero a su vez ofrece una rigidez estructural mayor y, por lo tanto, permite mejorar aspectos como el comportamiento, la insonorización... Además, al aumentar la distancia entre ejes el habitáculo del Ibiza mejora claramente en espacio y maletero. La calidad de fabricación del nuevo Ibiza está a muy buen nivel, y no es de extrañar, ya que el año pasado la marca española destinó 962 millones a inversiones y a gastos en investigación y desarrollo (I+D), un 11,6% más que en 2016 y el 10,1% del total del volumen de negocio de la marca. Además, la nueva base está más que calculada

para dar estabilidad a Martorell, ya que garantiza un alto volumen de producción durante los próximos 10 años. En cuanto a ajustes, calidad de los componentes, facilidad de desmontaje de las piezas más sometidas a desgaste, diseño técnico... la calidad, el orden y la lógica son el común denominador de la mecánica del Ibiza, respaldado por la tecnología Volkswagen y rematado en algunos aspectos por el Centro Técnico de Seat en Martorell. Es el caso de los reglajes de suspensión o los desarrollos del cambio, ajustados de forma específica para el modelo de la firma española.

▶ Y las pastillas de freno se encontraban, tras 25.000 kilómetros recorridos, al 90 por ciento de su vida útil. A una velocidad de 120 km/h, el Ibiza ha pasado de detenerse en 52,82 metros con 5.500 kilómetros a hacerlo en 50,28 metros con 23.889 km. Todo ahora está mejor ajustado.

◀ Los discos de freno delanteros son ventilados, y son de tal calidad que no han sufrido ningún desgaste tras recorrer 25.000 kilómetros a buen ritmo.



▲ Aunque la versión FR lleva dos salidas de escape cromadas, este es el escape real camuflado.



▲ El turbo de baja inercia del Ibiza ayuda a que este motor de tres cilindros se mueva con solvencia.



▲ En la foto superior, los neumáticos nada más empezar la prueba. Y debajo, con 20.000 kilómetros más.



▲ Juntas homocinéticas, tornillería, guardapolvos... todo como nuevo tras los 25.000 km.

▼ La nueva plataforma MQB A0 del Ibiza es un portento de calidad, eficacia y ligereza.



▲ El soporte antipar del motor es pieza clave en este modelo, que trata por todos los medios de conseguir suavidad y agrado.



▲ Curiosos silentblocks dobles de sujeción del escape, que impiden su movimiento y filtran cualquier vibración.



▲ El acabado FR va habitualmente asociado a una suspensión más firme y deportiva, pero para nada incómoda, al menos sobre buen firme.

lómetros. Además, el 1.0 TSI cuenta con tres circuitos de refrigeración independientes, y para compensar el desequilibrio típico de un motor de tres cilindros, cuenta con contrapesos en el cigüeñal y amortiguadores en el volante motor, unas soluciones que consiguen amortiguar el sonido y las vibraciones hasta hacerlos casi imperceptibles al oído o a los sentidos de un conductor no profesional.

El resultado de todo este despliegue técnico no se hace esperar, y desde el minuto uno el 1.0 TSI de 115 caballos homologados –ver cuadro del Banco de Potencia de Bosch con la potencial real– comienza a sorprender por prestaciones, empuje, incremento progresivo e imparable de revoluciones, consumo e, incluso, silencio de marcha y suavidad cuando se circu-

la a una velocidad sostenida. Además, hay que pensar en que el menor peso del motor aligera mucho el tren delantero, lo que mejora notablemente el comportamiento. La dieta ha estado muy presente en el desarrollo del coche, y al margen del motor, el chasis también cuenta con medidas para reducir el peso, como por ejemplo las barras estabilizadoras huecas, que permiten ahorrar peso sin sacrificar la calidad de rodadura. Sin lugar a dudas esta dieta ‘mediterránea’ le ha venido al pelo al nuevo Ibiza, no solo por la calidad de pisada y de comportamiento que han conseguido en Martorell, sino también por el consumo. En este sentido, el porcentaje de responsabilidad habría que repartirlo entre un 70 por ciento para el motor y un 30 por ciento para el peso.

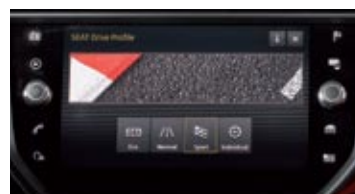
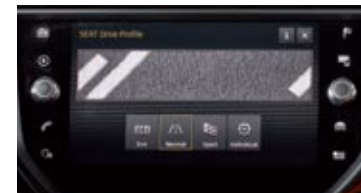
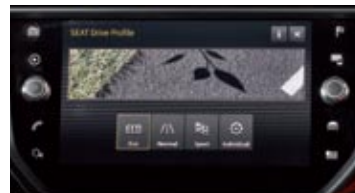




AJUSTES PERFECTOS AUNQUE CON MUCHO PLÁSTICO DURO AL TACTO, QUE NO AYUDA A GENERAR SENSACIÓN COMPLETA DE CALIDAD



▲ El cambio manual, de 6 marchas se deja manejar con rapidez y precisión. La pantalla grande –8 pulgadas– es opcional.



◀ Con el botón del Seat Drive Profile se puede seleccionar el programa adecuado para cada necesidad. Y el EcoTrainer nos ayuda a consumir menos.

Sea como fuere, nuestro Ibiza 1.0 TSI ha obtenido a lo largo de la prueba un consumo que ha oscilado entre los 5,3 y los 7,0 l/100 km, lo que no está nada mal. En concreto, y

respetando rigurosamente los límites de velocidad de 120 km/h en autovía, el Ibiza ha terminado la prueba gastando 5,5 l/100 km. Y en circuito cerrado, por aquello de tener

LO QUE MENOS HA GUSTADO UN ANCLAJE DÍSCOLO Y ALGÚN DETALLE

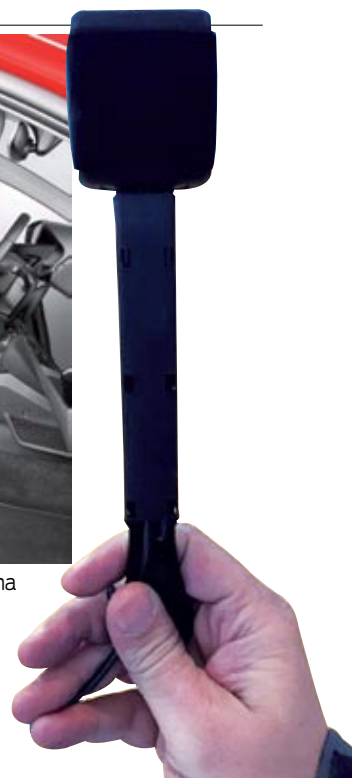
► El botón que activa el control por voz se encuentra en el volante, pero el sistema no parece del todo conseguido, pues muchas veces no entiende bien las órdenes que se le dan.



La verdad es que el nuevo Ibiza ha gustado en general a todo el mundo que ha viajado con él: su motor incansable, sus consumos contenidos, su comportamiento, su espacioso interior... Sin embargo, algunas cosas se podrían mejorar, y sin duda se mejorarán. Es el caso del control por voz, un equipamiento ciertamente muy útil... si funcionara bien. Pero lo cierto es que a estos sistemas todavía les falta alguna evolución, y no sólo en el Ibiza, ya que nos sucede a menudo en otros modelos, incluso de alta gama. Tampoco ha gustado mucho entre los acompañantes del equipo de pruebas la ausencia de asideros en ninguna plaza. Por último, un fuerte tirón de orejas al enganchar el cinturón delantero derecho, que con un ruidito más que molesto nos acompañó hasta que fue sustituido.



▲ El interior no tiene asideros en ninguna plaza, y muchos pasajeros los echan de menos. A la derecha, el enganche del cinturón que nos trajo de cabeza.



La iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, en Castilfrío de la Sierra, Soria, data del Siglo XVI y se encuentra en un perfecto estado de conservación. El pueblo tiene 30 vecinos censados.

El Parque Natural de las Lagunas de Neila, en la provincia de Burgos, ofrece un paisaje de lagunas glaciares y bosques de pino albar. También abundan las hayas, el roble y el acebo.

una referencia del gasto un poco más allá, el consumo a 140 km/h ha quedado fijado en 6,4 l/100 km, aunque en función del número de pasajeros esta cifra llegó a aumentar hasta los 7,0 l/100 km. En cuanto al consumo urbano se refiere, realizando una conducción suave y anticipándose bien al resto de usuarios y a la señalización, parece difícil superar los 6 litros cada 100 kilómetros. Datos como para olvidarnos del diésel si no vamos a estar todo el día montados en el coche.

El equipo de pruebas ha comentado con regularidad

en el cuaderno de bitácora la calidad de la iluminación de unos faros Full LED opcionales que permiten conducir de noche casi como si fuese de día. Y aunque algunos comentarios parezcan exagerados, hay que reconocer que por 590 euros esa opción es una de las más recomendables de la lista. O el Pack Plus, que por 1.000 euros incluye equipamiento por valor de 1.900. Como el sistema de navegación con pantalla táctil de 8 pulgadas, sistema Full Link, sensor de lluvia, espejos plegables y calefactables, retrovisor interior antides-

lumbrante, cristales traseros oscurecidos y faros Full LED. El precio de la unidad de pruebas con acabado FR ronda los 19.000 euros, pero si aplicamos todos los descuentos la cifra se queda en unos atractivos 15.830 euros. Y la dotación asociada a este nivel FR no está mal, aunque deja una lista inmensa de opciones interesantes. Por ejemplo es de serie el detector de fatiga, el Seat Drive Profile –con cuatro modos de conducción–, el asistente de arranque en cuesta, el Front Assist con frenada de emergencia en ciudad o el climatizador automático bi-

zona, dejando como opción con sobrepeso elementos tan interesantes como la llave inteligente de acceso y arranque (320 euros), la suspensión adaptativa (280 euros), el techo panorámico eléctrico (850 euros), los sensores de aparcamiento delantero y trasero (350 euros), el maletero con suelo a doble altura (200 euros) o la calefacción en los asientos y los eyectores calefactables (350 euros).

El Ibiza está preparado para seguir en lo más alto del ranking de ventas, porque su fiabilidad y atractivo están en un nivel realmente elevado.

El C4 Cactus estrena un diseño que va a llegar a más gente y un enfoque diferente que pretende alejarse de los SUV, un hueco cubierto ahora por el C3 Aircross. Pero, más que nada, el recién llegado ha trabajado a fondo todo lo referente al confort. Y la estrella de las mejoras encaminadas a potenciar ese aspecto clave en el denominado 'Citroën Advanced Comfort' son los nuevos Amortiguadores Progresivos Hidráulicos. Y todo esto llega sin comprometer el comportamiento.

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

En 1944, Paul Magés, un empleado de Citroën sin formación en ingeniería, desarrolló la primera suspensión neumática de la historia y la probó sobre un prototipo de 2 CV sin demasiado éxito. Pero lejos de tirar la toalla, el habilidoso Magés, animado por sus jefes y por la obsesión de crear el automóvil más cómodo del mundo, siguió trabajando en ello y dos años después probó sobre otro 2 CV un sistema hidroneumático. Y, esta vez sí, su trabajo sentaría las bases para diseñar el DS, con una suspensión excep-

cionalmente cómoda que con el tiempo llegaría a marcas como Mercedes y cuya licencia compraría incluso la mismísima Rolls-Royce para su Silver Shadow de 1965.

Desde entonces, la marca francesa se ha caracterizado por comercializar coches originales y tecnológicamente avanzados, pero sobre todo cómodos. Y ahora ha dado una vuelta de tuerca más a esta idea convirtiendo la comodidad en filosofía de marca, e incluso bautizándola a nivel publicitario como 'Conforterapia'. El pistoletazo de salida de modelos centrados en el de-

nominado 'Citroën Advanced Comfort' lo ha dado el C5 Aircross en el mercado chino, al haber estrenado allí la suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos; aunque en Europa ha sido el nuevo C4 Cactus el encargado de estrenar y poner en valor un conjunto de soluciones, entre las que se encuentran esos amortiguadores, de cara a mejorar el confort sin sacrificar otros aspectos.

Pero comencemos por hablar de diseño y del cambio de planteamiento que Citroën ha querido dar a su C4 Cactus. Porque recordemos que la primera generación de este modelo que

llegó en 2014 se planteó como un crossover. Sin embargo, la desaparición temporal del C4 –Citroën no descarta una nueva generación para 2020– y la llegada del C3 Aircross para ocupar por tamaño y planteamiento el lugar que deja la primera generación del C4 Cactus, sitúan ahora al recién llegado en el universo de los compactos 'pequeños'. Aunque Citroën se empeña en situarlo en el segmento de los Ford Focus, Fiat Tipo o Renault Mégane, entre otros muchos. Con todo, lo cierto es que el C4 Cactus sigue siendo por tamaño prácticamente el mismo coche de



▲ Los nuevos pilotos traseros levantan dos módulos con efecto LED 3D. Transmiten calidad.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Muchos aciertos en el restyling del C4 Cactus. Pues ahora el coche es más elegante y más agradable, ya que se ha potenciado la comodidad. Y la combinación del sorprendente motor de tres cilindros y la caja automática EAT6 multiplica el agrado. El Cactus mantiene la originalidad pero suaviza las formas. Ha madurado.

antes, aunque se ha suavizado su presentación al eliminar los airbumps –ahora mucho más pequeños y ocupando la parte inferior– y las barras del techo, que se siguen ofreciendo pero como opción. Hay que agrade-

cer, en cualquier caso, que se haya mantenido la opción del Grip Control y los neumáticos M+S por unos razonables 300 euros, por lo que de alguna manera, y con permiso de Citroën, al nuevo C4 Cactus también se

PRECIO		21.400 €
EMISIONES DE CO ₂ : 119 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
Comodidad. Silencio de marcha. Descuentos. Cambio automático. Ligereza. Compromiso de los amortiguadores.	Ventanillas traseras con apertura de compás. Sin levas de cambio en el volante. Rueda de repuesto opcional.	

le puede considerar un poco docamino.

Citroën ha realizado una gran labor a la hora de mejorar todo aquello que pudiera repercutir en el confort. Por ejemplo, el sellado de goma es

mucho más grueso en puertas –al cerrar, el sonido es de modelo premium–, portón y techo panorámico, se ha incrementado la insonorización de los bajos, las lunas de las ventanas son más gruesas... Todo ello



Confort total sin compromisos



▲▲ De serie, el respaldo trasero se abate en dos partes. Y bajo el plano de carga se puede esconder una rueda opcional.



▲▲ Se ha aumentado el grosor de las gomas y de las juntas para mejorar el aislamiento y la insonorización. Y se nota mucho.



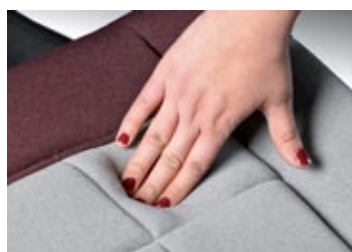
◀ POR SU SITIO EL C4 CACTUS ES MUY CÓMODO, PERO SI TIENE QUE TRAZAR CURVAS A BUEN RITMO RESPONDE COMO EL MEJOR, Y SIEMPRE VA POR DONDE LE ORDENAMOS. PANTALLA TÁCTIL LA PANTALLA DE 7 PULGADAS DE SERIE ES TÁCTIL, Y EL VOLANTE MULTIFUNCIÓN TIENE MUY BUEN TAMAÑO Y GROSOR



▲ El motor está muy bien insonorizado. Es un tres cilindros de 110 caballos que sorprende por prestaciones y consumos.



▲▼ El diseño del freno de mano es nuevo. El Pack de seguridad incluye cinco asistentes y cuesta 600 euros. En total, este modelo cuenta con 12 sistemas de ayuda a la conducción.



▲◀ Los asientos Advanced Comfort cuestan 250 euros. Siguen siendo muy anchos, y pediríamos más sujeción lateral, pero son más cómodos que los de serie. La guantera es muy práctica, pero implica sacrificar algunas cosas.



▲ En el C4 Cactus, tanto en el anterior como en este, es fácil levantar la rueda contraria a la del apoyo. Pero eso no afecta a la trayectoria.

con un resultado sorprendente en las mediciones del sonómetro.

Pero si hay algo que permite multiplicar la sensación de confort en un automóvil, eso es sin duda la amortiguación. Y Citroën ha dado con la clave en ese ámbito, trabajando codo con codo con la marca de amortiguadores Kyb para desarrollar los Amortiguadores Progresivos Hidráulicos. Aunque poco conocido a nivel usuario, Kyb es el mayor fabricante de productos hidráulicos de Japón y uno de los principales proveedores mundiales de amortiguadores para los constructores de vehículos, y cuenta con la planta japonesa de Gifu, la mayor

fábrica de amortiguadores del mundo. Pero volviendo a la innovación, la clave de este concepto revolucionario es un sistema de dobles topes hidráulicos. Para conseguir el objetivo deseado se divide la carrera del amortiguador en tres partes diferenciadas, y en cada una de ellas el amortiguador aporta un modo de funcionamiento específico. La primera parte corresponde a la posición central del amortiguador. En esta área de trabajo, el esfuerzo de amortiguación es realizado por las válvulas convencionales del pistón y el soporte válvula, logrando una mayor libertad de desplazamiento al vehículo, lo que se traduce en un efecto de 'alfom-

bra voladora'. Las partes segunda y tercera se corresponden a las posiciones próximas a los finales de carrera, tanto de extensión como de compresión.

En estas posiciones la absorción de energía se realiza por los mecanismos de topes de rebote y compresión hidráulicos respectivamente, dejándoles a ellos la

responsabilidad del trabajo en situaciones de mayor exigencia. Así, el sistema permite que el vehículo posea una amortiguación suave cuando se necesita comodidad y un excelente comportamiento cuando se requiere control. Además, al no ser el sistema típico de suspensión regulable permite un tiempo de respuesta imbatible sin que los costes se disparen.

Sobre el asfalto, el C4 Cactus –a partir de 110 CV estos amortiguadores son de serie y conllevan unos ajustes específicos de muelles y la optimización de algunos componentes– ofrece siempre un gran aplomo. En recta, y sea cual sea la calidad del firme, el coche rueda como

en una nube y recupera sensaciones de antaño que vivimos en modelos con suspensión hidroneumática como el CX. Y cuando llegan las curvas, mantiene el tipo de forma eficaz. Balancea un poco, pero una vez que logra el apoyo mantiene la trayectoria sin inmutarse.

El conjunto motor-cambio también pone su granito de arena a la hora de conseguir el máximo agrado al volante y ese confort que siempre ha perseguido la marca con ahínco. Aunque faltan las levas en el volante, lo cierto es que el cambio es completo –tiene incluso modo S–, suave y eficaz, y le va como anillo al dedo a un motor de tres cilindros que ofrece un

gran rendimiento y una magnífica relación entre prestaciones y consumos. Y parte de culpa hay que adjudicársela al peso muy bajo del conjunto: una media de 130 kilos menos que sus rivales.

En el interior, y al margen de una insonorización francamente muy conseguida, los nuevos asientos Advanced Comfort combinan espumas de poliuretano, viscoelástica o texturizada, y ofrecen un tacto muy mullido al que hay que acostumbrarse. Y no son de serie, sino que cuestan 250 euros, de forma que solo los recomendamos para usuarios muy obsesionados con ese aspecto.

La generosa guantera supe-

rior derecha sigue obligando a reposicionar la salida de aire al centro o el airbag al techo. Y las lunas de las puertas traseras mantienen su singular apertura de compás. Pero todo ello, guste o no, forma parte de la originalidad de un C4 Cactus que ha ganado en calidad percibida y confort, con un valor residual que ha subido 4 puntos. Y una última alegría para el posible comprador: el C4 Cactus tiene 2.300 euros de descuento básico –solo con eso ya baja a 19.100 euros–, más 400 en equipamiento, más 800 de sobrepeso de tasación entregando un coche a cambio, más 1.500 por financiar. Una oferta casi irresistible.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

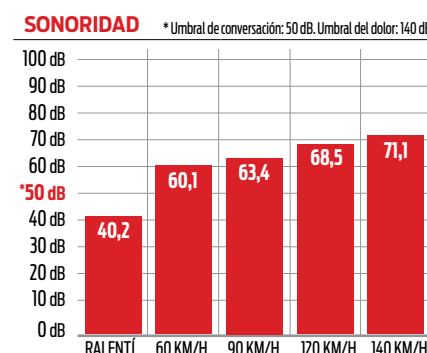
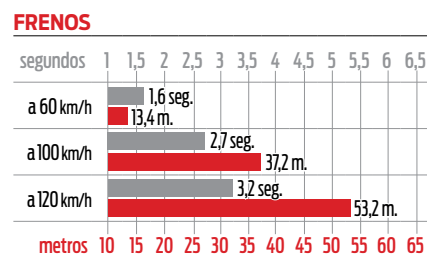
MOTOR	1.2 PURETECH
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.500
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. EAT de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	n.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Indep., tipo McPherson, con muelles, amortiguadores progresivos hidráulicos y barra estabilizadora.
Trasera:	De ruedas tiradas con elemento torsional, con muelles, amortiguadores progresivos hidráulicos y barra estabil.
RUEDAS	
Neumáticos	205/50 R17
Marca	GoodYear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.145
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,4
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

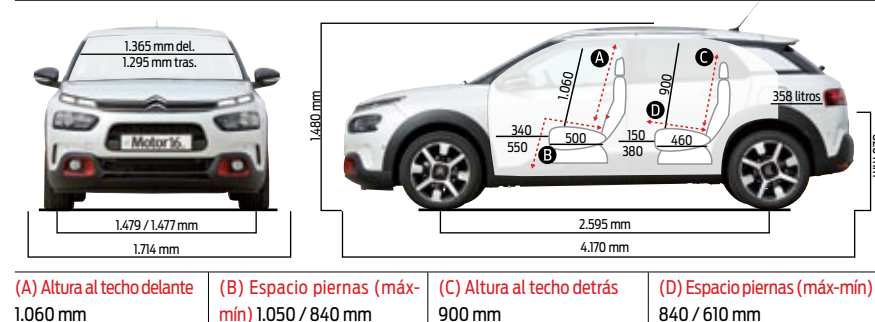
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Navegador	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Sensores de parking del./tras.			▶
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED		▼	
Retrosivores abatibles eléctricos	▲		
Grip Control y ruedas M+S			▶
Función Mirror Screen	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático	▲		
Luces diurnas LED	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▼
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Ayuda a la salida en pendiente	▲		
Regulador velocidad programable	▲		
Airbag de rodilla del conductor			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad			▶
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Retrosvisor interior electrocrómico	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 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)	10,4 (10,9)
Recorriendo (metros)	180
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	29,9
De 80 a 120 km/h en D	7,9
Recorriendo (metros)	223
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,7
Conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,0
A 140 km/h de cruceo	7,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	875
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,3



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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



	CITROËN C4 CACTUS PURETECH 110 EAT6 SHINE	FORD FOCUS BERLINA TREND 1.6 TI-VCT 125 POWERSHIFT	RENAULT CAPTUR ZEN ENERGY TCE 120 EDC	SKODA SPACEBACK 1.4 TSI 125 DSG MONTE CARLO
Precio	21.400 euros (19.100 con dto.)	21.700 euros (19.425 con dto.)	21.770 euros (20.484 con dto.)	23.640 euros (19.165 con dto.)
Cilindrada	1.199 cc	1.596 cc	1.197 cc	1.395 cc
Potencia	110 CV / 5.500 rpm	125 CV / 6.000 rpm	120 CV / 5.000 rpm	125 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	20,9 mkg / 1.500 rpm	16,2 mkg / 4.000 rpm	20,9 mkg / 2.000 rpm	20,4 mkg / 1.400-4.000 rpm
Cambio	Automático, 6 velocidades	Automático, 6 velocidades	Automát. doble embrague, 6 vel.	Automát. doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,4 / 4,6 / 5,3 l/100 km	8,7 / 4,9 / 6,3 l/100 km	7,0 / 4,7 / 5,5 l/100 km	6,1 / 4,1 / 4,8 l/100 km
Emisiones	119 g/km CO2	146 g/km CO2	125 g/km CO2	115 g/km CO2
Autonomía	943 kilómetros	875 kilómetros	818 kilómetros	1.145 kilómetros
Vel. máxima	188 km/h	193 km/h	192 km/h	205 km/h
0 a 100 km/h	10,9 segundos	11,7 segundos	10,6 segundos	8,9 segundos
Maletero	358 litros	363 litros	377-455 litros	415 litros
Dimensiones	4.170 / 1.714 / 1.480 mm	4.358 / 1.823 / 1.484 mm	4.122 / 1.778 / 1.556 mm	4.304 / 1.706 / 1.459 mm
Batalla	2.595 mm	2.648 mm	2.606 mm	2.602 mm
Diámetro giro	10,9 metros	11,0 metros	10,4 metros	10,2 metros
Depósito comb.	50 litros	55 litros	45 litros	55 litros
Peso	1.145 kilos	1.280 kilos	1.277 kilos	1.231 kilos

	CITROËN C4 CACTUS PURETECH 110 EAT6 SHINE	FORD FOCUS BERLINA TREND 1.6 TI-VCT 125 POWERSHIFT	RENAULT CAPTUR ZEN ENERGY TCE 120 EDC	SKODA SPACEBACK 1.4 TSI 125 DSG MONTE CARLO
A favor	El objetivo de potenciar la comodidad se ha cumplido, y el coche es agradable y silencioso. Y todo ello sin incrementar el peso, manteniéndose como el más ligero de los rivales. Los amortiguadores son muy eficaces en cualquier carretera.	Aunque está a punto de ser sustituido por una nueva generación, el Focus destaca frente al C4 Cactus por tamaño y espacio interior. La calidad de acabado también está a buen nivel, así como un precio final muy competitivo gracias a los descuentos.	En lo que va de año, el Captur de Renault es el quinto SUV más vendido en España y cuenta con una modularidad que no ofrece ningún otro modelo del cuarteto. Esto le permite anunciar el mayor maletero. Además, su cambio automático es de doble embrague.	Otro tipo de rival para un modelo como el C4 Cactus que se mueve entre varios segmentos. En este caso, el Skoda es el que ostenta el mayor maletero, el que mejor acelera, el que menos gasta y el de mayor dotación de serie. Su generoso descuento le pone a tiro.
En contra	No se han solucionado pegadas heredadas del modelo anterior. Es el caso de las lunas traseras, con apertura de compás, o la falta de cortinilla en el techo de cristal, a pesar de su eficaz filtro solar. Faltan levas de cambio.	Es 135 kilos más pesado que el C4 Cactus y esa diferencia de masa se nota en el comportamiento. Y el compromiso entre agarre y confort no está tan conseguido como en el francés. Además, aunque tiene 15 caballos más, es el que peor acelera.	Su menor longitud no le deja brillar en espacio interior, a pesar de contar con una banqueta trasera desplazable longitudinalmente. Su precio, a pesar de que lleva una buena dotación de serie, es algo elevado, incluso con descuento.	El diseño del habitáculo del Spaceback es bastante sobrio, y aunque el equipamiento es relativamente completo, hay elementos que se echan de menos, como el sensor de lluvia, que es opcional.



EL DETALLE

GRIP CONTROL Si lo quieres, te lo regalan

En el C4 Cactus de la primera generación, mucho más orientado al segmento todocamino, se ofrecía como opción el sistema Grip Control, que mejora la tracción en situaciones complicadas de adherencia. Y en la reinterpretación de este modelo también se ofrece, en combinación, como anteriormente, con unos neumáticos M+S. En este

caso, como la marca ofrece 400 euros en equipamiento gratuito, el C4 Cactus se vuelve a convertir, si el cliente lo desea, en un todocamino muy eficaz.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,48 euros/km. Coste km total: 0,60 euros/km.
SEGURO
 Seguro a terceros: 315,58 euros/año. Seguro a todo riesgo: 419,18 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
CITROËN
 PSAG Automóviles Comercial España S.A. C/ Eduardo Barreiros, 110. 28041 Madrid. Teléfono: 91 585 19 55

RED DE POSVENTA
 1.055 puntos de asistencia en toda España.
GARANTÍA
 Dos años sin límite de kilometraje
www.citroen.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 21.250 EUROS

450 UNIDADES AL DÍA SALEN DE LA PLANTA MADRILEÑA, CON DESTINO A 50 PAÍSES: JAPÓN, AUSTRALIA, SUDÁFRICA... Y TODA EUROPA

Madrialeño global



Desde su lanzamiento en 2014, más de 270.000 unidades del C4 Cactus han salido de la factoría de PSA en Villaverde, que produce en exclusiva el modelo de Citroën para todo el mundo. Y coincidiendo con su renovación, hemos visitado la planta madrileña, optimizada para adecuarse a las innovaciones técnicas del coche y a su notable mejora de calidad, que se verifica al detalle.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De la mano de Óscar Fernández, director de lo que PSA llama «el Centro de Madrid», hemos visitado la planta de Villaverde, que si en su envol-

torio mantiene aún los rasgos típicos de la arquitectura industrial de 1951 –e incluso por dentro, pues el despacho en desuso de Eduardo Barreiros luce como si el tiempo se hubiese detenido allí–, en la

fábrica propiamente dicha ha introducido sucesivos cambios que le han permitido ajustarse a las nuevas demandas del grupo francés. Y ahí fue clave el inicio de la producción del C4 Cactus a partir de 2014,

en exclusiva mundial y para abastecer a medio centenar de mercados de todo el planeta: Europa, Asia, África... incluso Oceanía. Más de 270.000 unidades ya, cifra que sigue creciendo a razón de 450 uni-

dades diarias, que es la producción actual de la segunda generación de este modelo.

«Sabemos que hay factorías más modernas dentro del grupo, pero Madrid tiene el tamaño y las instalaciones perfectas para un vehículo como éste», nos dice Fernández. Y si en 2014 la planta ya se actualizó, para la fabricación del segundo C4 Cactus ha vuelto a progresar, con cambios tendentes por un lado a la simplificación del proceso y al ahorro de costes –más robots, optimización de cada operación...–, pero destinados también a garantizar la calidad. «La planta de Madrid –continúa Fernández– dispone de los más altos niveles de calidad para asegurar que cada nueva berlina C4 Cactus superará las expectativas de las personas y los estándares más exigentes». Y es que, como también apunta el director de la planta, «cada uno de los vehículos que sale del Centro de Madrid se somete a controles específicos de aspecto, realización geométrica, conformidad, estanqueidad, calidad y funcionalidad, o pruebas en la pista de Villaverde, para verificar el perfecto funcionamiento de sus órganos mecánicos y su dotación funcional y de confort». Palabras que se traducen en una cifra: el control afecta a más de 1.500 características.

Es lo exigible a un modelo actualizado a fondo, y que pone en juego desde la innovadora Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos –ha requerido el registro de 20 patentes y forma parte del programa Citroën Advanced Comfort, que busca la mayor comodidad con ayuda de unos asientos rediseñados y un aislamiento acústico más cuidado– hasta un total de 12 tecnologías de ayuda a la conducción y 3 relacionadas con la conectividad, incluida la llamada de emergencia y asistencia localizadas Citroën Connect Box.

Y tras recorrer la cadena –5.400 metros, que el coche

PRUEBA FINAL DE CALIDAD

En la 'pista americana' del C4 Cactus en Villaverde

Unas 2.500 piezas componen el C4 Cactus, y para comprobar que todo está en su sitio y perfectamente montado cuando sale de la cadena, cada uno de los coches fabricados en Villaverde son sometidos a un ensayo dinámico final en un circuito diseñado a modo de 'pista americana', pues los conductores encargados del test pasan por diferentes zonas, cada una con su cometido específico: verificar el trabajo de frenos o dirección, y de los muelles, amortiguadores y soportes de la suspensión, detectar posibles crujidos, vibraciones o elementos mal anclados, comprobar que funcionan bien asistentes como el ABS o el ESP... Un recorrido corto pero intenso en el que se alcanzan hasta 110 km/h y que incluye fases de fuerte aceleración y de frenada enérgica, y que discurre por los firmes más variados. Acompañamos durante esa rutina a uno de los probadores, convertido en auténtico 'catador' de sonidos, y nos va explicando cada tipo de suelo y cada posible efecto. «Lo mejor –nos dice– es que cualquier cosa que notemos, por mínima que pueda parecer, permitirá solucionar ese posible problema en la fábrica casi al instante».

► **1.-** Tras recorrer unos metros de 'tanteo' desde la cadena, una larga recta permite realizar una fuerte aceleración inicial para descubrir problemas en motor o cambio. **2.-** La recta termina en la zona de frenado, que pone a prueba principalmente el sistema de frenos. **3.-** Mesetas laterales: primero un lado, luego el otro. **4.-** Adoquines clásicos. **5.-** Zona de baches sucesivos. **6.-** Bajada de bordillos. **7.-** Tachuelas.



▲ La cadena de montaje del C4 Cactus tiene ahora 319 robots, y cada coche totaliza 4.096 puntos de soldadura. La fábrica trabaja en dos turnos de 8 horas, y cada uno debe producir 225 unidades, aunque la cadencia está pensada para que, si todo va perfecto, salgan dos o tres coches más por turno.



▲ Las carrocerías –foto grande– ya no discurren por una cadena clásica 'de foso', sino montadas sobre carros autónomos, que circulan o se detienen automáticamente. Y cada proceso ha sido optimizado: por ejemplo, los paragolpes delantero y trasero se acercan ahora a la cadena en un solo carro.



▲ Tras 25 horas, y después de cubrir 5,4 kilómetros por la cadena, llega a la zona final de Acabado. Y el motor se arranca con el C4 sobre rodillos.

completa en 25 horas, desde que su carrocería empieza a ser ensamblada hasta que sale del área de Acabado, nos subimos al azar en un C4 Cactus –se fabrican 31 combinaciones distintas, fruto de combinar 9 colores de carrocería y 4 Packs Color– con segundos de 'vida' para asistir, aunque solo como copilotos, al test de pista. Y no sin antes ponernos unos guantes para evitar que podamos dejar marcas en asientos, puertas o salpicadero. En fin, es lo que tiene la calidad.

Berlina 'anti-edad'

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

Para sobrevivir y adaptarse a los nuevos gustos, algo está cambiando en el sector de las berlinas. Volkswagen se dio cuenta hace años, y en 2008 complementó su Passat con un Passat CC –luego se quedaría en CC 'a secas'– que proponía un aire más deportivo, de perfil coupé, aunque manteniendo las cuatro puertas laterales y el maletero con tapa. Curiosamente, sus rivales –Audi A5 Sportback, BMW Serie 4 Gran Coupe– optaban por una zaga más práctica, rematada con un portón grande, pues esa arquitectura parece mejor valorada cada día: el segundo Opel In-

Solemos ver el término 'anti-edad' escrito en los tarros de crema que usamos para borrar las arrugas de la piel. Pero más de un vehículo tiene también la capacidad de tornar más joven y 'rebelde' a su poseedor, y uno es el Arteon, que da lo que un Passat –e incluso más en ciertos aspectos– pero nos quita años de encima con su imagen y dinamismo. El precio, eso sí, es alto.

signia renunció a la carrocería de sólo cuatro puertas, el nuevo Peugeot 508 viene con cinco... Y de ahí, también, que el Arteon relevase al CC presumiendo ya de portón posterior, lo que supone un primer argumento de peso frente al Passat, disponible con sus ca-

rrocerías tradicionales: sedán clásico y familiar Variant.

Pero, además, el Arteon no se queda en un mero 'Passat de cinco puertas', sino que tiene personalidad estética propia, empezando por un frontal impactante cuya parrilla gana protagonismo –algunas lamas

horizontales se prolongan hacia los extremos 'convertidas' en luces diurnas–, siguiendo por un perfil más estilizado y coupé que el del CC –y con una depurada aerodinámica, pues el Cx es de 0,27– y terminando por una trasera más tendida, y que culmina en un alerón integrado. Y si añadimos a ello las llantas de 19 pulgadas que los acabados Elegance y R-Line montan en España –en otros mercados son de 18–, el conjunto llama lógicamente la atención. Y no es que lo digamos nosotros porque sí, sino porque es un hecho constatable: la gente... lo mira.

Además, hablamos de un 'carrazo': 4,86 metros, longi-

tud que le sitúa a caballo entre un Passat y un Audi A7 Sportback. Ahí es nada. Y lo mejor es que esa talla XL se traduce –no siempre es así– en un interior amplísimo, comenzando por su maletero de 563 litros –ampliable a 1.557 litros si abatimos el respaldo 60:40–, que de serie no acoge rueda de repuesto. Y es que Volkswagen dota al Arteon de neumáticos autosellantes, que 'teóricamente' taponan los pinchazos... si no son demasiado grandes. Nuestro consejo es pedir rueda de repuesto: 115 euros la de tamaño reducido y 510 la de medida normal.

Pasemos ya al habitáculo, amplio también y donde pue-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Dicen que el público apuesta por los SUV y su aire aventurero porque huye del concepto monovolumen, sinónimo para muchos de 'conducción aburrida', o de las berlinas clásicas, que algunos ya vinculan a los coches de empresa y a los de alquiler con conductor. Pero ojo, porque las marcas lo saben y llevan tiempo lanzando berlinas mucho más apasionantes, que sin renunciar a virtudes tradicionales como el confort, la amplitud o el refinamiento, potencian factores que ahora la gente valora, como el disfrute al volante o una línea deportiva. Y el Arteon va por ahí. Tras probarlo, uno se pregunta si sólo hay SUV en la vida.

PRECIO	44.460 €
EMISIONES DE CO ₂ :	116 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Calidad, confort y amplitud. Maletero enorme y con portón. Comportamiento. Equipo de serie y Paquete de Lanzamiento de regalo. Consumo real bajo.
DEBE MEJORAR	
-	Precio alto. Prestaciones en carretera solo correctas. Medida de neumático excesiva para este motor. Sin limpiacristales trasero. Peso superior al de sus rivales.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****





▲ Enorme maletero de 563 litros. Y, a diferencia del CC, su antecesor, el Arteon tiene portón. La rueda de repuesto es opcional.



◀ El 'Paquete de Lanzamiento' que la marca regala en los Arteon Elegance y R-Line incluye los faros LED High y las llantas de 19 pulgadas, con gomas 245/40.



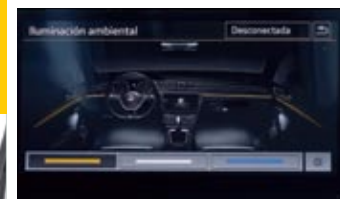
▶▶▶ Salvo por el abultado túnel central—porque hay versiones de tracción 4Motion en la gama—, las plazas traseras son soberbias.



◀ **MÁS AGRADABLE QUE VELOZ LA VERSIÓN PROBADA NO BRILLA POR PRESTACIONES, PERO HAY MECÁNICAS PARA LOS MÁS DINÁMICOS: HASTA 240 CV EN TDI, Y 280 EN TSI AHORA, MÁS EQUIPADO LA MARCA REGALA OPCIONES POR VALOR DE 5.000 EUROS: VOLKSWAGEN DIGITAL COCKPIT, NAVEGADOR...** ▼



▲▼ El selector de modos de conducción es de serie en el acabado Elegance, pero la amortiguación DCC se paga aparte con el motor TDI 150.



▲ Ahora, la versión 2.0 TDI 150 sólo se ofrece con el estupendo cambio DSG7, pero llegará una caja manual.

den viajar cinco adultos, aunque la plaza central posterior sufre la presencia del abultado túnel central. Pero las cotas son estupendas, tanto delante—143,5 centímetros de anchura— como detrás, donde hay 134 centímetros de ancho al nivel de las caderas y 90,5 al techo; y con un conductor de 1,75 al volante quedan nada menos que 78,5 centímetros de distancia entre respaldos, lo que permite, incluso, estirar algo las piernas.

Y el interior convence por otras muchas razones. Por ejemplo, un buen número de espacios donde guardar cosas y un puesto de conducción bien estudiado, ya que los asientos ergoComfort son cómodos y sujetan lo suficiente, la visibilidad es buena en todas direcciones—salvo hacia atrás cuando llueve, pues no hay limpiaparabrisas— y el dise-

ño del salpicadero responde a criterios lógicos y funcionales, que es tanto como decir que todo está a mano, que hay los botones que tiene que haber—ni más ni menos— y que el manejo general de los mandos es intuitivo. Es decir, rápido. Es decir, seguro.

También el equipamiento ayuda a que percibamos el Arteon como un coche refinado y 'de nivel'. La versión básica—41.790 euros— ya está bien dotada, pero el Elegance probado y el R-Line, de enfoque más deportivo, añaden tapicería en Alcantara y cuero, una personalización interior y exterior específica, luces traseras LED con intermitentes dinámicos, pedales en acero cepillado, asistente de luces de carretera e iluminación de curva, o el selector de modos de conducción: Eco, Comfort, Normal y Sport, más el Indivi-

dual personalizable. Y aún hay más, pues Volkswagen, en lugar de plantear descuentos—se agradecerían, pues los precios del Arteon asustan un poco si no sabemos valorar el nuevo modelo en su justa medida— regala equipamiento con el llamado 'Paquete de Lanzamiento', equivalente a 5.000 euros en opciones: instrumentación configurable Volkswagen Digital Cockpit, las antes citadas llantas de 19 pulgadas, cámara trasera, unos faros delanteros LED High—ver cuadro en página 37— que casi convierten la noche en día, el sistema de navegación Discover Media...

Y los más caprichosos están de enhorabuena, porque la lista de opciones es larga para que podamos dotar nuestro Arteon con las últimas ayudas a la conducción, con cuero y llantas especiales, con elemen-

tos que optimizan el confort acústico o el comportamiento... Ojo con liarse la manta a la cabeza, porque nuestra unidad, por ejemplo, llevaba 12.425 euros en extras, lo que disparaba la factura más allá de los 56.000 euros. Mucho para un diésel de 150 CV.

Y es que el propulsor elegido para este primer test del Arteon en Motor16 es el bien conocido 2.0 TDI 150—también se ofrece en versión de 190 CV y, como BiTurbo, con 240 CV—, que debe mover en este caso un conjunto de 1.643 kilos. Entre eso—la relación peso/potencia es de 10,95 kilos por caballo— y que esta mecánica destaca más por agrado y progresividad—rinde 34,7 mkg de par desde 1.750 rpm— que por brío, nadie debe esperar unas prestaciones tan alegres como insinúa el aspecto del coche. Y



eso que el eficaz cambio automático DSG7, con modo 'S' y levas en el volante, ayuda a sacar el máximo partido de los 150 caballos. Así, la firma de Wolfsburg anuncia una acele-

ración de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos y nosotros le hemos medido 9,7; y tampoco la respuesta del acelerador al recuperar velocidad te incrusta en el respaldo, pues de 80 a 120

km/h emplea 7,9 segundos: bien, pero exactamente el mismo registro que el C4 Cactus PureTech 110 EAT6 probado en la página 24. De hecho, recomendamos esta versión 2.0

TDI 150 a los conductores sosegados o a los que circulan más por autopista. De hecho, su velocidad punta, de 220 km/h, le permite rendir bien en las 'autobahn' germanas.

Para los que busquen algo de 'rock&roll', mejor optar por un motor más energético. Con la tranquilidad que da saber que hay chasis de sobra, pues el comportamiento del Arteon—usa la plataforma MQB— nos ha parecido fantástico, y en vías de montaña siempre echábamos de menos más potencia para disfrutar de un conjunto tan eficaz y equilibrado, pues vira plano, el paso por curva es imperturbable y aplomado—el DCC opcional y los 245/40 R19 se notaban positivamente—, la frenada es buena y de la dirección sólo se pueden decir cosas bonitas, como que es precisa y, ante todo, rapidísima: 2,1 vueltas de volante.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

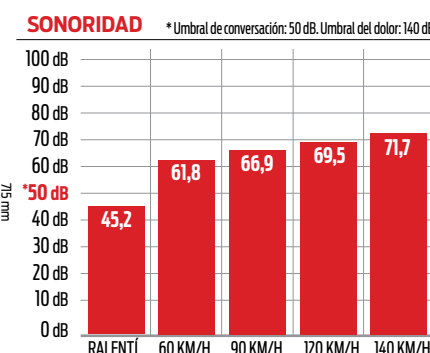
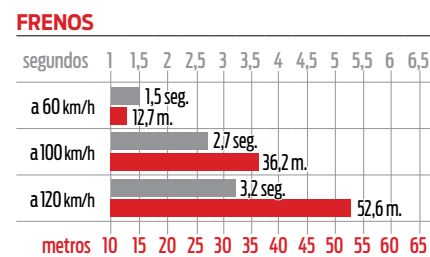
MOTOR	2.0 TDI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	34,7 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. doble embr., 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	245/40 R19 - 8,0Jx19"
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.643
Capacidad del depósito (l)	66
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,95
Coefficiente aerodinámico Cx	0,27

EQUIPAMIENTO

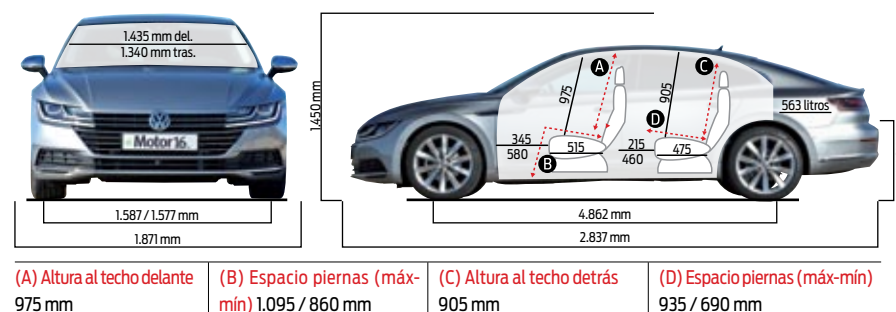
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Head-up Display	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Navegador	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Asistente de luces de carretera	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático 3 zonas	▲		
Amortiguación regulable DCC			▶
Selector de modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control de crucero activo ACC	▲		
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla del conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Neumáticos autosellantes	▲		
Rueda repuesto medida normal			▶
Sensores proximidad del./tras.	▲		
Asistente salida en pendiente	▲		
Espejo interior fotosensible	▲		

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (9,1)
Recorriendo (metros)	164
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,9
Recorriendo (metros)	223
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
Conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,5
A 140 km/h de crucero	7,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.047
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,4
Ciclo extraurbano	4,0
Ciclo mixto	4,5



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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

	VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TDI 150 DSG7	AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TDI 150 S TRONIC	OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 1.6 CDTI 136 AT6 EXCELLENCE	SKODA SUPERB 2.0 TDI 150 DSG7 ACTIVE
Precio	41.790 euros	43.550 euros	35.700 euros (31.473 con dto.)	32.490 euros (29.695 con dto.)
Cilindrada	1.968 cc	1.968 cc	1.598 cc	1.968 cc
Potencia	150 CV / 3.500-4.000 rpm	150 CV / 3.250-4.200 rpm	136 CV / 3.500-4.000 rpm	150 CV / 3.500-4.000 rpm
Par máximo	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm	32,7 mkg / 1.500-3.250 rpm	32,7 mkg / 2.000-2.250 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm
Cambio	Autom. doble embrague, 7 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,4 / 4,0 / 4,5 l/100 km	4,9 / 3,8 / 4,2 l/100 km	6,1 / 4,5 / 5,1 l/100 km	5,4 / 4,0 / 4,5 l/100 km
Emisiones	116 g/km CO2	110 g/km CO2	134 g/km CO2	116 g/km CO2
Autonomía	1.466 kilómetros	1.285 kilómetros	1.215 kilómetros	1.466 kilómetros
Vel. máxima	220 km/h	217 km/h	203 km/h	217 km/h
0 a 100 km/h	9,1 segundos	8,9 segundos	10,9 segundos	9,0 segundos
Maletero	563 - 1.557 litros	480 litros	490 - 1.450 litros	625 - 1.760 litros
Dimensiones	4.862 / 1.871 / 1.450 mm	4.733 / 1.843 / 1.386 mm	4.897 / 1.863 / 1.455 mm	4.861 / 1.864 / 1.468 mm
Batalla	2.837 mm	2.824 mm	2.829 mm	2.841 mm
Diámetro giro	11,9 metros	11,7 metros	11,7 metros	11,1 metros
Depósito comb.	66 litros	54 litros	62 litros	66 litros
Peso	1.643 kilos	1.590 kilos	1.522 kilos	1.570 kilos
A favor	Gran trabajo de Volkswagen, pues el Arteon se convierte en una de las berlinas más apetecibles del momento: mucha calidad, amplitud, enorme maletero, un comportamiento de primera, alta tecnología... Y en esta versión, un bajo consumo real: 6,3 l/100 km.	Tanto el Arteon como el modelo de Audi merecen '5 estrellas' en cuanto a acabado, pero seguimos poniendo la calidad general del A5 Sportback en la cúspide del segmento. Gasta menos porque es más ligero y por ajustes específicos del motor 2.0 TDI 150. Y brilla por comportamiento.	Esta segunda generación es mucho más ligera que el primer Insignia, y eso es bueno para todo: consumo, prestaciones, comportamiento... Se beneficia de un gran descuento, que le pone muy a tiro, y destaca por confort y amplitud. En calidad y tecnología está a buen nivel.	Comparar los datos de Superb y Arteon es un ejercicio aclaratorio: parecen el mismo coche. Y es que comparten casi todo: plataforma, motor, cambio DSG, depósito... Pero el Skoda tiene un maletero aún mayor, es infinitamente más barato y, al pesar menos, anda algo mejor.
En contra	Es el más pesado de los cuatro modelos comparados, y eso no ayuda en materia de prestaciones, donde sólo cumple. El precio es bastante alto, incluso en la versión básica. Por ahora, no hay versión 2.0 TDI 150 manual.	Es el más caro, pese a que el equipo de serie no es tan completo como el del Arteon. Y sus opciones son caras. El maletero es más pequeño, y al ser 13 centímetros más corto ofrece plazas traseras algo más justas. El depósito de carburante es pequeño.	Aunque es el más largo de los cuatro, el maletero se queda en 490 litros, sólo 10 litros más que el Audi, 16 centímetros más corto. Las prestaciones de la versión 1.6 CDTI 136 –pese a un par muy alto– son más pobres que las de sus rivales.	Aunque está bien hecho, no ofrece el mismo grado de refinamiento que el Arteon, ni unos materiales de tanta calidad como el Volkswagen o el Audi. Su comportamiento es bueno, pero quizás carece del tacto deportivo que sí tiene el Arteon.



EL DETALLE

FAROS LED HIGH Nos aclaran la noche

De serie, todos los Arteon llevan ópticas LED delante y detrás, pero los acabados Elegance y R-line presumen de los eficaces faros delanteros LED High con asistente para luz de carretera Dynamic Light Assist predictivo y luz dinámica de curva predictiva. Emplean un sistema de iluminación de la vía y su entorno en el que por encima de 60 km/h las luces 'largas', o de ca-

rrretera, van siempre encendidas, pero sin deslumbrar al resto de usuarios gracias a un sistema de enmascaramiento que va dando forma al haz para iluminar sólo donde debe, como por ejemplo el interior de las curvas.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

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

SEGURO
 Seguro a terceros: 457,18 euros/año. Seguro a todo riesgo: 722,56 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
 151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 Dos años sin límite de kilometraje
www.volkswagen.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
56.885 EUROS

Con mucho estilo

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

Reconozco que el diseño del nuevo Hyundai i30 –la carrocería corta, por así decirlo– no es lo que más me llama la atención de este compacto. Aunque el deportivo i30 N sí tiene su ‘puntito’.

Yo sería de los que pagarían con gusto los 1.430 euros que separan a un i30 ‘del montón’ de este sugerente i30 Fastback, por lo menos en el caso concreto de esta versión: 1.4 T-GDI 7DCT Style.

Y es que cuando parece que ya no hay vida más allá de los SUV, se agradece el nacimiento de este nuevo modelo, que se suma a la familia i30 y tam-

En un mundo donde las palabras SUV o crossover están a la orden del día, se agradecen soplos de aire fresco como el ofrecido por Hyundai con este nuevo i30 Fastback, un modelo muy llamativo, funcional y, además, a un precio interesante.

bién a su segmento, en el que a día de hoy no tiene rival. Ciertamente se puede comparar con un A3 Sedán o con un CLA, pero estos tienen carrocería de cuatro puertas, como un Hyundai Elantra, que aún sigue en activo. Por otro lado, un Honda Civic mide 63 milímetros más que nuestro protagonista, pero de cara a la

galería se trata de un compacto con todas las de la ley.

4,45 metros de longitud es lo que mide este llamativo i30 –115 milímetros más que su hermano ‘corto’ Hatchback–, un vehículo que presume de una dinámica silueta, pero con la funcionalidad de sus cinco puertas, un enfoque similar a un Volkswagen Arteon

o un Audi A7 Sportback. Salvando las distancias... Sobre todo las económicas.

Para desarrollarlo han partido de la plataforma que usa el resto de i30, con 2.650 milímetros de distancia entre ejes. De la mitad hacia el frente es calzado a cualquier i30, pero su zaga varía drásticamente, comenzando por un techo 25 milímetros más bajo, y que finaliza en un portón rematado con un discreto alerón. Este sugerente diseño condiciona su plano de carga, que queda muy elevado, y también la visibilidad trasera. Para remarcar su carácter coupé, Hyundai podría haber optado por unas puertas sin marco

LA CLAVE



jgarnacho@motor16.com

El nuevo i30 no es que estéticamente sea de mi agrado y pagaría con gusto los 1.430 euros que lo separan de este Fastback, mucho más atractivo y a la larga, menos visto. No sólo es estética, pues hay más maletero y una dinámica ligeramente más deportiva por su puesta a punto. Este 1.4 T-GDI corre de sobra y el cambio 7DCT es muy agradable, pero su gasto real es algo elevado y de momento no lo hay manual, ni diésel. Con descuento se queda en 23.830 euros. Nada mal.

en las ventanillas, pero seguro que baratas no iban a salir.

Sentados al volante, todo recuerda a cualquier i30, con mandos ordenados, buenos materiales, una postura de conducción muy correcta... Detrás, más de lo mismo,

PRECIO 30.230 €

EMISIONES DE CO₂: **129 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- + Comportamiento dinámico. Equipamiento de serie en los Style. Calidad de acabado. Cambio 7DCT. Precio atractivos con descuento: 23.830 euros.

DEBE MEJORAR

- Consumo algo elevado. No equipa limpiaventana trasero. Visibilidad posterior. Plazas traseras justas. Plano de carga elevado. Sin chasis adaptativo.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS ultimate ACTIVE <small>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)</small>	
MOTOR	1.4 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.353
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,7 mkg / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	51,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
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	225/40 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.342
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.455 / 1.795 / 1.425
Capacidad del maletero (l)	450 - 1.351
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,5)
Recorriendo (metros)	150
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	6,4
Recorriendo (metros)	183
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5 %

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción dinámica	12,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,8
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	657
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,6





▲ El portón trasero facilita el acceso al maletero, pero no es eléctrico. Los Style llevan estas llantas de 18 pulgadas.



UN 15 POR CIENTO MÁS RÍGIDO SU CHASIS SE HA PUESTO A PUNTO EN NÜRBURGRING, Y SU DINÁMICA ES SENSACIONAL. GANARÍA PUNTOS SI OFRECIERA UNA SUSPENSIÓN ACTIVA COMO LOS HATCHBACK POR DENTRO ES CALCADO AL i30 'NORMAL'. LOS MATERIALES SON DE CALIDAD Y SU ERGONOMÍA ES BUENA. LA PANTALLA DE 8 PULGADAS ES DE SERIE



▲ Aunque de emergencia, hay rueda de repuesto de serie. El maletero arranca en 450 litros, 55 más que los i30 Hatchback. Hay respaldos abatibles, y puede alcanzar los 1.351 litros de capacidad.



▲ Su instrumentación es muy clara y sencilla de manejar. Las levas del cambio son de serie, como el control de velocidad activo.



▲ Delante no hay problemas de espacio, pero detrás es algo más justo en altura y en espacio para las piernas. Eso sí, tiene salidas de ventilación, y también lo último en ayudas a la conducción.



▲ El 1.4 T-GDI sólo se ofrece por ahora con cambio 7DCT. Hay programas Eco, Normal y Sport.

pues al no variar su batalla mantiene el espacio para las piernas, un apartado donde el i30 no es el mejor de su clase: con un conductor de 1,75 metros de altura, detrás quedan sólo 65 centímetros. El diseño de su silueta resta hueco para la cabeza, pues detrás medimos 88 centímetros, cuando el Hatchback tiene 97. Igual las versiones sin techo solar –los Link y Tecno– ofrecen algún milímetro extra, pero hasta este elemento es de serie en los Style, como las salidas de ventilación detrás, los faros LED, el climatizador bizona, los asientos eléctricos, el navegador... ¿Tienes tiempo? Porque la lista va para largo.

Optar por un i30 Fastback no es sólo adquirir un vehículo más llamativo, sino que también es más práctico –si es

to es primordial, igual un i30 CW es la opción–, pues se ganan 55 litros de capacidad en el maletero, que oscila entre 450 y 1.351 litros. Y para rizar el rizo, hay rueda de repuesto. De emergencia, eso sí, pero rueda.

Y ganaría puntos si pudiera ofrecer un portón trasero eléctrico –la llave manos libres es de serie– o un respaldo trasero abatible en tres partes 40:20:40. Pero es complicado tenerlo todo.

A finales de enero acabamos una prueba en la que recorrimos 50.000 kilómetros con un Hyundai i30 1.4 T-GDI 7DCT, por lo que esta combinación mecánica nos es familiar. Junto al 1.0 T-GDI de 120 CV, son las dos opciones disponibles por ahora, aunque tras el verano llegará el 1.6



▲ Su zaga es su seña de identidad, pero no hay limpiavientos trasero y la visibilidad no es perfecta. Detrás hay suspensión independiente.

CRDI. Este corazón sólo se asocia al mencionado cambio de doble embrague, y hablamos de un agradable y prestacional conjunto, que casa a la

perfección con la filosofía de este atrayente i30.

El mayor tamaño del Fastback incrementa el lastre en 27 kilos frente a un i30 Hat-

chback, pero aún así es muy ligero. Eso se transmite al volante y también ayuda cuando hablamos de prestaciones, que son más que notables. Es cierto que mejora los datos homologados, pero para acelerar

de 0 a 100 km/h y recuperar de 80 a 120 km/h ha sido seis y siete décimas más lento, respectivamente, que la unidad de 50.000 km, a la cual llegamos a medir ¡163,6 CV!

Este i30 Fastback empuja

con contundencia, y su cambio aporta un preciado plus al confort de marcha. Si nos queremos divertir podremos seleccionar el modo Sport –también tiene programas Eco y Normal–, pero Hyundai no ha apostado por ofrecer, ni como opción, unas suspensiones adaptativas; y sus modos sólo afectan a la dirección, al pedal acelerador y al cambio, que cuenta con levas en el volante.

A pesar de no ofrecer este elemento, común en el segmento, presume de dinámica, pues su menor altura rebaja el centro de gravedad y se acompaña de unas suspensiones 5 milímetros más próximas al asfalto, del mismo modo que se incrementa su rigidez un 15 por ciento. Eso se nota cuando aparecen las primeras curvas

en nuestro camino, pues las negocia como un deportivo, ayudado también por unas excelentes gomas Michelin Pilot Sport 4S en medida 225/40 R18; que, por otro lado, absorben poco las irregularidades del asfalto. Se nota que Nürburgring ha sido su 'laboratorio'.

Es cierto que con unas suspensiones adaptativas ganaría puntos –son independientes en ambos ejes–, y ocurriría lo mismo si su consumo fuera más ajustado, pues conseguir los 5,6 l/100 km que anuncia es complejo, por mucho que mimemos el gas. Pero siempre podremos invertir los 6.400 euros de descuento –requiere entregar vehículo, financiar...– en carburante para disfrutar el i30 más 'pintón' de la historia.

SUS RIVALES



AUDI A3 SEDÁN 1.5 TFSI EVO S TRONIC

Mecánicamente está por delante y gasta menos que el i30. De tamaño son muy parejos, pero no tiene portón. Si iguales equipamiento prepara más de 45.000 euros.

Precio	31.830 €
Potencia	150 CV
Consumo	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,2 seg.



HONDA CIVIC 1.5I-VTEC TURBO CVT PRESTIGE

Mide 4,52 metros de largo y es muy amplio. Con este motor corre de sobra, pero el CVT no es tan refinado y gasta más que el i30. El Prestige lo lleva todo.

Precio	29.650 €
Potencia	182 CV
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	8,5 seg.



MERCEDES CLA 200 7G-DCT

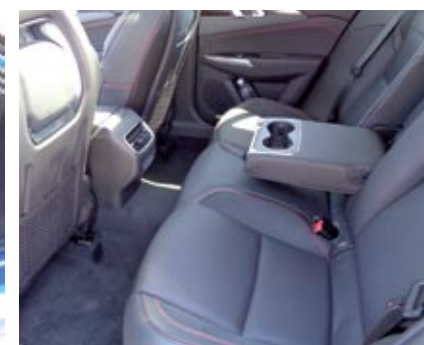
Muy llamativo, pero su diseño condiciona las plazas traseras. Bien acabado, esta versión corre y gasta lo justo. Su cambio es sensacional, pero falta equipamiento.

Precio	35.327 €
Potencia	156 CV
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.

Será un duro rival



El 02 es cómodo y agradable, y presenta reglajes de tono deportivo. El cambio automático DCT7 puede usarse manualmente, pero con movimientos de palanca a derecha izquierda poco 'naturales'. Pese a ser más pequeño que el 01, las plazas traseras y el maletero son correctos.



Aunque en China arranca su comercialización en junio, a Europa no llegará hasta comienzos de 2020, poco después de iniciarse su producción en la planta de Volvo en Bélgica. Pero ya lo hemos conducido, y el 02 de Lynk&Co nos parece un sólido rival de crossovers como el Mercedes GLA.

P.M. | motor16@motor16.com

La puesta en marcha de Lynk&Co, la marca global del gigante chino Geely, sigue el calendario previsto, y siempre bajo la batuta de Volvo, que se ocupa del diseño y desarrollo de los vehículos, de la tecnología... E incluso de gestionar las fábricas de la marca, como la de Luqiao, de donde ya sale el Lynk&Co 01 –en breve también los Volvo XC40 destinados a ese país–, o la de Zhangjiakou, recientemente inaugurada y que se encar-

gará del 03 –un sedán que no vendrá a Europa– y el 02, un crossover más corto y bajo que el SUV 01 que estará a la venta en China en junio. Pero los usuarios españoles deberán esperar más, pues ese calendario no contempla el arranque de la actividad de Lynk&Co en nuestro continente hasta comienzos de 2020, cuando se ponga a la venta el 01 de mecánica híbrida enchufable, y el 02 'europeo' –se fabricará en la planta belga de Gante, de donde sale el XC40– estará en la calle muy poco después.

Pero Motor16 ya ha podido probarlo, casi dos años antes de su lanzamiento comercial. Ha sido un corto recorrido por autovías próximas a su factoría de montaje, pero suficiente para comprobar de nuevo –ya lo hicimos en noviembre al conducir el 01– que Lynk&Co va muy en serio en términos de producto –calidad y tecnología al nivel de un Volvo–, a la espera de constatar si, finalmente, el precio es más bajo que los 'premium' a los que se enfrentará. Y el 02 pone en su punto de mira a Mercedes

GLA, Audi Q3 y BMW X2. Para lograr una factura aquilatada, la casa chinosueca juega bazas como la práctica ausencia de concesionarios –seis mal contados en toda Europa– o una gama limitada a pocas versiones –unas ocho– de equipamiento cerrado, lejos de esos cientos o miles de combinaciones que permiten sus rivales. Y aunque a nuestro mercado vendrá sólo con mecánicas electrificadas –un híbrido enchufable, por ejemplo–, hay que conformarse por ahora con los motores convencio-

Un corto recorrido por carreteras bastante despejadas, 250 kilómetros al noroeste de Pekín, nos sirvió para tomar un primer contacto con el 02.



nales de gasolina –ofrecidos ya por Volvo–, como el tricilíndrico 1.5 Turbo –en versiones de 156 y 180 CV– o el 2.0 Turbo, con sus 190 CV y que fue el probado en China. En concreto, con tracción total y cambio automático DCT7 de doble embrague. Estupendo rendimiento mecánico –motor con empuje y buen sonido, y cambio suave y ágil– para un 02 que es 23 milímetros más largo que el XC40 pero 124 más bajo, lo que refuerza un

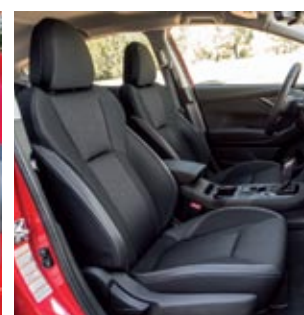
dinamismo –se restan kilos y baja el centro de gravedad– al que ayuda la deportiva puesta a punto del chasis, con suspensión firme –apenas balancea en curva–, sólida frenada –anuncia 35,9 metros para detenerse desde 100 km/h– y un tacto general 'premium': materiales y acabado, confort de marcha, buena pisada... Además, podemos elegir entre los programas de conducción Eco, Normal, Sport y Off Road, que ajustan sobre todo el tacto de la dirección.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TURBO 156	1.5 TURBO 180	2.0 TURBO 190
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.477	1.477	1.969
Potencia máxima (CV/rpm)	156 / 5.000	180 / 5.500	190 / 4.700
Par máximo (mkg/rpm)	25,0 / 1.450-4.000	27,0 / 1.500-4.000	30,6 / 1.400-4.000
Tracción	Delantera / Total	Delantera / Total	Delantera / Total
Caja de cambios	Aut. DCT, 7 vel.	Aut. DCT, 7 vel.	Aut. 6 v. / Aut. DCT 7 v.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.448 / 1.890 / 1.528	4.448 / 1.890 / 1.528	4.448 / 1.890 / 1.528
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	N.d.	7,8 (4WD)
Velocidad máx. (km/h)	N.d.	N.d.	205 (4WD)
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.	N.d.	6,8 (4WD)

PRECIO	NO DISPONIBLE
EMISIONES DE CO ₂ : N.D.	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad general. Confort y agrado de uso. Frenada. Amplitud. Tecnología y diseño 'by Volvo'.	Manejo secuencial de la palanca hacia los lados. Gasto del 2.0 T. No llega a Europa hasta 2020.





▲ Apple CarPlay y Android Auto son de serie. La pantalla superior muestra el funcionamiento del EyeSight.

Seguridad y precio

Subaru dice adiós a la tradición deportiva que siempre ha caracterizado al Impreza con este nuevo modelo de aire exclusivo por las soluciones que ofrece –tracción total, motor bóxer y cambio automático– pero sobre todo por el nivel de seguridad que ofrece y el precio al que lo hace.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Los SUV se han convertido en el principal éxito de Subaru, que entre el Forester, el Outback y el XV suman el 86 por ciento de las ventas. Pero en la marca japonesa no olvidan los modelos que les han traído hasta aquí; y entre esos modelos, sin duda el Impreza está en el punto más alto. Porque este compacto, siempre de aire deportivo gracias a sus históricas participaciones en el Mundial de Rallies, es uno de los coches más emblemáticos de Subaru.

Pero con la fama no sirve y la llegada de una nueva generación de Impreza no garantiza el éxito si no ofreces un añadido a un modelo en cierto modo minoritario y que debe competir con rivales de tremendo poderío. Para ello, en Subaru han apostado a la seguridad; quieren que este Impreza sea la re-

ferencia en seguridad en el segmento compacto. Algo para lo que están muy bien encaminados pues ha logrado el mejor resultado de los compactos en las pruebas de EuroNCAP de 2017, convirtiéndose en el 'Best in Class'.

Esa apuesta por la seguridad se une a características clásicas del Impreza como la tracción total permanente o el motor bóxer de cilindros opuestos; detalles que garantizan un comportamiento de lo mejor del segmento gracias a su centro de gravedad más bajo y a las menores vibraciones provenientes del motor. Además, el nuevo Impreza está desarrollado sobre la nueva plataforma global de Subaru –preparada para poder incorporar todo tipo de sistemas de propulsión: térmico, híbrido o eléctrico– que mejora la rigidez un 70 por ciento, elimina vibra-

ciones y sitúa el centro de gravedad 5 milímetros más abajo, por lo tanto, mejora el comportamiento dinámico y la seguridad.

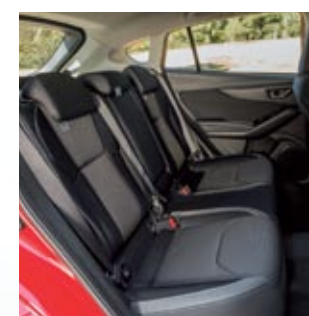
Y para rematar la apuesta por la seguridad, incorpora de serie en toda la gama, el sistema EyeSight que mediante el uso de dos cámaras frontales dispone de nueve funciones de ayuda a la conducción: aviso de colisión, frenada pre-co-

lisión, asistencia a la frenada pre-colisión, control de cruce y de cruce adaptativo, aviso de salida del carril, permanencia en el carril, control del acelerador, aviso de derrapado y aviso de avance del coche delantero.

Ese despliegue de medios se queda corto en cuanto a otras opciones: solo se ofrece con carrocería de cinco puertas y con un motor, un 1.6 de cuatro ci-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6i
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 opuestos
Cilindrada (c.c.)	1.600
Potencia máxima/rpm	114/6.200
Par máximo/rpm	15,3/3.600
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc.vent./Disc.vent
Neumáticos	205/55R 16
Peso (kg)	1.358
Largo/Ancho/Alto (mm)	4460/1775/1480
Volumen maletero (l)	385/1.310
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,4
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	6,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	140
Precios desde... (euros)	20.400



▲ Un interior con espacio correcto para 5 ocupantes. Buen acabado en el interior.

lindros opuestos con 114 caballos, tracción total permanente y cambio automático Lineartronic de variador continuo cierran el paquete mecánico.

En el apartado tecnológico hay más innovaciones, como los sistemas de información y entretenimiento, pues incorpora Apple CarPlay o Android Auto así como un sistema de radio digital.

En nuestro recorrido por los alrededores de Madrid, el Impreza se comporta como un compacto de carácter tranquilo y familiar. Cómodo y suave pero un poco escaso de carácter por su potencia justa y un cambio que no ayuda, pues el CVT obliga a llevarlo alto de revoluciones si queremos que el coche tenga brío. Sin embargo la ligereza en su construcción y la

tracción total permiten que sea ágil en marcha y absolutamente seguro en cada momento. Transmite confianza inmediatamente y es previsible en sus reacciones. Y pese a su bajo centro de gravedad es cómodo para los ocupantes.

Con dos niveles de acabado a un precio muy atractivo, el Impreza es una opción muy interesante entre los que buscan un compacto diferente, con un punto exclusivo y en el que el más alto nivel de seguridad esté garantizado, aunque a costa de olvidar esa tradición deportiva implícita, hasta ahora, en el nombre Impreza.

PRECIO		20.400 €
EMISIONES DE CO ₂ : 140 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>+</p> <p>Comportamiento dinámico. Seguridad. Equipamiento y acabado. Tracción total.</p>	<p>-</p> <p>Funcionamiento cambio CVT. Motor justo de potencia. Solo una opción mecánica.</p>	



la cifra

20.015

millones de euros es el valor de los equipos y componentes exportados por la industria auxiliar española en 2017, cifra récord que supera en un 2,6 % la del año anterior. Son datos de Sernauto, la asociación de proveedores, que señala a Marruecos como primer destino fuera de la UE.

en breve

► **CONTRATOS EN MARTORELL.** - El incremento de producción en la planta española, por la buena acogida de los Ibiza, León y Arona, conlleva el contrato indefinido para 250 empleados, que formarán parte de la plantilla de Seat a partir del próximo mes de junio. Con esas incorporaciones, en los últimos cinco meses se habrán creado en Martorell 515 nuevos puestos de trabajo.

► **LOS DS SERÁN ELÉCTRICOS.** - A partir de 2025 los nuevos modelos de la marca premium del Grupo PSA serán exclusivamente híbridos o eléctricos puros. De hecho, la segunda generación de todos los DS ya contará con una versión electrificada, y en el Salón de París se presentará el primer DS cien por cien eléctrico.

► **CONCESIONARIOS DESPROTEGIDOS.** - Faconauto, la patronal de los concesionarios, pide un marco normativo que dé seguridad jurídica al sector de la distribución y reparación de vehículos, especialmente ante el cese de actividad por decisión de la marca. Considera al sector desprotegido frente a la reestructuración de las redes mediante la cancelación masiva y unilateral de los contratos.

► **MENOS MUERTOS EN ABRIL.** - La tendencia a la baja iniciada en febrero ha continuado en abril, con 17 fallecidos y 20 accidentes mortales menos que el pasado año. Reducción también en el puente de mayo, con 12 muertos frente a los 15 de 2017; y el viernes 27 de abril sin producirse ningún siniestro mortal.



LA SINIESTRALIDAD DE LAS FURGONETAS, A EXAMEN
Responsables en dos de cada tres accidentes

La alta siniestralidad de las furgonetas es una creencia popular muy generalizada y una preocupación recurrente, que confirma el primer estudio exhaustivo que analiza el tema en el quinquenio 2011-2015,

las últimas estadísticas completas de la Dirección General de Tráfico. Los 445.000 accidentes con víctimas registrados en España en ese periodo son concluyentes: los siniestros con esos vehículos impli-

cados subieron un 41 %, frente al 12 % de incrementos en el caso de los turismos, dejando 935 muertos —representan un 10 % del total— y casi 4.600 heridos graves en el camino. Situación especialmente grave

en las ciudades, donde el aumento de lesionados se coloca en el 94 %, y el riesgo de sufrir un accidente mortal supera en un 35 % el de los turismos. Son datos del Informe de la Fundación Línea Directa y el INTRAS, el Instituto Universitario de Investigación de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, que también llama la atención sobre la responsabilidad de los conductores de esos vehículos: culpables en dos de cada tres accidentes con contrario en los algo más de los 940.000 accidentes registrados por la aseguradora en el periodo 2011-2017, con 23.000 furgonetas implicadas. Pero aún hay más, pues en el

quinquenio 2011-2015, el índice de lesionados y accidentes por cada 1.000 vehículos subió el 42 %, cuando el parque de furgonetas bajó en ese periodo el 0,4 % (+2,7 % aumento el total español). En el reparto por comunidades autónomas, Baleares (8,8), Cataluña (7,3) y Asturias (5,8) superan ampliamente la media nacional de 4,7 furgonetas accidentadas por cada 1.000 vehículos en 2015, con Navarra (1,5), Extremadura (2,4) y Cantabria (2,6) con las menores tasas. En cuanto a la evolución efectuada desde 2011, la lista la encabezan Canarias (aumento del 170 %), Murcia (+145 %) y Andalucía (+125 %), frente a

el puntazo

Los Presupuestos del Estado esconden la subida de los carburantes en nueve comunidades autónomas.

La intención de eliminar el tramo autonómico del Impuesto Especial de Hidrocarburos y sumarlo al tipo estatal especial supondrá un aumento de 4,8 céntimos de euro por litro en Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Navarra y País Vasco, donde no existe el gravamen autonómico. El cambio, efectivo a partir de enero de 2019, no afectaría a Andalucía, Baleares, Castilla-La Mancha, Cataluña, Galicia, Murcia y Valencia, que aplican el máximo de 4,8 céntimos permitido; mientras en el resto, la subida dependería del porcentaje actual: entre 1,7 céntimos en Madrid y los 4 del gasóleo en Asturias.

Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

Solvencia y transparencia en pro de la movilidad sostenible

Para quienes siguen los medios de comunicación y conocen en cierto grado el sector de la automoción, es evidente que la conservación del medio ambiente relacionada con la emisión de gases contaminantes constituye un problema que, desde las responsabilidades públicas, hay que abordar para dar cumplida respuesta en primer lugar a una realidad, y en segundo lugar a una preocupación que existe en amplios sectores de la sociedad. Esa preocupación latente es ampliamente compartida desde los escaños del Grupo Parlamentario Popular, tal y como ya he tenido ocasión de manifestar en distintas oportunidades.



Muchas veces se reprocha a quienes ostentamos la soberanía popular y formamos parte de las Cortes Generales, vivir en un mundo desconectado de la realidad que preocupa a la opinión pública y a los sectores económicos que generan renta y empleo en nuestro país. Recientemente, en respuesta a las consideraciones hechas anteriormente y demostrando una vez más que es nuestro interés como representantes de los ciudadanos dar respuesta a sus preocupaciones, el Grupo Parlamentario Popular presentó un escrito en el Congreso de los Diputados para crear una Subcomisión para el estudio de la Movilidad Sostenible.

Esta iniciativa, que ha sido impulsada por el Grupo Popular, fue puesta en conocimiento de los diversos grupos que están representados en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible con la intención de que, al ser un tema de Estado, la iniciativa contara con la mayor participación del arco parlamentario. El 24 de abril quedó aprobada por 14 votos a favor, del Grupo Parlamentario Popular, y 19 abstenciones, del resto de los grupos presentes en la Comisión, la constitución en el seno de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de una Subcomisión de Movilidad Sostenible.

La Subcomisión en cuestión, en síntesis, pretende desde la solvencia, apoyada en el rigor técnico y con la participación de todos los grupos de la Cámara, estudiar tanto el origen de la contaminación, la contribución del transporte y parque móvil a dicha contaminación, así como conocer en profundidad las distintas técnicas de motorización y las infraestructuras necesarias para, siempre teniendo en cuenta la satisfacción del consumidor, poder crear el entorno favorable que permita conciliar todas las variables: la conservación medioambiental, los intereses legítimos de los usuarios y, naturalmente, los intereses legítimos también de los sectores económicos implicados en el asunto.

Esta iniciativa demuestra el método de trabajo que es tradicional en el Grupo Parlamentario Popular, que se caracteriza por identificación de problemas, procesar el problema a través de los principios ideológicos del Partido y, posteriormente, contribuir a la oportuna solución de dichos problemas.

En esta ocasión, al ser un problema de Estado, esperamos el concurso y la colaboración de los grupos con representación en la Cámara para, en un ejercicio de cercanía con los problemas de la ciudadanía, de forma rigurosa contribuir a la conservación del medio ambiente, objetivo prioritario de esta acción política.



los dos únicos descensos: País Vasco (-0,2 %) y Cantabria (-27 %). Detrás de esa siniestralidad se esconden vehículos y conductores: los primeros, antiguos y en mal estado —la edad media alcanza los 16 años, y presentan un 60 % más deficiencias que los turismos—, y los segundos, acuciados por las prisas

que impone el auge del comercio electrónico y el hecho de recorrer al año un 68 % más distancia que un conductor normal. El problema lo recrudece la proliferación de repartidores y conductores ocasionales, que obvian o desconocen cuestiones fundamentales, como la importancia de colocar y anclar la carga de

forma segura, o que los límites de velocidad son más bajo que en un turismo. No en vano, aunque presentan características específicas que se deben conocer e influyen en la seguridad —pesan más, el centro de gravedad está más alto y tienen mayor propensión al vuelco— se conduce con el carnet tipo B.

Nombramientos Designados para nuevas responsabilidades



▲ Rainer Fessel



▲ Agustín Martín



▲ David Moneo

La planta de Seat en Martorell estrena director, cargo que recae en **Rainer Fessel**, que abandona la dirección de la fábrica de FAW-VW en Chengdu (China) para ocuparse de la factoría española. Sustituye a **Steffen Reiche**, designado para presidir Volkswagen México. Por su parte, el presidente y conse-

jero delegado de Toyota España, **Agustín Martín**, ha sido nombrado CEO de Toyota Connected Europe, la filial de Toyota Connect creada para ampliar con productos y servicios adaptados al mercado europeo las tecnologías de la compañía japonesa. La sede estará en Londres, y el ejecutivo español compatibilizará el nuevo cargo con el de vicepresidente de Toyota Mobility & Connected Car en Toyota Motor Europe y sus responsabilidades actuales al frente de Toyota España. Otro nombramiento es el de **David Moneo** para dirigir los salones de automoción de Ife-

'Dieselgate' Winterkorn, imputado

Y cambio también en Skoda Auto, donde **Marcel Andreas Brinkmann** ha sido designado director de marketing. La fiscalía estadounidense se ha imputado a Martin Winterkorn, el máximo responsable del grupo alemán Volkswagen cuando estalló el fraude de las emisiones de sus motores diésel. Según la acusación, fue informado del truco y autorizó los intentos para engañar a las autoridades sobre las emisiones reales, tras evaluar «las consecuencias potenciales» si Volkswagen era descubierta.



Control aéreo Drones para vigilar el tráfico

En el largo puente de mayo se probaron los primeros cinco drones comprados por Tráfico —habrá siete más— para vigilar y controlar las carreteras. Cuentan con un radio de acción que ronda los 500 metros, dos horas de autonomía de vuelo y funcionan a una altura de 120 metros, cualidades que les confiere flexibilidad e inmediatez para,

según la DGT, ayudar a mejorar la gestión del tráfico, la protección de los colectivos vulnerables y los servicios en operaciones especiales. De momento, su función no es multar, pero se podrían usar para captar infracciones, aunque hay dudas sobre su capacidad para sancionar excesos de velocidad si no se regula su margen de error.

Campaña Olvida el móvil al volante

Las nuevas tecnologías facilitan la vida, pero mal utilizadas la ponen en riesgo. Un ejemplo es la utilización del móvil al volante, mezcla que multiplica por tres la posibilidad de acciden-

te mientras se realiza una llamada y eleva hasta 23 veces el peligro si se trata de enviar un mensaje. Datos escalofriantes que pone de manifiesto la campaña lanzada por Orange con el apoyo de la DGT para concienciar sobre las graves secuelas de las distracciones, que estuvieron detrás del 31 % de los muertos por tráfico en 2016.

Volkswagen Navarra Ideas con premio

La planta navarra ha recibido el premio de Intercambio de Ideas de Mejora por la «contribución ejemplar» del equipo de la fábrica a la optimización de la producción del Grupo VW.



Nissan Leaf Primer cinco estrellas con las nuevas exigencias

Manteniendo las cinco estrellas que lo convirtieron en el primer vehículo eléctrico puro que lograba esa calificación, el nuevo Leaf ha vuelto a demostrar que eléctrico y seguro no son conceptos incompatibles. Incluso con el protocolo endurecido que EuroNCAP ha comenzado a aplicar en 2018 ha logrado una mejora sustancial de los puntos conseguidos en 2012 por el primer Leaf, sobre todo en protección de ocupantes (83 %) y peatones (65%), cuando las pruebas eran menos exigentes.

	NISSAN	LEAF
ESTRELLAS	★★★★★	★★★★★
ADULTOS	93%	93%
NIÑOS	86%	86%
PEATONES	71%	71%
S. SEGURIDAD	91%	91%



Economía y ecología

El gas natural comprimido ha llegado para quedarse. Es una tecnología completamente desarrollada, que solo necesita una red de infraestructuras que cubra el territorio nacional para convertirse en la alternativa económica, ecológica y eficiente de la movilidad del futuro.

Lo adelantaba Luca de Meo, el presidente de Seat, en la inauguración del VI Congreso de Gasnam: «el gas natural no es una tecnología puente, es una alternativa real a largo plazo, que ha llegado para quedarse». Y es que a ese combustible, que ahorra un 50 por ciento por kilómetro recorrido sobre la gasolina, un 30 % sobre el diésel y un 15 % sobre el GLP (gas licuado de petróleo), y cuenta con una tecnología ya completamente desarrollada, lo único

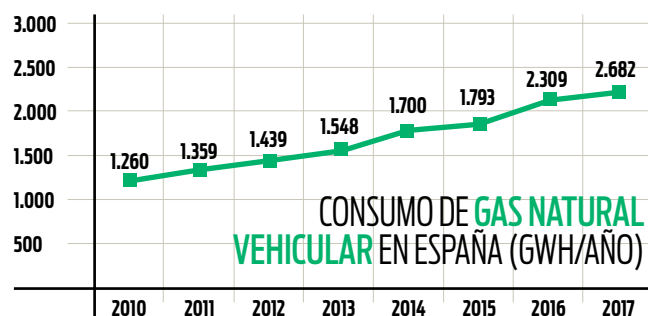
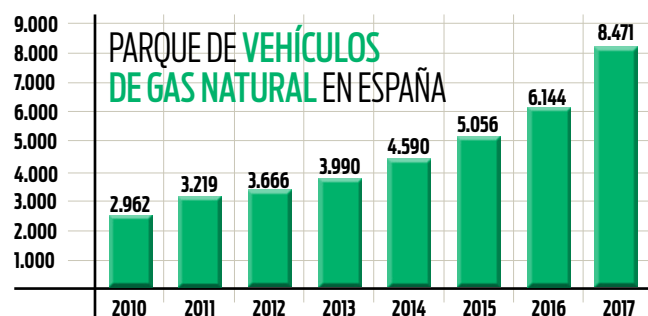
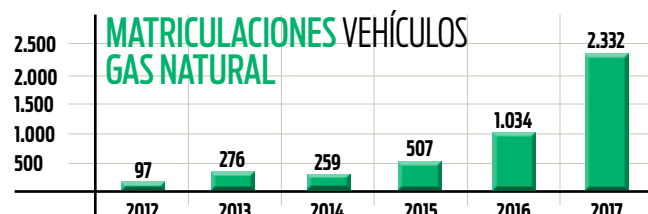
que le falta para el despegue definitivo es una red adecuada en España, donde apenas hay cincuenta puntos de repostaje, las denominadas gasineras.

Quedaba claro en el VI Congreso de Gasnam, la Asociación

Ibérica de Gas Natural para la Movilidad, que recomienda y cree en el GNC como combustible urbano por ser una alternativa de transporte rentable y medioambientalmente sostenible, que puede aportar un ahorro por

vehículo de entre 700 y 1.000 euros al año, dado el precio competitivo del gas frente a otros combustibles.

Cualidades que apoyan el protagonismo del gas vehicular en la movilidad del futuro. No en vano, aúna economía, ecología, sostenibilidad y eficiencia, sin penalizar prestaciones o autonomía. De hecho, el conductor no aprecia diferencia cuando circula con gas o gasolina al ser un solo motor el que funciona con ambos combustibles, mante-



niendo potencia y rendimiento con cualquiera de ellos. Se añade la excepcional autonomía que concede disponer de dos depósitos, la facilidad, rapidez y limpieza de los repostajes y las ventajas de la calificación ECO que la DGT otorga a los vehículos impulsados por este combustible alternativo, que nunca nos dejará tirados al combinarse con el funcionamiento de gasolina, solución adoptada por los fabricantes en su apuesta por convertir algunos de sus modelos tradicionales en eficientes 'híbridos' gasolina/GNC. Además, al ser la boquilla de

Fuente Gasnam

EVOLUCIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO

	2010		2016		2017	
	Unidades	Consumo GWh/año	Unidades	Consumo GWh/año	Unidades	Consumo GWh/año
AUTOBUSES	1.394	673	1.820	878	2.140	1.032
CAMIONES GNC	1.008	556	2.132	1.175	2.391	1.318
CAMIONES GNL	10	6	347	191	412	227
CARRETTILLAS	43	2	153	8	116	6
FURGONETAS	445	23	756	39	993	51
TURISMOS Y DERIVADOS	62	1	936	18	2.419	48
TOTAL	2.962	1.260	6.144	2.309	8.471	2.682

llenado del gas universal, se puede repostar en cualquier gasinera europea.

Tampoco a nivel de seguridad los coches de GNC presentan problemas, al mantener estándares y equi-

pamientos de los modelos de los que derivan y depósitos de gas diseñados con las más altas exigencias, para soportar las condiciones hipotéticamente más adversas.

Todo ello configura una

solución renovable, de bajas emisiones y asociada a un combustible con reservas para cientos de años por la que fabricantes y consumidores aumentan sus apuestas cada día, pero que necesita para su despegue definitivo el apoyo decidido del Gobierno español. Petición unánime de los partidarios de esta «ecología inteligente» para la movilidad, que expresaba Mikel Palomera, director general de Seat España, en el Congreso de Gasnam, al reclamar que se acabe con la discriminación actual del GNC otorgándole igual trato que a los eléctricos.

LA OFERTA DE TURISMOS ABANICO DE POSIBILIDADES



Desde 28.666 €

AUDI A3 SPORTBACK 1.4 G-TRON	
Potencia	110 CV
Capacidad GNC	14,4 kg
Capacidad Gasolina	50 l
Consumo de GNC	3,3 kg/100 km
Autonomía GNC	420 km
Autonomía total	1.380 km



Desde 43.014 €

AUDI A4 AVANT 2.0 G-TRON	
Potencia	170 CV
Capacidad GNC	19 kg
Capacidad Gasolina	25 l
Consumo de GNC	4 kg/100 km
Autonomía GNC	500 km
Autonomía total	950 km



Desde 46.005 €

AUDI A5 SPORTBACK 2.0 G-TRON	
Potencia	170 CV
Capacidad GNC	19 kg
Capacidad Gasolina	25 l
Consumo de GNC	3,5 kg/100 km
Autonomía GNC	500 km
Autonomía total	950 km



Desde 20.920 €

FIAT 500 L 0.9 TWINAIR NATURAL POWER	
Potencia	80 CV
Capacidad GNC	14 kg
Capacidad Gasolina	50 l
Consumo de GNC	3,9 kg/100 km
Autonomía GNC	340 km
Autonomía total	1.180 km



Desde 16.780 €

FIAT PANDA HÍBRIDO 0.9 TWINAIR NATURAL POWER	
Potencia	80 CV
Capacidad GNC	12 kg
Capacidad Gasolina	35 l
Consumo de GNC	3,1 kg/100 km
Autonomía GNC	-
Autonomía total	-



Desde 16.710 €

FIAT PUNTO HÍBRIDO 1.4 NATURAL POWER 5P	
Potencia	70 CV
Capacidad GNC	13 kg
Capacidad Gasolina	45 l
Consumo de GNC	4,2 kg/100 km
Autonomía GNC	-
Autonomía total	-



Desde 10.865 €*

SEAT MII 1.0 ECOFUEL	
Potencia	68 CV
Capacidad GNC	11 kg
Capacidad Gasolina	10 l
Consumo de GNC	3,2 kg/100 km
Autonomía GNC	359 km
Autonomía total	600 km



Desde 14.810 €*

Desde 15.730 €*

SEAT LEÓN 1.4 TGI 5P / ST	
Potencia	110 CV
Capacidad GNC	15 kg
Capacidad Gasolina	50 l
Consumo de GNC	3,1/3,5 kg/100 km
Autonomía GNC	420 km
Autonomía total	1.360 km



Desde 11.100 €*

SEAT IBIZA 1.0 TGI	
Potencia	90 CV
Capacidad GNC	13 kg
Capacidad Gasolina	40 l
Consumo de GNC	3,59 kg/100 km
Autonomía GNC	390 km
Autonomía total	1.320 km



Desde 17.080 €*

Desde 17.890 €*

SKODA OCTAVIA / OCTAVIA COMBI 1.4 GNC	
Potencia	110 CV
Capacidad GNC	15 kg
Capacidad Gasolina	50 l
Consumo de GNC	3,5 kg/100 km
Autonomía GNC	420 km
Autonomía total	1.360 km



Desde 25.162 €

Desde 26.072 €

VOLKSWAGEN GOLF / GOLF VARIANT 1.4 TGI	
Potencia	110 CV
Capacidad GNC	15 kg
Capacidad Gasolina	50 l
Consumo de GNC	3,4 kg/100 km
Autonomía GNC	400 km
Autonomía total	1.340 km



Desde 19.619 €

VOLKSWAGEN POLO 1.0 TGI	
Potencia	90 CV
Capacidad GNC	11,6 kg
Capacidad Gasolina	40 l
Consumo de GNC	3,2 kg/100 km
Autonomía GNC	-
Autonomía total	1.310 km

* Precio con descuento. Fuente Gasnam

AYUDAS Y BONIFICACIONES DISPARIDAD NACIONAL

ESPAÑA

Exención del pago del impuesto de matriculación.
Bonificación del IVTM (impuesto de circulación).

ANDALUCÍA

Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía 2020 para adquisición y transformación de vehículos destinados al servicio público.
Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía 2020 para instalaciones de gasineras.

CATALUÑA

Subvención a la adquisición de vehículos (taxis, uso comercial, otros servicios).
Bonificación carril BUS-VAO en la C-58.

Fuente Gasnam

Reducción de un 30% de peajes en la zona especial de Protección Atmosférica de Cataluña (sólo de lunes a viernes).
Bonificación a la circulación en episodios de alta contaminación (Barcelona).

ISLAS BALEARES

Subvenciones para fomentar la adquisición de autotaxis alimentados con GNC y de bajas emisiones, entre otros.

COMUNIDAD DE MADRID

Ayudas a la adquisición de vehículos eficientes para su uso de autotaxi y para la adquisición de vehículos ligeros eficientes, auxiliares y de servicios.
Ayudas a la instalación de gasineras.

MADRID

Subvenciones TAXI FREE a la adquisición de vehículos.

Autorización de acceso a Áreas de Prioridad Residencial para industriales y comerciales.
Bonificación 50% en Servicio de Estacionamiento Regulado.
Permitida la circulación en episodios de alta contaminación.

Programas de ayudas: Transporte y Movilidad Eficiente 2017 a la adquisición de vehículos e instalación de gasineras.

PAÍS VASCO

Programas de ayudas: Transporte y Movilidad Eficiente 2017 a la adquisición de vehículos e instalación de gasineras.

ADEMÁS.- Castilla-La Mancha, Madrid y Castilla y León desarrollan bases reguladoras y anuncian la futura dotación de presupuestos para ayudas al GNV. Empresas suministradoras de combustible proporcionan descuentos y bonos de combustible.

LA OFERTA DE COMERCIALES MUCHO DONDE ELEGIR

La lista de vehículos comerciales e industriales con versiones de gas natural es cada día más amplia, con modelos adecuados a todas las necesidades. La lidera Iveco, el único fabricante que ofrece una gama completa de modelos de gas natural, hoy «el único combustible alternativo a gran escala», según el presidente mundial de la marca, Pierre Lahutte.



VOLKSWAGEN CADDY/CADDY MAXI TGI	
Potencia	110 CV
Capacidad GNC	25 kg
Cilindrada	1.395 cc
Par máximo	200 Nm
Cambio	Manual y DSG
Carga útil (kg)	495/659



IVECO DAILY 35S/50C/70C	
Potencia	136 CV
Capacidad GNC	38,81 /42,46 kg
Cilindrada	2.998 cc
Par máximo	350 Nm
Cambio	Man. o Aut.
Carga útil (kg)	882/694/4.053



FIAT PROFESSIONAL DOBLO PANORAMA/CARGOT 1.4 T-JET	
Potencia	120 CV
Capacidad GNC	16,15 kg/3,8 m³
Capacidad Gasolina	22 l
Consumo de GNC	4,9 kg/100km
Autonomía GNC	330 km
Autonomía total	627 km



FIAT PROFESSIONAL FIORINO COMBI/CARGO 1.4 NP	
Potencia	70/77 CV
Capacidad	0,3/2,4 m³
Cilindrada	1.368 cc
Cambio	Manual
Par máximo	115 Nm
Carga útil (kg)	140+5 p/500



FIAT PROFESSIONAL DUCATO FURGON/COMBI MAXI 9P	
Potencia	140 CV
Capacidad	11,5 m³
Cilindrada	2.999 cc
Cambio	Manual
Par máximo	350 Nm
Carga útil (kg)	1.190/1.015

Fuente Gasnam

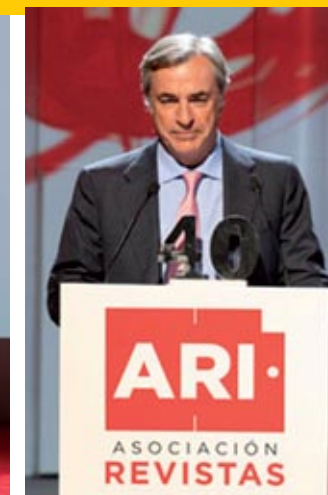
SEAT » al frente del GNC en el Grupo VW

Como «alternativa sostenible y rentable frente a los combustibles tradicionales y los eléctricos» define el GNC Luca de Meo, que preside Seat, elegida por Volkswagen para liderar el desarrollo del gas natural dentro del grupo. Tecnología «Made in Spain» que saldrá del centro Técnico de Martorell y equipará una amplia gama de modelos, con una oferta diversificada que se extenderá a motorizaciones y potencias. La previsión, señala De Meo, es «vender 20.000 vehículos en 2020 en Europa», año en el que tanto Alemania como Italia tendrán dos mil gasineras, que en España serán 300.

Una red con la que «ya no tendrá sentido comprar otro tipo de coches», asegura Mikel Palomera, convencido de que el GNC es la apuesta de futuro y orgulloso de que fueran de gas el 20% de los León matriculados en marzo, el coche más vendido en España ese mes. Todo un logro con una aún deficiente infraestructura, en la que los puntos de repostaje apenas llegan a 50, y prácticamente no existen fuera de Madrid y Barcelona. Respuesta del mercado que refuerza la decidida apuesta de la marca española, que ofrece la gama más completa de GNC y pondrá a la venta el primer SUV de gas natural cuando el Aroa TGI llegue a final de año.



Los premiados durante la gala del ARI aparecen junto a los encargados de entregarles el galardón. A la izquierda, Isabel Jiménez, presentadora del acto.



▲ Carlos Sainz se dirigió a los asistentes para agradecer el galardón que premia su carrera.

40 años generando información e influencia

La Asociación de Revistas de Información, en cuya junta directiva está Motor16, celebró en el Teatro Real su 40 Aniversario premiando a los personajes más destacados en las áreas de información de las revistas en este tiempo.

El 25 de abril, el ARI, la Asociación de Revistas de Información, celebró una gala en el Teatro Real de Madrid para conmemorar el 40 aniversario de la asociación que agrupa a los principales editores de revistas de España.

En ese acto, ante cientos de invitados representando a los medios, agencias, anunciantes y empresas del sector, se entregaron los Premios ARI a destacados representantes de la vida social y cultural española en estas 4 décadas. Para los premios se establecieron seis categorías, que reflejan las diferentes temáticas de las revistas integradas en el ARI:

- MOTOR:** Carlos Sainz
- CULTURA:** Baronesa Thyssen Bornemisza.
- DISEÑO:** Agatha Ruiz de la Prada.
- GASTRONOMÍA:** Jordi, Josep y Joan Roca.
- INTERPRETACIÓN:** Paz Vega.
- MODA:** Nieves Álvarez

En el apartado de Motor, Carlos Sainz ha visto así premiada una trayectoria que le ha convertido en uno de los mejores pilotos de la historia. Con sus dos títulos del Mundial de Rallies y sus dos victorias en

el Rally Dakar –la última este mismo año a los mandos de un Peugeot 3008 DKR– el palmarés del madrileño es envidiable. Eso es lo que ha querido valorar la Junta Directiva del ARI –de la que forma parte nuestro editor Ángel Carchenilla– con este premio.

La gala contó con el patrocinio de Repsol y la colaboración de Dentsu Aegis Network y Walstead Rotocobri. Fue presentada por Isabel Jiménez y contó con la actuación de la Delica Chamber Orchestra y la genial compositora, directora de orquesta y soprano, Pilar Jurado.

En ella, el presidente del ARI, Fausto González se dirigió a los asistentes y destacó que «las revistas nunca han tenido tanta audiencia como ahora mismo. Las revistas hoy son marcas, sellos de confianza, justas merecedoras del respeto y credibilidad de los que las leen. Las revistas son el medio de comunicación, información y entretenimiento que más ayuda a construir marcas, crear tendencias y vender productos, en un entorno seguro y transparente, de forma segmentada, llegando a públicos afines. La publicidad en revistas es ef-



▲ De izquierda a derecha y de arriba a abajo, Javier Rubio, Carlos Sainz, Ángel Carchenilla, Alfonso J. Nieto, Gregorio Arroyo, Juanjo Lacalle (mánager de Carlos Sainz) y Andrés Mas posan en la fiesta.

caz, se integra en el contenido y se recuerda». Valoraba así no solo la información sino la influencia que ejercen las revistas.

La historia del ARI

Fundada hace 40 años, ARI permitió afrontar unidos los desafíos de la distribución, la importación del papel, las entonces nuevas formas de investigación de mercados, una publicidad que cada vez cobraba más importancia, el nacimiento de unas relaciones laborales modernas...

El primer presidente fue Fernando Bolín y a este le siguieron Antonio Sánchez Gómez, Vicente Montiel, Enrique Hernández Luque, Juan Caño, Carlos Ramos, Juan Manuel Rodrigo, Javier Pascual del Olmo, hasta el presidente actual: Fausto González.

En estos 40 años las revistas han sido un fiel reflejo del entorno, gustos y modas. Son avanzadillas de tendencias, ventanas hacia lo que sucede más allá de nuestras fronteras. Espacios de opinión y debate, espejo de personajes admirados. Hoy las revistas son un medio integral, desde las ediciones en papel –especialmente valoradas por sus lectores– a un universo digital de webs, aplicaciones, vídeos, redes sociales... Hoy las revistas son más numerosas y llegan más lejos que nunca... Las revistas se hacen por y para ser leídas y el lector está en el centro de las mismas. Donde hay una afición o un interés, hay una revista.

LEXUS EN BRUSELAS



RELAX EN EL AEROPUERTO

Lexus acaba de inaugurar en el aeropuerto de Bruselas un exclusivo espacio en el que los pasajeros internacionales tendrán la oportunidad de disfrutar del lujo y la exclusividad de esta marca de una forma diferente. El 'Lounge by Lexus' es un área de 700m² y tiene capacidad para 175 invitados. Cuenta con zonas con sillones, una barra central, un espacio de descanso y hasta un spa.

LIBRO

ALFA ROMEO CON LA GASTRONOMÍA

La marca italiana se adentra en la gastronomía con un espectacular libro, que recorre catorce restaurantes españoles que han hecho de la calidad del producto su sello

+ en www.alfaromeo.es

+ en www.youtube.com/user/landrover

ANIVERSARIO



▲ Defender, Discovery, Range Rover... los 4x4 de la marca británica celebran su 70 aniversario.

70 AÑOS DE LAND ROVER

Land Rover celebra este año el 70 aniversario de su primer modelo, el Serie I, presentado en el Salón de Amsterdam, en abril de 1948. La marca conmemorará este cumpleaños con eventos y actos en todo el mundo, que culminarán con la presentación del nuevo Defender. El arranque de todas estas celebraciones fue la presentación de un vídeo (a través de Youtube) que

recorre la historia de la marca, desde sus comienzos al finalizar la II Guerra Mundial hasta convertirse en lo que es hoy, con una de las gamas todoterreno más deseadas y con más de siete millones de unidades comercializadas.

A lo largo de su historia, los 4x4 de Land Rover han conocido todo tipo de usos: vehículos de trabajo, de ocio, para la competición... o incluso coches de

asistencia médica y ayuda humanitaria.

Para homenajear a ese primer modelo (el Serie I, después conocido como Defender), los expertos de Land Rover Classic han restaurado una de las tres unidades de preproducción presentadas en Amsterdam. También se ha lanzado una serie especial de 150 unidades: el exclusivo Defender Works V8 de 405 CV.

PEUGEOT

LAS BICIS ESTRENAN WEB

Los fans de las dos ruedas tienen un nuevo lugar de encuentro en Internet. Peugeot dedica a las bicicletas de la marca una nueva web (<https://cycles.peugeot.com>), adaptada a todo tipo de dispositivos y en la que

cada modelo tiene su propio espacio. Además, la marca ha presentado su nueva bici de montaña todoterreno MOIFS, ideal para los que buscan emociones fuertes.



ELÉCTRICOS

Ya se puede ver en las redes sociales de la marca Nissan el vídeo protagonizado por Andrés Iniesta en el que el futbolista muestra las tecnologías del nuevo Leaf, sistemas como el ProPilot, ProPilot Park o el e-pedal.

+ en <https://cycles.peugeot.com>

+ en www.twitter.com/NissanEV_ESP

TALBOT Y OPEL REUNIÓN DE CLUBS EN TOLEDO Y MADRID

Las marcas Opel y Talbot han sido protagonistas estos días de dos eventos que han reunido a numerosos entusiastas en distintos puntos de España. Los primeros celebraron en Toledo la primera edición del Opel Fest, que reunió a 250 fans de 20 clubs en un fin de semana repleto de diversión y actividades (exposicio-

nes, pruebas dinámicas, concursos, etc). Por su parte, los miembros del Club Talbot visitaron recientemente la planta del Grupo PSA en Madrid, donde se fabricaron los modelos de esta marca en las décadas de los 60 y 70. Este club cuenta con más de 100 socios, fans de las marcas Talbot, Simca y Chrysler.



▶▶ Abajo, miembros del Club Talbot durante su visita a PSA. A la derecha, la primera edición del Opel Fest.

20 UNIDADES RECORREN 60 CIUDADES RUTA EUROPEA DEL FERRARI PORTOFINO

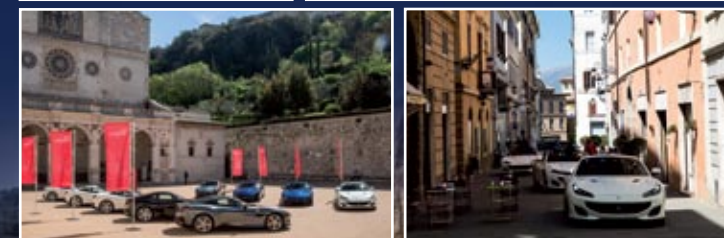
El nuevo Ferrari Portofino se da a conocer en una ruta europea que recorre 60 ciudades.

Portofino, la conocida ciudad italiana que da nombre al nuevo modelo del Cavallino Rampante, fue el punto de partida de una ruta que llevará a 20 unidades de este modelo en un recorrido por Europa.

Entusiastas y coleccionistas de la marca se turnan ya al volante para visitar 60 ciudades en tres rutas alternativas: desde la Toscana hasta los Alpes; desde la Costa Azul a la península escandinava, y

desde la Bahía de Estocolmo (Suecia) hasta el Puerto de Belfast, en Irlanda.

El Ferrari Portofino es un cambio de techo duro retráctil, que ha llegado a la gama de Ferrari para sustituir al California. Mide 4,59 metros de largo y bajo su capó esconde el premiado 'Motor Internacional del año 2016 y 2017': el 3.9 V8 biturbo que usaban los California T y que se ha potenciado hasta los 600 CV.



▶▶ Entusiastas y coleccionistas de Ferrari recorren 60 ciudades europeas con 20 unidades del nuevo modelo.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

Los carburantes BP con tecnología ACTIVE ayudan a limpiar tu motor y te dan hasta 56 Km* más por depósito.

bp Ultimate con tecnología ACTIVE

*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en bptollevarmaslejos.com

ATENTOS A... HASTA EL 5/12 Mazda recorre diversas ciudades españolas con su evento Skyactiv Tour 5.0, en el que muestra el diseño y la tecnología de sus automóviles. Consulta en la web de la izquierda cuándo llega la gira a tu ciudad.

de identidad. Editado por Planeta Gastro, ilustrado por Joan Pujol-Creus y escrito por Borja Baneyto y Carlos Mateos, repasa esos santuarios que despiertan tan intensas emociones como los exclusivos modelos de la marca italiana.





EL COCHE DE ALONSO SALIÓ DESDE LA 'POLE', DESPUÉS DE QUE EL TOYOTA NÚMERO 7 FUESE SANCIONADO POR INCUMPLIR UNA NORMA

Y Fernando Alonso cumplió su promesa



▲ La ventaja inicial del Toyota número 8 sobre el otro TS050 se fue reduciendo gracias a las tres neutralizaciones que hubo durante la carrera. Al final, emoción.

“Volveré a ganar el año que viene”. Durante los grandes premios de 2017, Fernando Alonso dejaba caer en repetidas ocasiones este mensaje de forma enigmática. El pasado 5 de mayo, el piloto español ganó las 6 Horas de Spa, en su debut en el Mundial de Resistencia.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Con Honda bajo mínimos y sin concretarse aún el divorcio con el fabricante nipón, pocos imaginaban a qué se refería Alonso el pasado año. Bajo cuerda, Alonso y su entorno estaban hilando un programa secreto que en Spa-Francorchamps dio sus primeros frutos.

Desde los primeros entrenamientos a finales del pasado año hasta la cita de Spa, fueron numerosas las sesiones de simulador y hubo varios ensayos de treinta horas en pista con Toyota. Como el pasado año en Indianápolis, Fernando Alonso tuvo que sumergirse en

un mundo nuevo, sumamente complejo y técnico. En otro tipo de vehículos, con una dinámica de comportamiento muy diferente a la Fórmula 1. “Es una máquina muy compleja, más de lo que se podría pensar. Para entenderlo y utilizarlo correctamente tienes que profundizar en los detalles, ya que tiene muchos secretos, y no resulta fácil gestionarlo”, explicaba el piloto español en la primera jornada de Spa. “Competir aquí con Toyota ha exigido un enfoque diferente, con más detalle, con una preparación adicional que hacer, por lo que se pasa mucho tiempo en el simulador, donde

entrenamos el tráfico y las diferentes situaciones”. Llegaba la hora de la verdad.

Alonso volvió a confirmar su facilidad de adaptación a una nueva montura, y logró el mejor tiempo en la primera jornada de libres. Luego, sus rivales y compañeros de equipo pusieron las cosas en su sitio. El Toyota número 7 logró la 'pole'. En todo caso, las posiciones de parrilla se antojan irrelevantes en las carreras de resistencia, y particularmente para Toyota esta temporada. La clave es la carrera.

La categoría LMP1 del WEC y Le Mans separa híbridos y no híbridos. Los primeros, con 878 kilos, por los

833 de los segundos. El Toyota cuenta con 35,2 litros, por los 52,9 del resto; además de la equivalencia establecida para igualar en lo posible las dos subcategorías, pero sin que la montura japonesa quedara descolocada, ya que el fabricante apostó por seguir en el campeonato a pesar de la ausencia de Porsche. Según Toyota, sus rivales contaban en Spa con un 49 % más de energía de combustible por vuelta, un 37,5 % más de caudal de gasolina y 45 kilos menos de peso mínimo. La carrera de Spa definiría en la realidad el esquema anterior, pero Toyota parecía confirmar el dominio previsto.

La prueba recibiría un vuelco antes de empezar cuando el Toyota de Mike Conway, Pechito López y Kabuki Kobayashi era sancionado por no identificar correctamente el aparato que controla el flujo de combustible. Saldrían desde boxes con una vuelta perdida. El Toyota de Alonso, Buemi y Nakajima solo tuvo rival en el Rebellion durante los primeros compases de la carrera. Mientras tanto, el Toyota número 7 se lanzaba desde el primer momento a una furiosa remontada que casi logra sus frutos al final de la prueba.

Alonso se encargó del segundo y del último relevo. Y toda la carrera se ajustó con disciplina al ritmo constante marcado para su coche, entre 1'59 y 2 minutos, sin cometer errores con un pro-

totipo de compleja gestión de sistemas y del tráfico por primera vez en el WEC. Pero en la última hora de carrera, el piloto español fue puesto a prueba.

El coche de seguridad neutralizó la carrera en varias ocasiones, lo que favoreció al Toyota que salió desde boxes con una vuelta perdida. Alonso contaba con casi un minuto de ventaja sobre Mike Conway cuando la prueba se neutralizó por tercera vez. Tras la bandera verde se encontró a siete segundos del español a falta de cuarenta minutos. Comenzó un frenético toma y daca de cronos en el que, poco a poco, el británico fue reduciendo diferencias. Justo al alcanzar al piloto español entró en boxes para el último repostaje a falta de veinticinco

minutos. Tras realizar el español el suyo, su rival quedó de nuevo a siete segundos. Hasta que el equipo recordó a sus pilotos la estrategia definida antes de la carrera. “Fernando, no subas por los pianos”.

Pascal Vasselon, responsable de Toyota Motorsport, la explicaría después. “Los coches podían competir entre ellos, hasta la última parada en boxes y, de hecho, los dos coches se juntaron en la última. Les dijimos a los pilotos que debían competir solo hasta antes de esa última parada, porque no queríamos tener las últimas vueltas llenas de tensión”. Pero durante esos cuarenta minutos, bajo la presión constante de su rival, Alonso no cometió errores en su primera carrera con el prototipo híbrido de Toyota.

Para el piloto español se terminaban cinco años de sequía en lo alto del podio. “Les he dicho a Sébastien y a Kazuki que es muy bonito sentir el podio, que intentarían recogerme mañana por la mañana porque iba a intentar dormir ahí», declaraba un más que satisfecho Alonso al final de la carrera, ya con el fruto recogido del trabajo invernal sin vacaciones. «Ha sido un invierno muy largo, con muchas pruebas y muchas horas en el simulador, y muchos análisis. El equipo ha metido muchísimo tiempo de trabajo en este coche para esta temporada», declaraba al final de la carrera.

Toyota había acudido a Spa con la configuración aerodinámica de baja carga para las 24 Horas, que obligó al piloto español a adap-

EL TS050 CUMPLIÓ LOS PRONÓSTICOS: ES MUY SUPERIOR



Alonso confirmó su facilidad de adaptación a una nueva montura, pues en los entrenamientos libres empezó marcando el mejor tiempo.

tarse a un comportamiento del TS050 que no resultó fácil en ocasiones. “Esta es nuestra hoja de ruta, nuestro mapa de preparación para Le Mans. Es como un test, pero que da puntos cuando ves la bandera a cuadros”, explicaba el español al final de la prueba. «Queríamos probarnos en condiciones apropiadas de carrera, con

otros equipos, con todo el mundo, los pilotos y los mecánicos sometidos al estrés de la competición. Y el resultado es un primero y un segundo, así que creo que estamos listos para Le Mans. Obviamente, la carrera allí va a ser mucho más dura, pueden surgir muchos más problemas en una prueba de veinticuatro horas, pero

creo que estamos lo mejor preparados posible”. Pero, sobre todo, la victoria en Spa reivindicaba la decisión del español de arriesgar más allá de la Fórmula 1 para seguir aspirando a la victoria y esa Triple Corona, que seguirá buscando el próximo mes en las 24 Horas de Le Mans. Toyota ha estado en cinco ocasiones cerca

de ganar, pero en la última hora de la prueba, por unas u otras razones, se frustraba esa victoria. En 2016 de forma particularmente dramática, a solo cinco minutos de acabar la carrera. La próxima edición será la gran oportunidad para saldar esta cuenta pendiente con la mítica carrera francesa. Y ahora, con Fernando Alonso a bordo.



▲ Una carrera para la historia en seis imágenes, desde las sesiones de entrenamiento, donde Alonso se mostró rapidísimo, hasta el triunfo final, que le llevaba a mostrarse exultante junto a sus compañeros, el suizo Buemi y el japonés Nakajima. Entre medias, una salida perfecta, los bien entrenados relevos, el seguimiento de la prueba desde boxes—el trompo de Nakajima puso una nota de tensión—o los últimos giros bajo la presión de Conway.

COMPRA TU NUEVO VEHÍCULO COMO UN PROFESIONAL



MADRID AUTO PROFESIONAL

Salón del Vehículo Profesional y el Renting

22-26
MAYO
2018

ORGANIZA



EL MERCADO SE RECUPERA EN ABRIL

Aunque distorsionado por los dos días laborables más sobre abril de 2017, el pasado mes el mercado español volvía a la senda del crecimiento, con 113.816 matriculaciones, que suponen un +12,3%, y suben los coches vendidos en los cuatro primeros meses del año a 454.130 unidades, un +11% sobre ese periodo del 2017. Positivo también es el resultado por canales, con el de particulares liderando el crecimiento mensual (+19,6%) al anotarse 52.980 operaciones, y el de empresas con el mayor incremento acumulado (+15,6%) y 132.738 unidades adquiridas en los cuatro primeros meses de este ejercicio, en los que los particulares compraron 212.837 coches (+10,1%). Las empresas matricularon en abril 31.252 unidades (+9,9%) y los alquiladores 29.584 (+3,3%), que colocan la suma del cuatrimestre en 108.555 registros, +7,3% sobre 2017. En cuanto a las preferencias de

los compradores, Seat se coloca como la marca más vendida en abril y aumenta su distancia con Volkswagen, Peugeot y Renault, que, como se puede comprobar en el cuadro, la siguen en ese mismo orden en el ranking mensual y el acumulado. Dos listas que también lidera el Ibiza, modelo que gracias a los más de 4.000 coches vendidos en el mes desbancó a su hermano de marca, el León, de la primera plaza en la suma del año. Si se trata de preferencias por combustibles, los diésel siguen reduciendo su peso, con un 38% de las ventas en el conjunto de enero a abril, frente al 56,4% de las mecánicas de gasolina, tras contabilizar el mes de abril: el 36,7% de la demanda fue de gasóleo, el 57,4% de gasolina. Por su parte, los SUV se mantienen como el segmento que más crece, especialmente los pequeños, con un incremento constante de cuota de mercado.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS		Enero-Abril	
Abril	Enero-Abril	Abril	Enero-Abril
SEAT 10.937	SEAT 39.250	VW 9.636	VW 35.968
PEUGEOT 9.398	PEUGEOT 33.970	RENAULT 8.168	RENAULT 30.880
TOYOTA 6.819	TOYOTA 23.832	OPEL 6.087	OPEL 21.789
CITROËN 6.143	CITROËN 23.744	KIA 5.850	KIA 21.789
HYUNDAI 5.221	HYUNDAI 21.789	FORD 4.750	FORD 21.763

Fuente: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS		Enero-Abril	
Abril	Enero-Abril	Abril	Enero-Abril
IBIZA 4.355	IBIZA 13.838	POLO 3.043	LEÓN 12.370
SANDERO 2.949	QASHQAI 10.787	LEÓN 2.798	SANDERO 10.396
CORSA 2.651	GOLF 10.359	C4 2.525	POLO 10.284
CLIO 2.510	C4 9.725	GOLF 2.472	CORSA 9.380
2008 2.260	500 9.331	208 2.247	CLIO 9.194

Fuente: ANFAC

SUBARU

La seguridad, gran baza del nuevo Impreza

El compacto japonés, que hizo historia en su día en el Mundial de rallyes, estrena su quinta generación con una apuesta por la seguridad, que avala el «Best in Class» otorgado por EuroNCAP el pasado año. El nuevo Impreza se ofrece impulsado por el 1.6 de cuatro cilindros opuestos de 114 caballos y asociado a la tracción total permanente y cambio automático Lineartronic de variador continuo, en carrocería de cinco puertas y con dos acabados. Toda la gama incluye de serie el

sistema de ayuda a la conducción EyeSight, la tercera generación del sistema multifunción de seguridad, que ofrece nueve funciones de ayuda a la conducción: aviso de colisión, frenada precolisión, asistencia a la frenada precolisión, control de crucero y de crucero adaptativo, aviso de salida del carril, permanencia en el carril, control del acelerador, aviso de derrapado y aviso de avance del coche delantero.

Se une a un completo equipamiento, que desde el primer nivel cuenta con elementos como siete airbag, reposacabezas activos, control de estabilidad VDC y sistema de información e infoentretenimiento compatible con Apple CarPlay y Android Auto.



PRECIOS	
PVP	Descuento
1.6i Lineartronic Sport	21.800 € 1.400 €
1.6i Lineartronic Executive	24.900 € 1.700 €
Modelos de Gasolina+GLP	+1.750 €



FORD ADAPTA Al servicio de la movilidad reducida

La preocupación de Ford por las personas con capacidades disminuidas se plasma en la campaña de Ford Adapta, que acerca la flota de vehículos adaptados del fabricante

a las personas con discapacidad o movilidad reducida, que pueden probar antes de comprar el vehículo adaptado que les puede interesar. Pruebas que también pueden realizar familiares o cuidadores que precisen trasladar a personas con capacidades diferentes. Un tour organizado por Ford España, su red de concesionarios y la Fundación ONCE, que inicia una nueva edición incorporando por primera vez a la gama unidades del Mondeo Híbrido y



Gema Hassen-Bey junto a Jesús Alonso, presidente y consejero delegado de Ford Iberia.

Fiesta ST-Line, que se unen a los ya existentes Kuga ST-Line, Transit y Connect –los dos últimos, homologados como Euro Taxi–. Son vehículos que cubren las necesidades del 80% de las personas con discapacidad autorizadas a conducir, y disponen de sistemas de ayuda extra como el aparcamiento asistido, detección de obstáculos o control por voz.



ECHAIR: LA SILLA QUE SE MUEVE SOLA

Como primicia mundial se ha presentado en España el prototipo de la silla de ruedas autónoma con la que Ford da un paso más en facilitar la movilidad a los que tienen capacidades diferentes. Una App permite manejar la eChair para que entre y salga sola del maletero, y también facilite de forma autónoma la entrada o salida al vehículo.

También existe el programa Ford Protect Adapta, que ofrece cobertura mecánica y asistencia personal al titular y familiares directos. Junto a la nueva edición del Tour Adapta, Ford ha presentado a Gema Hassen-Bey como su nueva embajadora y abanderada del programa. La medallista paralímpica española contará con el apoyo de la marca para ser la primera mujer en silla de ruedas que alcanza por sus propios medios la cima del Kilimanjaro.

NISSAN

La renovada e-NV200, a la venta en España

Ya esta a la venta en España la nueva e-NV200 en versión comercial (Furgón y Combi) y e-Evalia. La novedad es la incorporación de las mismas baterías de 40 kWh de iones de litio que impulsan al Nissan Leaf, lo que sube la autonomía del comercial nipón a 275 kilómetros, gracias a los 16 kWh más que los que ofrecían las versiones comercializadas hasta ahora, que se mantienen a la venta y siguen siendo una interesante oferta cuando 170 kilómetros de autonomía son suficientes, dado que su precio parte de 18.800 euros. La

que deja de comercializarse con la anterior batería es la e-Evalia, que sigue disponible con 5 y 7 plazas, mientras la e-NV200 Furgón se ofrece en cuatro acabados –el Profesional, con 4 y 5 plazas– y la Combi sólo como Profesional y Comfort, con precios, aplicando el descuento, de 26.800 y 27.350 euros, respectivamente.

PRECIOS		PVP Con descuento	
Comercial Furgón			
40 kWh Basic	27.490 €	24.500 €	
40 kWh Profesional	28.690 €	25.535 €	
40 kWh Comfort	29.940 €	26.647 €	
40 kWh Premium	31.390 €	29.937 €	
e-Evalia			
40 kWh 5 plazas	38.545 €	34.700 €	
40 kWh 7 Plazas	39.150 €	36.428 €	



Ahora, 275 km de autonomía

TELEPEAJE

CUATRO PAÍSES SIN PARAR EN LA AUTOPISTA

Para España, Portugal, Francia e Italia sirve el primer telepeaje que elimina fronteras y permite viajar sin parar por más de 23.000 kilómetros de autopistas y pagar en aparcamientos de Francia, Italia y España, así como el trayecto entre la península italiana y Sicilia, que cubre la naviera Caronte&Tourist. Obra de la española Pagatelia, la francesa APRR/AREA y la italiana Telepass, el dispositivo se llama euromobe, topEurop y Telepass Europeo, en función de la compañía que lo comercializa.



La necesidad de formarse constantemente en automoción

El vehículo eléctrico ha dejado de ser una anécdota. En 2017, **las matriculaciones de eléctricos puros han crecido un 71,57%**, con respecto a 2016, pasando de 2.856 unidades a 4.900, de las que 1.630 (33%) corresponde al sector del Renting. Si a esto sumamos el resto de opciones eléctricas e hibridaciones propulsoras, **el total asciende a 64.025 vehículos vendidos el año pasado**. Un 80,95% más que en 2016. Y no contamos los autobuses y camiones eléctricos e híbridos, que haberlos, haylos.

El mercado evoluciona muy rápidamente. Mientras que hace unos pocos años lo anecdótico era la marca que tenía en catálogo un modelo eléctrico o híbrido, ahora lo raro es la que no cuenta con varios modelos de este tipo.

Los aspectos medioambientales han pasado, en muy poco tiempo, a ser determinantes a la hora de plantearse la adquisición de un vehículo nuevo. Tanto por concienciación y convencimiento de individuos y empresas como por las

restricciones al uso de vehículos de combustión en determinadas áreas y ciudades. Nadie quiere comprar un vehículo con el que no podrá circular en el medio o corto plazo. Asimismo, la oferta en Movilidad que tenemos al alcance desde un smartphone, y el amplio abanico de opciones de adquisición o disfrute de un vehículo está llevando a que **muchos particulares y empresas se estén planteando seriamente la conveniencia de seguir teniendo un vehículo en posesión**.

Como especialistas que somos en Automoción, en **dealerBest**, estos datos nos llevaron a cuestionarnos si la totalidad de los comerciales de concesionario están adecuadamente capacitados para asesorar con solvencia sobre todos los aspectos que rodean al vehículo eléctrico.

¿Puede permitirse un vendedor encogerse de hombros cuando su cliente le pregunte, por ejemplo, por el tipo de estación de carga más adecuado y los costes que le supondrá? ¿O cuando una empresa

le pida que le prepare un análisis de coste de posesión de un eléctrico frente a un térmico? ¿O cuando le pregunten por las diferencias entre picos de consumo, según clases de recarga? ¿O acerca de la conveniencia entre un híbrido o un híbrido enchufable, o sobre Car Sharing corporativo?

Son cuestiones a las que hoy, en mayo de 2018, **gran parte de los comerciales de coches no saben responder, o ante las que, en el mejor de los casos, no se encuentran cómodos ni seguros**.

Por ello, desde **dealerBest** hemos desarrollado el programa Formación en **Vehículos Eléctricos y nuevas tendencias de movilidad**, cuya primera convocatoria lanzamos el próximo **6 de junio**, en Madrid.

Este curso está diseñado e impartido por auténticos expertos en vehículos eléctricos, en instalaciones y en Movilidad, y profundiza en todos los aspectos que un profesional de la venta de automóviles debe conocer, para posicionarse ante sus

públicos como un asesor experto.

Contenidos:

- Fundamentos técnicos del vehículo eléctrico.
 - Tipos de vehículos eléctricos, y sus diferencias.
 - Etiquetas medioambientales.
 - Tipos de baterías, y fundamentos técnicos.
 - Tipos de enchufes.
 - Carga.
 - Tipos de carga. Aspectos técnicos y económicos.
 - Tipos de estaciones de carga.
 - Coste de instalación.
 - Coste de posesión del vehículo eléctrico. Beneficios económicos específicos.
 - Sistemas de adquisición de vehículo eléctrico.
 - Fiscalidad.
 - Planes de incentiación económica para la adquisición de vehículos eléctricos.
 - Nuevas tendencias en movilidad sostenible.
- Para más información, visita nuestra web www.dealerbest.com.

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

NISSAN

RETAIL CONCEPT, RENOVACIÓN MUNDIAL

Mejorar el servicio al cliente es la base del 'Retail Concept', que Nissan ha implementado en más de 400 concesionarios de 30 países, entre los que hay 29 españoles, que deberán ser un tercio del total de la red nacional antes de que termine el año. Nuevos elementos de diseño, zona exclusiva de entrega y un configurador digital de coches, centran la mejora de instalaciones y procesos de servicio, que contempla el programa, junto con la creación del entorno digital que requieren los nuevos tiempos. El Retail Concept también potencia la Movilidad Inteligente Nissan, los eléctricos y comerciales ligeros y Nismo, la marca de alto rendimiento.



VOLKSWAGEN NEXT Compra flexible, más facilidades para el cliente

Se llama NEXT y es la fórmula con la que Volkswagen flexibiliza el proceso de compra para que el cliente pueda encontrar la operación que mejor se adapta a sus necesidades, tanto actuales como de futuro. La nueva forma permite disponer de un Volkswagen que, transcurrido un tiempo mínimo establecido, se puede devolver, cambiar por uno nuevo, mantenerlo hasta que finaliza el contrato

o quedárselo definitivamente. También existe la posibilidad de decidir el importe de las cuotas y los plazos del contrato en función de las prioridades del cliente, que acumula puntos con el pago de las cuotas. Puntos que pueden utilizar para la entrada del coche nuevo si se opta por cambiar de modelo o se pueden convertir en dinero para recuperar parte del valor del vehículo cuando la decisión es devolverlo, devolución sin compromiso transcurrido el tiempo mínimo de permanencia determinado en cada contrato. Con la flexibilidad de NEXT la marca permite que el cliente disfrute de sus modelos más innovadores.

MERCEDES Llega la tercera generación de la Sprinter

En junio comenzarán las entregas de la nueva Sprinter, que abre la lista de pedidos con unos precios que arrancan en 25.970 euros en configuración Furgón, y 30.813 euros en Combi. Esta tercera generación destaca por la llegada de la tracción delantera y sus dos nuevas transmisiones para configurar una gama muy versátil, que permite más de 1.700 configuraciones diferentes mezclando carrocerías, chasis, motores -dos

Una gama muy versátil disponible a partir de junio



diésel con cuatro niveles de potencia-, tipos de transmisión, tracción -delantera, trasera y a las cuatro ruedas-, alturas o elementos de equipamiento. También incorpora

numerosos sistemas de seguridad y estrena lo último en conectividad para facilitar y simplificar la gestión de flotas, sean de grandes o pequeñas empresas.

JAGUAR

XE Landmark Edition y 300 Sport para XE y XF

Disponibles en tres colores, ya se puede pedir la versión especial de la berlina deportiva XE, el Landmark Edition, que se basa en el R-Sport y utiliza su lujosa tapicería de piel. Para reflejar su carácter único añade exclusivas llantas de 18 pulgadas, nuevo paragolpes Sport, faldones en el color de la carrocería y alerón en el portón trasero. También incluye navegación por satélite, ópticas xenón y sensores de aparcamiento delanteros y traseros. Como mecánica se puede elegir una amplia gama de propulsores gasolina y diésel de la familia Ingenium, con potencias entre 180 y 250 caballos, y un precio que parte de 50.950 euros. No menos exclusiva es la versión 300 Sport, que

llega a la gama XE y XF en la versión 2019. La oferta en el XE se limita al 2.0 de 300 CV de gasolina, que cuesta 62.650 euros. Si se trata del XF, está disponible en carrocería berlina y familiar, motores diésel y gasolina, y tracción total o delantera, con un precio que parte de 74.800 euros. El 300 Sport cuenta con elementos

identificativos dentro y fuera, y los acabados más actuales se incluyen de serie para aportar mayor sensación de lujo y potenciar su diferenciación.



TOYOTA

CONCESIONARIOS PREMIADOS

Tres concesionarios españoles han merecido uno de los Premio Ichiban 2018, galardones con los que Toyota Motor Europa distingue la calidad en la atención al cliente de los puntos de su red europea. Comauto Sur de Fuenlabrada (Madrid), Casacuberta Automobils de Vic (Barcelona) y Marescar Motor de Mataró (Barcelona) forman parte de los 45 destacados en un premio al que optaban este año más de 2.500 concesionarios europeos de la marca japonesa.



FACONAUTO

CON BBVA CONSUMER FINANCE

La Federación de Concesionarios de Automoción acerca a sus asociados las soluciones de financiación en punto de venta físico, digital y cliente final de BBVA. Lo hace a través del acuerdo por tres años cerrado con Consumer Finance, la unidad del Grupo BBVA especializada en financiación de automóviles y otros bienes de servicio en el punto de venta. Para las redes de distribución de automóviles es la posibilidad de contar con la gama de productos y servicios financieros que necesitan en su actividad empresarial.

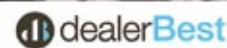
¿Buscas trabajo?

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

- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Barcelona)
- Asesor Ventas VN (León)
- Asesor Ventas VN (Santander)
- Operario - Conductor, día/noche (Madrid)
- Coordinador, noche (Madrid)
- Auxiliar admin. - Mensajero (Madrid)
- Analista (Madrid)

- REF: AVVN-MAD-M16
- REF: AVVN-BCN-M16
- REF: AVVN-LEO-M16
- REF: AVVN-SAN-M16
- REF: OP-MAD-M16
- REF: COR-MAD-M16
- REF: AUX-MAD-M16
- REF: ANA-MAD-M16

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empleo



CONTINENTAL

AVISAR DE POSIBLE AQUAPLANING

Advertir del riesgo inminente de aquaplaning para que el conductor pueda evitarlo es posible. Lo hace la solución de Continental, que clasifica las condiciones del firme en función de su fricción con el neumático. Un Observador de las Condiciones de la Carretera basado en cámaras de visión envolvente y sensores diseñados para advertir ante una pérdida inminente del agarre de la rueda ayuda al conductor a adaptar la velocidad a las condiciones del asfalto cuando recibe una alerta sobre lo que sucede debajo de sus neumáticos. Es la fase inicial del aquaplaning, fenómeno que cuando se produce impide frenar y girar, propiciando la pérdida del control del vehículo.



NORTHGATE

Nuevos directores en marketing y V.O.

La filial española de la multinacional británica Northgate PLC refuerza su equipo directivo con el nombramiento de Fernando Pérez como responsable del departamento de Vehículos de Ocasión. Con amplia experiencia en asesoramiento de empresas del sector de automoción y renting, deberá ocuparse de la comercialización del parque de usados de la compañía, tanto a compradores particulares, a través de Northgate Ocasión, como a clientes profesionales, a través de Northgate Trade.



▲ Fernando Pérez, al frente del área de Vehículos de Ocasión.



▲ Marta del Val se incorpora como directora de Marketing.

Por su parte, Marta del Val llega a Northgate Renting Flexible para dirigir el departamento de Marketing, liderando la digitalización de la compañía, desarrollando estrategias de fidelización y reforzando la oferta de productos y servicios.

PRODUCCIÓN

Un trimestre a la baja

Con la bajada del 4,2 por ciento en producción cerraban el trimestre las plantas españolas, de las que salieron de enero a marzo 770.296 unidades, tras un tercer mes del año en el que la caída fue del 14,3 %, con 262.607 unidades. En el desglose por tipo de vehículo, de enero a marzo se hicieron un 5,9 % menos turismos que en ese periodo de 2017 (607.355 unidades), retroceso que sube al 10,2 % en comerciales e industriales. Anfac, la patronal de los fabricantes, achaca el descenso a los días festivos de Semana Santa —celebrada un mes antes que el año anterior—, los doce meses consecutivos a la baja en las ma-

triculaciones del Reino Unido y el estancamiento del mercado europeo, con una bajada en marzo que no vivía ese mes desde 2014. Situación que lleva de nuevo a Anfac a insistir en la creación del Plan Estratégico de Automoción que el sector necesita para mantener los centros productivos y el empleo ante los cambios tecnológicos que conlleva el nuevo modelo de movilidad sostenible. Consecuente con el descenso de la producción va la exportación, puesto que el 85 % de lo fabricado sale fuera de nuestras fronteras. De hecho, los 214.054 vehículos exportados el pasado mes suponen un -14,1 % sobre 2017, correspondiendo a los turismos 178.545 unidades, que son un 13,1% menos. La caída del trimestre se sitúa en un -4,3%, con 620.705 unidades enviadas fuera.

que «la mayoría de los consumidores recurren a los automóviles de gasolina en lugar de a los vehículos eléctricos».

LOS MÁS VENDIDOS EN MARZO

	Unidades	% 10/17
GOLF	54.060	+16
FIESTA	39.896	-15
CLIO	37.612	-7
QASHQAI	35.053	-5
POLO	32.327	-21
ZOE	28.923	+2
FOCUS	27.907	-17
CORSA	27.250	-29
CAPTUR	26.605	-2
500	26.473	+2

FUENTE: JATO

EL MERCADO EUROPEO EN EL PRIMER TRIMESTRE

El Golf manda, pero los SUV marcan récord

Con 133.959 matriculaciones ha cerrado el Volkswagen Golf el primer trimestre del año, encabezando un trío en el que le acompañan Renault Clio y Ford Fiesta, con 87.039 y 85.483 unidades, respectivamente. El cuarto en la lista es el Nissan Qasqhai, con 74.985 registros. De hecho, los verdaderos protagonistas en el mercado europeo siguen siendo los SUV, que acaparan una de cada tres compras, cuota récord (33,5%), con 1,4 millones de unidades y +20 % sobre 2017; porcentaje impulsado por los dos dígitos de crecimiento en los pequeños, compactos y medianos; y, en parte, por el fuerte creci-

miento de los modelos de PSA y el Grupo Volkswagen. Destaca el nuevo Volkswagen T-Roc, que consigue la mayor subida de cuota de todos los modelos a la venta: con más de 13.600 matriculaciones, ocupa el puesto 39 del ranking. Junto a los vehículos todoterreno, los segmentos ejecutivo y lujo son los únicos con crecimiento en un trimestre en el que compactos y subcompactos registran pérdidas de cuota, aunque son los modelos monovolumen (6,1%) los que presentan uno de los niveles más bajos de su historia. Los datos proporcionados por Jato Dynamic ratifican el des-

interés por los diésel, que en el trimestre transcurrido se anotaron el 38 % de las operaciones en 18 de los 27 mercados de la UE, frente al 55 % de las matriculaciones de gasolina; y por primera vez desde 2009, en 2017 las compras de vehículos impulsados por gasolina superaron las de diésel. La demanda de los sistemas de propulsión alternativos continúa en crecimiento, con un aumento del 23,4 % del volumen, aunque «el declive del diésel no está teniendo un impacto directo en la popularidad de los vehículos con combustible alternativo», explica el analista de Jato Felipe Muñoz. El hecho, puntualiza, es

Hablamos con... Miguel Aguilar, director de Madrid Auto
La oferta de coche nuevo bajo un mismo techo

Al frente de los salones del motor en IFEMA desde 2014, Miguel Aguilar afronta su última temporada como máximo responsable de ese área en la institución ferial madrileña, a la que se incorporó avalado por una amplia trayectoria en la industria del automóvil, para impulsar los certámenes y ferias relacionados con el sector.

Entre esos salones se encuentra Madrid Auto, que del 22 al 27 de mayo concentrará una gran oferta comercial de vehículos nuevos en cinco pabellones de Feria de Madrid. Será la mayor edición de la última década de un evento al que han confirmado su asistencia 29 marcas, y que coincidirá con Madrid Auto Profesional, que ocupará del 22 al 26 de mayo el pabellón 6 de Ifema. Una nueva cita nacida para dar respuesta a las necesidades de los profesionales, que podrán testar, comparar y adquirir el vehículo que mejor se ajuste a sus condiciones de trabajo.

«En la anterior edición, Madrid Auto se consolidó como el acontecimiento comercial del motor más importante de España. Éxito que pone el listón muy alto para esta convocatoria ¿están preparados para superar el reto? No solo estamos preparados, si no que, a lo largo de estos meses, hemos trabajado, precisamente, para celebrar un Salón de características únicas en nuestro país, respaldado por el gran esfuerzo de las marcas y empresas participantes, para traer a Madrid su oferta más competitiva y contribuir a que el Salón sea una referencia tanto para los interesados en adquirir un vehículo nuevo o para los que estén pensando en esa posibilidad. A fecha de hoy, puedo confirmar que el número de marcas, vehículos en exposición y superficie van a ser superiores a los de la pasada edición. Por otra parte, confiamos en el gran atractivo que representa MADRID AUTO tanto para el público de Madrid como para su área de influencia y, por tanto, también en aumentar las cifras de asistencia de 2016.

«Una cita comercial que reúne toda la oferta del mercado en un mismo espacio ¿es la clave de la importancia que nadie le discute a este certamen o son también las excelentes ofertas y promociones, y la posibilidad de probar y contar con asesoramiento técnico, lo que motiva al posible comprador? Ambas cuestiones son sin duda claves. Por un lado, el modelo que IFEMA ha aplicado a este evento cambia el concepto de imagen, que, hoy por hoy, tiene menos impacto en un mundo en el que toda la información ya está al alcance del consumidor en tiempo real, por un formato centrado en acercar la oferta disponible a quien quiera conocer, seleccionar, probar y comprar un automóvil. Un formato que se ajusta a las necesidades del consumidor, y que cuenta con el valor añadido de la experiencia de IFEMA, de sus instalaciones y de su capacidad de convocatoria. Por otra parte, efectivamente, la participación de las grandes marcas del sector y sus redes de distribución, con su mejor oferta, promociones, consejo técnico, etc. ofrecen un contexto de concentración de automóviles, de información y de asesoramiento de atractivo indiscutible para los visitantes. Por todo ello, nuestro objetivo este año es ambicioso y esperamos alcanzar una venta en torno a los 4.000 vehículos.

Madrid Auto coincide en el tiempo con Madrid Auto Profesional ¿Qué aporta al sector y usuarios el salón que se estrena este año en sustitución del anterior dedicado al Vehículo Profesional y Flotas? MADRID AUTO PROFESIONAL es realmente una novedad res-



pecto al anterior Salón del Vehículo Profesional y Flotas de Madrid. Se trata de un concepto que parte de una apuesta muy clara hacia la presentación de vehículos comerciales al segmento de compradores configurado por pymes, autónomos y pequeños flotistas, entre otros. Al igual que en MADRID AUTO, todos ellos van a tener la oportunidad de comparar, testar y beneficiarse de las ventajosas ofertas que se van a producir en este espacio de amplia representación de las marcas. Por tanto, el objetivo de MADRID AUTO PROFESIONAL es ofrecer un escaparate muy completo en el que el profesional que requiera un vehículo para su trabajo pueda realizar todo el ciclo de información, selección y compra en las mejores condiciones y mínimo tiempo. Todo ello en un momento que creemos muy oportuno para la renovación de flotas, en paralelo a los actuales requisitos medioambientales, cada vez más estrictos, así como a la evolución

de una motorización de contaminación mínima o nula. «¿Qué supone para IFEMA ofrecer la mayor oferta multimarca de coches y vehículos comerciales que se puede encontrar en España? Supone, sobre todo, un impulso al posicionamiento de IFEMA en el ámbito de la organización de Salones del mundo del motor, gracias al apoyo e implicación en estos nuevos proyectos de las principales marcas, que representan a una de las industrias más competitivas de nuestra economía. Pero, sin duda, también representa un paso adelante en esa labor de adecuación permanente de la oferta de estos salones a los objetivos y necesidades concretas de los distintos segmentos de visitantes a los que se dirigen, es decir, al público general con interés en conocer la mayor oferta de vehículos nuevos, en el caso de MADRID AUTO, y a pymes, autónomos, etc. en MADRID AUTO PROFESIONAL.



OJO CON EL TAMAÑO DE LAS LLANTAS

Alejandro Sánchez

Me llama poderosamente la atención que se haya ido incrementando fantásticamente el tamaño de las llantas por razones estéticas, y creo que no todo el mundo es consciente de que esa decisión debe influir en el comportamiento y en el consumo del vehículo. ¿Me podrían decir la diferencia de consumo, aproximadamente, entre una llanta de serie y otra sensiblemente más grande?

RESPUESTA

Pues tienes razón en todo, porque variar el tamaño de las llantas influye en el comportamiento, en el consumo y, otro apunte, en las prestaciones. Es lícito hacerlo porque, por razones estéticas, cuanto más grandes sean más llaman la atención, pero también conviene valorar otros aspectos. El primero es el legal, pues no hay que olvidar que la ley nos permite cambiar siempre y cuando el diámetro exterior al girar la rueda no supere un +/- 3% al homologado. De nos ser así, tendremos problemas en la ITV.

En cuanto a la diferencia de consumo, es complicado porque depende del modelo y del tamaño de la llanta. Con ejemplos lo entenderás mejor. En un Audi Q7 3.0 TDI de 218 CV, el consumo medio homologado con llanta de 18 pulgadas es de 5,7 litros, mientras que con la de 21 asciende a 6,2 litros. Esto quiere decir que la diferencia de consumo real se acercará a un litro.

Además del consumo hay que tener en cuenta que una llanta más grande y pesada pasa factura igualmente a las prestaciones, que serán más pobres. Por lo tanto, conviene valorar si merece la pena apostar por la estética para evitar sorpresas.



CARTA DE LA SEMANA



¿BALLESTAS O MUELLES EN LOS PICK-UP?

Eduardo P.Z.

Me gustan los pick-up desde siempre, aunque dudo de que me compre uno algún día. Sería como segundo coche y de momento no puedo. Me llama la atención que las ballestas traseras están desapareciendo para favorecer el confort, pero mi consulta es si eso no va en detrimento de la capacidad de carga. Muchas gracias.

RESPUESTA

Los pick-up nacieron como vehículos destinados al trabajo, aunque en los últimos años también son elegidos por conductores que apuestan por la cultura del ocio. Su gran versatilidad de uso y enorme capacidad de carga son dos de sus principales atributos. En este sentido, las ballestas traseras montadas junto a un eje rígido siempre ha sido la solución más eficaz, robusta y económica. El 'problema' es que en ocasiones ya no se utilizan para fines laborales exclusivamente, y por eso han derivado hacia modelos o versiones más confortables y dinámicas, además de rodearse de una mayor calidad y equipamiento tecnológico. Por eso aparecen modelos como el Nissan Navara, la Clase X de Mercedes o el Renault Alaskan que apuestan por un eje trasero multibrazo con muelles.

Lógicamente las ballestas siguen soportando más carga, a costa de ser mucho más incómodas, con rebotes de la 'bañera' de transporte cuando está vacía, y menos dinámicas en curva. Por ejemplo, el Navara puede soportar hasta 1.207 kilos en la zona de carga si monta ballestas, mientras que con el eje multilink se quedaría en 1.034 kilos. Una diferencia significativa para trabajar, pero no vital si la usamos para transportar utensilios de nuestra actividad favorita. Y comentarte, asimismo, que hay modelos, como el Volkswagen Amarok, que ofrece la posibilidad de montar más o menos ballestas, para jugar con el confort o la carga. En este caso, con tres ballestas soportaría 910 kilos, y con cinco llegaría hasta los 1.053, cediendo confort y cualidades dinámicas en asfalto.

realizar el experimento que nos comentas, pero te aseguramos que la frenada en asfalto se alargaría con seguridad unos centímetros. En muchos SUV, al activar el modo Off Road el ABS permite cierto grado de deslizamiento o bloqueo de las ruedas delanteras en tierra, con el fin de crear un efecto cuña que mejore la frenada. Si lo llevamos activo en asfalto hará lo mismo, porque reconoce el programa, no la superficie. No obstante, haremos la prueba en breve.

CV, el Lupo GTI (2000) con 125 CV o el recién llegado up! GTI, lanzado este año y que presume de 115 CV de potencia, aunque de momento no tiene prevista su comercialización en España, aunque sí se vende en Canarias. El más potente de todos ha sido el Golf GTI Clubsport, basado en el Golf VII, con 290 CV.

FRENAR CON EL MODO OFF ROAD ACTIVADO

Angel Muñoz
Pues no se nos ha ocurrido

CONSULTAS RÁPIDAS

TODOS LOS MODELOS GTI DE VOLKSWAGEN

Arturo Cuesta

El primer modelo con las siglas GTI de la marca Volkswagen fue el Golf, en el año 1976, y presumía de 110 caballos de potencia. Ese mismo año también debutó el Scirocco GTI con la misma potencia. A lo largo de todos estos años se fueron incorporando otros modelos a la saga, como el Passat GTI (un prototipo de 1977) con 110 CV, el Polo GTI (1998) con 120

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PUEDEN MULTAR SI ACCEDO A UN CRUCE REGULADO POR SEMÁFOROS EN FASE VERDE, PERO ME QUEDO EN MEDIO PORQUE LOS VEHÍCULOS NO AVANZAN?

Aunque tengamos preferencia de paso, la norma fundamental es que ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección si, previsiblemente, pudiese quedar detenido en ella impidiendo u obstruyendo la circulación transversal. En cualquier caso hay que recordar que todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo, y su situación constituya obstáculo para la circulación, deberá salir de aquella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido. Por tanto, es evidente que, si estando el semáforo en verde accedemos a la intersección, pero por las circunstancias del tráfico no pudiésemos avanzar y nos quedásemos en medio de la misma, obstruyendo el paso a los otros vehículos que circulasen transversalmente, podríamos ser denunciados y sancionados por ello. En este caso, la infracción sería considerada grave y la sanción podría consistir en una multa por importe de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

ESTÁ PROHIBIDO Y LA SANCIÓN PUEDE SER DOBLE

En mi ciudad hay mucha costumbre de dejar el coche en doble fila sin poner el freno de mano para que, si fuese necesario, se le pueda mover con un ligero empujón. ¿Es esto correcto? ¿Me pueden denunciar por ello? Gracias.

RESPUESTA

En primer lugar se debe indicar que por lo que respecta a las normas de circulación, no es aplicable la costumbre. Al contrario que ocurre en otras materias del derecho, donde la costumbre puede tener su importancia, en el caso de la regulación de la circulación no se tiene en cuenta la costumbre, ya que o se cumplen las normas o en cualquier momento podremos ser denunciados por ello. En este caso que se nos plantea nos podemos encontrar con que la acción descrita puede suponer dos tipos de infracciones. Por un lado, podríamos ser denunciados y sancionados económicamente con multa de hasta 100 euros por no poner el freno de mano, ya que tanto la parada como el estacionamiento deben efectuarse evitando que el vehículo pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor,

para lo que se deberá dejar siempre accionado el freno de estacionamiento. Y, por otro lado, el mero hecho de estacionar en doble fila es una infracción, ya que, recordemos, la Ley prohíbe expresamente el estacionamiento en doble fila y, como hemos señalado en otras ocasiones, en el momento que el conductor abandone su puesto dentro del vehículo será considerado estacionamiento, y no parada, por lo que al estar prohibido podríamos ser denunciados al haber cometido una infracción grave, cuya sanción sería de 200 euros.



SE PUEDE DAR DE BAJA, PERO NO APARCARLO EN LA CALLE

Si no voy a utilizar mi coche durante un tiempo, ¿le puedo dar de baja temporal para no tener que pagar el seguro?

RESPUESTA

Efectivamente, los vehículos que se encuentren dados de baja temporal en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico no están obligados a tener concertado el seguro obligatorio, ni a someterse a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), e incluso podrán quedar exentos de pagar el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, también conocido como 'numerito'. Para dar la baja temporal de un vehículo se deberá acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico e indicar el motivo por el que se da de baja el vehículo, que pueden ser motivos personales, por haber entregado el vehículo a un compraventa, o por sustracción del vehículo. Se deberá presentar la solicitud en impreso oficial, abonándose la tasa

correspondiente, el documento identificativo del propietario, el permiso de circulación y la tarjeta de ITV, pudiéndose autorizar a un representante para que realice los trámites citados.

La Jefatura Provincial de Tráfico acordará la retención del permiso o licencia de circulación y de la tarjeta de inspección técnica o certificado de características hasta que, finalizada la retirada temporal, se solicite la devolución de los citados documentos.

Tratándose de una baja temporal por motivos personales hay que tener en cuenta que el vehículo no podrá circular, lo que incluye que no podrá estar estacionado en la vía pública, debiendo permanecer en todo momento en un lugar privado y cerrado, ya que, de lo contrario, en el momento de encontrarse en la vía pública, aunque fuese un instante, podrían formularse las denuncias correspondientes por circular sin estar dado de alta, o por no tener seguro o ITV en vigor, y cuya responsabilidad siempre recaería en el propietario de dicho vehículo.

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



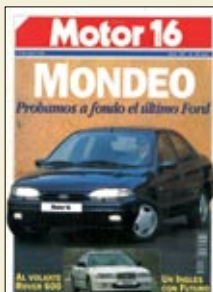
LEGALITAS.COM

La primera prueba del Ford Mondeo

La berlina global de Ford, recién llegada al mercado, pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo en la que, además, lo comparábamos con los rivales que se iba a encontrar. Un gran coche.

Con la presentación de la nueva campaña de la DGT, entrevistábamos a Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, el hombre que puso las bases

para la estrategia de reducción de la siniestralidad. Su mensaje sobre las cifras de accidentes era claro: «Nunca estaré satisfecho». En las novedades, es-



LA PORTADA

Nº 495

FECHA

13-4-1993

HABLAMOS DE

Protagonismo absoluto en nuestra portada de la semana para el Ford Mondeo, la berlina de vocación mundial de la marca del óvalo que probábamos a fondo por primera vez. Además, otro sedán llamativo, el Rover 600, se asomaba a nuestra portada; era la primera toma de contacto con él.

ta semana conducíamos coches de variados estilos. Por un lado, el aristocrático y elegante Rover 600, fruto de la colaboración entre Rover y Honda. Otro inglés, mucho más exclusivo, era el Lotus Esprit S4, en un color amarillo tan llamativo como sus 268 CV.

Además, un híbrido de Volvo, el concept ECC, que combinaba una turbina de gas y un motor eléctrico. La energía generada

por el gas se almacenaba en las baterías y este Volvo podía circular con 0 emisiones.

La prueba a fondo, con el nuevo Ford Mondeo, que en su versión más lujosa, apostaba por la seguridad. Nos gustaba su comportamiento y su equipamiento, virtudes con las que competía con unos rivales –Alfa 155, Citroën Xantia, Nissan Primera, Opel Vectra, Peugeot 405 y Renault 21– que analizábamos.



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

Comparativa Nissan Micra, Opel Corsa y Seat Ibiza: utilitarios de éxito

Con la llegada de la nueva generación del Seat Ibiza, el modelo español se enfrentaba a dos utilitarios llamados a ser los nuevos superventas: Nissan Micra y Opel Corsa.

La nueva generación del Lancia Delta también contaría con una versión Integrale de la que adelantábamos su diseño. Otra novedad, que conducíamos por pri-

mera vez era el nuevo motor turbodiésel para el Renault Safrane; un gran rodador gracias a sus 115 CV.

La comparativa enfrentaba a los tres utili-



tarios más jóvenes del mercado: Nissan Micra, Opel Corsa y Seat Ibiza. El japonés llevaba solo un año en el mercado, contaba con 55 caballos y por 1,3 millones destacaba por su rendimiento y equipamiento. El alemán, había llegado un mes antes –1,2 millones y 45 caballos– brillaba por su estilo y su consumo contenido. Y el Ibiza, a punto de iniciar su comercialización, costaba 1,3 millones y ofrecía un motor

de 55 caballos. De él nos gustaba su comportamiento y estilo.

Otra prueba, doble, con dos Suzuki como protagonistas. Por un lado el Samurai y por otro el Vitara ambos ahora como motor de inyección. El primero brillaba en el campo y el segundo en carretera.

Por último una comparativa de conceptos: dos deportivos –coche y moto– de BMW, el 850i en 4 ruedas y la K 1100 RS, en dos.



LA PORTADA

Nº 496

FECHA

20-4-1993

HABLAMOS DE

Seat Ibiza, Nissan Micra y Opel Corsa, tres utilitarios en busca del éxito, eran los protagonistas de nuestra portada tras la comparativa que habíamos realizado. Además, junto a ellos, la toma de contacto con el Diablo VT, el superdeportivo de Lamborghini.



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



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



PEUGEOT