

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.727 del 22 de mayo al 4 de junio de 2018



**Bajo la lupa** UN MES CON UN SEAT IBIZA DE GAS ARRANCAMOS



## PROBAMOS DE TODO Y PARA TODOS



**Al volante**

### Audi A6

El mejor de su clase



**Al volante**

**Volkswagen Touareg**  
Concentrado de tecnología



**Al volante**

**Ford Fiesta Active**  
2 en 1: utilitario y crossover



**Al volante**

**Suzuki Swift Sport**  
Espíritu GTI



**Al volante**

**Volvo V60**  
Un familiar magnífico



**Prueba**

**Jaguar E-Pace D180 Auto S AWD**  
Pesa mucho pero anda bien



**Prueba**

### Hyundai Ioniq Plug-In

El rey de la eficiencia



# PEUGEOT 208

LA ELECCIÓN DE UN CAMPEÓN  
POR SU INCREÍBLE TECNOLOGÍA

SÉBASTIEN LOEB

9 X CAMPEÓN DEL MUNDO DE RALLIES



PEUGEOT 208  
POR

**110€**  
/MES\*

47 CUOTAS. TAE: 5,85%.  
CUOTA FINAL: 6.673,07€  
SIN ENTRADA

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 km): de 3,5 a 5,4. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 90 hasta 125.  
\*Según PVPR en Península y Baleares de 9.940,11€ para un 208 5P STYLE PureTech 82 565 5 vel MAN (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (392,63€): 10.332,74€. TIN: 4,42%. TAE: 5,85%. Importe total adeudado: 11.843,07€. Precio total a plazos: 11.843,07€ financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida para vehículos en stock hasta el 31/05/2018. PVPR para los clientes que no financian: 11.140€ y del modelo visualizado 208 5P Tech Edition PureTech 82 565 5 vel MAN con opciones añadidas: 14.660€.

## Al detalle



### FIN AL CONFLICTO DE LOS EXAMINADORES

Después de meses de huelgas más o menos encubiertas, de paros que han generado durante meses retrasos en los exámenes y han afectado según fuentes del sector a 170.000 alumnos, generando unas pérdidas de 40 millones de euros, el conflicto de los examinadores de tráfico llega a su fin con la subida lineal de 250 euros al mes. Un incremento en el que todos los grupos políticos han estado de acuerdo, lo que nos lleva a pensar que si todo el mundo estaba a favor... ¿por qué no se ha solucionado antes?



### PREDICAR CON EL EJEMPLO

Para que el coche eléctrico triunfe son necesarias implicaciones de muchos sectores y desde muchos puntos de vista. Eso es lo que demuestra Endesa, la compañía eléctrica que lanza un nuevo plan de movilidad eléctrica para sus empleados. El objetivo, que en 2020 el 10 por ciento de su plantilla conduzca de modo particular un eléctrico. Saben de lo que hablan, porque desde que se lanzó el primer plan, el 7 por ciento de los eléctricos vendidos lo conduce un empleado de la compañía.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Madrid, capital del motor

Esta semana, organizado por Ifema, abre sus puertas el Salón del Automóvil de Madrid. Un gran escaparate multimarca que tiene como objetivo ofrecer a los visitantes todas las novedades.

Esta semana, organizado por Ifema, abre sus puertas el Salón del Automóvil de Madrid (MADRID AUTO). Un gran escaparate multimarca que tiene como objetivo ofrecer a los visitantes todas las novedades del momento, con sus diferentes gamas y numerosas promociones diseñadas especialmente para esta ocasión. De ahí que para todo aquel que piense en la compra de un coche nuevo al mejor precio posible, tenga a su alcance y en un mismo lugar la visión más global del mercado. A su vez, para todos aquellos que les guste ver, tocar e incluso conducir lo último, tienen a

su alcance todas las novedades que van desde la gran variedad de familiares hasta lo último en deportivos, sin olvidar los híbridos y eléctricos. Además, todas las marcas y sus redes de distribución ponen a disposición del público visitante todo tipo de asesoramiento e información, sobre lo que es una de las decisiones de compra más importante para cualquier usuario.

También Ifema, que con sus 48 años de historia sigue superándose, quiere ofrecer conjuntamente un amplio espacio a MADRID AUTO PROFESIONAL. Un salón dirigido a la presentación de vehículos comerciales y configurado para grandes empresas, autónomos, pymes y pequeños flotistas, entre otros.

También Ifema, que con sus 48 años de historia sigue superándose y ampliando su actividad día a día, quiere ofrecer conjuntamente un amplio espacio a MADRID AUTO PROFESIONAL. Un salón dirigido a la presentación de vehículos comerciales y configurado para grandes empresas, autónomos, pymes y pequeños flotistas, entre otros. Una iniciativa que ha venido muy bien tanto a los compradores como a las marcas. Especialmente si tenemos en cuenta la continua renovación del parque móvil industrial y la ausencia, hasta ahora, de un certamen de estas características en nuestro país. En resumen, una feria de lo más completa en alternativas y soluciones para los distintos perfiles de visitantes, incluyendo a los que disfrutamos viendo coches en vivo y en directo. Vaya desde aquí un aplauso cariñoso para Miguel Aguilar, director de MADRID AUTO y responsable de impulsar los diferentes certámenes y ferias relacionadas con el motor.





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€<sup>(1)</sup>**

HASTA

**1.400€<sup>(2)</sup>**

EN EQUIPAMIENTO  
CITROËN ADVANCED COMFORT®

INSPIRED  
BY YOU

**CITROËN prefiere TOTAL.** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de NUEVO C3 PureTech Gasolina 68 LIVE 9.450€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (gastos de apertura e intereses). Oferta válida para vehículos matriculados hasta el 31/05/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 10.450€. Modelo visualizado Citroën C3 SHINE desde 12.900€. \*Equipamiento disponible según versiones. (2) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos de 1 al 31 de Mayo de 2018 matriculados en el mes por la compra de un C3 Shine. 800€ cuando el vehículo adquirido tenga Citroën Connect Nav (Navegación Conectada) en pantalla táctil y Llanta de 17" siendo este regalo no canjeable por dinero, descuento equivalente u otro equipamiento y 600€ adicionales de regalo para otros equipamientos, canjeable por descuento equivalente pero no por dinero.

Opinión clientes  
★★★★★  
CITROËN ADVISOR  
citroen.es

GAMA C3: CONSUMO MEDIO (L/100KM): 3,5 A 4,9. EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (G/KM): 92 A 113

### SUMARIO

Nº 1.727 · 22 mayo al 4 junio de 2018  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

#### 6.- QUÉ PASA

##### ROLLS-ROYCE CULLINAN

Al «Rolls-Royce de los SUV», el modelo más práctico de la marca, lo impulsa un V12 de 563 CV y mide 5,34 metros.

#### 12.- EN PORTADA

##### NUEVO AUDI A6

La nueva generación es un alarde tecnológico, en comportamiento, deportividad y eficiencia, que sitúa al A6 en lo más alto de su clase.

#### 14.- VOLKSWAGEN

##### TOUAREG

Conducir la tercera generación del buque insignia de la marca resulta sorprendente, porque es el escaparate más completo de Volkswagen actualmente.

#### 16.- VOLVO V60

Mejora a su antecesor en amplitud y en maletero. También presume de tecnología punta y tiene un tacto general estupendo.

#### 20.- FORD FIESTA ST

Un motor de tres cilindros con 200 CV y espectacular rendimiento, y una innovadora suspensión, se traducen en eficacia y disfrute.

#### 24.- SUZUKI SWIFT SPORT

Deportividad, comportamiento dinámico y diversión al volante son las señas de identidad de este GTI.

#### 26.- CUATRO RUEDAS

##### PRUEBA. JAGUAR E-PACE D180 AUTO S AWD.

Ofrece una extensa lista de alicientes para ser el elegido del segmento, pese a su precio; el plus a pagar por la exclusividad y extraordinaria tecnología 4x4.

#### 32.- PRUEBA. HYUNDAI IONIQ PLUG-IN STYLE.

Sorprende por su economía en eléctrico o con el 1.6 GDI de gasolina, y con unas prestaciones que no defraudan.

#### 36.- BAJOLA LUPA

Cuatro ahorradores motores, tracción total y las últimas tecnologías de seguridad y conectividad para este SUV compacto de uso familiar.

Síguenos en...



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 58

### Busca tu marca

AUDI	12
CITROËN	38
FORD	20
HYUNDAI	32
JAGUAR	26
ROLLS-ROYCE	6
SEAT	44
SKODA	36
SUZUKI	24
VOLVO	16
VOLKSWAGEN	14



32



20



14



44



26

#### 38.- CITROËN C3 AIRCROSS

Diseño original, habitabilidad, motores eficientes, tecnología y amplia oferta de personalización aún a este SUV, que destaca en el segmento de moda.

#### 44.- UN MES CON EL SEAT IBIZA 1.0 TGI DE GAS NATURAL

Economía para el bolsillo y el medio ambiente es lo que ofrece la tecnología de gas natural comprimido por la que apuesta con fuerza la marca española.

#### 48.- LA SEMANA

##### 50.- +INTERESANTE BREMBO FLEXIRA

Esta pinza de aluminio, que reduce el tamaño sin perder rendimiento, pronto equipará los frenos en coches más pequeños.

#### 52.- A LA ÚLTIMA

##### 54.- DE CARRERAS SÁINZ Y ALONSO: ARRANQUE DE LA TEMPORADA

Las carreras celebradas de nuestros dos grandes pilotos en la Fórmula 1 confirma la progresión de sus

respectivos equipos a medida que avanza la temporada. El arranque del año no fue bueno, pero el panorama empieza a cambiar.

##### 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



**DIÉSEL 1.5 DE 130 CV PARA EL GRANDLAND X**

Opel acaba de sustituir el motor diésel 1.6 de 120 CV por un nuevo 1.5 de 130 CV –es el BlueHDi de origen PSA– que ya cumple la futura norma ecológica Euro 6d-Temp gracias a su filtro de reducción de NOx con reducción catalítica selectiva por inyección de AdBlue. Su par máximo es de 30,6 mkg a 1.750 rpm, y homologa un gasto medio de 4,1 l/100 km y emisiones de 108 g/km de CO<sub>2</sub> tanto con el cambio manual de seis marchas como con la nueva caja automática de ocho.



**PORSCHE CAYENNE E-HYBRID**

La gama del nuevo Cayenne tiene ya su versión híbrida enchufable, que combina su V6 3.0 de gasolina con 340 CV y un motor eléctrico de 136 CV para totalizar 462 CV y 71,4 mkg, con los que acelera de 0 a 100 km/h en 5,0 segundos y alcanza 253 km/h. Además, puede circular en modo eléctrico a 135 km/h y recorrer hasta 44 kilómetros sin emitir gases, y el consumo medio es de 3,2 l/100 km. Su precio en España, 93.309 euros.



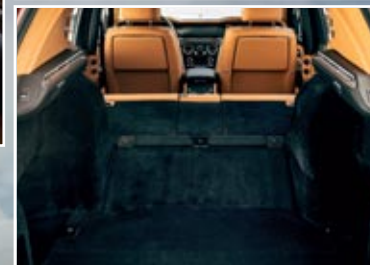
Motor V12 de 563 CV y 5,34 metros de longitud

Rolls-Royce **Cullinan:** llega el SUV superlativo

Cuando hace tres años Rolls-Royce anunciaba que estaba desarrollando el Cullinan, la firma británica dejó claro que no sería un todoterreno cualquiera, sino «el Rolls-Royce de los SUV». Y el resultado, ahora desvelado, lo confirma. Porque hablamos del modelo más grande de la clase con sus 5,34 metros de largo –5,20 mide un Range Rover LWB–, 2,16 de ancho y 1,84 de alto, y su distancia entre ejes de 3,30 metros. Es superlativo también en peso, pues anuncia nada menos que 2.660 kilos, y nace como el modelo más práctico en la historia de la marca al ofrecer portón de doble sección y un maletero de 560 litros –600 retirando el suelo que crea dos niveles– que podemos ampliar hasta 1.930 si abatimos –primicia también en un Rolls– el respaldo posterior, operación que se realiza eléctricamente y por partes 60:40. En ese caso, además, creamos un espacio de carga de 2.245 milímetros de largo. Y el Cullinan, dotado de puertas ‘cocheras’ –las delanteras y las traseras abren en sentidos opuestos– está disponible en dos

configuraciones: cinco plazas o, si se piden butacas posteriores individuales, cuatro; lo que apareja una consola central fija equipada con vasos de whisky, copas de champagne y un refrigerador. Además, tras las plazas posteriores hay un cristal aislante que les separa de la zona de carga, de modo que al abrir el maletero –la solución ya fue aplicada hace tiempo por Citroën en su XM– no se pierde confort. Y hay más detalles exclusivos, como los 40 milímetros que desciende el vehículo al abrir una puerta para facilitar el acceso; recuperando la cota normal cuando pulsamos el botón que arranca el motor. Este, por cierto, es un V12 Twin-Turbo de gasolina con 6,75 litros de cilin-

drada, culata de 48 válvulas, 563 CV de potencia a 5.000 rpm y par máximo de 86,7 mkg a sólo 1.600 vueltas, energía suficiente para impulsar semejante mole hasta una velocidad, limitada electrónicamente, de 250 km/h. En cuanto a consumo y emisiones, se han homologado 15 l/100 km y 341 g/km de CO<sub>2</sub>, respectivamente. La suspensión, neumática, efectúa millones de cálculos por segundo para ajustar su firmeza continuamente de acuerdo a la aceleración del coche y las ruedas, los movimientos de la dirección e, incluso, la información recogida por las cámaras. Y si toca vadear un río, tampoco será problema, pues el Cullinan se atreve hasta con 54 centímetros de profundidad.



◀ En la segunda fila puede elegirse entre dos y tres plazas. Y en ambos casos, un cristal separa el habitáculo del maletero, cuya capacidad es de hasta 600 litros con todas las plazas en uso. Además, es el primer Rolls-Royce con respaldo abatible y portón trasero.



**PARA PENSAR**

110

milímetros más de largo mide el Lexus RX L de siete plazas respecto al RX normal.

Pese a que el aumento no supone ni un palmo de diferencia, el interior tiene una tercera fila con dos asientos extra. Para lograrlo, han inclinado más el cristal trasero y han reubicado –en el RX L va abajo– el limpiacristal.

**EL PUNTAZO**

El Chevrolet Suburban tiene desde ahora versión deportiva. Se llama RST Performance Package, rinde 420 CV y tiene caja de 10 marchas y suspensión magnética.



En la segunda mitad de este año Kia lanzará un **sistema diésel híbrido** de 48V

Destinado inicialmente al Sportage, la marca coreana presentará este año un sistema de propulsión diésel híbrido ligero, llamado Eco-Dynamics+, que aumenta la aceleración mediante un motor eléctrico de 48V. Tecnología compacta y de bajo coste que se puede integrar en cualquier arquitecta mecánica, genera potencia eléctrica para descargar de trabajo al motor de combustión y recupera energía en retención y frenada. Incluye la función de parada y arranque automáticos durante la marcha y reduce las emisiones en un 4 % según el ciclo WLTP, o en un 7 % según el NEDC.

tura mecánica, genera potencia eléctrica para descargar de trabajo al motor de combustión y recupera energía en retención y frenada. Incluye la función de parada y arranque automáticos durante la marcha y reduce las emisiones en un 4 % según el ciclo WLTP, o en un 7 % según el NEDC.

▼ 1.- Sistema de arranque Mild Hybrid y generador (MHSg). 2.- Motor de combustión. 3.- Batería de 48 voltios. 4.- Conversor AC/DC.





## qué pasa

## Aston Martin, Lotus, Mercedes-AMG... Otra oleada masiva de modelos ultradeportivos

La ecología gana terreno, pero las ventas de exclusivos deportivos crecen y crecen. Y sus clientes tendrán más para elegir desde esta semana, en la que coinciden varias novedades que anuncian prestaciones sobrecogedoras. Porque todos los modelos reunidos en esta página aceleran de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos, y varios de ellos rebasan los 600 CV de potencia o los 300 km/h de velocidad máxima. Y en configuraciones de todo tipo: sedán -M5 y Mercedes-AMG GT-, biplaza descapotable, coupé...



◀ El Lotus Exige Sport 410 debe su nombre a los caballos de su V6. Como pesa sólo 1.054 kilos, las prestaciones son de infarto: 290 km/h de punta -con capota puesta- y de 0 a 96 km/h en 3,3 segundos.

◀ El Mercedes-AMG GT S Roadster monta un 4,0 V8 Biturbo de 522 CV y 68,4 mkg, acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanza 308 km/h de velocidad punta. Pesa 1.625 kilos -con un reparto del 47% delante y el 53% detrás- y anuncia un consumo medio de 11,5 l/100 km.



◀ Con 625 CV -25 más que el M5 normal- y 76,5 mkg de par, el BMW M5 Competition anuncia soberbias aceleraciones: de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos y de 0 a 200 en 10,8. Su chasis es aún más deportivo.

▲ El Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ Edition 1 ofrece mayor exclusividad que el GT normal. Disponible durante 12 meses, equipa Paquete Aerodinámico, llantas de 21 pulgadas, pinturas especiales y un interior más deportivo. Con su V8 4,0 Biturbo de 639 CV, alcanza 315 km/h y pasa de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos.



▼ El Aston Martin DB11 AMR se inspira en el mundo de la competición a nivel estético -exterior a interior- y técnico, pues su chasis recibe una puesta a punto especial y el 5,2 V12 da 630 CV. De 0 a 100 km/h en 3,7 segundos.

La firma británica también acaba de presentar el V12 Vantage V600, que reedita el V8 V600, un modelo especial lanzado en 1998. Se trata de una serie limitada de 14 unidades en la que 'Q by Aston Martin' se encarga de la personalización y el motor V12 6.0 pasa a rendir 600 CV, asociados al cambio manual de siete velocidades. Las entregas comenzarán en el tercer trimestre de este año.



# Naciste para abrir camino. SOLO UNO ÚNICO.



## Nuevo T-Roc Edition TSI 115 desde 19.600 €\*

Siempre has oído que tienes suerte, que solo pasa una vez de entre un millón, que es casualidad... Y ahora que las casualidades se van acumulando buscan razones para entenderlo, pero no hay nada que entender. Ser SOLO UNO ÚNICO es cuestión de actitud. Conducir un Volkswagen T-Roc también.

T-Roc Edition TSI 115 equipado con App-Connect · Radio con pantalla táctil de 8" · Volante multifunción · Llantas de aleación de 16" · Climatic · Asistente de mantenimiento de carril Lane Assist.



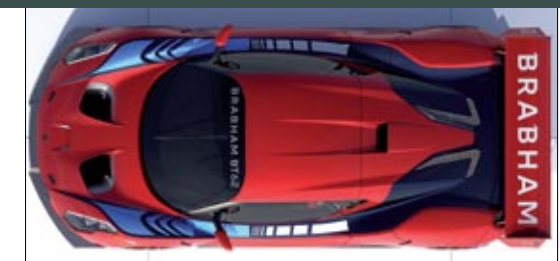
Volkswagen

Consumo medio (l/100 km) de 5,1. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 116.

\*PVP recomendado en Península y Baleares desde 19.600 € para un T-Roc Edition 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 13.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 31/05/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo T-Roc Sport con opcionales.



qué pasa



▲ Habrá 35 unidades pintadas en el color original.

### BRABHAM BT62

Este fabricante volverá a las primeras páginas de la actualidad gracias a su última criatura, el BT62, un vehículo desarrollado exclusivamente para los circuitos y del que tan sólo se fabricarán

70 unidades. El chasis y la carrocería están realizados en fibra de carbono para firmar un auténtico peso pluma, de tan sólo 972 kilos. También de ese material están hechos los apéndices aerodinámicos, regulables y que generan una im-



◀ Las butacas de carbono son fijas, siendo ajustables el volante –que incluso se puede extraer– y los pedales.

presionante carga aerodinámica de hasta 1.200 kilos. El propulsor, desarrollado por Brabham, es un 5.4 V8 atmosférico que eroga 700 caballos de potencia y 67,9 mkg de par máximo, fuerza que se envía a las ruedas traseras. La suspensión

regulable, un diferencial autobloqueante y los frenos Brembo también suman puntos dinámicos en esta joya, que tendrá un precio de salida de 1.135.000 euros sin impuestos y antes de aplicar su amplia oferta de personalización.

### Wörthersee 2018

## Los estudiantes dan sus pinceladas a modelos del Grupo Volkswagen

Como cada año, la cita a orillas del lago alemán de Wörthersee trajo consigo modelos diseñados y producidos por equipos de aprendices de Volkswagen

en Wolfsburg. El primero es un Golf GTI Next Level 2.0 TSI de 411 CV, que presenta sofisticados equipos de sonido y multimedia en la parte trasera de este biplaza. El



▲ El Golf Variant TGI GMotion –arriba– y el Golf GTI Next Level –derecha– fueron dos de las grandes sorpresas.

◀ El Volkswagen Golf GTI TCR Concept es el GTI más rápido de la historia, con 264 km/h gracias a sus 290 caballos. Lleva también el motor 2.0 TSI.



segundo es un Golf Variant TGI GMotion de 131 CV, con tracción total y un marcado carácter deportivo. Por su parte, Audi acudía a la cita con el e-tron prototype.



▲ Los estudiantes de Skoda presentaron una original variante descapotable del Karoq. Y ya es el quinto prototipo que desarrollan.



Un prototipo del Audi e-tron, primer modelo eléctrico de la marca, remolcando al e-tron Vision Gran Turismo, que de la PlayStation 4 ha pasado a ser 'race-taxi' en la Fórmula E.

# Nueva Serie Especial GO!

La mejor selección, con la mejor equipación.



**5** AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Adelántate al Mundial de Rusia y disfruta de la Nueva Serie Especial GO! Anótate un tanto y llévate un Hyundai i10, i20, i30 o TUCSON con la mejor equipación del Mundial y un precio de campeonato. Ahora puedes tener un Hyundai TUCSON Serie Especial GO!, con llantas exclusivas de aleación de 19", navegador táctil con TomTom Live y conectividad Android Auto™ y Apple CarPlay™, faros delanteros tipo LED, asientos calefactados y llave inteligente con botón de arranque y detector de proximidad. Disfruta de la mejor equipación del Mundial con la Nueva Serie Especial GO! Acércate a tu concesionario Hyundai y descúbrela.



Gama Hyundai: TUCSON Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 119-175 Consumo mixto (l/100km): 4,6 – 7,5.

i20: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 97-143. Consumo mixto (l/100km): 3,7-6,2.

i30 5p: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 95-125. Consumo mixto (l/100km): 3,6-5,5.

La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es).





Es verdad que las berlinas no viven su mejor momento ante el empuje de los SUV. Pero tras probar la nueva generación del Audi A6, aún lo entendemos menos. El de Audi es un alarde tecnológico, y en comportamiento, deportividad y eficiencia, que sitúa al nuevo A6 en lo más alto.

# La nueva referencia

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con el nuevo A6, Audi no deja lugar a dudas: si las berlinas clásicas pierden fuele frente a los SUV no va a ser porque ellos no hagan lo posible porque esto no sea así. Por eso el A6 es más que nunca: más versátil, confortable, deportivo, tecnológico y eficiente. Valores que lo convierten en la berlina premium más avanzada del mundo en esa competición que desde hace años libra Audi frente a BMW y Mercedes.

La versati-

lidad se demuestra en un interior al que le sientan de maravilla los 2 centímetros que crece su distancia entre ejes. Pero también en un maletero de 530 litros al que se accede a través de una tapa con mayor amplitud. Eso permite un viaje placentero para todos los ocupantes, salvo el de la plaza central trasera debido al voluminoso túnel de transmisión.

Si hablamos de deportividad y dinamismo, cuenta con una tecnología de suspensiones que probablemente no tenga comparación entre las marcas premium. Porque no solo ofrece cuatro tipos –una convencional con muelles de acero que es la básica, la suspensión deportiva con muelles de acero específicos, la suspen-

sión con control de dureza y la suspensión neumática adaptativa, que también incluye control de dureza y altura de la amortiguación–, sino que todo eso lo combina, además, con una dirección a las cuatro ruedas, opcional, que permite una maniobrabilidad sobresaliente.

La tecnología está garantizada tanto en información con el nuevo sistema operativo MMI touch response –con dos pantallas de que dispone el



▶▶ Impecables acabados y alta calidad en el interior. El Audi A6 es amplio y confortable. En el cuadro cuenta con dos pantallas y la opción del Digital Cockpit.



A6–, como en ayudas a la conducción con hasta 39 sistemas de ayuda como el asistente de conducción adaptativo, que además del control de velocidad de crucero adaptativo y el asistente predictivo de eficiencia, añade el asistente que ayuda al conductor en zonas en obras.

Y si hablamos de eficiencia, la tecnología Mild Hybrid, de hibridación ligera, que cuenta con un alternador que va generando energía que almacena en una batería de 48 voltios en el caso de los V6–de 12 voltios para el TDI de cuatro cilindros de 204 CV–y que permite que el coche

mático. Y en gasolina, aún sin fecha, habrá un 2.0 TFSI de 245 CV, también con versión de tracción delantera o total.

Todos esos datos, que sobre el papel pintan bien; en carretera brillan. En Portugal, en un recorrido entre Oporto y el valle del Douro, hemos tenido a nuestra disposición toda la gama. Pero nos hemos centrado en las variantes diésel. Empezamos por el 50 TDI, de suavidad asombrosa. Con la suspensión neumática adaptativa las curvas de nuestro recorrido por unas carreteras estrechas y reviradas parecen rectas; es muy progresivo en la entrega de potencia, con una dirección que filtra perfectamente el perfil de la carretera y con una agilidad que no parece propia de un coche de 5 metros. El siguiente modelo, el 45 TDI, del que aún no hay datos definitivos. Sus 53 caballos menos no se no-



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	55 TFSI	50 TDI
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.967
Potencia máxima/rpm	340 CV/5.000-6.400	286 CV/3.500-4.000
Par máximo/rpm	51,0 mkg/1.370-4.500	63,2 mkg/ 2.250-3.000
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Aut. S tronic, 7 vel.	Aut. Tiptronic, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	225/55 R18	225/55 R18
Peso (kg)	1.835	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939 / 1.886 / 1.457	4.939 / 1.886 / 1.457
Volumen maletero (l)	530	530
Capacidad depósito (l)	63	63
De 0 a 100 km/h (s)	5,1	5,5
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,7	5,5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	151	142
Precios desde... (euros)	64.580	69.580

PRECIO DESDE **64.580 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **151 G/KM**

## PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Calidad. Tecnología.</li> <li>Comportamiento dinámico y suspensiones.</li> <li>Gasto y prestaciones.</li> </ul>	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Línea continuista. Gama escasa de momento.</li> <li>Túnel de transmisión voluminoso.</li> </ul>

pueda circular con el ‘motor apagado’ entre 55 y 160 km/h, generando un ahorro de hasta 0,7 l/100 km. Datos que permiten a toda la gama del Audi A6 ofrecer la etiqueta ECO de la DGT. Pero, además de eficientes, los motores son poderosos. Ahora llegan los topes de gama, con tracción total y cambio automático; ambos de seis cilindros –el 55 TFSI con 340 CV y 51 mkg de par máximo, y el 50 TDI de 286 CV y 63,3 mkg. Y para octubre, versiones más ‘modestas’. En diésel llegará un 2.0 de cuatro cilindros y 204 CV, y otro 3.0 V6, el 45 TDI con 231 CV; todos ellos dotados de tracción total Quattro y cambio auto-

tan, pues es igual de rápido y ágil en su respuesta. Lleva suspensión con control de dureza, con excelente compromiso entre confort y eficacia dinámica. Y acabamos con el 40 TDI con su motor de cuatro cilindros, tracción quattro en esta versión –habrá alternativa de tracción delantera– y sus 204 CV. Va a ser el modelo más vendido y hay que valorar si es suficiente para mover con soltura los 5 metros de Audi A6. La respuesta es un sí rotundo. Está claro que no tiene toda la agilidad y el punto ‘picante’ de sus hermanos mayores; pero no le falta de nada... Como al resto de la gama A6 para ser la nueva referencia en su clase.



TOPE DE GAMA LLEGA EN DIÉSEL (286 CV) Y GASOLINA (340 CV). Y DESPUÉS VENDRÁN DOS DIÉSEL, DE 204 Y 231 CV, Y UN GASOLINA DE 245



**BUQUE INSIGNIA LA TERCERA GENERACIÓN DEL TOUAREG SE CONVIERTE EN EL MODELO MÁS TECNOLÓGICO DE LA MARCA ALEMANA**

# El no va más de VW

Si quieres saber hasta dónde es capaz de llegar Volkswagen tecnológicamente hablando, lo mejor es conocer a fondo la tercera generación del Touareg, el buque insignia de la marca. Lo hemos conducido con la motorización con la que debuta, un diésel V6 TDI de 286 CV, y lo cierto es que abrumba en todos los sentidos.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hace unas semanas avanzamos las primeras impresiones del nuevo Volkswagen Touareg en una intensa presentación estática. Nos quedamos sorprendidos por la auténtica avalancha tecnológica que estrena, pero nos faltaba la prueba de fuego: conducirlo y conocer las sensaciones al volante.

A modo de pequeño recordatorio, señalar que crece 77 milímetros en longitud y 44 en anchura, y reduce la altura en 7 milímetros. A pesar de ser más corpulento y estar mejor dotado en su equipamiento, reduce el peso en 106 kilos. Por eso, y por los nuevos asistentes tecnológicos –ver cuadro–, este peso pesado se muestra más ágil y dinámico que nunca.

Hemos probado el Touareg con la versión que se estrena actualmente. Se trata de un propulsor diésel 3.0 V6 TDI con 286 caballos de potencia. Nos ha encantado, pero hay más opciones. En ju-

nio llegará una segunda variante con este mismo bloque de 231 CV, y en la recta final del año será el turno del único motor de gasolina dispo-

nible, un 3.0 V6 TSI de 340 CV. A comienzos de 2019 llegará un poderoso 4.0 V8 TDI con 421 CV y más adelante pedirá paso una variante hí-

brida enchufable, pendiente aún de conocerse su grupo de propulsión. A falta de conocer esta última, el resto de la gama monta de serie una transmisión automática Tiptronic de ocho relaciones con convertidor de par y la eficiente tracción total quattro.

En nuestra toma de contacto fuimos con ‘todo’. Nos explicamos: estabilizadoras activas, suspensión neumática, dirección en las cuatro ruedas, iluminación IQ.Light-LED Matrix, todos los asistentes habidos y por haber... y el acabado R-Line, el más deportivo y que presume en su dotación de serie del novedoso Innovision Cockpit.

Destacamos este último porque se trata de un tándem formado por el cuadro de mandos Digital Cockpit de 12,3 pulgadas y una pantalla táctil de 15 pulgadas en el salpicadero, que por tamaño y definición casi nos valdría para el salón de casa. Es muy intuitiva en su funcionamiento, aunque conviene familiarizarse antes con ella por la



▲ Ha crecido en tamaño –es más largo y más ancho–, pero su aspecto es más dinámico; entre otras razones porque también es algo más bajo.

**PRECIO DESDE 74.845 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 182 G/KM**

## PRIMERAS IMPRESIONES

### NOS GUSTA

➕ Tecnología incorporada. Habitabilidad y confort. Dinámica ágil. Rendimiento del motor.

### DEBE MEJORAR

➖ Motor algo ruidoso. Sólo cinco plazas. Mandos de modos de conducción algo retrasados.



▲▶ La pantalla táctil de 15 pulgadas del salpicadero sorprende por su tamaño. La calidad es premium y el maletero anuncia 810 litros.



▲ A pesar de su corpulencia, el nuevo Touareg sorprende por su agilidad dinámica. Su sofisticada tecnología ayuda en ese aspecto.

cantidad de posibilidades que ofrece. Con el acabado Premium cuesta 4.230 euros y no estará disponible para el nivel de acceso, el Pure, que

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6 TDI
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967
Potencia máxima/rpm	286 CV/3.750
Par máximo/rpm	61,2 mkg/2.250
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	255/60 R18
Peso (kg)	1.995
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.878/1.984/1.702
Volumen maletero (l)	810
Capacidad depósito (l)	75
De 0 a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad máx. (km/h)	238
Consumo mixto (l/100 km)	6,9
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	182
Precios desde... (euros)	74.845

rebajará la factura del Touareg a un precio de partida de 65.000 euros.

Iniciamos el contacto por autopista, su zona de confort, y nunca mejor dicho porque podemos circular de manera semiautónoma gracias al control de velocidad adaptativo y a la alerta de cambio de carril. Además, con el modo Eco limitaremos su ‘sed’ al contar con la función de navegación por inercia.

Más sorprendente resulta cuando afrontamos un tramo de carretera de montaña. El empuje del propulsor vencerá a cualquiera, pues reacciona desde bajo régimen como si nada y el cambio es rápido. Y a pesar de su corpulencia nos cautiva su agilidad, girando casi plano en las curvas, traccionando de ma-

## ESTRENOS TECNOLÓGICOS Dinámica y visión

Muchos son los estrenos tecnológicos que incorpora esta tercera generación del Volkswagen Touareg. A nivel dinámico destacamos la nueva dirección en las cuatro ruedas. Hasta los 37 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras, facilitando la maniobrabilidad, mientras que cuando se supera esa velocidad lo hacen en el mismo sentido, ganando el conjunto en agilidad. También incorpora unas barras estabilizadoras activas que se alimentan con el nuevo sistema eléctrico de 48 voltios. Además, es el primer modelo de Volkswagen que incorpora un sistema de visión nocturna. Denominado Nightvision, consta de una cámara térmica de infrarrojos que detecta tanto a personas como a animales. Y destacar también los nuevos faros IQ.Light-LED Matrix, con hasta 12 funciones de iluminación, incluida una para uso ‘off road’.



▲▲ Las estabilizadoras activas y la dirección en las cuatro ruedas son opcionales. Junto a la suspensión neumática y el tren de rodaje adaptativo cuestan 7.130 euros.



▶▶ Los nuevos IQ.Light-LED Matrix cuentan con 128 leds por faro y cuestan 2.260 euros. El Touareg es el primer Volkswagen que incorpora un sistema de visión nocturna. Es opcional, y su precio es de 2.200 euros.



nera sobresaliente y neutralizando las irregularidades del firme como si nada. Nos hubiera gustado conocer sus reacciones sin tanta tecnología, como viene de serie...

En cualquier caso, la dirección es precisa y adelantar es un juego de niños; más aún si apostamos por el modo Sport, que provoca que todo sea más inmediato: motor, cambio, dirección, electrónica... El asistente de modos de conducción también nos

permite elegir entre los modos Comfort, Normal e Individual. Y aunque no está disponible para el R-Line, el resto de la gama ofrece un paquete con diferentes perfiles Off Road: Auto, Nieve, Arena, Gravilla y Experto. En caso de necesidad, el conjunto se puede elevar hasta 70 milímetros sobre la posición normal.

En resumen, la nueva generación del Touareg es el escaparate más completo de Volkswagen actualmente.





**MÁS LARGO Y CON MÁS ESPACIO PARA PASAJEROS Y EQUIPAJE**



# Territorio dominado

Desde hace décadas, a la firma nórdica se le dan bien los modelos familiares. Y el nuevo V60, ya a la venta, es un ejemplo perfecto. Porque mejora a su antecesor en puntos esenciales como la amplitud y el maletero, presume de tecnología punta y, además, tiene un tacto general estupendo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La nueva Serie 60 de Volvo, que comparte la plataforma SPA con los modelos grandes de la casa –S90, V90 y XC90–, dió su primer paso en 2017 al aparecer el XC60, y ahora vive otro episodio de la mano del V60, familiar de 4,76 metros –el anterior medía 4,64– que, en contra de lo que suele ocurrir, se anticipa a la variante sedán, pues el nuevo S60, fabricado en Estados Unidos desde el próximo verano, no vendrá a Europa hasta 2019. Y aún más tarde se sumará a la oferta un ‘casi’ confirmado V60 Cross Country.

Pero nos centraremos por ahora en el V60, producido en Bélgica en la misma planta que el XC40 y que desembarca en España en junio –ya se aceptan pedidos–, con precios que arrancan en los 42.283 euros del D4 Momentum con cambio manual; aunque un mes después llegarán las ver-

siones D3 de 150 CV, con facturas desde 39.683 euros. Y antes de acabar el año habrá más para elegir, pues Volvo añadirá el acabado R-Design –único con levas en el volante– y una terminación básica que permitirá ahorrar de 2.000 a 3.000 euros, así como nuevas motorizaciones y combinaciones mecánicas: D3 AWD, un T5 de gasolina con 253 CV y las dos variantes híbridas enchufables Twin Engine AWD, con 340 CV en el T6 T.E. y 390 en el T8 T.E., cuyos valores provisionales, sorprendentemente, son idénticos, ya que se anuncian 45 kilómetros de alcance eléctrico, gasto de 2,1 l/100 km, paso de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos...

Hasta que podamos probar todo eso nos ‘conformaremos’ con los dos primeros V60 disponibles, que acabamos de conducir por autopistas, ciudades y carreteras de Barcelona y Tarragona. Hablamos del diésel D4 de 190 CV, con trac-



▲ El nuevo V60 mide 4,76 metros, un aumento de 12 centímetros generado, en su mayor parte, por la mayor distancia entre ejes.

<b>PRECIO DESDE</b>		<b>39.683 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DE 47 A 171 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Amplitud de habitáculo y maletero. Practicidad. Confort y tacto general. Seguridad. Prestaciones.	Altura de la consola central y el túnel posterior. En Dynamic no usa la 8ª. Levas de cambio.	



**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 CO<sub>2</sub> (g/km) desde 85 hasta 127.

Renault recomienda **elf**

[renault.es](http://renault.es)



EL V60 COMPARTE PLATAFORMA CON EL XC60 Y LA SERIE 90



◀▶ El maletero anuncia 529 litros, casi 100 más que el V60 anterior y sólo 31 menos que el V90. Las plazas traseras son cómodas, y el acabado, muy bueno.

ción delantera y cambio automático, y del T6 de gasolina de 310 CV, ligado a la tracción total y a la misma caja automática de 8 marchas, carente de levas en los acabados Momentum e Inscription.

Y ambos nos han convencido por prestaciones. Como es lógico, el T6 AWD es más rápido, y tiene un tacto más de-

portivo, pero su gasto real es sensible al tipo de uso, y será fácil irse por encima de los 10 litros. Por contra, el D4 se mantiene siempre en cifras de moderadas –nuestro test a ritmo ‘alegre’ no es buena referencia para dar promedios realistas–, y el rendimiento general es mejor, a igualdad de mecánica, que en el XC60,

porque el V60 es más ligero y aerodinámico. De hecho, ya vemos este V60 D4 como un familiar ‘todo uso’ ideal, pues anda más que suficiente y es agradable. Y el motor parece mejor aislado que en el XC40, al que criticamos su rumorosidad en frío.

No nos gusta, eso sí, que el cambio automático no en-

grane la octava cuando elegimos el modo Dynamic; uno de los cuatro que podemos seleccionar. Y ya que hablamos de críticas, tres más: el voluminoso túnel central trasero –incomodaré al quinto ocupante–, la altura exagerada de la consola que separa a conductor y acompañante, y algún detalle de acabado como las bolsas de las puertas sin forro, llamativa excepción en un conjunto de gran calidad, tanto por materiales como por terminación.

Estupendos también son el confort general de marcha, el agrado de conducción –asientos magníficos–, el comportamiento sea cual sea el tipo de vía –en Dynamic, la dirección debería tener un tacto más firme– o la tecnología de seguridad, que incluye un estreno: el City Safety, de serie, activa ahora también el frenado automático en caso de colisión frontal. Y la guinda, por supuesto, un maletero de 529 litros que le acerca mucho en esa parcela al enorme V90.

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR	T6 AWD	T6 TWIN ENG. AWD	T8 TWIN ENG. AWD	D3	D4
Disposición	Delantero transversal	Del. trans. (eléctrico: tras.)	Del. trans. (eléctrico: tras.)	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máxima (CV/rpm)	310 / 5.700	340 (253 + 87)	390 (303 + 87)	150 / 3.750	190 / 4.250
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.200-5.100	60,2 (35,7 + 24,5)	65,3 (40,8 + 24,5)	32,7 / 1.750-3.000	40,8 / 1.750-2.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	235/45 R18	235/45 R18	235/45 R18	225/50 R17	225/50 R17
Peso (kg)	N.d.	2.069	2.069	1.690	1.690
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427
Volumen maletero (l)	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364
Capacidad depósito (l)	60	60	60	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	4,8	4,8	9,9	7,9
Velocidad máx. (km/h)	250	250	250	205	220
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	2,1	2,1	4,3 (Aut: 4,6)	4,4 (Aut: 4,5)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	171	47	47	114 (Aut: 121)	117 (Aut: 119)
Precios desde... (euros)	52.600	N.D.	N.D.	39.683	42.283

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 CO<sub>2</sub>: 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

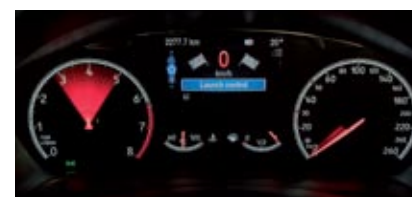


Apple CarPlay es una marca registrada de Apple Inc. El uso del logotipo de Apple CarPlay significa que la interfaz del vehículo cumple con los estándares de Apple. Apple no se hace responsable del funcionamiento de este vehículo ni de su cumplimiento con la seguridad y estándares regulatorios. Tenga 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.





▲ Los asientos Recaro de serie cuentan con regulación lumbar y sujetan de maravilla.



▲ El nuevo Fiesta ST puede llevar sistema Launch Control.



### ECOBOOST 1.5 TRICILÍNDRICO Con desconexión de cilindros

El motor EcoBoost 1.5 del ST cuenta con el primer sistema de desactivación de cilindros en un motor tricilíndrico –también lo llevará el EcoBoost 1.0–, que reduce el consumo sin comprometer el rendimiento. La tecnología utilizada detiene el suministro de combustible y el funcionamiento del cilindro número uno, situado en uno de los extremos, cuando no se necesita toda la potencia. El sistema puede activar o desactivar ese cilindro –que, por cierto, seguirá subiendo y bajando, aunque sin explosión y con las válvulas abiertas– en 14 milisegundos, 20 veces más rápido que un parpadeo. Lástima que esa activación no se refleje en el cuadro de instrumentos. El consumo medio homologado para el Fiesta ST es de 6,0 l/100 km, con alrededor de un 11 por ciento de ahorro.



# Divertida tecnología

El nuevo Fiesta ST, con 200 caballos, es eficaz y divertido gracias a un motor de tres cilindros de espectacular rendimiento y a una suspensión innovadora que funciona. Un gran deportivo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

En un deportivo, sea cual sea su tamaño y potencia, la clave de todo se encuentra en dos aspectos: el motor y la eficacia del chasis. Y justo son esos territorios del Fiesta ST los que

más ha mimado Ford a la hora de lanzar su Fiesta más potente y divertido. En el caso del motor, el nuevo EcoBoost de gasolina de 1,5 litros y 200 CV es el primer propulsor de tres cilindros montado en un modelo de la división Ford Performance, y os aseguramos que no desentona nada, ni por prestaciones –ver recuadro– ni por sonido. Con esta mecánica, el Fiesta ST ofrece un rendimiento sensacional incluso desde bajas vueltas, gracias a un nuevo turbocompresor cuyo diseño permite aumentar la presión de sobrealimentación más rápidamente y minimizar el retraso de la respuesta tradicional de los motores con turbo. De hecho, el Fiesta ST, con sus tres cilindros, sus 200 CV y sus 29,6 mkg de par, acelera de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos; es decir, más rápido que un Volkswagen Polo GTI DSG, un Renault Clio Sport EDC o

un Mini Cooper S Aut., todos con motores de cuatro cilindros y cambios automáticos de doble embrague especialmente eficaces. Y lo bueno no es lo rápido que sube de vueltas, sino el empuje que se aprecia a cualquier régimen gracias a que el par máximo está disponible en un amplísimo abanico de revoluciones: entre 1.600 y 4.000 rpm. Acelerando, la aguja del cuentavueeltas sube en un pis pas hasta las 6.300

rpm. Entonces, el ST ya circula a 90 km/h en segunda o a 130 km/h en tercera. Por cierto, el cambio manual de seis marchas es preciso y rápido como pocos. El sonido de este motor no es llamativo y emocionante, es lo siguiente. Sobre todo en modo Deportivo y cuando se superan las 5.000 rpm, momento en el que a nadie se le ocurriría pensar que lo que ruge bajo el capó es un motor de tres cilindros.

El otro aspecto importante en un deportivo es la eficacia de su chasis, lo que le va a permitir sacar el máximo partido a la potencia de su motor. Pues bien, en este punto también el Fiesta ST está preparado para obtener todo el jugo a los 200 CV. Y es que el nuevo Fiesta ST es el primer compacto deportivo en disfrutar de la tecnología de muelles desplazados que mejoran el trabajo de la suspensión trasera de eje torsional. Se trata de un sistema que permite que las fuerzas que se generan en apoyo se trasladen directamente al muelle, aumentando la rigi-

dez lateral y mejorando el trabajo de un sencillo eje de torsión –por cierto, más firme que el de cualquier otro modelo de Ford Performance–, y que ayudan a que el eje suba y baje de la forma más vertical posible para que las ruedas mantengan el máximo contacto con el suelo; ni más ni menos que el resultado final que suele ofrecer un eje trasero multibrazo. Esta solución también ofrece un giro más preciso y un tacto más eficaz de la dirección, además

de la compatibilidad con unos amortiguadores tradicionales, en este caso unos Tenneco bitubo delanteros y monotubo traseros con un excelente compromiso entre estabilidad y confort de marcha sin recurrir a ningún dispositivo electrónico. Lo hemos probado a fondo en todo tipo de pisos y

la solución del nuevo ST funciona mejor de lo esperado: el coche es cómodo cuando debe y firme cuando se necesita.

Es la primera vez que el Fiesta ST ofrece programas de conducción; en concreto, modos Normal, Deportivo y Circuito. En Normal todo está configurado para ofrecer

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 EcoBoost
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497
Potencia máx. (CV/rpm)	200/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	29,6/1.600-4.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos
Neumáticos	205/45 R17
Peso (kg)	3p1.262 - 5p1.283
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.068/1.941/1.469
Volumen maletero (l)	311-1.093
Capacidad depósito (l)	42
De 0 a 100 km/h (s)	6,5
Velocidad máx. (km/h)	232
Consumo mixto (l/100 km)	6,0
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	136
Precios desde... (euros)	24.995

PRECIO DESDE	24.995 €
 EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 136 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
 Compromiso entre confort y estabilidad. Motor eficaz. Sonido 'vibrante'. Asientos impecables.	 El diferencial autobloqueante requiere adaptación. Pantalla central poco integrada.





## EL ACTIVE TIENE 18 MM MÁS DE ALTURA LIBRE AL SUELO

### FIESTA ACTIVE

#### Un coche para todos los días del año

Respecto al resto de la gama Fiesta, el Active propone una estética específica, potenciada por una distancia libre al suelo 18 milímetros mayor que en el resto -19, según la rueda mon-

▶ El Ford Fiesta Active con motor de gasolina 1.0 EcoBoost de 140 caballos es uno de los más aconsejables. Pero el diésel TDCI de 85 caballos ofrece un consumo de tan sólo 3,6 l/100 km.



tada— y un interior con materiales preparados para soportar un ritmo de vida más activo. Pero el Fiesta Active incorpora, además, tres modos de conducción: Normal, para el día a día; Eco, que ajusta los parámetros del motor y del acelerador para optimizar el consumo; y modo Terreno Deslizante, que modifica los ajustes del Control de Estabilidad ECS y del control de tracción para mejorar el agarre en superficies poco adherentes como barro, nieve o hielo. El sistema ayuda, además, a mejorar el control del coche en curvas o adelantamientos con el suelo resbaladizo para

evitar subvirajes o sobrevirajes excesivos. En la práctica, sobre piso con poca adherencia el modo Terreno Deslizante funciona tan bien como otros sistemas ya conocidos, por ejemplo en el Grupo PSA. Aunque los más deportistas o aventureros podrán montar fuera del concesionario neumáticos M+S que ayudan a mejorar todavía más la tracción del Active. La mayor altura del Fiesta Active no sacrifica nada el comportamiento del coche a diario y en situaciones normales, incluso circulando rápido en zonas viradas de carreteras

de montaña. Al margen de que los muelles optimizados con nuevos ajustes y los amortiguadores específicos —con un nuevo tope de rebote hidráulico para suavizar las sacudidas en caminos muy deteriorados— otorgan a la versión más aventurera de la gama un gran tacto de conducción. El Fiesta Active está disponible con cinco potencias diferentes. En gasolina, el 1.0 EcoBoost tricilíndrico se ofrece con 85, 100 y 125 CV, y el de 100 se puede elegir en manual o automático. Además, una cuarta variante de 140 CV se

ofrecerá en España sólo bajo pedido, aunque lo cierto es que por precio —solo 450 euros más que el 125 CV—, y por agrado y prestaciones, se impone como una de las opciones mecánicas más interesantes. En diésel, el 1.5 TDCI rinde 85 ó 120 CV. El Fiesta Active está disponible con acabados Active y Active Plus, y precios que oscilan entre 17.895 y 21.395 euros. Son sólo 100 euros más que un Fiesta Titanium, lo que le convierte en una de las opciones más recomendables de la gama.

una respuesta ágil pero confortable. En modo Deportivo la respuesta del motor y la del pedal del acelerador son más sensibles e inmediatas, y la dirección se ajusta para lograr mejor tacto y un mayor control en una conducción rápida. Asimismo, la válvula de control de sonido activo se abre

para aumentar el tono deportivo. Por último, en modo Circuito todas las características de dinámica del vehículo se ajustan para lograr los tiempos de vuelta más rápidos; para ello, el control de tracción se desactiva y el control de estabilidad deja que el coche deslice, se mueva y derrape a sus

anchas sin que las ayudas sacrificquen ese comportamiento deportivo. Ojo en cualquier caso con un autoblocante opcional que obliga, cuando se mantiene un ritmo 'de rallye', a no despistarse ni un milise-gundo y a agarrar el volante con decisión.

Entre otras delicatessen, el

ST lleva o puede llevar unos eficaces asientos Recaro con regulación lumbar, sistema Launch Control, una larga lista de ayudas a la conducción o llantas de 18 pulgadas. El Fiesta ST llegará a España en julio por 24.995 euros con la carrocería de tres puertas, y por 550 euros más con la de cinco.

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.

Gama Mazda CX-5. Consumo mixto (l/100): 5,0 - 7,1. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 132 - 162.





# Espíritu de GTI

El carácter GTI impregna cada rincón de este Swift Sport, un utilitario deportivo que demuestra que hay muchas otras cosas, además de un motor potente, para hacer un GTI rápido y deportivo. Y muy divertido de conducir, por encima de todo.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En estos tiempos en los que lo políticamente correcto tiene que ver con la eficiencia o el respeto por el entorno, es de agradecer que haya marcas que sigan apostando por la deportividad, el comportamiento dinámico y la diversión al volante como señas de identidad. Y eso es algo que Suzuki mantiene con esta nueva generación del Swift Sport, un pequeño GTI, pero todo un GTI.

La fórmula para lograrlo no pasa por grandes alardes; simplemente por poner los elementos en su justa medida y en su orden. Pequeñas dimensiones, un bajo centro de gravedad que ofrezca el mayor aplomo y agarre, un peso contenido y un motor con garra, potencia y empuje suficientes son los requisitos de lo que se conoce por GTI. Y todos esos requisitos los cumple, y con buena nota, el modelo de Suzuki. Un coche que en eso de

la deportividad tiene tradición y va a ser el coche de la Copa Suzuki Swift del Campeonato de España de Rallys 2019.

Y esa deportividad clásica se mezcla con las últimas tecnologías. Para empezar, está desarrollado sobre una plataforma de nueva generación que reduce el peso e incrementa la rigidez, lo que garantiza un mejor comportamiento del vehículo, pues reduce nada menos que 80 kilos el peso para firmar 975 kilos en la báscula.

La ligereza está garantizada y el aplomo también con una carrocería que mantiene la misma longitud -3,89 metros- pero crece en anchura y es más bajo que el anterior Swift Sport, con lo que 'se planta' aún mejor sobre el asfalto. Hay mucho trabajo en las suspensiones, con un McPherson con amortiguadores Monroe en el eje delantero. Y atrás dispone de una suspensión diseñada expresamente para este modelo, con barra de torsión

y también con amortiguadores Monroe. Y los frenos, con discos ventilados delante de 16 pulgadas y macizos detrás de 15, garantizan un comportamiento a la altura.

Para mover el coche se ha optado por decir adiós al clásico 1.6 de 136 caballos y sustituirlo por el 1.4 BoosterJet de 140. Gana con ello 4 caballos de potencia; pero la principal mejora está en la manera de entregar la energía y de empujar. Porque este motor de inyección directa alcanza la potencia máxima a 5.500 vueltas -frente a las 6.900 del anterior- y el par máximo mejora de manera ostensible, pues los 16,3 mkg a 4.400 vueltas del anterior Swift Sport se convierten aquí, nada menos, que en 23,5 mkg, disponibles entre 2.500 y 3.500 vueltas. Más potencia, por tanto, pero también mucho más brío y con un empuje instantáneo.

El cambio para gestionar-



◀ La pantalla táctil maneja la navegación, la radio... Los asientos, de tipo bacquet, sujetan bien y no son muy duros. Atrás, está homologado para tres, pero la anchura es justa.



ESTILO DEPORTIVO. EL INTERIOR DESTACA POR LOS TOQUES EN COLOR ROJO QUE LE DAN UN AIRE SPORT, COMO LOS PEDALES EN ALUMINIO



◀ Solo se ofrece con carrocería de cinco puertas, aunque el acertado diseño de las manillas traseras le da un aire de tres puertas. Las llantas, o la doble salida de escape trasero integrada en un difusor negro, ayudan a resaltar su estilo deportivo.



lo es una caja manual de 6 velocidades, con una palanca de recorridos cortos y bastante precisa que hará las delicias de los 'carreristas' -hay una variante automática, pero no va a estar disponible en España-.

Traducir todos estos datos a sensaciones al volante es el siguiente paso. Para ello, hemos hecho un recorrido que nos ha llevado de Madrid a La Granja de San Ildefonso aprovechando la orografía y las divertidas carreteras de la Sierra de Guadarrama. Es un GTI, pero en él brilla la comodidad, pues las



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 BOOSTERJET
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.373
Potencia máxima/rpm	140/5.500
Par máximo/rpm	23,4/2.500-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc vent/Disc
Neumáticos	195/45 R17
Peso (kg)	975
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.890/1.735/1.495
Volumen maletero (l)	265-947
Capacidad depósito (l)	37
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	5,8
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	125
Precios desde... (euros)	19.370

suspensiones ofrecen la dureza justa que garantiza la estabilidad pero sin perjudicar a los ocupantes. Muy vivo de reacciones gracias a su escaso peso, solo hay que insinuarse al acelerador para que el Suzuki responda inmediatamente y con alegría -aunque también hay que jugar con el cambio, pues los desarrollos tiran a largos-. La dirección es precisa y con la dureza justa y los frenos cumplen con nota.

Enlazamos curvas tanto de subida como de bajada durante nuestro recorrido y en cada una no solo aumenta el ritmo, sino también la sensación de confianza que transmite el coche, por su comportamiento noble y divertidísimo. Los 140 caballos y el empuje que ofrece demuestran que para conducir no hacen falta grandes potencias, sino una cifra justa que se acople, a la perfección, con las características del coche. Y en

Suzuki han sabido hacerlo. Si a esto sumamos una dotación de elementos con los últimos avances en materia de comunicación y entretenimiento con un sistema multimedia que equipa una pantalla táctil con conexión del smartphone -a través de Apple CarPlay, Android Auto o Mirror Link-, radio digital DAB, cámara de visión trasera o navegador tenemos todo un GTI... pero del siglo XXI.

PRECIO **19.370 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **125 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

 Comportamiento ágil y deportivo. Motor brillante. Prestaciones y consumo.	 Anchura en plazas traseras. Detalles de acabado. Sin cambio automático. Depósito.
---	---



# Sobrepeso casi bajo control

El Jaguar E-Pace es un gran SUV con un gran habitáculo, un gran motor y un gran comportamiento, de tintes incluso deportivos. Pero también es un SUV con un gran peso que los ingenieros han intentado y casi conseguido neutralizar a base de tecnología. También tiene un gran precio, pero por elevado. Es el plus a pagar por la exclusividad y por una extraordinaria tecnología 4x4.

PRECIO	50.908 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>147</b> G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		
	COMPORTAMIENTO	*****	<b>+</b> Consumos altos. Tacto deportivo. Amplitud y maletero. Tracción total muy eficaz. Relación entre estabilidad y confort.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****		
		A FAVOR	EN CONTRA
		<b>-</b> Cromados interiores molestos por los reflejos. Detalles de equipamiento. Error de velocímetro. Sin regulación lumbar de serie.	



**LA CLAVE**  
 amas@motor16.com

*Si asumimos que vamos a pagar más que incluso por el todocamino compacto más pomposo, el E-Pace ofrece una extensa lista de alicientes para inclinarse por él y no por otro modelo de los que crecen como setas en este segmento. Lástima que a los ingenieros se les haya ido de las manos el peso, un aspecto al que parece no haberse dado importancia. Y la tiene.*

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

Habría sido un error imperdonable que Jaguar no diseñara y lanzara al mercado un SUV de tamaño compacto como este E-Pace, por tres razones importantes:

porque la marca tenía dinero para hacerlo, porque contaba con la tecnología y porque disponía de clientes y de éxito. Éxito cosechado dentro de la propia firma británica por otro todocamino más grande, como es

el F-Pace. O por el Evoque, un auténtico superventas de la marca hermana Land Rover y base técnica utilizada para poner a punto el Jaguar E-Pace, sin que aparentemente a los ingenieros les haya importado mucho partir de un peso

que ya en el Range pecaba de elevado.

El SUV más pequeño de Jaguar mide sólo 4,39 metros de largo, pero sus formas, menos estilizadas y por lo tanto más aprovechables que las del Evoque, le permiten ofrecer un espacio habitable más holgado del esperado. El acceso a este espléndido habitáculo comporta poco esfuerzo por la altura del coche, y una vez en su interior la sensación es la de estar en un vehículo de mayor tamaño gracias al aprovechamiento del espacio y al acertado manejo de los volúmenes. De remates rigurosos y materiales de calidad, no parece sin embargo que los diseñadores hayan arriesgado mucho en un salpicadero un poco aburrido, salvado 'in extremis' por una gran pantalla táctil de 10 pulgadas con una gran resolución que, además, deja suficientes interruptores aparte como para no despistarse mucho toqueteando la zona táctil. Pero no ha sido acertado que la base alrededor de la palanca de cambios esté rematada en aluminio brillante, ya que los reflejos del sol a determinadas horas del día deslumbran de forma muy desagradable. En las plazas traseras caben tres adultos sin agobios gracias a una buena cota de an-

El SUV más pequeño de Jaguar mide sólo 4,39 metros de largo, pero sus formas, menos estilizadas y por lo tanto más aprovechables que las del Evoque, le permiten ofrecer un espacio habitable más holgado del esperado. El acceso a este espléndido habitáculo comporta poco esfuerzo por la altura del coche, y una vez en su interior la sensación es la de estar en un vehículo de mayor tamaño gracias al aprovechamiento del espacio y al acertado manejo de los volúmenes. De remates rigurosos y materiales de calidad, no parece sin embargo que los diseñadores hayan arriesgado mucho en un salpicadero un poco aburrido, salvado 'in extremis' por una gran pantalla táctil de 10 pulgadas con una gran resolución que, además, deja suficientes interruptores aparte como para no despistarse mucho toqueteando la zona táctil. Pero no ha sido acertado que la base alrededor de la palanca de cambios esté rematada en aluminio brillante, ya que los reflejos del sol a determinadas horas del día deslumbran de forma muy desagradable. En las plazas traseras caben tres adultos sin agobios gracias a una buena cota de an-

El SUV más pequeño de Jaguar mide sólo 4,39 metros de largo, pero sus formas, menos estilizadas y por lo tanto más aprovechables que las del Evoque, le permiten ofrecer un espacio habitable más holgado del esperado. El acceso a este espléndido habitáculo comporta poco esfuerzo por la altura del coche, y una vez en su interior la sensación es la de estar en un vehículo de mayor tamaño gracias al aprovechamiento del espacio y al acertado manejo de los volúmenes. De remates rigurosos y materiales de calidad, no parece sin embargo que los diseñadores hayan arriesgado mucho en un salpicadero un poco aburrido, salvado 'in extremis' por una gran pantalla táctil de 10 pulgadas con una gran resolución que, además, deja suficientes interruptores aparte como para no despistarse mucho toqueteando la zona táctil. Pero no ha sido acertado que la base alrededor de la palanca de cambios esté rematada en aluminio brillante, ya que los reflejos del sol a determinadas horas del día deslumbran de forma muy desagradable. En las plazas traseras caben tres adultos sin agobios gracias a una buena cota de an-

El SUV más pequeño de Jaguar mide sólo 4,39 metros de largo, pero sus formas, menos estilizadas y por lo tanto más aprovechables que las del Evoque, le permiten ofrecer un espacio habitable más holgado del esperado. El acceso a este espléndido habitáculo comporta poco esfuerzo por la altura del coche, y una vez en su interior la sensación es la de estar en un vehículo de mayor tamaño gracias al aprovechamiento del espacio y al acertado manejo de los volúmenes. De remates rigurosos y materiales de calidad, no parece sin embargo que los diseñadores hayan arriesgado mucho en un salpicadero un poco aburrido, salvado 'in extremis' por una gran pantalla táctil de 10 pulgadas con una gran resolución que, además, deja suficientes interruptores aparte como para no despistarse mucho toqueteando la zona táctil. Pero no ha sido acertado que la base alrededor de la palanca de cambios esté rematada en aluminio brillante, ya que los reflejos del sol a determinadas horas del día deslumbran de forma muy desagradable. En las plazas traseras caben tres adultos sin agobios gracias a una buena cota de an-

El SUV más pequeño de Jaguar mide sólo 4,39 metros de largo, pero sus formas, menos estilizadas y por lo tanto más aprovechables que las del Evoque, le permiten ofrecer un espacio habitable más holgado del esperado. El acceso a este espléndido habitáculo comporta poco esfuerzo por la altura del coche, y una vez en su interior la sensación es la de estar en un vehículo de mayor tamaño gracias al aprovechamiento del espacio y al acertado manejo de los volúmenes. De remates rigurosos y materiales de calidad, no parece sin embargo que los diseñadores hayan arriesgado mucho en un salpicadero un poco aburrido, salvado 'in extremis' por una gran pantalla táctil de 10 pulgadas con una gran resolución que, además, deja suficientes interruptores aparte como para no despistarse mucho toqueteando la zona táctil. Pero no ha sido acertado que la base alrededor de la palanca de cambios esté rematada en aluminio brillante, ya que los reflejos del sol a determinadas horas del día deslumbran de forma muy desagradable. En las plazas traseras caben tres adultos sin agobios gracias a una buena cota de an-





▲ Sin carga, el E-Pace se puede pedir con logos o sin ellos.



▲ El maletero es el más grande del segmento. Cubica 577 litros si se incluye el doble fondo.



**MAGNÍFICO CHASIS  
LA PLATAFORMA DEL  
EVOQUE VUELVE A  
DEMOSTRAR SU EFICACIA  
EN EL E-PACE. Y A PESAR  
DEL SOBREPESO, EL SUV  
BRITÁNICO TIENE UN TACTO  
MUY DEPORTIVO  
DISEÑO ALGO INSULSO  
EL SALPICADERO DEL  
E-PACE ESTÁ ACABADO  
DE MARAVILLA, PERO SU  
DISEÑO NOS PARECE ALGO  
SOSO**



▲ La pantalla central táctil, de 10 pulgadas, ofrece numerosa información, incluso del reparto de la potencia entre los ejes. En el programa Dynamic, el coche se mueve con solvencia a pesar de su elevado peso.



▲▲ El interior es grande y cómodo. Y los asientos de piel son de serie. Los relojes del cuadro pueden ser digitales por un precio de 771 euros. Ofrece cuatro modos de conducción.



▲ El acabado cromado al pie del cambio produce reflejos muy molestos al conductor.

chura, al espacio razonable para las piernas y a un túnel central de sólo 16 centímetros de alto por 14 de ancho. Y el maletero arrasa con un volumen –577 litros– casi increíble si tenemos en cuenta las cotas exteriores del vehículo. Aunque lo mejor es que con una rueda de recambio instalada en el doble fondo, esa cifra se reduce a unos magníficos 484 litros, también en ese caso por delante de sus rivales.

Pero resulta cuanto menos curioso comprobar que uno de los aspectos en los que más empeño ponen los fabricantes hoy en día, como es el ahorro de peso, Jaguar lo ha pasado bastante por alto desarrollando un modelo que, en la



El E-Pace es un F-Pace en pequeño. Mide 4,39 metros, pero pesa nada menos que 1.843 kilogramos.

versión que nos ocupa, pesa nada menos que 300 kilos más –equivalente a tres o cuatro adultos– que, por ejemplo, un Mercedes GLA –ver cuadro de rivales en página 31–. Y, obviamente, el peso excesivo pasa factura de muchas maneras en un coche. Pasa factura en el consumo, en las prestaciones,

en el comportamiento o en el desgaste prematuro de elementos como ruedas, amortiguadores o discos y pastillas de freno. Sin embargo, en su lucha contra un inconveniente tan importante, los ingenieros del E-Pace han sabido contrarrestar en muchos aspectos esos kilogramos extra a base

de tecnología, que han manejado con buen criterio para disimular en parte ese sobrepeso. Por ejemplo, en marcha al coche se le nota pesadote en algunas situaciones concretas, pero no es la tónica general; y, sobre todo cuando se incrementa el ritmo, el E-Pace saca músculo y demuestra

que cuenta con un chasis muy eficaz preparado para mucha más energía, como la que representan los 300 caballos de potencia del motor Ingenium de gasolina. Nuestra unidad carecía de suspensión de dureza regulable y, sin embargo, siempre obtuvimos un aplomo y un tacto muy deportivo sin que esa firmeza apreciada desembocase en una incomodidad manifiesta para los ocupantes, seña inequívoca de un gran trabajo en la puesta a punto del chasis. Dada su condición de tracción total, y con el pedigrí que proporciona tener detrás a Land Rover, el E-Pace ha superado con nota nuestras pruebas 'off road' gracias a un sistema 4x4 muy

eficaz y a unas cotas de movilidad todoterreno bastante utilizables. Y valga de muestra un botón, ya que el todoterreno británico cuenta con una profundidad de vadeo de 50 centímetros –a una velocidad máxima de 7 km/h–, o unos ángulos de ataque, ventral y de salida mejores, por ejemplo, que los de un Subaru XV. Tampoco da la impresión de ser un coche perezoso o de que los 180 caballos se queden cortos una vez en movimiento, y menos si llevamos seleccionado el programa Dynamic del Jaguar Drive Control. Es verdad que es un poco más lento que sus rivales, pero a los que no les quite el sueño parar el cronómetro unas dé-

cimas antes, con este E-Pace diésel van a circular a buen ritmo la mayoría de las veces. El cambio automático de 9 marchas otorga al E-Pace aún más caché tecnológico. Y su buen escalonamiento, combinado con la posibilidad de adaptarlo al tipo de conducción –incluido ese modo Dynamic tan deportivo–, consigue que el sistema aporte agrado y un punto de relax siempre bien recibido en un atasco. Lástima que no lleve levas de cambio en el volante de serie, lo que haría aún más divertida su conducción... cuando apetece que la conducción sea divertida.

Por último, el sobrepeso tampoco ha penalizado en exceso el consumo, aunque como es habitual las cifras obtenidas en tráfico real se alejan bastante de las homologadas oficialmente por la marca. En este caso ayuda bastante esa novena marcha, en la que a 120 km/h el motor gira a unas relajadísimas 1.600 rpm, y un modo ECO que prioriza el consumo por encima de otros aspectos. No obstante, la cifra de consumo más habitual realizando una conducción normal en carretera y autovía o autopista va a ser la comprendida entre los 7 y los 8 litros cada 100 kilómetros, cifra que aumentará exponencialmente a medida que incrementemos el ritmo, la carga o ambas cosas.



**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

**FICHA TÉCNICA**

MOTOR	D180 AWD
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.999
Alimentación	Iny. dir. por conducto común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	43,9 / 1.750
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Total permanente
Caja de cambios	Automático de 9 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	71,5
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de eje multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/55 R19
Marca	GoodYear
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.843
Capacidad del depósito (l)	55,7
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,2
Número de plazas	5

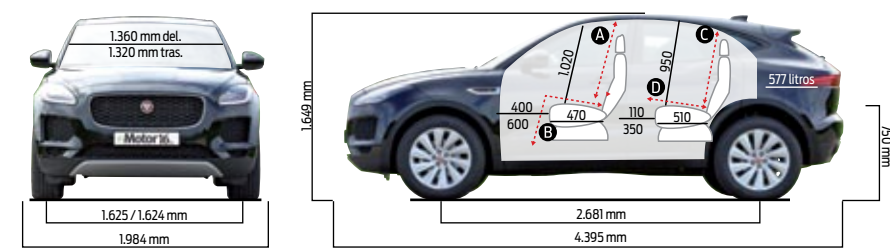
**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables			▶
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Sistema de Navegación Pro	▲		
Techo panorámico fijo			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Susp. regulable Adaptive Dynamics			▶
Faros LED	▲		
Faros Matrix LED			▶
Aparcamiento asistido			▶
Portón trasero eléctrico			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Modos: Configurable Dynamics			▶
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Frenada emergencia alta velocidad			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Limitador de velocidad adaptativo	▲		
Asistente de salida en batería	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Freno autónomo de emergencia	▲		
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	▲		
Arranque asistido en pendientes	▲		
Iluminación interior configurable	▲		
Airbags laterales traseros		▼	

**PRINCIPALES OPCIONES**

Faros Matrix LED: 1.400. Techo panorámico fijo: 1.320. Head-up Display: 1.210. Pantalla interactiva para el conductor: 771. Asientos calefactables y eléctricos con 10 movimientos: 419. Portón trasero eléctrico: 551. Amortiguación regulable Adaptive Dynamics: 1.210. Rueda de repuesto de tamaño reducido: 254. Acceso sin llave: 716. Sistemas de cámaras Surround: 389. Doble salida de escape con embellecedores: 414. Activity Key: 441. Pintura metalizada: 936. Pintura metalizada Premium: 1.870.

**MEDIDAS**

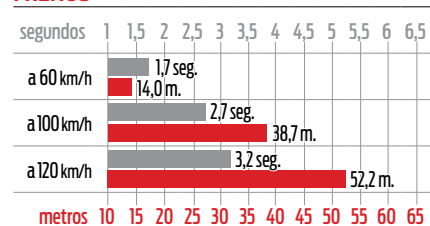


(A) Altura al techo delante 1.020 mm (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.070 / 870 mm (C) Altura al techo detrás 950 mm (D) Espacio piernas (máx.-mín) 860 / 620 mm

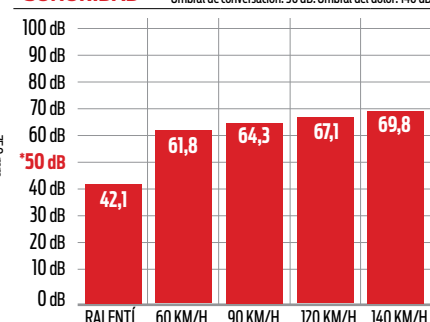
**BANCO DE PRUEBAS**

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (9,3)
Recorriendo (metros)	156
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 50 km/h en D	15,2
1.000 m desde 50 km/h en D	29,5
De 80 a 120 km/h en D	7,7
Error de velocímetro a 100 km/h	95
<b>CONSUMOS</b>	
l/100 km	
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	7,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,8
Conducción dinámica	9,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,9
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	805
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,5
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,6

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**EN COMPARACIÓN CON...**



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



	JAGUAR E-PACE D180 AUTO AWD	AUDI Q3 2.0 TDI 184 QUATTRO S TRONIC	MERCEDES GLA 220D 4MATIC 7G DCT	VOLVO XC40 D4 AWD
Precio	44.900 euros	40.400 euros	41.700 euros	38.700 euros
Cilindrada	1.999 cc	1.968 cc	2.143 cc	1.969 cc
Potencia	180 CV / 4.000 rpm	184 CV / 3.500-4.000 rpm	177 CV / 3.600-3.800 rpm	190 CV / 4.000 rpm
Par máximo	43,9 mkg / 1.750 rpm	38,8 mkg / 1.800-3.250 rpm	35,7 mkg / 1.400-3.400 rpm	40,8 mkg / 1.750-2.500 rpm
Cambio	Automático, 9 velocidades	Autom. doble embrague, 7 vel.	Autom. doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 velocidades
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	6,5 / 5,1 / 5,6 l/100 km	6,5 / 4,7 / 5,4 l/100 km	5,0 / 3,7 / 4,2 l/100 km	5,8 / 4,8 / 5,1 l/100 km
Emisiones	147 g/km CO2	141 g/km CO2	110 g/km CO2	135 g/km CO2
Autonomía	994 kilómetros	1.185 kilómetros	1.190 kilómetros	1.058 kilómetros
Vel. máxima	205 km/h	219 km/h	223 km/h	210 km/h
0 a 100 km/h	9,3 segundos	7,9 segundos	7,7 segundos	7,9 segundos
Maletero	577-1.234 litros	460-1.365 litros	421-1.235 litros	460-1.336 litros
Dimensiones	4.395 / 1.984 / 1.649 mm	4.388 / 1.831 / 1.590 mm	4.424 / 1.804 / 1.494 mm	4.425 / 1.863 / 1.652 mm
Batalla	2.681 mm	2.603 mm	2.699 mm	2.702 mm
Diámetro giro	11,4 metros	11,8 metros	11,8 metros	11,2 metros
Depósito comb.	55,7 litros	64 litros	50 litros	54 litros
Peso	1.843 kilos	1.700 kilos	1.540 kilos	1.803 kilos

A favor	El Jaguar tiene el maletero más capaz, y a pesar de su elevado peso se mueve con bastante agilidad. El interior cuenta con un espacio generoso, a pesar de que mide prácticamente lo que un Audi Q3. El cambio automático de 9 marchas va de maravilla.	Puede que el sistema de tracción total del Q3 sea uno de los más eficaces del segmento; al igual que el cambio automático de doble embrague S Tronic. Y el Audi cuenta con el depósito de combustible más grande de este cuarteto, por lo que ofrece una gran autonomía en viajes largos.	Es más barato que el Jaguar, y no tiene un equipamiento pobre aunque sí una larga lista de opciones. Lo mejor del modelo alemán es su peso ligerísimo, de 1.540 kilogramos, lo que le permite liderar el grupo aquí comparado por consumo y aceleración.	Potencia superior sin que se dispare el gasto, y buenas prestaciones. La mayor distancia entre ejes, que se traduce en un interior amplio y funcional. Gran despliegue de sistemas de seguridad. Cuenta con el diámetro de giro más pequeño. Buen precio de la versión de acceso.
En contra	Los cromados del interior, sobre todo en la base del cambio, producen reflejos molestos. El modelo británico pesa 300 kilos más, por ejemplo, que el GLA equivalente. Es el que más gasta, el que menos corre y el más caro.	El Q3 vive sus últimos meses en el mercado antes de que llegue en noviembre de este año su sustituto: un Q8... en pequeño. Y el modelo que le sustituya será más grande, más versátil y con más maletero. Además, será mucho más ligero.	Al ser el SUV 'menos SUV' del cuarteto, cuenta con la menor altura libre al suelo de todos, lo que no facilita las cosas de cara a salir a cualquier camino. Las opciones son muchas y bastante caras, y el maletero es el más justo de todos.	El equipo de serie es algo pobre en el acabado básico. Por ejemplo, es opcional el climatizador bizona. El XC40 pesa mucho y se acerca peligrosamente a los kilos del E-Pace, lo que le pasa factura en algunos aspectos.



**EL DETALLE**

**OPCIONES Todo un mundo**

Jaguar no se conforma con ofrecer un equipamiento normal y corriente para su E-Pace. Por ejemplo, los asientos de serie en el acabado S ya son de cuero y eléctricos con 10 movimientos; sin embargo, se puede añadir calefacción delante y detrás, ajuste de 14 movimientos con memoria o asientos en piel Windsor, una opción de 3.696 euros. Y pasa igual con los equipos de sonido: de serie el E-Pace lleva 6 altavoces y un amplificador de 125 vatios; sin

embargo, a base de opciones podemos elegir 11 altavoces y 380 W, o 15 altavoces y 825 W. El acabado S no viene mal equipado, y aún así el SUV británico ofrece opciones por valor de no menos de 25.000 euros. Pero si se quiere tener todo sin pagar 75.000 euros, Jaguar pone a disposición del comprador esta combinación mecánica en acabado First Edition, que lleva todo por 66.750 euros. En cualquier caso, un precio demasiado elevado para esta categoría.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,93 euros/km. Coste km total: 1,11 euros/km.

**SEGURO**

Seguro a terceros: n.d. Seguro a todo riesgo: 580,42 euros/año, con franquicia de 450 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**

**JAGUAR**  
 Importador: Jaguar Hispania, S.A.  
 Paseo de la Castellana, 130. 8ª planta.  
 28046 Madrid. Teléfono: 91 578 61 00

**RED DE POSVENTA**

43 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**

Tres años sin límite de kilometraje  
[www.jaguar.com](http://www.jaguar.com)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 55.980 EUROS**



# Increíble es poco

Gasta tan poco que hemos repetido el test de consumo varias veces para asegurarnos de que no era un error. Y no lo era. El Ioniq de mecánica híbrida enchufable sorprende por su economía tanto en modo eléctrico como al recurrir al motor 1.6 GDI de gasolina, virtud que se acompaña de otras como el agrado y la funcionalidad, un completo equipo de serie o unas prestaciones que no defraudan.

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

Los que nos sigan asiduamente recordarán que hace solo unas semanas—nº 1.724—probábamos el Niro PHEV, que titulamos con un 'Matrícula de honor' muy elocuente. Porque el crossover de Kia con mecánica híbrida enchufable nos encantó. Pero es que su 'primo' de Hyundai, el Ioniq, que recurre a esa misma motorización 'plug-in hybrid', nos ha causado una impresión tan grata como el Niro, aunque con una diferencia: consume aún menos. De hecho, la propia homologación de ambos modelos así lo indica: 1,3

l/100 km anuncia de media el Niro, por sólo 1,1 el Ioniq. De acuerdo con esa proporción, y teniendo en cuenta que al Kia le medimos 4,1 l/100 km de media real en un test mixto por vías variadas—un valor inferior a cualquier otro 'plug-in hybrid' analizado por Motor 16—, una simple regla de tres nos conducía a un valor hipotético de 3,5 litros. ¿Con ciudad, autovía a ritmo 'alegre' y carreteras de todo tipo que incluyen zona de montaña? Imposible. Pero ya se sabe que no hay nada imposible, y el Ioniq Plug-in culminó el test

en cuestión con un gasto... de 3,5 l/100 km. Nuevo récord entre los PHEV probados.

Ese es el valor obtenido en una prueba donde partimos con la batería totalmente cargada—en nuestro protagonista tiene una capacidad de 8,9 kWh—, de modo que habría que sumar el coste de la electricidad. Aunque, como es habitual, también medimos el consumo de gasolina en ese mismo recorrido, pero empezando con la batería vacía—aunque en la práctica nunca baje del 11 ó 12 por ciento por si necesitamos empuje

extra de emergencia—; un ensayo clave para saber lo que podría gastar el Ioniq Plug-in en un viaje largo. Y el resultado fue, si cabe, más sorprendente: 5,2 l/100 km. Y es que al Niro PHEV le medimos 5,9 litros de media bajo idénticas condiciones; y aquello ya nos pareció poco.

La clave, sin duda, está en la aerodinámica, pues la berlina de Hyundai es más baja que el crossover de Kia y, encima, presume de un índice aerodinámico fantástico: Cx de 0,24. O sea, que la batalla contra el viento la tiene ganada.

Además, tanto Niro PHEV como Ioniq Plug-in gastan menos cuando funcionan tirando del motor de gasolina—un 1.6 GDI de 105 CV con inyección directa pero sin turbo—que las respectivas versiones de mecánica híbrida normal—no enchufable—, lo que parece un contrasentido si consideramos que pesan más—125 kilos extra en el caso que nos ocupa—; pero ello se debe a la mayor capacidad de la batería, a la facilidad con que va generando electricidad en marcha—energía que dedica a mover el coche en cuanto puede— y a la mayor potencia del motor eléctrico, por más que sus 60,5 CV no impacten.

Y si pensamos en un uso eminentemente '0 emisiones', el Ioniq Plug-in también cumple de maravilla, pues anuncia hasta 63 kilómetros de alcance en modo EV y en la práctica, sobre todo en ciudad,

LA CLAVE



pmartin@motor16.com

**Uno de esos productos redondos que llegan de vez en cuando. No todo es perfecto, pues pierde 102 litros de maletero frente al Hybrid normal y cuesta 8.000 euros extra—abstenerse si no pensamos sacar provecho a su faceta eléctrica y su etiqueta 'Emisiones 0'—, pero por funcionamiento, gasto o practicidad es ejemplar.**

ronda esa autonomía. La recarga completa lleva un máximo de 4 horas y 25 minutos usando un enchufe doméstico, tiempo que cae a 2 horas y 40 minutos si disponemos de estación tipo 'wallbox'. Cada vez que arrancamos,

<b>PRECIO</b>		<b>38.325 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
 <p><b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>26 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">+</div>	Con descuentos, por 27.525 euros. Prestaciones. Gasto récord en todo uso. Agrado general y funcionamiento. Practicidad. Equipamiento.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****	<b>DEBE MEJORAR</b>		
		<div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">-</div> Freno de estacionamiento de pedal. Menos maletero que el híbrido normal. No tiene rueda de repuesto. Sin función 'Charge' de batería.		



LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
<b>MOTOR GASOLINA</b>	<b>1.6 GDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	63 kilómetros
<b>BATERIA</b>	
Tipo - Capacidad	iones de litio y polímero - 8,9 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 6 vel.
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,66
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Discos 262 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (marca) - Llantas	205/55 R16 (Michelin) - 6.5x16"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.570
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.470 / 1.820 / 1.450
Capacidad maletero - depósito (l)	341 / 1.401 - 43
<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>178 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,6)
Recorriendo (metros)	161
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,9
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Recorriendo (metros)	193
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
<b>CONSUMOS</b>	
	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	3,6
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	2,8
En conducción dinámica	7,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	3,7
A 140 km/h de crucero	6,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	3,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	1.228
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	1,1







▲ Frente a los 443 litros que anuncia el Ioniq Hybrid, la versión Plug-in se conforma con 341, más un espacio bajo el suelo donde caben el kit reparapinchazos y los triángulos, pero no el estuche del cable cargador.



◀ CON MENOS 'CALZADO' ES CURIOSO, PERO UN IONIQ HYBRID STYLE MONTA NEUMÁTICOS 225/45 R17, Y CON ESE MISMO ACABADO, EL IONIQ PLUG-IN, QUE PESA MÁS, SE CONFORMA CON UNOS 205/55 R16. AL FRENAR, SE NOTA UN ACABADO SOSTENIBLE LOS PLÁSTICOS NO SON DE PRIMERA, PERO LA CALIDAD GENERAL ES BUENA Y HAY MATERIALES 'VERDES'



▲ La instrumentación ofrece una variada información, como gasto por tramos, flujos de energía, autonomía en modos híbrido y eléctrico. O el radio de acción en un mapa.



▶▶ A la izquierda del volante, sobre los botones vinculados a la recarga de gasolina y de electricidad, va el del sistema VESS (Virtual Engine Sound System), que permite generar ruido en modo eléctrico para que nos oigan.



el Ioniq Plug-in lo hace en modo EV, en el que trata de priorizar el funcionamiento con batería y motor eléctrico; pero podemos seleccionar el modo Hybrid, en el que tira más del 1.6 GDI y, sobre todo, trata de conservar la carga de la batería que haya en ese momento... casi siempre. Y decimos 'casi siempre' porque si la exigencia mecánica es alta –una autovía en subida, un tramo de montaña afrontado a buen ritmo...–, el 1.6 GDI 'pide ayuda' a la batería y la sigue descargando. Todo se solucionaría con un mando 'Hold' que permitiese salvar 'sí o sí' la carga acumulada –por ejemplo, cuando nos acercamos a una ciudad–, y no digamos con un

▶ El Ioniq Plug-in pesa 125 kilos más que el Ioniq híbrido normal, pero va prácticamente igual de bien en curva. No obstante, como se ha necesitado una suspensión más dura, el confort sobre mal firme es peor: más 'seco'.

modo 'Charge' –presente en muchos de sus rivales– para recargar la batería en marcha, aunque sea a costa de elevar el gasto de gasolina. Y un pequeño detalle más al respecto: cuesta saber si circulamos en



EV o Hybrid; con el agravante de que si paramos, aunque sea un minuto para comprar agua, el coche se pasará a EV y llegará a vaciar la batería. Son casi anécdotas dentro de un conjunto que si por

consumo de carburante y capacidad de uso eléctrico nos ha fascinado, también nos ha convencido por prestaciones, ya que el Ioniq Plug-in anda más que el Hybrid pese a que ambos anuncian los mismos

141 CV. Porque su motor eléctrico más energético incrementa el efecto 'sobrealimentación', y si los 10,6 segundos que ho-

mologa para acelerar de 0 a 100 km/h ya nos parecían correctos, los 9,8 medidos en nuestra pista de pruebas es-

tán francamente bien. O los 6,8 que requiere para pasar de 80 a 120 km/h –su rápido cambio automático de doble embrague con seis marchas y levas en el volante ayuda bastante–, sinónimo de adelantamientos seguros. De ahí que consideremos a nuestro protagonista como una berlina apta para salir a carretera con la familia, con todas las garantías. Además, el comportamiento es noble, seguro y predecible. La dirección, por ejemplo, nos gusta bastante, pues tiene 2,7 vueltas de volante entre topes y es precisa; y de la frenada nos quedamos con el tacto del pedal, tan bueno como en un i30 y sin la falta de progresividad que afecta

a muchos híbridos e híbridos enchufables. Pero las distancias de detención pecan de largas –57,2 metros desde 120 km/h–, pues los neumáticos Michelin empleados priman la ecología sobre el agarre puro y son de medida 205/55 R16; es decir, más estrechos que los del Ioniq Hybrid. Incomprensible cuando el Plug-in pesa más y es más rápido.

En cuanto a la suspensión, los kilos extra del conjunto obligan a recurrir a unos tarados firmes de muelle y amortiguador que moderan el balanceo y aseguran una eficaz actitud en curva, pero el confort se resiente algo, pues con mal firme la respuesta es más seca que en el Hybrid.

▶ **SUS RIVALES**

<b>AUDI A3 E-TRON SPORTBACK 204 CV</b>	<b>KIA NIRO 1.6 PHEV CONCEPT 141 CV</b>	<b>VOLKSWAGEN GOLF GTE 1.4 TSI E-POWER 204 CV</b>
Es más caro y gasta más combustible, tiene menos alcance en modo eléctrico y su maletero es justito. No se adapta tan bien a usos familiares, pero anda más y su calidad es de '10'.	Comparte mecánica con el Ioniq, y presume del mismo funcionamiento eficaz y de un gasto casi tan bajo. Pero no ofrece levas y el maletero es más pequeño. Barato también.	Es el más caro de los coches aquí comparados, e incluso más que el A3, con el que comparte mecánica. Maletero justito y gasto real mayor que el Ioniq, pero es casi un 'GTI'.
Precio <b>39.450 €</b>	Precio <b>34.060 €</b>	Precio <b>40.690 €</b>
Maletero <b>280 l</b>	Maletero <b>324 l</b>	Maletero <b>272 l</b>
Consumo <b>1,6 l/100km</b>	Consumo <b>1,3 l/100km</b>	Consumo <b>1,7 l/100km</b>
0 a 100 km/h <b>7,6 seg.</b>	0 a 100 km/h <b>10,8 seg.</b>	0 a 100 km/h <b>7,6 seg.</b>



**CUATRO MOTORES EN LA GAMA, CON LOS DIÉSEL 1.6 TDI Y 2.0 TDI, Y LOS 1.0 TSI Y 1.5 TSI EN GASOLINA. SUS POTENCIAS, ENTRE 115 Y 150 CV**

► El Karoq es el primer Skoda que ofrece panel de instrumentos digital programable, que permite elegir entre varias combinaciones –clásica, extendida, moderna y básica– según el tipo de información y el tamaño de cada elemento.



# Se puede tener todo

El Skoda Karoq entra con fuerza en el mercado de los SUV compactos de uso familiar, y lo hace con argumentos que van desde el maletero más amplio de su clase, los asientos VarioFlex de gran modularidad o decenas de útiles soluciones Simply Clever hasta las últimas tecnologías en seguridad y conectividad, cuatro motores con un gasto desde sólo 4,2 l/100 km o la tracción total.

► Maletero de 521 litros ampliable a 1.630 litros en la configuración normal, con respaldo divisible en secciones 60:40. Y si pedimos los asientos VarioFlex, que se pliegan en proporción 40:20:40, se alcanzan los 1.810 litros porque podemos plegar o retirar las tres butacas traseras.



## ASPECTOS DESTACADOS MÁXIMO CUIDADO EN CADA DETALLE



▲ Amplio, cómodo y práctico, a la vez que compacto: el Karoq mide 4,38 metros de largo por 1,84 de ancho y 1,60 de alto.



▲ Selección de Modos de Conducción con cuatro perfiles: Normal, Eco, Sport e Individual. Y en los 4x4, Off-Road y Snow.



▲ Airbag frontales y laterales delanteros, airbag de rodillas para el conductor y de cortina para ambas filas; y en opción, más aún.



▲ La luz ambiental LED permite elegir el color –hay 10– para las tiras luminosas del salpicadero y los marcos de las puertas.



▲ Gracias a la conexión Wi-Fi, lo ocupantes pueden navegar y enviar e-mails, utilizando hasta ocho dispositivos móviles.



▲ Podemos elegir entre cambio manual de seis velocidades y DSG de siete; y la tracción total está disponible con dos motores.



▲ Mediante el Pedal Virtual, abrimos el maletero con un movimiento de pie. Es una de las útiles soluciones Simply Clever.



▲ Por el interior se reparten gran número de espacios donde colocar cosas, como el Jumbo box entre los asientos delanteros.



▲ Gracias al Control Dinámico del Chasis (DCC), disponible en las versiones con tracción total, el conductor dispone de tres modos –Confort, Standard y Sport–, de manera que la amortiguación se ajusta en función de las condiciones de la vía, el estilo de conducción y el modo elegido. Y para usos extremos, Skoda ofrece el paquete malas carreteras, una garantía contra daños mecánicos al proteger los bajos, el motor, los frenos y los cables.



◀ Los asientos delanteros y traseros pueden ser calefactados, al igual que el volante. Además, el respaldo plegable del asiento del acompañante es un extra opcional que facilita el transporte de objetos largos. Para la segunda fila están disponibles las mesas plegables y los asientos VarioFlex, que pueden deslizarse hacia delante y hacia atrás hasta 15 centímetros, y tienen respaldos de inclinación ajustable por separado.



▲ El Karoq permite elegir entre tres sistemas de infoentretenimiento, dos de ellos con navegación. Además, tiene función de control gestual para algunas funciones, ofrece un sistema de sonido Canton con 10 altavoces y 550 vatios de potencia, y mediante el Phonebox de la consola permite cargar teléfonos por inducción y conectarlos a la antena del techo.

## ASISTENTES Y SEGURIDAD COMO EN SEGMENTOS SUPERIORES

MOTOR13 para Skoda



1.- El Lane Assist actúa si cambiamos de carril sin querer, avisando y llegando a corregir la dirección. 2.- El Front Assist con protección predictiva de peatones alerta del peligro de colisión y frena para reducir las consecuencias. 3.- El Adaptive Cruise Control es un control de crucero que mantiene la distancia de seguridad. 4.- Traffic Jam Assist, para circulación en atascos. 5 y 6.- Detector de Ángulo Muerto. 7 y 8.- Parking Assist, con función de aparcamiento en paralelo y en batería. 7.- Alerta de Tráfico Posterior, para salir hacia atrás con mala visibilidad.







**AGRADABLE** EL PROGRAMA CITROËN ADVANCED COMFORT TIENE COMO OBJETIVO FACILITARNOS LA VIDA EN CUANTO A BIENESTAR

# Un gran seductor



Diseño original, una buena habitabilidad, motores eficientes, una dotación tecnológica realmente generosa, una amplia oferta de personalización y una notable polivalencia de uso son sólo algunos de los argumentos del C3 Aircross, un SUV que destaca en el segmento de moda.

La imparable fiebre SUV ya se ha convertido en una especie de avalancha que 'arasa' prácticamente en todos los segmentos. En Citroën lo saben, y por eso pone en juego el C3 Aircross, modelo que se fabrica en Zaragoza y que presume de un diseño exterior más original y de un interior más habitable y modular que cualquiera de sus rivales.

Mide 4,15 metros de longitud y no tendremos problemas

para identificarnos con nuestro vehículo y desmarcarnos del resto, ya que ofrece hasta 85 combinaciones diferentes de personalización.

El habitáculo sorprende por su generoso espacio y por el confort que brindan unos asientos anchos y mullidos. A su estudiada ergonomía añade una modularidad excelente, que contempla una banqueta trasera deslizante longitudinalmente hasta 15 centímetros, aspecto que per-

mite jugar con el espacio para las piernas y con la capacidad del maletero, otro de sus puntos fuertes. El volumen mínimo es de 410 litros, ampliable hasta los 520 en función de la posición del asiento, y llegando a los 1.289 litros en caso de necesidad, una vez abatido el respaldo trasero.

Tampoco faltan numerosos huecos repartidos por el interior que nos facilitan las cosas, sobre todo cuando se viaja con niños, y podemos

disfrutar de un generoso techo panorámico practicable que inunda de luz las cinco cómodas plazas del SUV de Citroën.

Bajo el capó, el C3 Aircross dispone de una amplia oferta mecánica, con tres motores de gasolina y dos diésel, presumiendo de turbo los cuatro más enérgicos. Los primeros comparten el bloque tricilíndrico 1.2 PureTech, con 82, 110 y 130 caballos de potencia; y las variantes diésel recu-



◀ El interior, que mantiene la originalidad en el diseño, se rodea de una avanzada carga tecnológica. La oferta en cuanto a personalización se refiere es muy superior a la de otros modelos, con hasta 85 combinaciones diferentes.



◀ Polivalente en su uso, la dotación contempla un techo panorámico practicable de gran formato.



ren al 1.6 BlueHDI de cuatro cilindros, con 100 y 120 CV. Las versiones más potentes se asocian a un cambio manual de seis relaciones –cinco en el resto–, y el PureTech 110 también contempla la transmisión

automática EAT6, de seis marchas. El consumo medio mínimo es de 4,0 l/100 km, y de 5,0 para los PureTech. Disponible en niveles Live, Feel y Shine, los precios arrancan ahora en 13.750 euros.

▶ El respaldo trasero se abate en tres partes y el maletero ofrece una capacidad mínima de 410 litros. Los cristales de custodia traseros, sobre el pilar C, acentúan su personalidad.



▲ Su generosa distancia entre ejes repercute en una gran habitabilidad interior. Los asientos son anchos, y presentan un estudiado mullido que incrementa el confort. La banqueta trasera se puede desplazar hasta 15 centímetros en dos secciones, y el respaldo del acompañante es abatible.



**SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD EL ARSENAL TECNOLÓGICO DEL QUE HACE GALA EL SUV DE CITROËN OPTIMIZA MUCHO LA CONDUCCIÓN**

# La caja mágica



La tecnología es vital en aspectos como la seguridad. El nuevo Citroën C3 Aircross hace gala de generosos elementos en este sentido, con hasta 12 avanzadas ayudas a las conducción y cuatro más enfocadas a la conectividad; todo destinado a hacernos la vida mucho más fácil.

Hace años, muchas de las tecnologías que reflejamos en estas páginas parecían reservadas a vehículos carísimos y

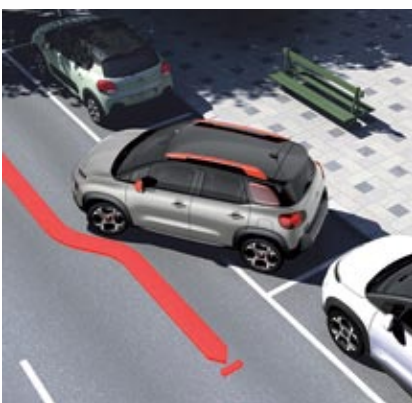
eran impensables en el segmento utilitario. Pero, afortunadamente, las cosas han cambiado, y el Citroën C3

Aircross hace gala de una auténtica avalancha tecnológica que nos hace la vida, además de más fácil, más segura.

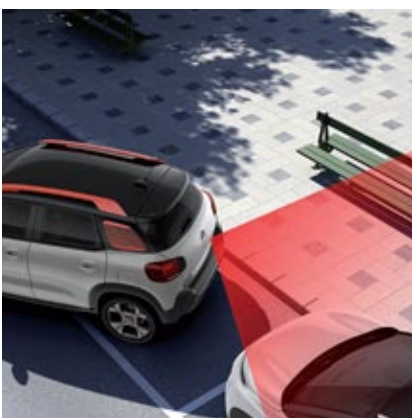
De esta forma podemos disfrutar con total naturalidad de un acceso y arranque manos libres, que evita tener que sacar la llave de la mochila o el bolsillo, o un sistema de aparcamiento Park Assist que reconoce una plaza libre, tanto en línea como en batería, y se ha-

ce cargo de la dirección para que la maniobra sea precisa; de forma que el conductor sólo tendrá que manejar los pedales y el cambio.

También evitaremos multas y riesgos gracias a un asistente que reconoce las señales de tráfico, y que incluso adapta la velocidad al límite establecido; y gracias al Head-up Display observaremos gran parte de la información sin



◀ Gracias al Park Assist el vehículo detecta un hueco de aparcamiento y realiza la maniobra manejando la dirección. El conductor sólo debe controlar los pedales.



▲ El sistema de reconocimiento de señales de tráfico resulta de gran ayuda para evitar sorpresas con los radares. Una cámara frontal lee los límites de velocidad, y el asistente es capaz de ajustar la velocidad del vehículo a ese valor para evitar descuidos.

▼ El Active Safety Brake consta de una cámara multifunción frontal que avisa, de manera sonora y visual, en caso de riesgo de colisión o atropello. Este asistente está activo entre 5 y 85 km/h, y frena automáticamente el vehículo si el conductor no reacciona.



▲ Gracias al asistente de salida en pendiente Hill Assist, el vehículo permanecerá inmóvil unos instantes, evitando que se desplace hacia atrás. Este sistema, que se ofrece de serie en toda la gama, contribuye a incrementar la seguridad y la eficiencia.



▲ Mediante la función de acceso y arranque manos libres, el vehículo reconocerá la llave al aproximarnos a él y desbloqueará las puertas para facilitarnos el acceso. Y con sólo apretar un botón encenderá el motor, sin necesidad de que saquemos la llave del bolsillo.

▼ La alerta de cambio involuntario de carril avisa mediante una advertencia sonora y luminosa para que recuperemos la trayectoria. Se activa a partir de los 60 km/h, siempre y cuando no hayamos accionado la palanca de la intermitencia antes de rebasar la línea.



▶ La alerta de atención del conductor es un asistente que evalúa el comportamiento al volante. Si no es el adecuado, y tras rodar dos horas a más de 70 km/h, nos avisará con una señal que nos recomienda realizar una parada para descansar.



▲ El asistente de vigilancia del ángulo muerto –el campo que no llegan a recoger los retrovisores exteriores– es de suma ayuda para evitar ‘sorpresas’. Un pictograma se ilumina sobre el espejo para avisarnos cuando detecta la presencia de un vehículo en esa zona.



▲ La cámara de visión trasera 180 grados Top Rear Vision facilita las cosas en las maniobras marcha atrás. Las imágenes se reflejan en la pantalla táctil de 7 pulgadas del salpicadero, que también nos muestra referencias en color que indican la trayectoria para aparcarse.



▲ En la pantalla táctil del salpicadero podemos disfrutar de la función Mirror Screen y de un avanzado navegador.



▲ Las funciones del smartphone se pueden replicar de manera segura...



▲ ...Y en la consola podemos recargar el móvil por inducción.



tener que apartar la vista de la calzada ni un segundo.

La seguridad aumenta con la frenada de emergencia autónoma –reconoce vehículos o personas–, un control de ángulos muertos o un aviso de cambio de

carril. Y hasta nos recomendará realizar una parada de descanso si percibe que nuestra conducción no es precisa.

Y en un SUV de perfil joven y dinámico, la conectividad es vital. En este sentido, podemos recurrir a la función Mirror Screen –replica las apps del smartphone en el vehículo–, a una llamada de emergencia, a la navegación 3D con control por voz, a la recarga inalámbrica del móvil...



**PERSONALIDAD OFF ROAD** A SU PODEROSO ASPECTO AÑADE EL **GRIP CONTROL**, ASISTENTE QUE INCREMENTA SU LADO MÁS 'SALVAJE'

# Aventuras en todos los frentes

El nuevo Citroën C3 Aircross no sólo se desenvuelve bien dentro de la ciudad o viajando por carretera. Gracias a la electrónica inteligente del sistema Grip Control se convierte en todo un aventurero con el que afrontar situaciones complicadas de baja adherencia. Un control de descensos y una generosa altura al suelo también ayudan a potenciar esa atractiva vertiente off road.



Los SUV son vehículos con una poderosa imagen, que basan precisamente en su diseño buena parte del éxito en la compra. Y a pesar de su aspecto, muchos de ellos tienen muy limitada su personalidad más aventurera. La solución pasa por la tracción total, pero el mérito está en salir airoso de muchos retos off road utilizando de manera inteligente la electrónica, sin elementos mecánicos que en condiciones normales –las más habituales en la utilización de un

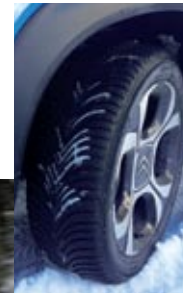
vehículo– incrementen el peso y el consumo. El Citroën C3 Aircross se apunta a esto último gracias al asistente Grip Control, un sistema que actúa sobre las ruedas delanteras independientemente de la superficie o escenario que afrontemos. Se gestiona mediante un mando giratorio ubicado en el salpicadero, y nos permite elegir entre cinco modos de conducción, dependiendo del escenario a recorrer. Este sistema de optimiza-

ción de la motricidad se asocia a unos neumáticos específicos M+S (Mud & Snow), montados sobre unas llantas de aleación de 17 pulgadas, y forman parte, junto al control de descensos Hill Assist Descent, del Pack Shine, que cuesta 1.000 euros en la carta de opciones y sólo está disponible con el acabado superior de la gama. Enfocado a realizar pequeñas aventuras fuera del asfalto, y mucho más eficaz de lo que a simple vista pueda pare-

cer, el Grip Control nos ofrece la posibilidad de circular sobre nieve o abandonar la calzada para afrontar situaciones difíciles de baja adherencia. El modo Estándar es el que se ofrece por defecto al arrancar el vehículo. En este caso, la motricidad actúa de manera inteligente y eficiente, siendo el indicado para las condiciones normales del día a día. A partir de ahí, y según sea el grado de complejidad o necesidad, el conductor puede elegir entre los modos Nie-

ve, Arena y Todocamino; o, directamente, desconectar el control de estabilidad ESP. Si aparece la nieve, activamos de inmediato ese programa en el mando giratorio y automáticamente el control de tracción adapta la motricidad de las dos ruedas delanteras a esa superficie. Cuando se superan los 50 km/h regresa de nuevo al modo Estándar. Si aparece el barro o circulamos por caminos donde hay hierba húmeda, el modo Todocamino es el adecuado, ya

que el sistema envía más par a la rueda que mejor adherencia tenga en cada instante. Es muy similar en su funcionamiento a como lo haría un diferencial de deslizamiento limitado, y se mantiene activo hasta los 80 km/h. Los tramos de arena son uno de los escenarios más



Los neumáticos M+S mejoran la eficacia del Grip Control.

complicados que podemos encontrar. Si esto sucede, este modo de conducción mantiene el deslizamiento de las dos ruedas motrices simultáneamente para permitir la progresión sin quedar atrapados. Funciona hasta 50 km/h.

da al conductor a centrarse en el control de la dirección para mantener la trayectoria. Además de la electrónica, para moverse con solvencia por pistas de tierra el C3 Aircross presenta una generosa altura al suelo de 17,3 centí-

**Modo ESP Off.** Esta función permite al conductor desconectar el control de estabilidad, para gestionar así de manera autónoma la motricidad. No obstante, a partir de 50 km/h el ESP se conectará de nuevo automáticamente.

**Modo Estándar.** Es el que se conecta al arrancar el vehículo, y será el más utilizado porque se destina a conducir cuando las condiciones de la carretera y el firme son las adecuadas, sin problemas de adherencia ni firmes irregulares.

**Modo Nieve.** La electrónica adapta de manera instantánea el control de tracción de cada rueda a esas condiciones de mínima adherencia causadas por la nieve o el hielo. Cuando el vehículo supera los 50 km/h pasa al modo Estándar.



**Modo Arena.** En este caso, las dos ruedas delanteras mantienen simultáneamente un deslizamiento lento y constante para permitir que el coche progrese sin quedar atrapados. Este programa está activo hasta 120 km/h.

**Modo Todocamino.** Enfocado a terrenos deslizantes como el barro o la hierba mojada, se envía el máximo par a la rueda con mayor motricidad, actuando como un diferencial de deslizamiento limitado. Está activo hasta los 80 km/h.

**Control de descensos.** El Hill Assist Descent permite bajar pendientes muy inclinadas, pues frena y controla el vehículo automáticamente, manteniendo una baja velocidad –de hasta de 3 km/h– mientras el conductor guía con el volante fácilmente.

Con independencia del Grip Control, también resulta eficaz el control de descensos, que permite afrontar fuertes pendientes a baja velocidad –incluso a 3 km/h–, pues actúa automáticamente sobre los frenos. Esto ayu-

metros, y recurre, asimismo, a una protecciones específicas en el frontal y en la zaga para evitar contratiempos con ramas o piedras que pudieran dañar el vehículo.







**LENO POR 12,5 EUROS EL KILO DE GAS NATURAL ESTÁ A 0,96 EUROS, Y EN SU DEPÓSITO CABEN 13 KILOS, QUE DAN PARA 394 KILÓMETROS**

# El placer de ahorrar... con gas



Y no sólo nos referimos a lo que atañe al bolsillo, sino también al medio ambiente, pues gracias a la utilización de gas natural comprimido sus emisiones de CO<sub>2</sub> se reducen un 17 por ciento. Eso permite a este Ibiza 1.0 TGI equiparse a un vehículo híbrido, pero a un precio de lo más atractivo.



◀ Nada te dirá que este Ibiza se mueve con gas natural, pues por dentro y por fuera es calco al resto de sus 'hermanos'. Esta versión FR luce un aspecto muy deportivo, y presume de ergonomía y calidad. La pantalla táctil de 8 pulgadas es opcional. El 1.0 TGI sólo se ofrece con cambio manual de cinco velocidades.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Gasolina, gasóleo, etanol, electricidad, gas licuado de petróleo, gas natural comprimido, hidrógeno... Nunca antes había existido tanta oferta de combustibles para impulsar a los vehículos. Muchos de ellos se han popularizado en los últimos tiempos 'pensando en verde', con el fin de minimizar al máximo las emisiones contaminantes.

Ese es el caso del gas natural comprimido, o GNC, un combustible por el que apuesta claramente el Grupo Volkswagen, con una ofensiva donde Seat tiene protagonismo especial, ya que la firma española ha sido elegida para desarrollar esta tecnología, también utilizada por sus marcas 'hermanas' en

las correspondientes versiones g-tron, G-TEC, TGI...

El gas natural comprimido no sólo resulta mucho más respetuoso con el medio ambiente –se consigue una reducción de emisiones de dióxido de carbono del 17 por ciento respecto a la gasolina–, sino que también es más económico –hemos repostado, según la estación, entre 0,84 y 0,96 euros por kilo–, ofrece una total normalidad de funcionamiento, no merma las prestaciones y, quizás lo más importante, consigue que un vehículo alimentado por dicho combustible obtenga la etiqueta ECO de la DGT –ver recuadro–, que lo equipara a los vehículos híbridos, e incluso a los enchufables siempre que éstos no superen los 40 kilómetros de autonomía en modo eléctrico.

Precisamente de todo ello puede presumir este Seat Ibiza 1.0 TGI FR, con el que estaremos conviviendo durante todo un mes. Así comprobaremos si apostar por un vehículo de gas natural comprimido sale a cuenta.

Y comenzaremos analizando un apartado vital para el cliente: el bolsillo. Con los descuentos actuales –3.200 euros– podemos adquirir un Ibiza 1.0 TGI Reference Plus desde 14.390 euros. Aunque este FR arranca en los 17.160 euros, si bien Seat también ofrece esta mecánica de uso gasolina y GNC con los acabados Style y Xcellence para que podamos elegir la alternativa ideal. Esa cantidad viene a ser 400 euros inferior al precio de un Ibiza 1.6 TDI 95; pero también son 1.890 euros más que un 1.0 EcoTSI de ga-

solina. ¿Crees que será una diferencia insalvable?

## LLENO POR FAVOR » Casi 400 kilómetros por 12,50 euros

Respecto al TDI, no hay duda alguna, pues se amortiza desde el minuto uno. Con esos 400 euros tendríamos para repostar 416 kilos de GNC; o lo que es lo mismo, para recorrer 12.613 kilómetros. Además, viviremos con la garantía de no tener que estar pendientes de si en un futuro, incierto a día de hoy, te dejan o no circular por tu ciudad en los casos de episodios de alta contaminación.

Si nos volvemos unos consumidores adictos al GNC, los 1.890 euros que lo distancian del 1.0 EcoTSI los podemos amortizar a las primeras de



La Torre del Oro nos recibe en nuestra visita a Sevilla. En autovía, recorrer 275 kilómetros utilizando sólo gas natural es pan comido.



cambio, pues en recorrer sólo 100 kilómetros con este TGI ahorraremos 2,80 euros: 3,17 con gas frente a 5,97 euros en la versión de gasolina. Siempre teniendo en cuenta los consumos homologados por Seat. Eso significa que en 67.500 kilómetros habremos amortizado la inversión extra inicial, y sólo valorando el gasto de carburante, pues con este TGI nos beneficiamos de un ahorro adicional en el im-

puesto de circulación, al estacionar en zonas reguladas...

Una de las grandes ventajas que presentan los Seat Ibiza 1.0 TGI es que no requieren de unos conocimientos específicos o de una aclimatación a la conducción, algo que sí es habitual en los híbridos, y no digamos ya en los eléctricos. Sólo tienes que llenar sus tanques de GNC –tienen una capacidad de 13 kilos– en una de las 56 'gasinerías'



# SIN CURSILLO PREVIO SU FUNCIONAMIENTO ES COMO EL DE UN IBIZA CONVENCIONAL, Y REPOSTAR GNC ES UNA TAREA FÁCIL Y LIMPIA



## REPOSTAR GNC

Tan sencillo como llenar tu depósito de gasolina



El propulsor de los Ibiza 1.0 TGI ha sido adaptado para poder funcionar con gasolina sin plomo o con GNC. Para obtener lo mejor de él, lo suyo es circular el mayor tiempo posible con GNC, que es menos contaminante y más económico que la gasolina: 0,96 euros el kilo de gas frente a 1,27 el litro de sin plomo 95. Además de que mantiene sus prestaciones.



Para llenar sus tanques, que tienen 13 kilos de capacidad, sólo tienes que acercarte a una 'gasinera' –por ahora hay 56 en toda España–, y junto a la toma de combustible hay otra específica para conectarnos al surtidor de GNC en una sencilla operación que sólo requiere em-

▲ Bajo el piso del maletero se ubican los tanques de GNC, que se llenan desde una toma ubicada junto a la de gasolina.

boquillar y girar 180 grados una llave azul para asegurarla. Luego pulsas un botón, y tras un par de minutos ya estamos listos para circular. Los 3,3 kg/100 km que homologa de gasto medio el Ibiza 1.0 TGI se traducen en más de 390 kilómetros de autonomía. Y todo ello por apenas 12,50 euros. Sólo por eso ya compensa estar atentos a que haya siempre GNC en los depósitos. Y si en el ordenador del coche aparece 'Autonomía 0', no te preocupes, pues de forma automática comenzará a inyectar gasolina, ya que en su depósito caben otros 40 litros. Antes de que eso suceda nos habrá advertido de que ha llegado a la reserva. Si lo hemos equipado con navegador, incluso nos buscará la 'gasinera' más cercana para volver a repetir la operación y seguir sacando el máximo partido al Ibiza 1.0 TGI.



▲▼ Los dos tanques de GNC van bajo el maletero, que tiene 262 litros de capacidad. Esos depósitos obligan al kit reparapinchazos. La dinámica del Ibiza 1.0 TGI es sensacional.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGI FR
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máxima/rpm	90 CV/4.500
Par máximo/rpm	16,3 mkg/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Tambor
Neumáticos	215/45 R17
Peso (kg)	1.239
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059/1.780/1.444
Volumen maletero (l)	262-1.072
Capacidad depósito (l)	40 (13 kg)
De 0 a 100 km/h (s)	12,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	5,0 (3,3 kg)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	114 (88)
Precios desde... (euros)	14.390

que hay ya repartidas por la geografía española. Es cierto que aún no son muchas, pero están distribuidas de forma bastante estratégica para que puedas recorrer la Península Ibérica prácticamente sin gastar una gota de gasolina. Y si te mueves por capitales de provincia, cero problemas. Aún así, Seat está colaborando con Gas Natural Fenosa para crear antes de 2020 una red formada por más de 200 'gasineras'. Por cierto, repostar GNC es una operación tan sencilla como llenar el depósito de tu vehículo actual. Y mucho más limpia.

Y decíamos que no era necesario tener conocimientos especiales, porque cuando el vehículo detecta que hay GNC en sus tanques –ubicados bajo el maletero y fabricados superponiendo con resina, capas de fibra de vidrio y de fibra de carbono para ofrecer la máxima resistencia en caso de accidente–,

el sistema le da prioridad, y es lo que inyecta al motor. No debes preocuparte de pulsar ningún botón; y cuando esos 13 kilos se agoten, de forma automática su corazón 1.0 TGI pasará a consumir gasolina, pues esta versión mantiene el depósito del resto de la gama, con 40 litros que dan para recorrer otros 800

## EL SEAT IBIZA TGI CON LAS MISMAS VENTAJAS QUE ALGÚN HÍBRIDO ENCHUFABLE

Desde marzo de 2015, la Dirección General de Tráfico está clasificando y etiquetando los vehículos por su nivel de contaminación. La clasificación de los vehículos deriva del Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan Aire), en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades, y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten. Esta medida tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz para establecer políticas municipales que resulten útiles en episodios de alta contaminación, permita establecer zonas de bajas emisiones en los centros urbanos y contribuya, al mismo tiempo, a la promoción de vehículos propulsados por energías alternativas como este Seat Ibiza de gas. Los titulares de los vehículos más antiguos y contaminantes no recibirán distintivo ambiental.



### ETIQUETA 0 EMISIONES:

Vehículo eléctrico de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía de más de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

### ETIQUETA ECO:

Vehículos híbridos enchufables con autonomía de hasta 40 kilómetros, vehículos híbridos no enchufables y vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

### ETIQUETA C:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, gasolina y diésel, matriculados desde 2014. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4, 5 y 6, y en diésel, la Euro 6.

### ETIQUETA B:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000, y diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados, tanto de gasolina como diésel, matriculados a partir de 2005. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3; y en diésel, la Euro 4 y 5.

El Seat Ibiza 1.0 TGI se puede aprovechar de las ventajas de la etiqueta ECO, que consisten en la bonificación de hasta el 75 % del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en Madrid y Barcelona, ayuda que varía en otras comunidades autónomas. También nos libra del impuesto de matriculación. Y nos regalan una tarjeta de combustible de Gas Natural valorada en 200 euros. Los beneficios específicos en Madrid se traducen en el libre acceso al interior de la M-30 en episodios de restricciones al tráfico por contaminación y el ahorro del 50 % al aparcar en zonas de estacionamiento regulado. Y las ventajas en Cataluña son un descuento de 750 euros al adquirir un vehículo GNC en la zona ZEPA, descuento en los peajes dependientes de la Generalitat y libre acceso al carril VAO C-58 de esa comunidad autónoma.



kilómetros sin tener que detenerte.

Antes de que todo eso suceda habrás podido circular cerca de 400 kilómetros con tan sólo 12,50 euros, pues Seat anuncia un gasto medio de GNC de 3,3 kg/100 km. Y su consumo con gasolina tampoco se dispara, pues se conforma con 5,0 l/100 km.

Para poder funcionar con GNC, Seat parte de su conocido 1.0 TSI, pero ha tenido que revisar diferentes componentes como son los pistones, los inyectores o el turbocompresor. El resultado es un motor tricilíndrico de un litro que es capaz de proporcionar 90 CV de potencia, más que suficientes para movernos con garantías. No sólo por ciudad y alrededores, sino también en largos viajes por carretera.

Y es que este Seat Ibiza 1.0 TGI es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 12,1 segundos y de alcanzar los 180 km/h de velocidad punta, cifras que no están nada mal. Es cierto que demanda 1,3 segundos más en esa aceleración que un 1.0 EcoTSI, pero también hay que decir que la conversión mecánica resta cinco caballos de potencia y que su peso se incrementa en 117 kilos.

A diferencia de su hermano mayor, el León 1.4 TGI, este Ibiza no ofrece como opción el cambio DSG, elemento que redundaría en un plus de agrado en conducción urbana. Tiempo al tiempo. Aunque el cambio manual de cinco velocidades empleado casa a la perfección con su económica filosofía.

Sorprende también el silencio de marcha, tanto como su confort eral, pues a pesar de tratarse de una deportiva versión FR sus suspensiones ofrecen un equilibrio perfecto, e incluso en ocasiones ayudan a buscar su lado más dinámico. Y es que no sólo hay que quedarse con el ahorro y la eficiencia, por más que esos apartados sean su principal carta de presentación.



la frase

Elżbieta Bieńkowska. Comisaria europea responsable de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes



«Las nuevas medidas de seguridad obligatorias que proponemos hoy reducirán el número de accidentes y allanarán el camino hacia un futuro sin conductores, con una conducción conectada y automatizada».

en breve

► **AUDI PREPARA EL FUTURO.** - 40.000 millones de euros invertirá hasta 2025 la marca en movilidad eléctrica, conducción autónoma y digitalización. En 2025 habrá 20 nuevos modelos electrificados y se venderán 800.000 eléctricos e híbridos enchufables ese año.

► **VOLVO Y NISSAN DEJAN EL DIÉSEL.** - El fabricante sueco eliminará las versiones diésel de su gama a partir del S60, que será el primero sin esa opción. Apuesta similar es la de Nissan, que retirará esa motorización en Europa a media que renueve sus coches.

► **OPEL SE ADELANTA.** - Todos sus turismos cumplirán este año la norma de emisiones europea 6d-TEMP, adelantándose 15 meses a su obligatoriedad. De hecho, muchos Opel ya cumplen esa normativa.

► **CARGA Y SEGURIDAD.** - Alrededor del 22% de los vehículos de transporte que colocan mal la carga o la sujetan de forma incorrecta pueden llegar a tener un accidente con víctimas. Lo dice Formaster, que muestra su preocupación por tratarse de errores demasiado habituales, como pone de manifiesto que el 7,5% de las sanciones al transporte profesional sean por ese motivo.

el puntazo

Ganvam apela a los grupos parlamentarios para conseguir la reforma fiscal que necesita el automóvil.

Mientras el presidente de Anfac (fabricantes), José Vicente de los Mozos, se reúne con la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, para exponerle las medidas imprescindibles para la supervivencia del sector, Ganvam (vendedores) ha iniciado el contacto con los partidos políticos para impulsar «una fiscalidad que incentive la movilidad sostenible y mejore la calidad del aire sin frenar el desarrollo de un pilar estratégico para la economía, como es el automóvil». Se trata de traspasar la presión impositiva de la compra al uso con la eliminación del impuesto de matriculación y la reorientación del impuesto de circulación hacia las emisiones y normativa Euro, lo que promoverá la renovación del parque con modelos más eficientes.

la cifra

28

millones de cajas de velocidades ha hecho la factoría que Renault tiene en Sevilla, desde que hace sesenta años comenzara su actividad fabricando el cambio para el Renault Dauphine. La planta sevillana cubre el 33% de las necesidades de cambios del Grupo Renault, exportando el 80% de su producción a más de 30 fábricas de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi en los cuatro continentes.



LA ALIANZA RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI INICIA LA TRANSFORMACIÓN DE LA PLANTA DE ÁVILA

Un cambio de rumbo que asegura la supervivencia

El plan para evitar el cierre de la planta que Nissan tiene en Ávila ha sido presentado. Lo hacía José Vicente de los Mozos, el vicepresidente ejecutivo de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi para Europa, Eurasia, Latinoamérica, el Oriente Próximo e India, desgranando la hoja de ruta que transformará esa fábrica de camiones en el único centro europeo

de fabricación y distribución de repuestos para las marcas de la Alianza. Será en 2020 cuando las instalaciones abulenses comenzarán su actividad camino de producir las 80.000 piezas mensuales, que se podrán hacer. Una aplicación de pintura para los Dacia y el ensamblaje de las puertas para un modelo de Renault son los proyectos base de un

futuro que pasa por la construcción de una nave de estampación anexa, que debe estar lista para trabajar en el primer trimestre de 2020, antes de la apertura de la planta. El cambio de actividad asegura la supervivencia de unas instalaciones que estaban abocadas al cierre cuando en septiembre de 2019 cese la producción del Nissan NT-400.

Conseguirlo pasa por una inversión de 40 millones de euros por parte de la Alianza y otros 50 millones que aporta la Junta de Castilla y León a la construcción de las naves de almacenaje y distribución aledañas a la planta, en un polígono que deberá convertirse en parque logístico del automóvil. El también vicepresidente mundial de Fabricación y

Logística de Renault, José Vicente de los Mozos, recordaba que «hace un año estábamos debatiendo el cierre de las operaciones industriales en Ávila y hoy estamos presentando la próxima era del nuevo plan industrial». Transformación posible «gracias al trabajo de la compañía, la voluntad de los empleados de Ávila y el apoyo de nuestros socios», afirmaba de los Mo-

zos. El objetivo es alcanzar el pleno empleo antes de 2024, en respuesta al compromiso de la empresa con los sindicatos; supondría recuperar la actual plantilla que ronda los 470 puestos de trabajo. Un futuro estable, que pasa por «ser competitivos», resalta de los Mozos, y ha comenzado con la integración de la planta en el polo industrial de la Alianza en Castilla y León, que cuenta con cuatro factorías y un equipo de más de 12.000 personas. El apoyo de las administraciones públicas al plan de salvación de la factoría abulense quedó patente con la presencia de la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera, y el alcalde de Ávila, José Luis Rivas Hernández, en el acto de presentación e inicio de las obras.



▲ La vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, entre el vicepresidente mundial de fabricación de Renault y vicepresidente ejecutivo de la Alianza, José Vicente de los Mozos, y el vicepresidente de operaciones industriales de Nissan en España, Alan Johnson.



identificación sistemática de tramos de carretera peligrosos y la mejor utilización de las inversiones en infraestructuras, podría salvar hasta 10.500 vidas y evitar unos 60.000 heridos graves entre 2020 y 2030, según la Comisión. El aumento de seguridad en los vehículos, la actualización de la seguridad en las infraestructuras viales y la atención a la conducción automática son propuestas bien acogidas por Acea (fabricantes), que tacha de precipitada la reducción del 15% sobre 2019 que se pide para 2025 en las emisiones de los camiones.

Maailma en uno de sus test comparativos. La solución, a la espera de validación oficial, se implementará en los coches entregados y en la cadena de producción y, mientras no cuenten con la nueva fijación, la recomendación de Seat y Volkswagen es no ocupar la plaza central trasera.

Propuesta Menos tasa de alcohol para los profesionales

El anteproyecto de la ley de Tráfico contempla rebajar el límite de alcohol a los conductores profesionales, a pesar de ser «una minoría» los que dan positivo. Lo avanzaba el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, en la inauguración de la jornada sobre drogas y conducción organizada por la Fundación Mapfre y el Consejo Europeo de Seguridad del Transporte. Serrano también indicaba la posible exigencia de Alcolock en los autocares, el etilómetro que impide arrancar con un positivo, y que es obligatorio en Francia.

Seat y Volkswagen Cinturones a revisión

Algunos Seat Arona e Ibiza y Volkswagen Polo deberán pasar por el taller por un fallo del anclaje del cinturón trasero izquierdo, que se puede desabrochar inesperadamente cuando el asiento central e izquierdo están ocupados y se produce una maniobra brusca, como un volantazo o un repentino cambio de carril. Las dos marcas no han tardado en reaccionar al problema detectado por la revista finlandesa especializada en motor Tekniikan

Protocolo anticontaminación en Madrid Los distintivos de la DGT entrarán en juego

Considerar los distintivos ambientales de la DGT como guía de control, incluir las motos en las restricciones y ampliar el área de las limitaciones a toda la ciudad son los principales cambios que contempla el borrador del Protocolo Anticontaminación elaborado por el Ayuntamiento de Madrid, con la intención de que entre en vigor pasado el verano. El proyecto de regulación de los episodios de alta contaminación también incluye la modificación de los criterios de activación de los distintos escenarios y la inclusión de uno nuevo, el 4, en el que la limitación de circulación en la M-30 y su interior afectará a los vehículos sin etiqueta –gasolina anteriores a 2000 y diésel anteriores a 2006– y etiqueta B –gasolina anteriores a 2006 y diésel anteriores a 2014–.



Los cambios incluyen la autorización a los ECO para aparcar en zona SER con Escenario 2, en el que se prohíbe circular por la almendra central y M-30 a los que no tienen etiqueta, incluidas las motocicletas. Prohibición que en el siguiente escenario se extiende a toda la ciudad –en el protocolo en vigor la distinción se hace por matrículas y solo en el interior de la M-30–. Si se da la alerta 5, que coincide con el nivel marcado por la Unión Europea al que nunca se ha llegado en Madrid, al veto se añaden las etiquetas B y C. Por su parte, los residentes del SER podrán seguir estacionando exclusivamente en su barrio y plazas.

Opel Paula Vicente al frente del marketing

Opel España estrena directora de marketing, responsabilidad que recae sobre Paula Vicente, que lleva 18 años trabajando en la compañía. En ese tiempo



ha ocupado diferentes cargos a nivel nacional y europeo, como la jefatura de Producto en el equipo de marketing para España y el sur de Europa o la gerencia de publicidad y campañas para el continente europeo ejercida

desde la central de Alemania. Ahora, desde la dirección de Estrategia y Planificación, llega a su nuevo cargo con el reto de «enfocar esta nueva posición trabajando en coordinación con el Grupo PSA», asegura.



Germán López Madrid Los eléctricos tendrán que cambiar

Germán López Madrid, senior advisor de Volvo Cars Corporation, achaca a «la

forma en que han sido concebidos» el escaso tirón de los coches eléctricos en España, dado que no solucionan las necesidades de los consumidores por su insuficiente autonomía, excesivo tiempo de recarga y falta de infraestructuras para efectuar esa recarga. Motivos que justifican la necesidad de un «plan país» para impulsar esa tecnología, una gran inversión en infraestructuras de recarga por parte del Gobierno y una nueva

generación de baterías. El también presidente de la asociación de importadores, Aniacam, asegura que este año no habrá plan de renovación del parque, por no ser «el momento político adecuado», programa de incentivos que generaría una demanda adicional de, al menos, un 15%, además de ser una iniciativa beneficiosa para las arcas públicas, la seguridad vial y el medio ambiente. En cuanto a la retomada actividad del Comité de Diálogo, que

reúne las patronales de la industria del automóvil y el Gobierno, López Madrid destaca los cinco temas prioritarios para mejorar la competitividad del sector. Digitalización, movilidad, renovación del parque, fiscalidad y unidad de mercado son las cuestiones sobre las que trabajar, quedando fuera la regulación de los contratos de distribución entre marcas y redes comerciales, que pedía la patronal de los concesionarios Faconauto.

Comisión Europea Sistemas de seguridad de serie

Limitar las emisiones de CO2 de los camiones, potencializar la fabricación de baterías para eléctricos y preparar la llegada de los vehículos autónomos forman parte del tercer paquete de medidas propuesto por la Comisión Europea, en el que incrementar la seguridad en la

carretera tienen un protagonismo especial. En esa apuesta por una movilidad segura se encuadran medidas para vehículos e infraestructuras, con propuestas como que los sistemas más avanzados de ayuda a la conducción –detección de peatones, control inteligente de la velocidad, frenado autónomo de emergencia, asistente de cambio involuntario de carril...– sean obligatorios en todos los vehículos. Obligatoriedad que, combinada con la





# Menos tamaño, misma eficacia

Con la pinza de aluminio Flexira, que reduce el tamaño sin perder rendimiento gracias a una nueva tecnología, Brembo empezará a equipar sus afamados frenos en coches más pequeños.

Aunque Brembo ya suministraba a exclusivos deportivos 'de bolsillo' como el Abarth 695 Biposto, el poco espacio disponible dentro de la rueda en la mayoría de los vehículos compactos—segmentos A, B y C—y la especial configuración de las suspensiones en ese tipo de coches impedía, hasta ahora, que la firma italiana equipase a los modelos 'best seller' con sus reputadas pinzas fijas. Pero eso se soluciona gracias a las nuevas pinzas

de aluminio Flexira, cuya talla minimizada—tienen el tamaño de las pinzas flotantes convencionales—abre la puerta al uso de frenos Brembo en el segmento 'GTI', e incluso en versiones menos prestacio-

nales, y mucho más vendidas, de utilitarios y compactos.

El aluminio es el metal de referencia en las pinzas Flexira, pero reciben unos insertos cilíndricos de acero, llamados 'mangas' y visibles en el lado externo de la pinza, que reducen la masa significativamente en comparación con las pinzas flotantes de hierro fundido, normalmente empleadas en los coches pequeños. La nueva pinza compacta fija de Brembo tiene pistones de 38 y 42 milímetros de diámetro, y va ligada a pastillas con una superficie de 72 centímetros cuadrados y 11 milímetros de espesor; y entre sus virtudes, al margen de una frenada eficaz, figuran la reducción del consumo de carburante y de las emisiones gracias a la im-

portante reducción del peso no suspendido del vehículo.

En esa misma línea, Brembo presentaba en el reciente Salón de Nueva York una innovadora pinza de freno de aluminio fundido desarrollada específicamente para el Pagani Huayra BC, en la que los ingenieros han logrado la más alta proporción ligereza/rigidez para un modelo de calle, en línea con sistemas de freno de competición. En concreto, se ha usado la optimización de topología mejorada, que mediante un software permite simular la rigidez de un componente e identificar zonas con exceso de material, lo que se ha traducido en 400 gramos de ahorro por módulo.

▶ En el Salón de Nueva York, Brembo presentó una ligerísima pinza de freno para el Pagani Huayra.



## BREMBO EN LA FÓRMULA E

### PROVEEDOR ÚNICO EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS

Recientemente, Brembo SpA anunciaba el acuerdo alcanzado con Spark Racing Technology (SRT)—el suministrador único de los chasis en las temporadas 2018-19, 2019-20 y 2020-21 del Campeonato FIA de Fórmula E— para convertirse en proveedor exclusivo del sistema de frenos de sus futuros coches, incluidos los rotores y las pastillas de carbono. Para una compañía como la italiana, sinónimo de innovación, tomar parte en la concepción del monoplaza de Spark les sirve de 'laboratorio móvil' para desarrollar las soluciones que se irán aplicando a los vehículos eléctricos de serie, donde está el

auténtico futuro del sector, según Brembo; colaborando de paso con la optimización de la seguridad en carretera en general. Brembo SpA, líder mundial en la tecnología de los discos de freno y que actualmente cuenta con 9.800 empleados, opera a través de sus marcas Brembo, Breco, Bybre, Marchesini y APRacing, y está ligada desde su nacimiento a las principales competiciones del motor en dos y cuatro ruedas, donde suma más de 300 campeonatos ganados: Le Mans, F-1, 500 Millas de Indianápolis, Nascar, MotoGP, Rally Dakar, WRC... Todo empezó en 1975 con un apretón de manos entre Alberto Bombassei y Enzo Ferrari, que eligió los frenos Br-

embo para sus Ferrari y los resultados no se hicieron esperar: esa temporada, Niki Lauda ganaba el Mundial de Fórmula 1, un éxito que se repetiría en 1977.



▶ Todos los monoplazas de Fórmula E equiparán frenos Brembo desde finales de año, cuando comience la siguiente temporada.



# Objetivo: visión 10

Las lentes DriveSafe de Zeiss están pensadas expresamente para la conducción, pero sin olvidar las exigencias de la vida diaria.

El 80 por ciento de las informaciones que llegan al conductor lo hacen a través de la vista; por ello la importancia de una buena visión al volante es clave para garantizar la seguridad. Mucho más cuando las condiciones de iluminación no son las ideales: meteorología adversa, de noche... Para garantizar la mejor visión, los fabricantes de automóviles han desarrollado en los últimos años potentes sistemas de iluminación en sus coche, como xenón, led o láser. Unos sistemas que mejoran la visión pero que también pueden generar nuevos problemas al resto de conductores. Pero una buena visión no está solo en manos de los fabricantes de coches; los conductores también podemos hacer algo por mejorarla.

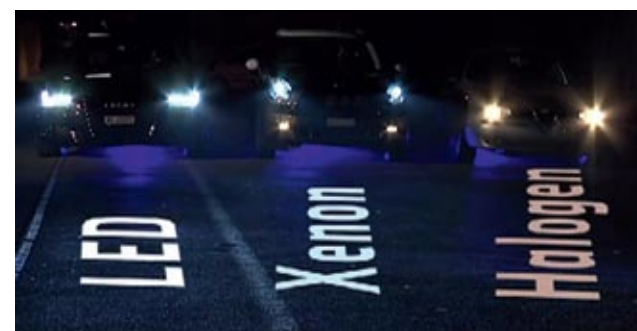
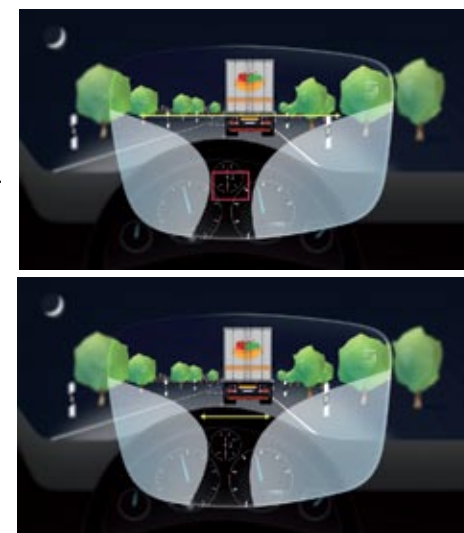
En ese trabajo de mejora está Zeiss, la firma alemana de óptica que ha creado una gama de cristales para gafas, tanto monofocales como progresivas, que tratan de dar so-

lución a las circunstancias de visibilidad más complicadas. Esas circunstancias complicadas las descubre Zeiss con tres preguntas: ¿Siente que no puede detectar objetos con la suficiente rapidez cuando conduce en condiciones de poca luz, con lluvia, días oscuros, al atardecer o por la noche?, ¿le molestan los faros de los coches que vienen de frente por la no-

che? y ¿tiene problemas al reenfochar cuando cambia la vista de la carretera al cuadro de mandos o a los espejos retrovisores?

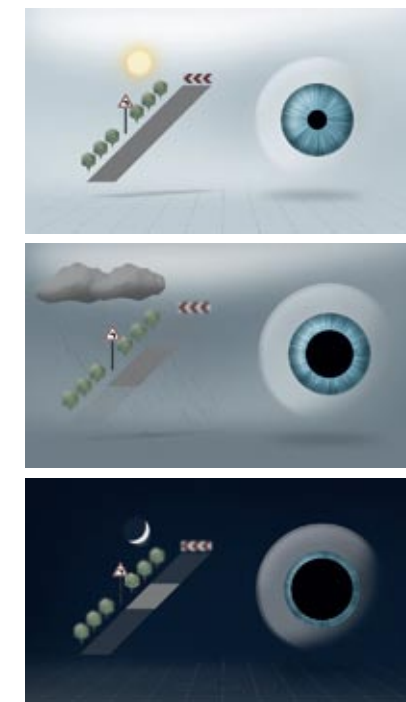
Y la respuesta a ellas es Zeiss DriveSafe, unas lentes para uso diario pero pensadas especialmente para los conductores. Porque en su desarrollo se han analizado los comportamientos del conductor, dónde mira en ca-

▶ Los cristales DriveSafe están disponibles tanto para gafas monofocales como progresivas. Están diseñadas con una amplia zona de lejos, una intermedia optimizada y una zona de cerca pensada para distancias cortas.



▶ Los problemas de deslumbramiento que pueden generar los nuevos sistemas de iluminación han sido tratados por Zeiss.

que compensan esta circunstancia de conducir con poca luz gracias a la tecnología Luminance Design. Pero también buscan responder a los destellos y deslumbramientos provocados por los coches que vienen de frente pueden hacer perder hasta durante 6 segundos la nitidez de visión a un ojo normal. Para compensarlo, los cristales



▶ En el diseño de los cristales DriveSafe se ha medido el comportamiento de la pupila en cada momento.

Zeiss DriveSafe cuentan con un tratamiento específico que refleja las longitudes de onda de estos focos, con lo que disminuye el brillo que percibe el conductor y el deslumbramiento se reduce.

Estos cristales están disponibles no solo en lentes monofocales, sino también en las progresivas, pues estas están diseñadas para dar respuesta a las necesidades de uso diario con una zona de vista de lejos grande y amplia, una zona intermedia optimizada y una zona de cerca pensada específicamente para las distancias cortas: lectura, trabajo... Por ello, ofrecen un perfecto equilibrio entre las necesidades del conductor cuando se pone al volante, pero también en el resto de su actividad diaria.



ALFA ROMEO



90 AÑOS EN LA MILLE MIGLIA

Alfa Romeo celebra este año que hace 90 ganó por primera vez la Mille Miglia, una carrera mítica en la que la marca venció hasta en once ocasiones entre 1927 y 1957.

Para revivir estos éxitos, la marca preparó numerosas actividades durante la presente edición de la Mille Miglia (del 16 al 19 de mayo). Competió con varios vehículos, fue coche oficial de la carrera y recibió a los participantes en su Museo de Arese. Además, presentó el proyecto 'Alfa Romeo: la Mille Miglia en 90 lugares', un recorrido en imágenes por su historia en la carrera (en la web de la izquierda).

+ en <https://alfaromeo-90placemillemiglia.com>

**HURACAN LP580-2 YA TIENE DUEÑO**  
Lamborghini regaló el año pasado al Papa Francisco este impresionante Huracan LP580-2 Coupé personalizado con los colores del Vaticano. Ahora, el deportivo ha



ATENTOS A...

PRÓXIMOS MESES

El **Centro Porsche Madrid Norte** expone en sus instalaciones tres vehículos de competición procedentes del Museo Porsche de Stuttgart, el 911 SC Safari, el RS Spyder y el prototipo el 928 S4 Cabriolet.

... sido comprado por 715.000 euros, que irán destinados a causas benéficas. Lo ha comprado una empresa española de alquiler de coches de lujo: Rent Car Deluxe.

FESTIVAL 'CLÁSICOS Y FAMILIA'



▲ Seat celebró en el circuito del Jarama el 50 aniversario del 124 y el 68 cumpleaños de la marca. Más de 6.000 fans y 500 vehículos participaron en el evento.

MILES DE FANS ACUDEN A LA LLAMADA DE SEAT

Seat citó hace unos días a sus fans en el circuito del Jarama (Madrid) para celebrar el 50 cumpleaños del Seat 124 y el 68 aniversario de la marca. Y estos no le defraudaron. Hasta el trazado madrileño se desplazaron más de 6.000 aficionados con 500 vehículos clásicos. ¡Todo un éxito!

Nadie quiso perderse esta cita, en la que hubo actividades para todos los públicos: desfile de modelos Seat de todas las épocas, exposiciones, pruebas de conducción, talleres infantiles...

En el evento estaban citados los propietarios de automóviles de la marca con más de 30

años de antigüedad y reunió a algunos de los modelos más recordados, como el 600, el 850, el 131, el 1500 o el 1400. Además, se celebró el nacimiento de la nueva marca Cupra, por lo que los modelos Cupra, de cualquier generación, sin límite de edad, también se unieron a la fiesta.

FOTOGRAMAS

Tres brasileños han recorrido **18.000 kms.** entre Brasil y EE.UU. en 20 días **al volante de un Volvo XC40.** El objetivo era cubrir la misma distancia por tierra que los veleros que participan en la Volvo Ocean Race.

JUNIOR CUP

AUDI TE ACERCA A TUS ÍDOLOS

La Audi Junior Cup, que organiza cada año la marca de los cuatro arros, ha dado a 40 niños la oportunidad de conocer a ocho jugadores de la primera plantilla del Real Madrid: Modric, Isco, Bale, Nacho, Kovacic,

Casilla, Ceballos y Borja Mayor. Para participar en esta iniciativa, los pequeños tuvieron que enviar un vídeo explicando qué harían con un Audi eléctrico y cómo se imaginan la electromovilidad en el futuro.



CITROËN MÉHARI

UN ART CAR DE ANIVERSARIO

En mayo del 68 se presentó en Deauville (Francia) el Citroën Méhari. Este cabrio utilizaba la plataforma del Dyane 6 y destacaba por una colorida carrocería fabricada en plástico ABS y un interior muy versátil, elementos con los que Citroën esperaba convertirse en una marca imprescindible en las zonas de vacaciones y de playa.

Han pasado 50 años y el Méhari se ha convertido en todo un icono de la marca, que no solo ha lanzado un eléctrico inspirado en el modelo original, sino que ahora celebra este aniversario con un colorido art car. Lo ha creado el diseñador Jean-Charles de Castelbajac, muy vinculado al movimiento de Mayo del 68.



Montse Turiel | mturiel@motor16.com

ALIANZA CON LA ÚLTIMA PELÍCULA DE LA SAGA

RENAULT Y NISSAN: UNIVERSO STAR WARS

Renault y Nissan se alían de nuevo con la saga 'Star Wars' para el estreno de la última película, que llega a los cines este mes.

'Han Solo: una historia de Star Wars' llega a los cines en unos días. Y Renault y Nissan vuelven a unir sus fuerzas con la saga galáctica más famosa de todos los tiempos. Nissan, que ya presentó varios prototipos inspirados en los personajes y vehículos de 'Star Wars': los últimos Jedi', sorprende ahora con un Nissan Rogue personalizado para Han Solo e

inspirado en la famosa nave Halcón Milenario. Por su parte, Renault participa con el SUV Kadjar en una promoción que permite a los participantes ganar un viaje a Fuerteventura para visitar los lugares donde se rodaron los exteriores de la película. Para conocer más detalles, hay que escanear la publicidad de Renault con la aplicación Shazam.



▲ Renault sortea un viaje a Canarias para visitar los escenarios de la película.



▲ Nissan ha personalizado un Rogue inspirado en la famosa nave Halcón Milenario.



**“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.

\*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en [bpolivevamoslejos.com](http://bpolivevamoslejos.com)

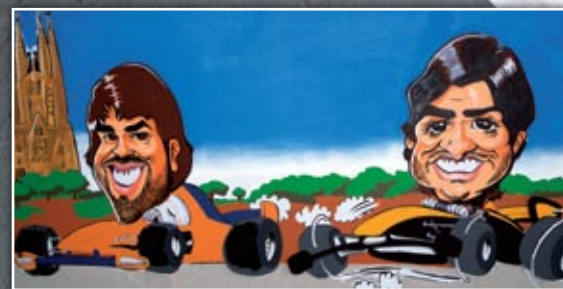




EL ARRANQUE DEL AÑO NO HA SIDO FÁCIL PARA NINGUNO, Y EL RENAULT, POR EJEMPLO, NO PARECE SER EL CUARTO COCHE DE LA PARRILLA

# Cuestión de orgullo

Fernando Alonso y Carlos Sainz arrancaron la actual temporada de Fórmula 1 con diferentes problemas en cada uno de sus equipos. Sin embargo, el pasado Gran Premio de España confirmó la progresión de ambos en las últimas carreras. Unidos por su origen y amistad, serán rivales en pista en numerosas ocasiones en 2018 a medida que sus respectivas escuadras ganen rendimiento y competitividad según avanza la temporada.



▲ Sin duda, el asturiano y el madrileño serán rivales en pista muy a menudo durante 2018. Sus coches parecen a la par, y se esperan evoluciones profundas en ambos equipos.

▲ Sainz ha reconocido que la confianza general con el monopla en la entrada de las curvas no está todavía donde debería.

▲ Tras las carreras de Australia, Bahrein y China, Alonso destacaba algún problema del coche, como su lentitud en las rectas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

Jueves, rueda de prensa oficial del Gran Premio de España, con Fernando Alonso y Carlos Sainz presentes. Siempre con buena química entre ellos, la última pregunta fue para ambos. «¿Quién va a ganar este año la 'Copa de España' de la Fórmula 1? ¿Quién de los dos va a terminar por delante?». «Es difícil decirlo», contestaba Sainz. Alonso respondía a continuación: «¿Cuántos puntos llevo ahora?». «28». «¿Que tú tienes 28?», le miraba un sor-

prendido Sainz. «¿Qué cabrón! «Yo tengo 13 puntos, ¿no?», apuntaba un poco decepcionado el de Renault. «Bueno, entonces es que me queda trabajo por hacer», remataba el madrileño en la divertida escena. Después, el propio Sainz subía a las redes sociales un vídeo con la conversación y ese famoso 'cabrón' que se le escapaba.

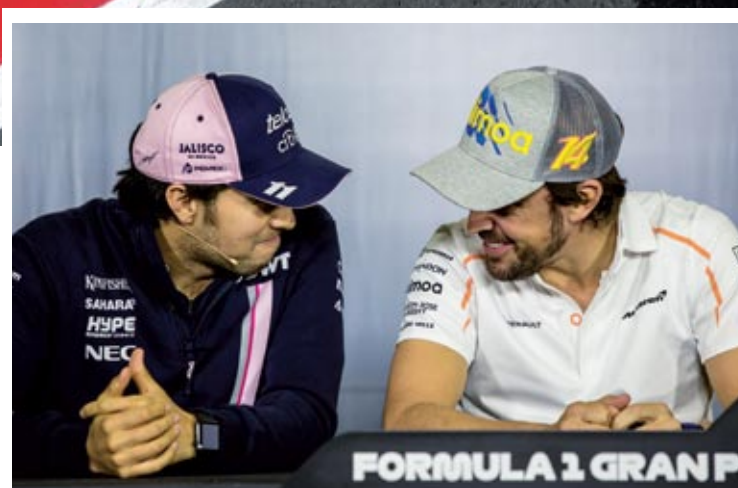
Al terminar el fin de semana, Sainz había conseguido su objetivo de recortar puntos a Alonso. Ambos fueron protagonistas para la afición española, ante la que rodaron en

paralelo con sendas banderas españolas en la vuelta de honor. Al bajarse no las dejaron hasta que terminaron de atender a los medios de comunicación. Habían sido séptimo y octavo respectivamente. Otro ejemplo de la dinámica de la presente temporada para ambos, así como para Renault y McLaren.

Porque el arranque de 2018 no ha sido fácil por las diferentes circunstancias personales y de sus respectivos equipos. En el caso de McLaren, el MCL33 no ha respondido a las expectativas iniciales de emparejar-

se con Red Bull. En realidad, ni siquiera con Renault. Pero la gran primera evolución aerodinámica de la temporada llegaba en Montmeló. Renault tampoco había arrancado como cuarto equipo de la parrilla, algo a lo que también aspiraban sus responsables. Y en el caso de Sainz, las primeras carreras de 2018 no le deparaban un total acoplamiento con su monopla para poder atacar con confianza, enfrentado a un espléndido Hulkenberg en el otro lado del cuadrilátero.

«Undécimo en Australia,



▲ La rueda de prensa del jueves previa a la carrera de Montmeló fue un ejemplo de la magnífica sintonía entre Sainz y Alonso.

decimotercero en Bahrein, decimotercero aquí de nuevo...», se quejaba Alonso en el Gran Premio de China. «Con

tres pruebas, ya hemos identificado alguno de nuestros problemas: somos un poco lentos en las rectas en comparación

a nuestros principales rivales», reconocía entonces. Sin el motor Honda a sus espaldas, no todos los problemas vividos en años anteriores eran responsabilidad del fabricante japonés. En Shakir, la situación no pudo ser más embarazosa. El principal accionista del McLaren Group es el fondo Mumtalakat Holding Company. Su máximo responsable, Sheikh Mohammed bin Essa al Khalifa, estuvo acompañando al equipo británico todo el fin de semana. Mientras que Alonso se libró milagrosamente de caer en el Q1,

Toro Rosso, Honda y Pierre Gasly se clasificaron en sexta posición el sábado. Con el mismo motor, Renault había terminado medio segundo por delante. Pocas semanas después, la reestructuración del Grupo McLaren entregaba toda la responsabilidad directa a Zak Brown.

En Azerbaijan, Fernando Alonso llevó a cabo, según sus palabras, «una de las mejores carreras de mi vida» tras entrar en la primera vuelta en boxes con dos ruedas pinchadas, y el fondo del monopla con un enorme agujero. Una



# LA CITA DE MÓNACO SERÁ LA PRIMERA EN QUE ALONSO CORRA EN ESE CIRCUITO CON UN COCHE NACIDO EN 2017. EL AÑO PASADO FALTÓ



▶▶▶ En Montmeló todo empezó torcido para el equipo Renault, con un problema mecánico que les hacía perder medio segundo por vuelta. Pero el trabajo del viernes logró revertir ese mal, y Sainz lograba el noveno puesto en entrenamientos. Y fue séptimo en carrera.



◀◀◀ McLaren incorporaba en Montmeló un paquete que incluía novedades en morro y alerón delantero, además del fondo plano, pontones y deflectores laterales, y las tomas de ventilación en los frenos. Y, según Alonso, esa evolución es solo el comienzo.



vez más, se salvaron los puntos con otro séptimo puesto. Pero las diferencias respecto a los rivales fueron cruelmente expuestas en las largas rectas de Bakú. Solo las esperanzas puestas en la evolución prevista para el Gran Premio de España impedían hacer sangre del equipo británico

McLaren incorporaba en Montmeló un paquete encabezado por el morro y el alerón delantero, además del fondo plano, pontones y deflectores laterales, y las tomas de ventilación para los frenos. Con alerones muy elaborados, McLaren presentaba conceptos aerodinámicos singulares. Faltaba comprobar su eficacia. "Todo lo que hemos traído a la pista ha rendido según las expectativas, los tiempos por vuelta que esperábamos, así que esto es algo positivo, la correlación con la fábrica,

por lo que tenemos que seguir incorporando más partes lo más rápido posible". Alonso entró en el Q3 por primera vez en 2018, y Vandoorne mejoró en tres posiciones de parrilla su posición media en 2018. En los entrenamientos de 2017 Alonso fue séptimo con el MCL32 y Honda, a 1,899 segundos de Hamilton y 1,950 De Vetel. En 2018 la diferencia bajó a 1,548 y 1,416 segundos. Respecto a Red Bull, terminó a ocho décimas de ambos.

Las dos primeras curvas condicionaron el gran premio para Alonso, que fue doblado, al igual que el resto de los equipos menos Red Bull, Ferrari y Mercedes. Pero con su octava posición final seguía alimentando la cuenta de resultados de McLaren al haber puntuado en todas las carreras. Según reconocía, la evo-

lución de Montmeló es solo el comienzo de un largo proceso que se mantendrá en próximas carreras. "Tenemos que seguir tantas piezas como sea posible en los próximos grandes premios, porque la mitad de parrilla está muy apretada y dos o tres décimas pueden cambiar cinco o seis posiciones. No hay que parar el desarrollo".

Por su parte, Sainz vive en otro contexto en su primera temporada completa con Renault. «La confianza general con el monopla en la entrada de las curvas todavía no es la que debería. Es algo que estamos trabajando en Enstone». El español comenzó muy fuerte en Australia, donde dominó durante todo el fin de semana a Nico Hulkenberg hasta la última vuelta del Q3, donde fue superado por el alemán. El domingo, los problemas con la

botella de agua condicionaron su actuación.

Desde entonces comenzó a perfilarse el patrón de las siguientes carreras. En el equipo calibraban en tres décimas las diferencias entre sus dos pilotos. "Estamos teniendo reuniones, estamos teniendo desarrollos para seguir mejorando eso. Probablemente, fue la mejor carrera de la temporada para mí, fue una línea de base muy buena, pero desde entonces parece que nunca tuve la sensación de volver al mismo nivel". Sainz ha llevado a cabo un trabajo intenso con la puesta a punto para intentar reducir ese déficit. "Todavía hay un margen de mejora en cuanto al comportamiento general del coche, la comodidad, la manejabilidad... No es lo mismo que había en Toro Rosso, ya que son filosofías muy diferentes, sensaciones

muy distintas, pero estoy convencido de que estamos haciendo el trabajo correcto y vamos en la buena dirección. Creo que estaremos allí más pronto que tarde".

El Gran Premio de Azerbaián supuso un paso adelante para Sainz. "Tiene más resiliencia que Hulkenberg en carrera, no baja la guardia a pesar de las circunstancias", explicaba en Montmeló el responsable de Renault, Cyril Abiteboul, quien apuntaba que "Sainz tiene identificado su problema, y está trabajando de forma sistemática para reducir esa diferencia con Nico, paso a paso, décima a décima". Tras una gran carrera en Bakú, el piloto español salvó los muebles para Renault. En la duodécima vuelta, Hulkenberg atacaba desesperadamente para alcanzar al español, que en aquel mo-

mento rodaba cuarto. Sin embargo, se estrelló contra el muro. Sainz acabó en el quinto puesto.

En Montmeló, sin embargo, todo comenzó torcido para el equipo. "Tuvo un problema mecánico repentino, pero muy pronto supimos que estaba pasando y cómo afectaba al coche. Sabíamos que ese medio segundo que estábamos perdiendo estaba de vuelta», contaba Sainz, que acabó decimoséptimo en los libres. Se antojaba un fin de semana muy complicado. Sin embargo, el intenso trabajo nocturno del viernes con el equipo permitió revertir la situación. El español acabó noveno por detrás de Alonso. Hulkenberg sufrió problemas con la bomba de gasolina que, Renault avisa, no serán los únicos. Pero el séptimo puesto final optimizó un fin de semana que

presagiaba un duro resultado, que a la postre significó otra buena cosecha de puntos y un nuevo paso adelante en el proceso de acoplamiento de Sainz en Renault y al RS18. Fernando Alonso había terminado un puesto por detrás.

"Este año ha tenido un buen comienzo de temporada, pero no al nivel que le gustaría. Creo que acepta que tiene que alcanzar a Nico en ritmo de entrenamientos y carrera. Él cuantifica en tres décimas ese déficit, lo sabe, pero está adoptando un enfoque muy profesional", explicaba Cyril Abiteboul sobre la posición de Sainz. "Él te dice 'Ok, son tres décimas, no es el fin del mundo, no es algo que no pueda superar, pero empecemos decima a decima... Primero una, luego la siguiente...' No está inventándose historias, no lo niega, pero está afrontando un

enfoque metodológico y muy profesional, y nosotros estamos apoyando totalmente ese enfoque. Estoy convencido totalmente de que va a superar ese déficit si sigue con el mismo enfoque".

La próxima cita será el Gran Premio de Mónaco, trazado donde los dos pilotos españoles se han mostrado extremadamente competitivos. Sainz fue sexto en entrenamientos y carrera en 2017, con Toro Rosso. Para Alonso, será la primera vez que participe en este circuito con los nuevos monoplazas nacidos en 2017, que tanto encajan con su estilo de pilotaje, ya que el pasado año participó en las 500 Millas de Indianápolis por estas fechas. Mónaco se antoja como la siguiente gran oportunidad para quienes tanto presumían de bandera y afición en Montmeló.



## MATRICULACIONES EN EUROPA

### ABRIL SUBSANA LA CAÍDA DE MARZO

Con 1.306.273 turismos y vehículos todo-terreno matriculados, el mercado europeo se recupera en abril del retroceso de marzo con un fuerte incremento (+9,6%), gracias al aumento de ventas en los 27 países de la UE –salvo Chipre–, especialmente en los cinco grandes territorios, con subidas de dos dígitos en España (+12,3%) y Reino Unido (+10,4%).

Las cifras de abril colocan en 5.332.467 los coches vendidos en los cuatro primeros meses de 2018, que cierran con una subida acumulada del 2,7%; porcentaje en el que mucho tiene que ver la evolución de la demanda en los nuevos estados, que presentan una subida acumulada del 12,5%, frente al 1,9% de la UE de los 15. Destaca también el -8,8% del acumulado del Reino Unido, negativo que sólo comparte con Dinamarca (-2,4%) e Irlanda (-4,7%), según los datos proporcionados por la asociación de fabricantes europeos ACEA.

En el reparto de los 1,3 millones de unidades comercializadas en abril, el Grupo Volkswagen se adjudica 335.518 coches, que suponen un +13,8% sobre ese mes de 2017, resultado al que contribuye el aumento de dos dígitos en la demanda de las marcas

Volkswagen (+19,6%), Skoda (10,9%) y Seat (25,8%) y 42.220 coches). En segunda posición se afianza PSA (212.534 unidades y +70%), con el grupo Renault (140.562 coches y +9,7%) completando el trío que supera las cien mil matriculaciones en abril. Por debajo de esa barrera aparecen FCA (89.461 y +2,0%), Ford (86.252 y +14,0%), Daimler (82.288 y +6,5%) y BMW (75.181 y -1,4%), con Toyota (61.832 y 21,2%) algo más alejado y Hyundai (44.175 y +16,0%) y Kia (41.914 y +4,6%) cerrando el 'top ten'. La lista la completan Nissan (36.497 y +4,0%), Volvo (25.187 y +10,6%), Jaguar Land Rover (13.911 y +6,4%) y Honda (9.174 y -0,4%).

En el acumulado se mantienen las tres primeras posiciones, con 1.321.702 unidades comercializadas por el Grupo VW (+7,4%), 899.994 por PSA (+66,9%) y 552.057 por Renault (+4,6%). Detrás, Ford (376.968 y -1,3%) supera a FCA (375.432 y -2,8%) por 1.536 unidades, y BMW (332.054 y -1,4%) hace lo mismo con Daimler (325.135 y +1,7%), con Toyota (265.290 y +5,5%) manteniendo la octava plaza y Nissan (191.454 y -8,4%) rebasando a Hyundai (185.865 y +9,5%) y Kia (171.224 y +5,1%).

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Abril	%18/17	Enero/Abril	%18/17
VW	158.228	+19,6	611.575	+8,2
RENAULT	94.171	+3,6	377.383	-0,7
FORD	86.252	+14,0	376.968	-1,3
PEUGEOT	82.729	+15,2	351.708	+0,9
OPEL	71.446	---	317.471	---
MERCEDES	69.356	+0,1	288.987	+0,8
AUDI	67.034	-1,1	274.326	-2,6
FIAT	62.976	-4,7	268.645	-8,4
SKODA	60.674	+10,9	250.755	+11,8
BMW	58.940	-3,8	263.435	-2,9

### LOS MAYORES MERCADOS

	Abril	%18/17	Enero/Abril	%18/17
ALEMANIA	314.055	+8,0	1.192.666	+5,0
FRANCIA	187.390	+9,0	744.232	+4,4
ITALIA	171.379	+6,5	745.945	+0,2
REINO UNIDO	167.911	+10,4	886.400	-8,8
ESPAÑA	113.816	+12,3	454.130	+11,0
BELGICA	54.602	+6,8	220.159	+2,0
POLONIA	44.716	+13,3	184.601	+11,6
HOLANDA	34.290	+17,5	170.313	+14,4
SUECIA	34.215	+12,3	121.612	+1,4
AUSTRIA	31.821	+5,4	122.295	+3,0
EU	1.306.273	+9,6	5.478.442	+2,7
EFTA	42.386	+8,1	152.889	-1,3
EU+ EFTA	1.348.659	+9,6	5.631.331	+2,6

## MERCEDES-BENZ

### El actualizado Clase C se pone a la venta

La marca de la estrella abre los pedidos de su renovada berlina, que llegará a los concesionarios en julio e inicia su comercialización en el mercado español con cuatro opciones: C220d y C200, con los nuevos motores de cuatro cilindros diésel y de gasolina de 194 y 184 caballos, respectivamente, en carrocería sedán o familiar Estate. Van asociados al cambio automático 9G-tronic, de serie en una gama que se estructura en torno a un acabado básico y nuevos equipamientos opcionales. Equipamientos específicos entre los que destacan el

Paquete de Asistencia a la Conducción Plus (apoyo al conductor en base a la ruta, control Activo

de Distancia DISTRONIC y Asistente Activo de Dirección), faros Multi-beam LED, cuadro de instrumentos digital con pantalla de 12,3 pulgadas de alta resolución, Control de confort Energizing, Paquete de Asientos Multicontorno y la última generación del Comand Online, que ofrece una rápida

navegación en 3D por disco duro con cartografía topográfica, imágenes foto-realísticas en 3D de edificios y rotación del mapa en 3D, entre otros.

	Berlina	Estate
C220d	45.950 €	47.950 €
C200	44.500 €	46.470 €

Opcionales que amplían la gama



Ocho versiones para elegir

**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

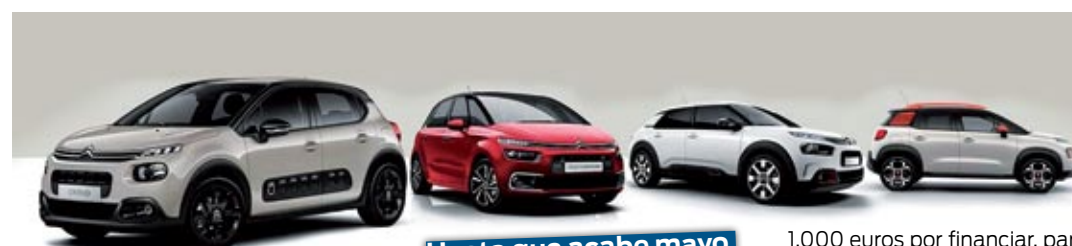
## VOLVO

### Ya se admiten pedidos del nuevo V60

Dos motores diésel y uno de gasolina, y dos acabados integran, de momento, la gama del V60, que se ha comenzado a vender en España. Son propulsores de 150, 190 y 310 caballos, con el D3, el diésel menos potente, asociado exclusivamente al cambio manual, mientras que el D4 también está disponible con la transmisión Geartronic de ocho relaciones. Si se trata del motor de gasolina T6, un 2.0 sobrealimentado, solo se ofrece con tracción total y el cambio automático de ocho marchas.

### PRECIOS

D3 150 CV Momentum	39.683 €
D3 150 CV Inscription	43.555 €
D4 190 CV Momentum	42.283 €
D4 190 CV Inscription	46.155 €
D4 190 CV Aut. Momentum	44.702 €
D4 190 CV Aut. Inscription	50.481 €
T6 310 CV Aut. AWD Momentum	52.600 €
T6 310 CV Aut. AWD Inscription	56.130 €



Hasta que acabe mayo, aprovecha la ocasión

## CITROËN

### 'Terapia de confort' para toda la familia

Hasta que acabe mayo es tiempo de aprovechar la 'Conforterapia by Citroën', condiciones exclusivas diseñadas por la marca francesa para incentivar el disfrute de la seguridad, bienestar y conectividad, señas comunes en su familia de modelos, que cuentan con hasta 3.600 euros de regalo en equipamiento Citroën Advanced Comfort.

Campaña que permite acceder al nuevo Citroën C4 Cactus totalmente equipado por 13.500 euros, o al C3 Aircross desde 13.750 euros y con los asientos traseros abatibles de regalo. La Conforterapia también llega al C3, aportando hasta 1.400 euros en equipo adicional, y al Berlingo Multispace PureTech 110 S&S 20 Aniversario, versión superequipada disponible este mes desde 13.900 euros.

Con excelente equipamiento y un precio de partida de 13.690 euros se puede conseguir, hasta

que acabe la campaña, la serie especial C4 BlueHDI 100 Tonic, mientras el pequeño C1 está disponible desde 9.500 euros, con la capota eléctrica sin coste adicional en el Aircscape. Si se trata de Urban Ride o City Edition el regalo es la cámara de visión trasera; además, el pack Easy Auto incluye, como opción, acceso y arranque manos libres, climatizador y encendido automático de luces en el descapotable. Las ventajas exclusivas del mes no olvidan a los eléctricos, con los 5.500 euros del 'Movalt by Citroën' y otros

1.000 euros por financiar, para C-Zero y Berlingo. Y en el caso de familias numerosas, la marca francesa mantiene el descuento especial de 500 euros en sus modelos monovolumen y Berlingo Multispace y SpaceTourer, rebaja que sube a 1.000 euros si el comprador pertenece a la Federación Española de Familia Numerosas; cifras que se quedan en la mitad si el modelo que se compra es un turismo. Además, el Servicio Posventa de la marca ofrece 50 euros de descuento a los primeros 2.500 clientes que concierten una cita online para operaciones de taller que superen los 100 euros, a través de [www.citroen.es/servicios/promociones-posventa.html](http://www.citroen.es/servicios/promociones-posventa.html).



## AXA

### REVISIÓN DE SEGURIDAD GRATUITA

La aseguradora ofrece a sus clientes la revisión de 40 puntos de seguridad del vehículo para evitar problemas en los desplazamientos vacacionales que pronto iniciaremos. Esta nueva edición del plan de seguridad de la compañía mantiene la comprobación gratuita de los puntos importantes del coche hasta el 30 de junio. Se realiza en los Talleres AXA Calidad adheridos a la campaña y requiere descargar el cupón de la promoción en <https://www.axa.es/promocion-revisa-tu-coche2>.

## PORSCHE



### VERSIÓN PLUG-IN DEL NUEVO CAYENNE

El SUV de la marca alemana se convierte en híbrido enchufable gracias a la combinación del V6 3.0 de 340 CV y el motor eléctrico de 100 kW (136 CV), asociados a la nueva caja Tiptronic S de ocho marchas y la tracción integral activa. El Cayenne E-Hybrid cuenta con 462 CV en total, puede recorrer hasta 44 kilómetros en modo eléctrico, en el que alcanza los 135 km/h. Cuesta 93.309 euros y su lanzamiento coincide con un aumento de opciones para la gama Cayenne, como el Head-up Display, que proyecta información sobre el parabrisas, los asientos con masaje o las llantas de aleación de 22 pulgadas.







## Claves para **mejorar el clima laboral** en nuestra organización

Muchos de nosotros pasamos más tiempo en el lugar de trabajo que en nuestra propia casa y, aceptémoslo, a diario es probable que tratemos más tiempo con nuestros compañeros que con nuestra propia familia. ¿No es este un motivo más que suficiente como para cuidar el clima laboral en las organizaciones?

No importa qué tipo de trabajo se realice dentro de una empresa, **el ambiente laboral determina de forma crítica la vida profesional de cualquier empleado.** En él influyen aspectos tan diferentes como el espacio físico, la relación con los otros

compañeros o la cultura organizacional particular de cada empresa. Articular todos estos elementos supone un importante desafío para las organizaciones, pero lograrlo garantiza la productividad, el compañerismo, el bienestar y, finalmente, la felicidad de los trabajadores.

Pero la felicidad no es solo un objetivo, es la base para conseguir muchas otras cosas. Está comprobado que cuando **somos felices somos más optimistas, creativos y productivos.** A todo el mundo le gusta trabajar con gente positiva y energética, la felicidad es contagiosa. Por el con-

trario, el estrés y la preocupación nos distraen, arruinan nuestra motivación y, lo que es peor, puede desencadenar distintos padecimientos que afectan sensiblemente a nuestra salud. Es la felicidad de los empleados lo que caracteriza un buen clima laboral. No es casualidad que una empresa tan relevante como Mahou San Miguel haya puesto en marcha una división estratégica dedicada a incentivar el bienestar de sus trabajadores denominada 'Área de Felicidad', o que muchas otras quieran mejorar con nosotros mediante técnicas de Wellness o Mindfulness.

### ¿Cuáles son las claves de un buen clima laboral?

Conviene ir por partes a la hora de mejorar el ambiente en una organización. Podríamos empezar destacando **la importancia del contexto en el que nos movemos, un espacio de trabajo bien diseñado,** en el que un elemento tan básico como la presencia de luz natural puede mejorar nuestro bienestar físico. No conviene subestimar estos aspectos.

La buena comunicación entre las personas es otro aspecto importante. **Es imprescindible una comunicación abierta y transparente.** Cualquier empresa debe otorgar a las opiniones de los empleados el valor que merecen para que estos sientan que pertenecen a la organización y que el trabajo realmente es parte de su vida. No obstante, la organización también debe hacer prevalecer sus objetivos, siendo esencial que todo el mundo sepa para qué trabaja. Esta comunicación bidireccional romperá los obstáculos de las organizaciones jerárquicas.

Mantener un buen clima laboral en las organizaciones genera personas comprometidas con los proyectos, dispuestas a trabajar por el bien común y más propensas a la creación de equipos. **Cuando el espíritu de equipo es fuerte, todos los miembros se inclinarán a apoyar cualquier decisión que se tome como equipo sin dejar de compartir** sus puntos de vista y perspectivas sobre cómo lograr los objetivos de la compañía.

Por último, no debemos olvidar que **los empleados se sienten mejor cuando se logra cierto reconocimiento.** Generar una cultura de feedback no significa que siempre haya una recompensa monetaria; en muchas ocasiones, un simple reconocimiento verbal estimula la motivación de cualquier trabajador, ¡y son gratis! Tal mentalidad es saludable para la organización en su conjunto. **Premiar a los buenos empleados promueve los buenos hábitos en todos los trabajadores.** También es muy recomendable hacerlo en equipo, fomentando las experiencias constructivas tanto dentro como fuera de la oficina. Organizar sorteos de viajes o, simplemente, sortear entradas a espectáculos o al cine, exponen a los equipos a experiencias aplicables al trabajo.

Con procedimientos como estos no solo estamos más cerca de lograr un clima laboral positivo, sino que potenciamos la productividad y los avances en las organizaciones. Pero hay que recordar, como dijo William Thomson Kelvin, físico y matemático británico (1824-1907): «Lo que no se define no se puede medir. Lo que no se mide, no se puede mejorar. Lo que no se mejora, se degrada siempre».

**Si queremos mejorar el clima laboral en nuestras organizaciones debemos pensar de forma estratégica, definiendo objetivos, midiendo la situación actual en la que nos encontramos** y trazando la estrategia que nos lleve a la mejora de nuestros resultados.

Está más que comprobado que este pensamiento estratégico para mejorar nuestro clima laboral tiene una relación directa con el aumento de la productividad en las organizaciones, haciendo que cumplan sus objetivos y generando una imagen de marca que, a la larga, generará y retendrá al tan ansiado talento.

¿Quieres que te ayudemos a aumentar los índices de felicidad en tu empresa? ¡Contacta con nosotros!

## TOYOTA

### Auris 2019: sólo será híbrido

Llega el Auris 2019, y con la oferta reducida a la versión híbrida eléctrica autorrecargable, tanto en cinco puertas como en el Touring Sports. Se ofrece con cuatro niveles de equipamiento y una clara apuesta por la seguridad, con la inclusión como equipamiento de serie en todos los acabados –salvo el Business–, dedicado al mercado de flotas –del Toyota Safety Sense, un conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción que incluye Avisador de Cambio Involuntario de Carril, Control Automático de Luces de Carretera,



Con descuentos, Berlina desde 18.440 € y Familiar desde 19.440 €

PRECIOS	5 puertas	Touring Sport
Business	23.080 €	24.080 €
Active	24.190 €	25.690 €
Feel! Edition	25.390 €	26.890 €
Advance	27.160 €	28.660 €

Reconocimiento de Señales de Tráfico y Sistema de Seguridad Precolisión. Se añade a un completo equipamiento de serie en el que no faltan 7 airbags, asientos confort, Asistente de Arranque en Pendiente (HAC), climatizador, control de crucero, elevavolantes eléctricos, llantas de aleación y volante multifunción. Además, se incluye el Bi-sono Azul Nébulas

con techo negro en la oferta del Feel! Edition. Hay descuentos muy interesantes que van de 4.640 a 6.140 euros.

## MADRID AUTO

### Las ofertas comerciales, más las **novedades que llegan**

Hasta el domingo 27 los interesados en comprar un coche nuevo o conocer las novedades a punto de llegar al mercado tienen una cita en Ifema con Madrid Auto 2018. 31 marcas y sus redes de venta ofrecen en un mismo espacio las gamas y modelos disponibles, con condiciones especiales para facilitar la compra durante la celebración del salón, que permite probar y comparar, y ofrece un servicio de asesoramiento personalizado. La exposición se complementa con un amplio abanico de actividades y Madrid Auto Profesional, dedicado a autónomos, pymes, empresas e interesados en el renting, que también pueden probar, comparar y adquirir el vehículo que más les puede interesar.



## ITV

### Llega la **nueva** normativa

Acaba de entrar en vigor la nueva normativa de las ITV, que adapta a España las exigencias de la legislación europea. Los cambios más relevantes que conlleva la regulación para los usuarios comienzan en que se permite adelantar hasta 30 días la fecha señalada para realizar la inspección, sin que ese

certificado de ITV válido en ese Estado. Se une el requerimiento de justificante del seguro obligatorio del vehículo, la desaparición del 'Favorable con Defectos Leves' y el aumento a 30 años del tiempo para que una matrícula sea histórica. Además, en los 'rent a car' se alarga a cuatro años la exigencia

de la primera inspección, en lugar de los dos actuales. Flexibilización para la que TÜV Rheinland, que cuenta con 25 instalaciones de inspección en España, considera clave el buen estado del parque de vehículos de alquiler y su baja incidencia en las ITV.

En cuanto a las obligaciones de las estaciones de ITV, deberán seguir anotando el kilometraje del vehículo, pero también comprobar

que el cuentakilómetros funciona correctamente. Se añade la obligatoriedad del sistema OBD para la comprobación de los sistemas de control de emisiones y la exigencia del título de Técnico Superior de Automoción, como mínimo, para los encargados de realizar las inspecciones.



## MINI

### COMPARTIR Y NAVEGAR

Madrid es la ciudad elegida para el lanzamiento mundial de Mini Sharing, app que permite a los propietarios de un Mini producido a partir de marzo de 2018 compartir el coche con hasta diez personas de su elección. Novedad también es el regalo de la última versión del navegador a las unidades fabricadas entre septiembre de 2010 y agosto de 2016, que cuentan con sistema de navegación Business o profesional de fábrica. La actualización está valorada en unos 100 euros y estará vigente hasta el 30 de junio. Además, la visita al taller para realizar la operación se puede aprovechar para el chequeo gratuito del coche, que ofrece la marca.



## CARGLASS

### LA VISIBILIDAD IMPORTA

Hasta el 30 de junio se mantiene el 20 % de descuento que Carglass España ofrece para laminar las lunas del coche en uno de sus centros, que también aplican un 10 % de rebaja al precio del pack Escobillas+Tratamiento Antilluvia. Es la fórmula con la que la compañía contribuye a mejorar la seguridad vial, puesto que unas escobillas en mal estado afectan a la visibilidad, el tratamiento antilluvia repele las gotas del parabrisas y las lunas tintadas reducen deslumbramientos y fatiga ocular en días soleados, además de bajar la temperatura del interior y bloquear el 99 % de los rayos ultravioleta.



## ¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a [seleccion@dealerbest.com](mailto: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](http://dealerbest.com/buscar-empleo)

dealerBest



Hablamos con... **Miguel Aguilar**, director del Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid

## Ver, probar y comprar con amplia oferta para elegir

**Apenas cierran sus puertas Madrid Auto y Madrid Auto Profesional las abrirá el Salón del Vehículo de Ocasión, convertido en cita ineludible para los interesados en un semi-nuevo. Al frente de ese certamen, que reunirá del 5 al 10 de junio más de 5.000 vehículos, se encuentra Miguel Aguilar, el responsable del motor en IFEMA desde 2014, tiempo en el que los salones relacionados con el sector que organiza la institución ferrial madrileña se han convertido en referencia obligada.**

*¿Cuáles son las expectativas sobre esta nueva edición del Salón del Vehículo de Ocasión?*

Se trata de un salón muy consolidado con 22 ediciones de trayectoria y, por tanto, que reúne ya unos ingredientes muy sólidos. Me refiero, por un lado, a un perfil de visitantes cada vez más profesionalizado, que sabe lo que quiere, elige bien y viene a la feria con sus opciones muy pensadas. Por otro, un expositor que presenta un elevado nivel de productos con las garantías que ofrecen todas y cada una de las marcas y vendedores, unidas a las revisiones y certificación que tienen que pasar los vehículos antes de entrar en el Salón. Esto representa, sin duda, un importante aval para todas aquellas personas que nos visitan, a lo que se suma un entorno muy completo diseñado para facilitar el proceso de compra de automóviles en todos los sentidos, por lo que las expectativas apuntan nuevamente a que vamos a celebrar una gran edición, y a superar las ventas.

*¿Se superarán los excelentes resultados de la edición anterior en superficie, expositores, público y compradores?*

Ese es, por supuesto, nuestro objetivo. El pasado año registramos los mejores números de la historia del Salón, con un total de 4.061 vehículos vendidos, 45.615 visitantes y una fuerte mejora del ratio ventas, ya que el 7 % de estos visi-

tantes adquirieron un vehículo. Este año, alineados con el buen momento del sector, y a pesar de que hemos acertado los días de celebración de la feria, esperamos batir un nuevo récord y dar salida aproximadamente al 80% de la oferta expuesta. Estamos seguros de que serán unas jornadas de intensa actividad comercial y que el público va a responder de forma muy positiva, convirtiendo de nuevo a este Salón en el evento líder de Europa, tanto en convocatoria de vehículos y asistentes, como en volumen de ventas.

*¿Se mantendrán los servicios complementarios, que permiten agilizar el cierre final de las operaciones?*

En efecto, ese es otro de los valores añadidos del Salón. Además de la posibilidad de probar el vehículo en el circuito exterior de IFEMA, el visitante dispone de distintos servicios de gestión, seguros, matriculación, etc. que le permitirán la entrega prácticamente inmediata del vehículo.

*En la pasada edición se redujo el horario para aumentar la eficacia comercial, y este año se reducen también los días de apertura. ¿Están preparados para atender la concentración de público e interesados en tener un semi-nuevo?*

Es un reto importante porque menos días significan también



menos tiempos muertos y, por tanto, una afluencia masiva en algunos momentos. Todo ello exige un esfuerzo adicional, tanto del equipo comercial de las marcas y del resto de empresas expositoras, como de la propia organización, pero vamos a responder con gran agilidad ya que contamos a nuestro favor con ciertos elementos claves e indispensables, como son la profesionalidad y un entorno cada vez más automatizado.

*¿En qué entidad confía Ifema para efectuar las revisiones de las unidades a la venta?, ¿estriba en esa certificación independiente el éxito del Salón?*

Como decía, estas revisiones, sumadas a la garantía de las propias marcas, son sin duda un extra muy valorado por nuestros visitantes, ya que los vehículos que no superen estos controles no son admitidos. Este año será ATISAE la empresa responsable de la certificación de todos los automóviles expuestos; un

protocolo normalizado y digitalizado, lo que va a permitir al público final conocer el informe del resultado de cada vehículo en tiempo real.

*Además, ¿la conjunción de una amplia oferta y los descuentos y condiciones de financiación ligados al certamen son, junto a la posibilidad de probar el coche en un circuito exterior y la entrega inmediata, las singularidades que convierten la cita madrileña en la feria líder del vehículo de ocasión en Europa?*

Si, y las cifras al alza del Salón así lo demuestran cada año. A este respecto me gustaría añadir que, al hilo del importante posicionamiento del Salón en Europa, IFEMA, en colaboración con FIERA Roma, ha trasladado su esquema de organización al Salone del Veicolo D'Ocasione, la versión italiana de nuestro VO, celebrado durante el pasado mes de marzo con un importante éxito tanto de público como de ventas.

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](http://www.madrid-auto.es)

Y si eres autónomo o profesional ven a

**MADRID** **AUTO**  
**PROFESIONAL**  
Salón del Vehículo Profesional y el Renting

**22-26 MAYO 2018**

ORGANIZA  
**IFEMA**  
Feria de Madrid





## CAJA DE CAMBIOS CVT: ¿Y EN LOS ELÉCTRICOS?

Arturo Vega

¿Por qué el cambio CVT es menos utilizado que los que recurren a un convertidor de par o a un doble embrague? ¿Son menos fiables? ¿Me podrían indicar cómo funciona exactamente? He visto que se utiliza mucho en vehículos híbridos, pero no en los eléctricos. ¿Saben el motivo?

### RESPUESTA

El cambio CVT es una transmisión automática diferente, que recurre a un variador continuo en su funcionamiento. Esto quiere decir que no hay diferentes relaciones, sino un paso continuo entre un desarrollo máximo y otro mínimo. En su funcionamiento recurre a dos conjuntos de poleas cónicas dobles, entre las que se sitúa una correa o cadena. Uno de los conjuntos de poleas se une al cigüeñal a través de un convertidor, y el otro lo hace a la salida del cambio hacia el diferencial. Al variar la separación de los dos conjuntos de poleas se obtienen diferentes diámetros, que se traducen –teóricamente– en infinitas relaciones. Por lo tanto, permite encontrar una relación ideal para cada circunstancia.

Ese es el motivo de que sean tan eficientes, y por eso los suelen utilizar los modelos híbridos, aunque no sean los únicos. No son menos fiables. El problema es que las sensaciones son diferentes porque en ocasiones el efecto es de como si 'patinara' un embrague; por eso ya es frecuente que en su mapa de actuación se 'introduzcan' una serie de relaciones prefijadas con el fin de que el conductor puede cambiar de manera secuencial

## CARTA DE LA SEMANA



## ¿SABEN CÓMO FUNCIONAN LOS SENSORES DE PROFUNDIDAD DE VADEO? ¿SON FIABLES?

Santiago Pelayo

¿Los sensores de profundidad que Land Rover presenta en algunos modelos son realmente fiables? Me gustaría saber cómo funcionan exactamente y si es una tecnología cara, porque no es muy común. Gracias por adelantado.

### RESPUESTA

Es un asistente que Land Rover lleva años introduciendo en muchos de sus modelos, y resulta útil al realizar una conducción 'off road' extrema que incluya vadeos. No es infalible, pero sí nos informa de la situación para no superar el límite del vehículo. Pongámonos en un caso concreto, al tener que cruzar un río. Sabemos la capacidad de vadeo del vehículo –varía en función del modelo–, pero desconocemos la profundidad. Si no nos la queremos jugar, la opción más segura es comprobarlo a pie, porque además sabremos si el lecho es plano, tiene piedras... Sin embargo, puede que no estemos vestidos para la ocasión, o que la temperatura no acompañe. En ese caso, los sensores de profundidad Wade Sensing son útiles, aunque no permitan medir la profundidad desde la orilla, sino durante el vadeo. Constan de sendos sensores integrados en los retrovisores que, por medio de ultrasonidos, miden la profundidad al

controlar la distancia a la superficie del agua –no al fondo–, y de esa manera calculan la profundidad total. Como el sistema conoce la capacidad de vadeo del coche y tiene en cuenta –en modelos con suspensión neumática– la altura a la que circulamos, el cálculo es preciso. Y para que el conductor conozca la situación en tiempo real, la información se muestra en la pantalla central, indicándonos la profundidad en ese momento y el margen que tenemos hasta llegar a la capacidad de vadeo del vehículo. Pero evitar 'mojarnos' no es barato. Así, el sistema cuesta 1.705 euros en el Evoque, y en algunos casos esta tecnología viene ligada a otros asistentes, como el control del ángulo muerto.



y neutralice en parte ese desagradable efecto de resbalamiento comentado anteriormente. En cuanto a su incorporación en los modelos eléctricos, no se hace sencillamente porque no

lo necesitan. Un motor eléctrico tiene un rango de velocidad de giro muy amplio y no necesita 'marchas' para gestionarlo. Con una sola le vale, pues ya desde parado ofrece su máxima fuerza.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### INCREMENTAR 30 KM/H SALE ALGO CARO

Sebastián González

Pues te han informado bien en todo, menos en el precio. Es cierto que algunos vehículos tienen limitada su velocidad máxima de manera electrónica, casi siempre hasta 250 km/h. Suelen ser modelos alemanes y se debe a un pacto vigente desde hace décadas, mitad por seguridad, mitad por ecología. No todas las marcas lo firman, como Porsche, que supera

esa barrera en casi todos sus modelos. Y también es cierto que esa limitación se puede 'sortear' en algunos vehículos, como es el caso del Audi RS 4 Avant que mencionas. El problema es que hay que pasar por 'caja' porque se ofrece de manera opcional. Liberarse de las ataduras electrónicas y poder incrementar las velocidades hasta los 280 km/h cuesta la friolera de 1.980 euros, es decir, cada km/h nos saldría a 66 euros. Sale más caro de lo que nos indicas.

### VOLKSWAGEN UP! GTI ¿POR QUÉ NO LLEGA?

Carlos Martínez

Esa misma pregunta nos hicimos nosotros cuando tuvimos ocasión de probar este modelo, del que tendrás cumplida información en breve en estas páginas. La razón es que han apostado tan sólo por comercializar la versión eléctrica. Curiosamente, el up! GTI de 115 CV sí se vende en Canarias, y aunque no se contempla para la Península y Baleares, vamos a dar tiempo al tiempo...

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿ME GUSTARÍA CONOCER CUÁNDO SE PUEDE HACER USO DEL ARCÉN PARA CIRCULAR POR ÉL?

Como norma general, los conductores de un automóvil, que no sea un vehículo para personas de movilidad reducida o un vehículo especial con la masa máxima autorizada que reglamentariamente se determine, deberán circular siempre por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia. Precisamente deberán hacer uso del arcén, si fuera transitable y suficiente, los conductores de cualquier vehículo de tracción animal, de un vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, de un ciclo o ciclomotor, de un vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas. Del mismo modo, también circularán por el arcén de su derecha los conductores de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada que no exceda de 3.500 kilogramos, que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. Por último, la autoridad competente podrá ordenar la utilización de los arcenes cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen. Hay que recordar que si se circulase por el arcén indebidamente, infringiendo la normativa reguladora, se estaría cometiendo una infracción grave que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

## BUENA PREGUNTA

### NO SE PUEDE HACER EN NINGÚN CASO, SALVO QUE SEA UNA MOTOCICLETA O UN CICLISTA

¿Puedo adelantar a un vehículo lento o pesado que circula a velocidad muy reducida invadiendo el carril contrario mientras haya línea continua?

### RESPUESTA

Si se realizase un adelantamiento a un vehículo rebasando la línea continua, incluso aunque circulase muy lentamente –por ejemplo, maquinaria agrícola o vehículos especiales– se estaría cometiendo una infracción y podríamos ser sancionados por ello. Hay que tener en cuenta que únicamente se podrá ocupar parte o la totalidad del carril contrario rebasando la línea continua para realizar el adelantamiento a una bicicleta, a un ciclomotor, a peatones, animales o a vehículos de tracción animal, y es obligatorio, además, guardar una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Por tanto, para el resto de los vehículos será necesario reducir la velocidad, circular detrás de ellos manteniendo la distancia de seguridad hasta que el adelantamiento esté permitido y se pueda realizar en las condiciones de seguridad exigidas para cualquier otro tipo de adelantamiento. No obstante, también se debe recordar la

obligación que tienen los conductores de vehículos pesados, de grandes dimensiones u obligados a respetar un límite específico de velocidad, de apartarse cuanto antes al arcén, si resulta practicable, para dejar paso a los que le siguen, cuando la densidad de la circulación en sentido contrario, la anchura insuficiente de la calzada, su perfil o estado no permitan ser adelantados con facilidad y sin peligro. Por último, conviene señalar que las infracciones por realizar el adelantamiento indebidamente podrían ser sancionadas de dos formas diferentes, en función de las circunstancias del adelantamiento; por un lado, si sólo se ha rebasado la línea continua, pero no se ha creado peligro para los conductores que circulasen en sentido contrario, la infracción sería grave y la sanción sería de multa por importe de 200 euros. Mientras que si además de rebasar la línea continua se pusiese en riesgo a quienes circulan por el carril contrario, podríamos ser denunciados, del mismo modo, por una infracción grave, que podría ser sancionada con multa de 200 euros pero, además, la pérdida de 4 puntos.



## 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.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM



## Ferrari F-130, el sustituto del mítico F40

Una leyenda, el Ferrari F40, llegaba a su fin; y otra estaba lista para sustituirle. En el Salón de Turín se iba a presentar ese sucesor, conocido como F-130, que nosotros habíamos descubierto antes de ser mostrado al público.

Sin duda el Ferrari F40, el modelo que celebraba los 40 años de la marca, ha sido uno de los más legendarios de esta; y se merecía un sucesor a la altura.

Nosotros lo descubríamos; se llamaba F-130, estaba diseñado por Pininfarina y ofrecía una imagen tremenda. También descubríamos, aún ca-



LA PORTADA

Nº 497

FECHA

27-4-1993

HABLAMOS DE

Para sustituir al F40, Ferrari ya tenía listo el F-130, que nosotros descubríamos antes de su estreno. Un aspecto brutal para un cavallino aún más veloz que el modelo al que sustituía. Junto al bolido de Maranello, nuestra portada destacaba la prueba a fondo con el Opel Corsa diésel, que brillaba por un bajo consumo.

muflados, los nuevos Mercedes E, la berlina de representación de la marca de la estrella.

Y para celebrar el 70 aniversario de la fundación de Rolls-Royce viajábamos a los orígenes de la marca británica, la cuna de la tradición automovilística, que hace 25 años nadie habría imaginado que acabaría creando un modelo todoterreno como el Cullinan.

Otra casa británica, y especializado en todo-

terrenos, Land Rover, ponía en nuestras manos la última creación de su división de lujo. El Range Rover Vogue SE combinaba sorprendentes capacidades off road con un sistema de suspensión de máxima comodidad.

La otra prueba a fondo tenía como protagonista al Opel Corsa Diésel, un utilitario que brillaba por un consumo muy ajustado, pero que debía mejorar en sonoridad o confort.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Adiós al Mercedes 190, bienvenido Clase C

El primer modelo que 'democratizó' la marca alemana, el 190, decía adiós para ser sustituido por el Clase C, la nueva familia de berlinas medias que es la base del éxito de la marca alemana en los últimos años.

Mercedes mostraba el Clase C, la nueva berlina media – creadora de una familia de modelos – llamada a sustituir al 190, el modelo que popularizó la marca.

Más novedades esta semana eran los planes de Seat para crear una berlina derivada del Ibiza; el Córdoba era una cercana realidad de la que dábamos detalles



LA PORTADA

Nº 496

FECHA

4-5-1993

HABLAMOS DE

y también diseño. Y En nuestras primeras tomas de contacto, conducíamos la versión de tres puertas del Fiat Tipo y también los nuevos Skoda Forman y Favorit, los primeros modelos de la firma checa una vez integrada – dos años antes – en el Grupo Volkswagen.

En nuestra comparativa, dos grandes berlinas. Por un lado el Renault Safrane 2.2 Si (140 CV y 3,4 millones) nos gustaba por habi-

bilidad y comportamiento. De otro lado, el Mitsubishi Galant V6 (150 CV y 3,6 millones), que destacaba por prestaciones y comportamiento.

Además, probábamos a fondo el Nissan Terrano, un todoterreno diésel con 100 caballos, capaz de todo en el campo.

Por último, uno de nuestros Dossier, dedicado esa vez a los todoterrenos, repasaba los 72 a la venta en España.



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](http://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





Audi A la vanguardia de la técnica



**Puedes hacer todo lo que te dicen.  
O no.**

**Audi A4 Avant Black line edition por 250 €/mes\*.**

Te dirán que te atrevas a vivir, que ahora es el momento, que no esperes a mañana. Te hablarán de deliciosas rutinas, de salir ahí fuera, de vivir con pasión y hasta de seguir tu estrella...

Pero todo esto te sonará a bla, bla, bla cuando veas el nuevo Audi A4 Avant Black line edition equipado, entre otros, con paquete exterior S line, MMI Navegación, llantas de aleación Audi Sport de 19", Audi smartphone interface y paquete de estilo negro/gris Audi exclusive.

Audi A4 Avant Black line edition 2.0 TDI 6 vel. 90 kW (122 CV). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 110 a 115. Consumo (l/100 km): de 4 a 4,3.

\*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi A4 Avant Black line edition 2.0 TDI 90 kW (122 CV) con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.487 € a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Cambio de neumáticos no incluido. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 30/06/2018. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Información Audi 902 45 45 75.