

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.728 del 5 al 18 de junio de 2018



JAGUAR I-PACE

Al volante



UN CROSSOVER ELÉCTRICO 'ANTI TESLA'

AUDI Lo último El superSUV Q8



- ▶ Hasta 340 CV
- ▶ 4,99 metros de longitud
- ▶ Motores con sistema Mild Hybrid

CITROËN

C5

Lo último

AIRCROSS

El más cómodo y amplio de la clase



- ▶ Maletero de 580 litros
- ▶ Llega en diciembre

4 Pruebas



450 CV

Ford Mustang GT Convertible



462 CV

Porsche Panamera E-Hybrid Sport Turismo



115 CV

Volkswagen Tiguan 2.0 TDI



381 CV

Mercedes-AMG GLA 45

PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



- NUEVA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES
- NUEVOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN
- NUEVOS MOTORES GENERACIÓN 2020

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

El Peugeot 308 con sus líneas afiladas, resulta imponente desde el primer vistazo. Su alto nivel tecnológico está pensado para perfeccionar tu experiencia de conducción: navegación conectada 3D, Peugeot i-Cockpit® con volante compacto y nuevos motores que cumplen con la normativa de emisiones NOx a horizonte 2020. Las nuevas ayudas a la conducción, como la alerta activa de cambio involuntario de carril, el Active Safety Brake o el control de crucero adaptativo, se convierten en una especie de sexto sentido que te permitirán disfrutar de una experiencia de conducción más intuitiva.

Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,7 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 97 hasta 139.



RENAULT
Passion for life

Renault CAPTUR

Crossover by Renault



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

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

Renault recomienda **elf**

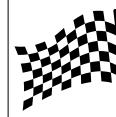
reault.es

Al detalle



LOS ELÉCTRICOS SIGUEN... POCO A POCO

Una nueva edición, la cuarta, del VEM (Vehículo Eléctrico de Madrid) ha vuelto a demostrar que hay interés por la nueva movilidad, tanto por parte de fabricantes como de usuarios; pero la respuesta de administraciones y empresas suministradoras sigue siendo débil. Sin embargo fabricantes como BMW, Mercedes, Citroën, Kia, Hyundai, Peugeot, Nissan (que hizo entrega del Leaf número 100.000 de la nueva generación) o Renault mostraron al público que ellos ya están preparados para el desafío; y que lo que hace falta es que el resto de actores se pongan las pilas... nunca mejor dicho.



ALONSO Y TOYOTA VUELAN EN LE MANS

Un nuevo debut para Fernando Alonso, que en los últimos tiempos se ha hartado de estrenarse en nuevos campeonatos y 'aprenderse' nuevos coches. El pasado fin de semana corría por primera vez en el circuito de Le Mans unos días antes de las 24 Horas. Y sus tiempos demuestran que está preparado para todo.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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

Boyacá

ARI

REVISTAS

ENTRE NOSOTROS

Javier Montoya

jmontoya@motor16.com



Peticiones para el nuevo Gobierno

Aunque tenga cosas más urgentes, no está de más que el nuevo Gobierno sepa las inquietudes del sector clave de la economía.

Ha sido una casualidad, porque nadie se esperaba hace solo unos días, que el PP fuera a abandonar el Gobierno y menos por una moción de censura. Pero el cambio en el Ejecutivo ha coincidido en el tiempo con la presentación de resultados de Anfac, la asociación de fabricantes de automóviles, que ha mostrado las cifras del principal sector industrial español; unos datos que muestran la importancia y el poderío del mundo del automóvil. Y que además, como todos los años, sirve no solo para recordar las dimensiones del sector del automóvil y lo que supone para España sino también, para pedir un trato por parte de las autoridades a la altura de lo que da a la sociedad española. Por eso, no está de más recordarle al nuevo Gobierno que no deje de lado un sector estratégico para nuestro país.

Porque el repaso de los datos ofrecidos por Anfac vuelve a mostrar que el automóvil, que el año pasado ha facturado más 100.000 millones de euros (un 4 por ciento más) y ha contribuido a las arcas públicas dejando en impuestos más de 28.000 millones de euros (20.000 millones procedentes de los impuestos de los carburantes), es pieza clave en el puzzle de nuestra economía. Y no solo por las grandes cifras. Porque si bajamos al 'nivel de la calle' en la industria del automóvil se han creado 5.300 nuevos empleos (el 83 por ciento con contratos indefinidos) y sus plantillas de trabajadores ya suponen el 9 por ciento de la población activa española. O lo que es lo mismo, alrededor de un 25 por ciento de la población total española vive de este sector.

Más datos: somos el

octavo productor mundial de automóviles, el principal sector exportador y también el que más inversión genera en I+D. Por eso, lo que reclama Anfac a todos los gobiernos que en España han sido –y seguro que lo hará con este, aunque tenga pinta de provisional– es un apoyo decidido y estructural; y no solo medidas para salir del paso. Un apoyo que nunca se ha materializado de la manera ni en la cantidad que los fabricantes piden.

Porque cuando llevamos años hablando de la renovación del parque y una transición a modelos movidos por energías alternativas, ya es hora de que haya un plan serio que ayude a ese crecimiento en esa movilidad eléctrica con la que a todos los políticos se les llena la boca; o a un plan de infraestructuras de carga serio. Basta un ejemplo, frente a los 150 millones anuales –durante dos años– que los fabricantes estiman necesarios para que las nuevas tecnologías vayan imponiéndose, el Gobierno ha previsto 16,6 millones (que probablemente se agotarán en pocas horas). Y de la petición de un IVA reducido

como medida estructural para apoyar la compra de vehículos 0 emisiones, ni hablamos. Por eso el sector siente que en muchas ocasiones las medidas tienen mucho aire de provisionales y para salir del paso. Justo lo contrario de lo que es necesario para dar estabilidad al auténtico motor de nuestra economía. No parece que vaya a ser este Gobierno –a priori muy provisional– el que quiera o pueda dar una respuesta a las peticiones del sector; pero por si acaso, ahí queda reflejado lo que este representa.

El sector siente que en muchas ocasiones las medidas tienen mucho de provisionales, para salir del paso. Justo lo contrario de lo que es necesario para dar estabilidad al auténtico motor de nuestra economía, que da trabajo al 9 por ciento de la población activa, representa el 8,6 por ciento del PIB, genera más de 100.000 millones de facturación y contribuye con 28.000 millones de euros a las arcas del Estado.

Compromiso de movilidad Línea Directa:

Nunca te quedarás sin coche.



MEJORES COBERTURAS.
MEJOR PRECIO. GARANTIZADO.

902 123 512



lineadirecta.com

Una compañía
bankinter.

Garantía sujeta a cobertura, reparación de vehículo en taller concertado y disponibilidad del vehículo de sustitución. Promoción válida hasta el 31/07/2018. Aplicable sólo a seguros procedentes de otras compañías sobre el precio de renovación con coberturas similares. Sujeto a normas de suscripción y a las condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com.

SUMARIO

Nº 1.728 · 5 al 18 junio de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA KIA SPORTAGE

La marca coreana renueva la imagen de su modelo más vendido y le añade tecnologías como el sistema de hibridación ligera.

12.- EN PORTADA AUDI Q8

El Q8 es la máxima expresión de Audi en el terreno SUV con su carrocería de cinco metros y su estilo coupé.

16.- CITROËN C5 AIRCROSS
La versión europea del C5 Aircross va a ser referencia en su segmento al hablar de amplitud, modularidad y capacidad de maletero.

20.- DS 7 CROSSBACK PURETECH 225

Más prestaciones, más brío, más solvencia para la versión más potente de la gama, con el motor 1.6 PureTech de 225 CV y el cambio automático de 8 marchas.

22.- GAMA SKODA SUV

La gama Skoda SUV ofrece 23 versiones 4x4 y 15 de tracción 4x2 entre el Karoq y el Kodiaq, que apuesta por la versatilidad.

24.- JAGUARI I-PACE

Lujoso, divertido, muy versátil... y eléctrico. El I-Pace de Jaguar ofrece 480 kilómetros de autonomía y 400 CV para un deportivo único.

26.- VOLKSWAGEN UP! GTI

El modelo de acceso a la gama GTI de Volkswagen convence.

28.- CUATRO RUEDAS FORD MUSTANG CONVERTIBLE GT 5.0

Con el nuevo cambio automático de diez velocidades, el Mustang GT evoluciona claramente a mejor.

32.- PORSCHE PANAMERA E-HYBRID SPORT TURISMO

La versión PHEV del Panamera Sport Turismo consigue combinar tres ventajas: las prestaciones de un superdeportivo, el consumo de un modelo etiqueta 0 emisiones y el espacio de un familiar.

36.- MERCEDES-AMG GLA 45

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



8

22



54



32



22

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	12
CITROËN	16
DS	18
FORD	28
KIA	8
MERCEDES	36
OPEL	10, 40
PORSCHE	32
SEAT	48
SKODA	22
VOLKSWAGEN	26, 38



20

Un SUV casi para competir pro sus 381 CV y su chasis privilegiado.

38.- VW TIGUAN 2.0 TDI

La versión menos potente de la gama es suficiente para un perfil de conducción sin grandes exigencias.

40.- BAJOLA LUPA GAMA SUV DE OPEL

Mokka X, Crossland X y Grandland X conforman una gama de

todocaminos da satisfacción a los conductores más exigentes.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE HISTORIA DEL SEAT 124

El coche de la clase media de los años 70, cumple 50 años de vida.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS GUERRA EN RED BULL

Con dos de los mejores pilotos y un

chasis sobresaliente, la rivalidad Ricciardo-Verstappen echa chispas.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

UN F-150 RAPTOR MEJORADO

A finales de año, Ford lanza en Norteamérica una versión mejorada del brutal F-150 Raptor, que estrena asientos Recaro e introduce cambios en la suspensión, como los amortiguadores de ajuste continuamente variable, que optimizan la eficacia 'off road'. Y adopta el Trail Control, un control de crucero para velocidades muy bajas, entre 2 y 32 km/h.



TOYOTA HILUX INVINCIBLE

Para celebrar el 50 aniversario del nacimiento del Hilux, Toyota lanza el Hilux Invincible, disponible con caja manual por 38.270 euros, y por 40.270 con el cambio automático Super ECT. Monta el diésel 2.4 D-4D de 150 CV y se distingue por su equipamiento especial y los numerosos detalles en color negro.



NUEVO BMW M3 CS

BMW M GmbH ha presentado un nuevo M3 CS, edición especial limitada a 1.200 unidades dotada del Competition Package, que eleva de 450 a 460 CV la potencia, de modo que acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos. Y con el M Driver's Package, de serie, alcanza 280 km/h. También hay mejoras en suspensión, neumáticos, interior...



OTRO MOTOR DIÉSEL PARA EL VELAR

Land Rover amplía la gama del Range Rover Velar con la llegada del diésel D275, un V6 3.0 con 275 CV y 63,8 mkg. No es la única novedad del SUV británico, que ahora ofrece Control de Crucero Adaptativo con asistente de corrección de dirección, la suspensión neumática o el sistema Adaptive Dynamics.

Estrena un motor diésel 'híbrido ligero'
Actualización a fondo del **Kia Sportage**

En el tercer trimestre del año se pone a la venta el renovado Sportage, con cambios de todo tipo. En la estética, por ejemplo, son nuevos los paragolpes, las ópticas y las llantas de aleación, de 16, 17 y 19 pulgadas. Y entre las opciones aparecen estribos cromados, protectores de bajos metálicos y cinco nuevos colores de pintura. Las versiones GT-Line equiparán parrilla del radiador en negro brillante, protectores de bajos en plata y negro, e insercio-

nes de cromo oscuro en estribos y portón, así como escapes dobles. También hay novedades en las tecnologías de seguridad y los sistemas de infoentretenimiento, como el control de crucero inteligente con función automática de parada y arranque, un monitor del entorno que facilita las maniobras de aparcamiento, el control de atención del conductor o dos nuevas pantallas táctiles: una de 7 pulgadas y otra, sin marco, de 8.

En cuanto a los motores, el diésel CRDi 1.7 es relevado por el CRDi 1.6 U3, que es más limpio y se ofrece con 115 y 136 CV, éste con tracción total y cambio DCT7. Y otra novedad es el motor EcoDynamics+ 2.0, diésel 'híbrido ligero' que aumenta el empuje gracias a su batería de 48V y extiende los periodos en que el motor está apagado gracias a su generador/motor de arranque Mild-Hybrid MHSg, que reduce las emisiones hasta un 4 por ciento.



◀ Todas las versiones adoptan un escape doble y luces antiniebla de diseño 'cubo de hielo'.

▼ Todas las llantas son de nuevo diseño, incluidas las del GT-Line, de 19 pulgadas.

▲ El interior es más refinado ahora, con nuevo volante, un salpicadero rediseñado y tapicerías bitono.

PARA PENSAR

0,28

es el índice aerodinámico Cx del Audi e-tron prototype, un valor inédito para un SUV

El e-tron, un vehículo cien por cien eléctrico con más de 400 kilómetros de autonomía que será presentado en agosto, equipará de serie un sistema de suspensión neumática que baja 26 milímetros la carrocería por encima de 120 km/h, reduciendo así la resistencia.

EL PUNTAZO



El Mercedes AMG C63 pasa a rendir 650 CV y 86,7 mkg de la mano del exclusivo preparador Mansory, que también personaliza chasis y carrocería. La velocidad máxima, 310 km/h.

Accesorios M Performance Parts
El M2 Competition de 410 CV **se radicaliza**

Desde su lanzamiento, el BMW M2 Competition dispondrá de una gama de accesorios M Performance Parts exclusivos —ofrecidos como Accesorios Originales BMW—, que elevan su rendimiento y deportividad. Por ejemplo, el kit de modificación de la suspensión, cuyos muelles permiten bajar la altura 20 milímetros y que tienen amortiguadores configurables: 12 opciones en compresión, 16 en extensión. También podemos cambiar los frenos de serie por los discos BMW M Composed Break Discs, más grandes, ventilados in-

ternamente y perforados, y que aseguran mejor resistencia térmica. Las pinzas fijas de aluminio de 6 pistones delante y de 4 pistones detrás generan más fuerza en situaciones extremas, y están disponibles también unas pastillas deportivas. Junto con las nuevas llantas M Performance de 19 pulgadas con radios en 'Y', las

► El BMW M2 Competition equipa el motor de seis cilindros y doble turbo del M4. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos, y en 4,2 con la transmisión de doble embrague.

masas no suspendidas se reducen en 3,2 kilos respecto a la llanta de serie, y se pueden elegir neumáticos especiales de alta adherencia Michelin Pilot Sport Cup

2. Asimismo, se ofrece una extensa gama de elementos en fibra de carbono, como el capó M Performance —9 kilos menos—, a los que en noviembre se unirá el te-

cho —5 kilos de ahorro— y la tapa del maletero —6 kilos—. Y el escape M Performance —desde septiembre— genera un sonido de competición y ahorra 8 kilos.



Toma como base el 488 GTB
Ferrari SP38: **sólo se fabricará una unidad**

La última realización del programa One-Off de Ferrari, dedicado a crear los productos más especiales de la marca de Maranello, se llama SP38 y ha visto la luz en Villa d'Este, con ocasión de su exclusivo Concorso d'Eleganza. Diseñado por el Ferrari Design Centre a partir de un chasis procedente del 488 GTB, se trata de un modelo único, encargado por un cliente que deseaba reflejar en el coche su profunda pasión por la competición. El resultado, una máquina concebida para poder circular por carretera o para rodar

► El SP38 ha sido exhibido en público por vez primera en el Concorso d'Eleganza Villa d'Este, y posteriormente será entregado a su propietario.

en un circuito, encuadrado en las llamadas 'hot laps'. El SP38 destaca por su carrocería de color rojo metalizado, y el rediseño respecto al 488 GTB ha concentrado visualmente una mayor masa sobre el

tren posterior para acentuar la sensación de potencia mediante pasos de rueda más marcados. Hay otros detalles curiosos, como las luces diurnas reubi-

casadas o el borde inferior del paragolpes, que recuerda la imagen del mítico 308 GTB; mientras que la nueva cubierta de fibra de carbono del motor Twin-Turbo,

que garantiza la refrigeración mecánica como en el modelo de serie y asegura una aerodinámica idónea, rinde tributo al F40 con sus tres generosas ranuras.



NOVEDADES ACURA POR PARTIDA DOBLE

Acura, la división norteamericana de Honda, pone en juego dos nuevos modelos. Uno es la tercera generación del RDX, un SUV que goza ahora de un mejor reparto de pesos y estrenar motor: 2.0 VTEC Turbo de 272 CV, unido a un cambio automático de 10 marchas y que reduce el gasto un 11 por ciento frente a su antecesor. El segundo es el RLX, cuya versión Sport Hybrid SH-AWD combina un 3.5 V6 de gasolina con tres motores eléctricos, sumando 377 CV en total.



▲ El RDX –izquierda– es un SUV disponible con tracción delantera o total SH-AWD, mientras que el RLX –derecha– es un sedán que comparte tecnología con el NSX.

Ofrece dos tamaños de carrocería

El **Opel Combo Life**, en las tiendas en septiembre

La quinta generación del Combo, fruto de un proyecto conjunto con Citroën y Peugeot y que se fabricará en la planta española de Vigo, será la primera lanzada por Opel que cuente con una variante concebida, desde cero, como un vehículo de pasajeros. Se llama Combo Life, estará disponible en los concesionarios desde septiembre y se ofrecerá con dos carrocerías distintas: una de 4,40 metros de largo, con maletero de 597 litros cuando sus cinco plazas estén en uso, y otra de 4,75 metros,

con 850 litros para el equipaje en esa misma situación, y hasta siete plazas de aforo. Además, cuenta con puertas traseras correderas, luneta de apertura independiente en el portón y tres anclajes Isofix en la segunda fila, donde también encontramos salidas de aire orientables o elevadas eléctricas. A nivel mecánico, la gama se compondrá de los motores diésel 1.5 –con 75, 100 y 130 CV–, y los 1.2 Turbo de gasolina: 110 CV con cambio manual y 130 con la caja automática EAT8.



◀ Abatiendo el respaldo del copiloto, la longitud de carga es de 305 centímetros.



◀ Puede llevar pantalla táctil capacitiva de 8 pulgadas. Y el arsenal tecnológico del Combo Life va aún más allá.

Gas natural y sistema Mild Hybrid

Volkswagen avanza cómo serán **sus próximos motores**

Volkswagen ha desvelado tres primicias que forman parte de los planes para que sus emisiones medias cumplan el límite de 95 g/km de CO₂ prescrito por la UE para 2020. La primera será estrenada en el siguiente Golf, y es un sistema Mild Hybrid de 48V que reduce consumo y emisiones, y ejerce un

efecto 'boost' que mejora las prestaciones, marcando el inicio de la electrificación masiva de mecánicas convencionales. La segunda, prevista para este año, es el 1.5 TGI Evo, con inyección directa, turbo de geometría variable VTG y proceso de combustión Miller, y capaz de funcionar con gasolina o gas natural. Basado en el

1.5 TSI con desconexión de cilindros ACT y destinado primero al Golf actual, rendirá 130 CV y, con caja DSG, gastará 3,5 kg/100 km de GNC, logrando una autonomía en modo 'gas' de 490 kilómetros, más otros 190 con gasolina. Por último, se ha anunciado un diésel 2.0 TDI con hibridación suave Mild Hybrid, y potencias entre 136 y 204 CV, que será estrenado por Audi –en posición longitudinal–, y después se usará en coches con plataforma MQB.



Siempre tenemos un favorito. O dos.



T-ROC DESDE 19.800€*

TIGUAN DESDE 22.100€*

Todos sabemos cuál es nuestra canción, a qué lugar volveríamos una y otra vez y cuál fue el amor de nuestra vida. Pero si pensamos en el SUV de los SUV, no pensamos en uno sino en dos, y los dos son Volkswagen.



Volkswagen

T-Roc 1.0 TSI 85 kW: consumo medio (l/100 km) de 5,1. Emisión de CO₂ (g/km): 116. Tiguan 2.0 TDI 85 kW: consumo medio (l/100 km) de 4,2. Emisión de CO₂ (g/km): 123.

*PVP recomendado en Península y Baleares desde 19.800 € para un T-Roc Edition 1.0 TSI 85 kW (115 CV) y desde 22.100 € para un Tiguan Edition 2.0 TDI 85 kW (115 CV) manual 4x2 (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 15.000 € y de 20.000 € respectivamente, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida hasta 30/06/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelos visualizados: Nuevo T-Roc Sport y Tiguan Sport con opcionales.



◀ La pantalla superior del MMI touch response es el elemento en torno al cual gira todo en el interior del Q8. Bajo pedido, el paquete deportivo S line ofrece asientos deportivos S con reposacabezas integrados y ventilación de serie, y todas las configuraciones incluyen inserciones en madera de poro abierto o aluminio. Entre las opciones no faltará la función masaje, compatible con los cuatro diseños de asiento.

La cúspide de los Q

En julio llega a España el Q8, máxima expresión de Audi en el terreno SUV, y que con su carrocería de cinco metros y estilo coupé estrena el nuevo aire de familia de la casa. Tecnología, versatilidad, amplitud, motores enérgicos y eficientes, aptitudes 'off road'... Sin duda, un nuevo objeto de deseo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La firma de Ingolstadt ha elegido China para desvelar su Q8, y no por casualidad. Audi es allí líder entre las marcas premium, y el país asiático, 'contagiado' ya de la fiebre SUV, es destino prioritario para productos como el Q7. O como este Q8, de llegada inminente y que se convierte en alternativa deportiva al Q7 por su carrocería ligeramente más

corta, baja y ancha; y por ese aire coupé logrado con la caída progresiva del techo o las ventanas sin marco. Además, el Q8 supone una ruptura estética frente a los Audi 'Q' conocidos, especialmente en las vistas frontal y trasera.

Hablamos de un SUV de casi tres metros de batalla y cinco plazas en el que se podrá pedir una segunda fila compuesta por tres asientos individuales de ajuste longitudinal, lo que

permitirá ampliar un maletero que, de partida, es enorme: 605 litros, y 1.755 abatiendo respaldos. De serie, el portón abre y cierra eléctricamente, y podemos complementarlo con el sensor gestual –movimiento del pie– y la cortina cubremaletero eléctrica.

Para el habitáculo se ofrecen cuatro diseños de asiento y tres tipos de cuero, un ejemplo de las extensas posibilidades de personalización. Como

en el exterior, con 12 colores de carrocería a elegir.

Siguiendo con el interior, de diseño minimalista, apenas requiere botones o mandos clásicos gracias a las dos pantallas táctiles en la consola: la superior, de 10,1 pulgadas, controla navegación e infoentretenimiento; y la inferior, de 8,6 pulgadas, permite manejar climatización y funciones de confort, o introducir texto. Y cuando selecciona-

mos una función con el dedo, se escucha y se siente un 'clic' de confirmación; como en el A8. Además, el control de voz reconoce lenguaje cotidiano, y basta con decir «tengo hambre» para que el MMI Touch Response sugiera restaurantes. El puesto de conducción se redondea con la instrumentación Audi Virtual Cockpit, que permite configurar su pantalla de 12,3 pulgadas en dos tipos de vista –clásica y navegación–, más una tercera de diseño deportivo que llegará más adelante. Y en opción podremos pedir el Head-up

display, que proyecta información en el parabrisas.

El navegador, de serie, emplea la tecnología LTE Advanced de transmisión de datos, y sugiere destinos o rutas en función de trayectos anteriores, teniendo en cuenta la situación del tráfico. Y gracias a los servicios online de Audi Connect se añaden funciones predictivas para la navegación basadas en señales de tráfico o alertas de riesgos; y en breve nos avisará también de hue-

cos libres para estacionar en la calle usando informaciones captadas por otros Audi. Asimismo, la llave opcional Audi Connect Key permite –al conductor y a cuatro usuarios adicionales– acceder al coche o encender el motor usando un smartphone Android; y con hasta 400 parámetros personales almacenados: ajuste de asiento o climatización, destinos frecuentes... Y por si lo nuestro es la música, el sistema de audio Bang&Olufsen

tiene 23 altavoces y sonido 3D delante y detrás.

En cuanto a seguridad y confort, los sistemas de conducción disponibles se cuentan por decenas. Por eso Audi los agrupa en cuatro paquetes, como el Tour, que incluye, entre otros, el asistente de eficiencia –ajusta la velocidad a los límites marcados y reduce la velocidad antes de curvas o rotondas– o el control de crucero adaptativo, que se hace cargo del control lateral y

► Prescinde de los marcos en las ventanas y su perfil coupé le hace parecer mucho más bajo. El Q8 mide 4.986 milímetros de largo –66 menos que el Q7–, pero es 27 milímetros más ancho.





EL INTERIOR, LIMPIO Y MINIMALISTA, RECUERDA AL NUEVO A8



◀ Interior a la carta, con tres variantes de asientos de cuero, incluido el refinado Valcona. Para la segunda fila pueden pedirse tres asientos individuales y correderos.

longitudinal a cualquier velocidad, al vigilar marcas viales, estructuras de la carretera, vehículos en el entorno...

De hecho, la gama Q8 al completo montará de serie el procesador zFAS, que coordina todos los sistemas de asistencia disponibles –Rear Cross Traffic, asistente de cruce, Audi Pre Sense 360°, asistente de maniobras, Trailer Assist, Night Vision...– mediante sus cinco sensores de radar, cinco cámaras, doce sensores ultrasónicos y un escáner láser. Y usando la aplicación myAudi podremos enviar destinos de navegación o canciones desde el teléfono al MMI del coche; e incluso será posible meter o sacar el Q8 de una plaza de aparcamiento desde fuera, usando nuestro smartphone.

Su estructura Audi Space Frame recurre a aceros especiales –un 14,4 % del total– y aluminio, metal ligero presente en suspensión, paneles laterales, gran parte del suelo, pasos de rueda, techo, pueras, portón... Hasta suponer



▶ El Cx es de 0,34 y la altura libre al suelo, de 22 centímetros; aunque con la suspensión adaptativa puede alcanzar los 25,4 centímetros. La versión 3.0 TDI pesa 2.145 kilos.

un 15 % de la estructura y un 23,7 % de la carrocería. Pese a ello, el Q8 3.0 TDI anuncia 2.145 kilos en vacío.

Será esa versión diésel de 286 CV la primera lanzada –el Q8 50 TDI–, dotada de un sistema Mild Hybrid MHEV que integra una batería de iones de litio y un alternador BAS en el sistema eléctrico de 48 voltios, lo que a veces permite circular por inercia, con el motor apa-



gado, entre 55 y 160 km/h, generando ahorros de hasta 0,7 l/100 km. Su par máximo, 61,2 mkg, y sus prestaciones, notables: 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y velocidad punta de 232 km/h. Ya en 2019, la gama crecerá con otro diésel

–el 45 TDI, de 231 CV– y con el 55 TFSI de gasolina, que anuncia 340 CV.

Por supuesto, la tracción es Quattro –en condiciones normales envía un 40 % del par al eje delantero y un 60 % al tra-

sero; pero lo redistribuye según las necesidades– y emplea el cambio Tiptronic de 8 marchas. Los neumáticos de serie van ligados a llantas de 19 pulgadas –se ofrecen también de 20 y de 22, éstas con unos 285/40–, y para el tren rodante hay tres alternativas: la suspensión de serie con control de amortiguación; la suspensión adaptativa –con cuatro modos y posibilidad de variar la altura al suelo en 90 milímetros–, y el eje trasero direccional, que permite un ángulo de giro en las ruedas posteriores de hasta 5 grados. Además, el Audi Drive Select ofrece siete perfiles de conducción distintos, incluido el Off-road.



Nuevo Clase A. Just like you.

Oferta exclusiva de lanzamiento solo hasta el 30 de junio: por 250€/mes¹ con línea AMG y paquete Premium de regalo.

Llévate el nuevo Clase A 200 por 250€/mes¹ en 48 cuotas con seguro, garantía y mantenimiento incluidos² (aportación inicial de 10.656,50€).

Descubre el único vehículo de la gama equipado con un innovador sistema de inteligencia artificial que puedes manejar con tu voz.

Consumo mixto 5,3 - 5,5 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 123 - 125 (g/km)³.

Llévatelo ahora y te regalamos:

- KEYLESS-GO
- Asientos delanteros calefactados
- Llantas AMG de 45,7 cm (18")
- Asientos deportivos de símil de cuero ARTICO
- Volante deportivo multifunción en cuero

¹Ejemplo de Mercedes-Benz Complete para Clase A 200 por 250€ al mes IVA incluido, aportación inicial de 10.656,50€ IVA incluido, a 48 meses y 80.000 km. Oferta válida para clientes mayores de 31 años con solicitud aprobada hasta 30/06/2018 y contrato activado hasta 31/08/2018. Mercedes-Benz Complete es una marca comercializada por Mercedes-Benz Renting, S.A. -avda. de Bruselas 30, 28108 Alcobendas (Madrid). El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado.

²Inc. piezas de desgaste, excepto neumáticos. ³Los valores de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "NEDC CO₂" que se regula en el art. 2 N° 1 del Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153, calculados de conformidad con el anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. El consumo de combustible ha sido calculado en base a dichos valores. Debido a la modificación legislativa de los procedimientos del ciclo europeo de conducción, se aplicarán los sistemas de ensayo que procedan en cada momento. Por ello, pueden figurar valores más altos en el certificado de conformidad del vehículo, así como en la Ficha Técnica. Dichos valores son relevantes para el trámite de la matriculación del vehículo, pudiendo afectar en su caso, al Impuesto de Matriculación y/o Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Más información en www.mercedes-benz.es



Bajo el signo de la practicidad

Faltan unos meses para la llegada de la versión europea del C5 Aircross, pero ya hemos podido conducirlo en Francia, donde se fabricará y donde Citroën ultima su puesta a punto. Las primeras impresiones son muy buenas, o excelentes si hablamos de amplitud, modularidad y capacidad de maletero. Además, echa el resto en cuanto a seguridad y confort, y contempla motores de gasolina y diésel con potencias de 130 a 180 CV.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Citroën ha tardado en contar con un SUV de talla media –el C5 Aircross mide 4,50 metros de largo por 1,84 de ancho y 1,67 de alto, y tiene una batalla de 2,73 metros–, pero la espera ha merecido la pena, pues su C5 Aircross llega a las tiendas a finales de año –se habla de diciembre, o de enero de 2019– con atributos relevantes, como una amplitud y una versatilidad en línea prácticamente con las de un monovolumen. De hecho, la marca cree que podría cautivar a clientes que hasta ahora se decidían por el C4 Picasso –rebautizado C4 SpaceTourer hace unos meses–, que seguirá a la venta pero con una gama más limitada. En cambio, el Grand C4 SpaceTourer sí mantendrá una oferta extensa, pues será el modelo dirigido a quienes busquen un vehículo de siete plazas, pues no está previsto un C5 Aircross largo y con tres filas. Lástima.

El modelo de Citroën re-

curre a la plataforma EMP2, común a otros SUV del grupo PSA en este segmento como los Peugeot 3008 y 5008, el DS 7 Crossback o el Opel Grandland X. En realidad, todo esto ya lo sabíamos porque el C5 Aircross vió la luz el año pasado, aunque se trata de la versión fabricada en y para China. La imagen no varía, destacando ese frontal

con ópticas a dos niveles –tres si contamos las luces antiniebla– que se ha convertido en sello de la casa –C3 Aircross, nuevos C3, C4 Cactus y Berlingo...–, unos estilizados Air-bump en la parte inferior de las puertas o, ya en la zaga, las originales ópticas con cuatro módulos led. Y por aquí y por allá –morro, lateral y barras de techo– inserciones de color

que el cliente puede personalizar. En cuanto a las llantas, habrá de 17, 18 y 19 pulgadas, pero la marca aún se reserva pequeños cambios de diseño –el entramado de radios ganará superficie para reducir los huecos– de cara a optimizar la aerodinámica en una puesta a punto que aún se está ultimando, previa al inicio de la producción en la planta gala de Rennes-La Janais.

Porque los C5 Aircross que hemos podido conducir en París –una toma de contacto ‘literal’, durante sólo un kilómetro y a baja velocidad– aún eran prototipos, montados casi a

mano. De ahí que pospongamos nuestro habitual cuadro sobre puntos que ‘nos gustan’ o ‘deben mejorar’ hasta un test más real, que tendrá lugar seguramente en otoño. Y es que los acabados aún no eran los definitivos –sí se sabe que habrá cinco ambientes a elegir, tres de ellos con tapicería de piel– y la suspensión todavía no tenía los tarados definitivos; aunque se priorizará el

confort, pues Citroën quiere que sea el SUV más cómodo de su clase y para ello recurre a los nuevos Amortiguadores Progresivos Hidráulicos –utilizados ya en el nuevo C4 Cactus– para crear lo que llaman ‘efecto de alfombra voladora’. Quizás sea una impresión prematura, pero a nosotros nos pareció que el tarado de muelle y amortiguador pecaba de excesivamente suave.

ESPACIO Y VERSATILIDAD UN MODELO A SEGUIR

Los diseñadores de Citroën han adaptado el interior del C5 Aircross a los gustos europeos. Para empezar, todos los niveles de acabado, a excepción del básico, montarán los nuevos asientos Advanced Confort, con un mullido más grueso y filtrante en las cinco plazas. Y toda la gama se beneficiará de una segunda fila muy modulable, compuesta por tres butacas independientes de la misma anchura –en China equipa banqueta normal con respaldo dividido en dos secciones asimétricas–, de modo que podemos ajustar por separado cada asiento, desplazándolo longitudinalmente hasta 15 centímetros o plegándolo, e incluso variando la inclinación del respaldo entre 19 y 26,5 grados. Pero no se pueden desmontar, algo que sí permite el asiento opcional VarioFlex del Skoda Karoq. Por otro lado, el nuevo



◀ A diferencia del C5 Aircross que se vende en China, el fabricado en Francia tendrá una segunda fila formada por tres butacas, correderas y plegables por separado.



▲ A diferencia de lo que ocurre en el Peugeot 3008, la instrumentación va en la posición tradicional, pero es también una pantalla configurable –12,3 pulgadas– con tres diseños. La pantalla central táctil es de 8 pulgadas.

HASTA 30 EXTERIORES DIFERENTES FRUTO DE COMBINAR SIETE COLORES DE CARROCERÍA CON EL TECHO NEGRO O LOS TRES PACKS DE COLOR: PLATA, BLANCO Y ROJO. Y HABRÁ CUATRO TIPOS DE LLANTA



▲ De cara a optimizar la aerodinámica y bajar aún más consumos y emisiones, el diseño final de las llantas aún podría evolucionar un poco.

En cualquier caso, este primer ensayo sí nos ha servido para verificar las dotes como vehículo familiar del C5 Air-

cross, pues el habitáculo –ver cuadro– es tan versátil como amplio –los diseñadores nos contaban que aún gana-

SUV de Citroën propone el maletero más grande del segmento: 580 litros con las cinco plazas en uso –o 720 si avanzamos al máximo la segunda fila–, y 1.630 litros cuando abatimos las tres butacas y creamos un suelo plano de 191 centímetros de longitud.



▲ Maletero de 580 litros, ampliable a 1.630 si abatimos la segunda fila. Y se ofrecerá el portón automatizado.

SIN TRACCIÓN 4X4 PERO CON GRIP CONTROL Y SUS 5 MODOS



▲ Entre las tecnologías disponibles destacan dos que potencian la vertiente 'off road': Grip Control y control de descensos Hill Assist Descent. El interior brilla por su amplitud y el número de espacios donde guardar cosas, como el cofre entre las butacas delanteras. La pantalla táctil, capacitiva, tiene una banda inferior con mandos de acceso directo. El móvil puede cargarse por inducción y los asientos ofrecen una extensa variedad de masajes.

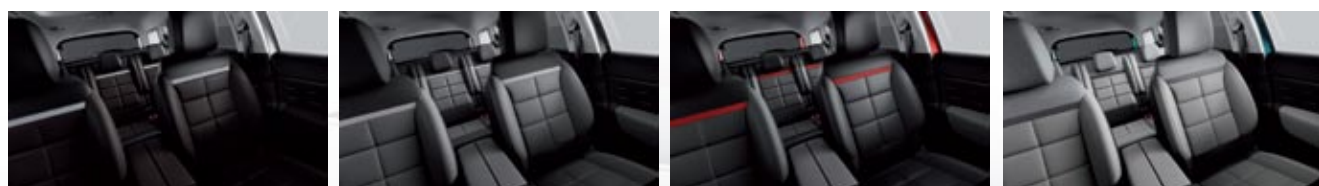
rán 15 milímetros extra para las rodillas en la segunda fila trabajando sobre los respaldos delanteros-, brillando sobre todo las cotas de anchura y altura al techo, que le definen como un buen coche para cinco adultos. Hay bastantes huecos donde guardar cosas y el puesto de conducción es cómodo y ergonómico, empezando por una posición al volante alta, siguiendo por

una instrumentación digital configurable y terminando por una pantalla táctil central que agrupa las principales funciones. Además, los cristales delanteros son de espesor doble y se ha mimado el aislamiento del vano motor, de cara a bajar al máximo la sonoridad.

Y veinte son los dispositivos de ayuda a la conducción previstos, destacando por novedoso el Highway Driver Assist,

que combina varios sistemas para gestionar la conducción de manera semiautónoma de nivel 2. O el Grip Control, que permite optar entre cinco modos -Normal, Todocamino, Nieve, Arena y ESP Off- según sea la superficie por la que circulamos, pues el C5 Aircross no ofrecerá tracción a las cuatro ruedas, solución reservada a la versión híbrida enchufable -60 kilómetros de alcance en

modo eléctrico- prevista para finales de 2019. Hasta entonces, mecánicas diésel BlueHDi -1.5 de 130 CV y 2.0 de 180- y de gasolina PureTech -1.2 de 130 CV y 1.6 de 180-, que pueden asociarse al cambio manual de seis marchas -las dos mecánicas de 130 CV- o al automático EAT8 de ocho, dotado de levas y disponible en todos los motores, salvo para el PureTech 130.



▲ Las posibilidades de personalización se extenderán al habitáculo, donde el cliente podrá elegir entre el acabado básico y cuatro ambientes más refinados: de izquierda a derecha, el Wild Grey, con tapicería textil, y los Metropolitan Beige, Metropolitan Grey y Hype Brown, terminados ya en piel.



Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NUEVO NISSAN X-TRAIL CREADO PARA LA MEJOR AVENTURA, TU FAMILIA.



NUEVO NISSAN X-TRAIL

DESDE **22.900 €***

Consumo mixto 6.2 l/100 km. Emisiones de CO₂: 145g/km. Consumo homologado de acuerdo con la normativa europea.

*PVP recomendado para Nissan X-TRAIL 1.6G Manual ACENTA para Península y Baleares, incluye PFF, descuento comercial, transporte, Nissan Assistance, IVA e IEDMT que, para el mercado español puede no ser aplicable a su Comunidad Autónoma. Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Descuentos sujetos a clientes que entreguen un vehículo usado a nombre del comprador y financien con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima de 24 meses. Quedan excluidas Flotas y empresas. Oferta no compatible con otras campañas y válida hasta el 30/06/2018. Para más información consulte en <https://www.nissan.es/>

BALSA DE ACEITE EL CONFORT Y LA CALIDAD SIGUEN SIENDO PAR TE VITAL DE SU ADN

En lo más alto



Hemos probado la versión más potente de la gama DS 7 Crossback, equipada con un optimizado propulsor 1.6 PureTech de 225 CV y asociada a una caja automática de ocho relaciones. Más prestaciones, más brío, más solvencia, pero con el máximo confort como referencia.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La llegada del DS 7 Crossback significó un punto de inflexión en el fabricante galo. Con una identidad y un desarrollo ya propios como marca, el modelo más premium de la casa francesa ya firma por sí mismo el 25 por ciento de las ventas de DS. Y muestra el camino a seguir en el futuro –ver apoyo–, aunque la actualidad pasa por la incorporación del propulsor de gasolina 1.6 PureTech de 225 caballos, que presume de ser en estos momentos el más potente de la familia.

Hemos conducido esta versión por los alrededores de Marsella. El motor es una evolución del conocido 1.6 THP de 210 caballos, pero con más trabajo detrás de lo que pare-



◀ La tracción es delantera, pero se puede montar el Grip Control, asociado a llantas de 18 pulgadas y neumáticos M+S para potenciar su faceta 'off road'.

PRECIO DESDE 40.250 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 134 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Confort de marcha excelente. Prestaciones. Calidad de acabado. Equipamiento.</p>	<p>-</p> <p>Visibilidad frontolateral al girar. Aptitudes 'off road'. Sin opción a caja manual y tracción 4x4.</p>



◀◀ La calidad de los acabados, la tecnología que incorpora y el confort que ofrece le convierten en una alternativa decididamente premium.

ce. Se han mejorado los ciclos de combustión, se ha optimizado el diseño del turbocompresor y se han reducido las fricciones internas. A pesar de sus mayores valores de potencia y par máximo, se ha conseguido reducir el consumo en un seis por ciento con respecto a su predecesor, homologándose 5,8 litros de media.

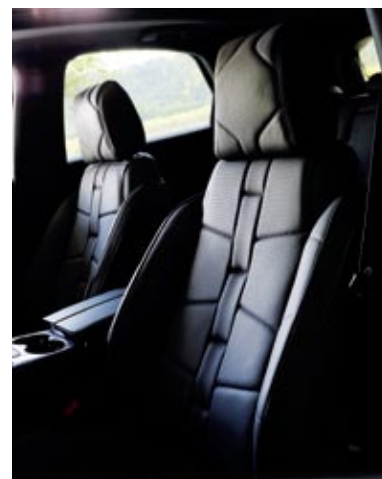
También la caja automática EAT8 contribuye a contener la sed. En el modo ECO se desacopla del motor, que regresa a un régimen al ralentí cuando se levanta el pie del acelerador, acción que se mantiene activa cuando circulamos entre 30 y 120 km/h.

En la toma de contacto nos ha convencido por tres motivos fundamentales: rendimiento, suavidad y progresividad. Sus números no baten records en cuanto a prestaciones, pero se mueve con una prestancia notable y se pueden realizar adelantamientos con franca solvencia.

Más nos ha gustado su progresividad y suavidad de marcha. Las ocho relaciones del cambio permiten que la respuesta sea contundente y constante ya desde bajo régimen, y manteniendo velocidades de crucero a ritmo de



▲ El propulsor PureTech 225 es una evolución del anterior 1.6 THP de 210 CV. Es más potente y, a la vez, más eficiente y limpio.



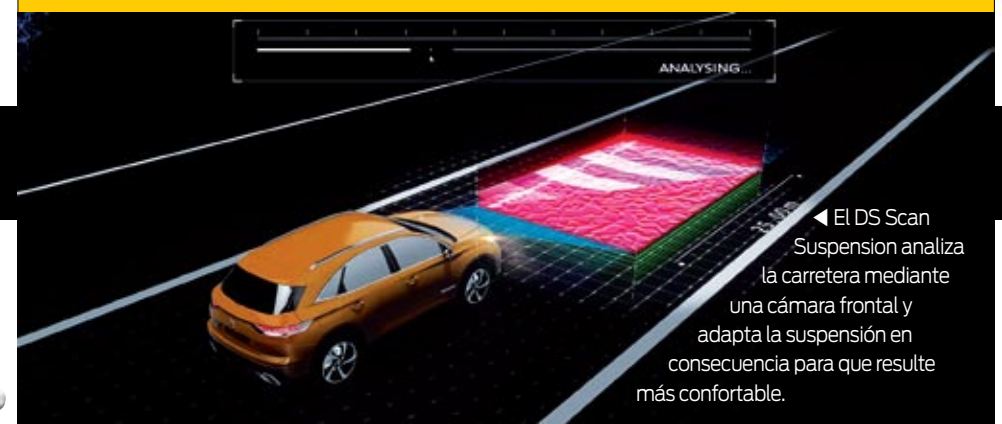
▲ El sello premium es evidente en todos los detalles del DS 7.

autopista la insonorización es sobresaliente.

En sus perfiles de conducción podemos apostar por el modo Sport, que además de

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima/rpm	225/5.500
Par máximo/rpm	30,6/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática 8
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	235/55 R18
Peso (kg)	1.420
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Volumen maletero (l)	555
Capacidad depósito (l)	62
De 0 a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad máx. (km/h)	236
Consumo mixto (l/100 km)	5,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	134
Precios desde... (euros)	40.250



◀ El DS Scan Suspension analiza la carretera mediante una cámara frontal y adapta la suspensión en consecuencia para que resulte más confortable.

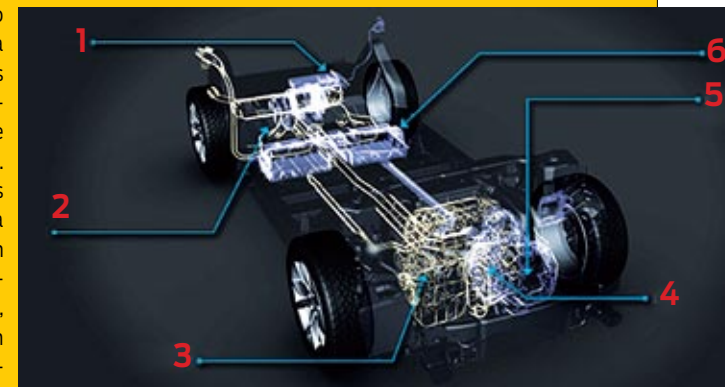
DS Banco de pruebas tecnológico del Grupo PSA

DS es la marca premium dentro del Grupo PSA, y por eso será la encargada de estrenar las nuevas tecnologías que se vayan incorporando, pasando posteriormente a modelos de Peugeot y Citroën. Y como las nuevas tendencias apuntan sin complejos hacia la electrificación, la primera gran sorpresa será desvelada en apenas unos meses. Será en octubre, durante el Salón de París, cita en la que, 'jugando' en casa, DS presentará un modelo totalmente eléctrico.

No se ha desvelado todavía el segmento en el que debutará, aunque quizás los tiros vayan por un SUV pequeño, pues esa es una de las parcelas más boyantes del mercado, como bien sabe PSA a través de sus exitosos Peugeot 2008 o Citroën C3 Aircross. Lo que sí sabemos es que el mencionado modelo incorporará, además, nuevas motorizaciones térmicas.

Y dentro de la estrategia contemplada y anunciada por la marca, asistiremos al nacimiento de un nuevo modelo por año hasta el 2024.

Por cierto, el DS 7 Crossback estrenará en verano de 2019 una variante híbrida enchufable de 300 CV, que combinará el motor de gasolina 1.6 PureTech con dos propulsores eléctricos. Además de muy eficiente, se convertirá en la única variante de la gama que presumirá de tracción a las cuatro ruedas. Antes, este modelo estrenará un bloque de gasolina PureTech de 130 CV con cambio manual de seis relaciones –noviembre de este año–, y a comienzos de 2019 el moderno diésel 1.5 BlueHdi de 130 CV también estará disponible con una transmisión automática de ocho relaciones.



El Grupo PSA trabaja en futuros modelos electrificados, y el primero de ellos llegará a la gama del DS 7 Crossback. **1.-** Cargador interno de 3,3 kW. **2.-** Motor eléctrico trasero de 80 kW (110 CV). **3.-** Propulsor de gasolina, de entre 150 y 200 CV. **4.-** Motor eléctrico delantero de 80 kW (110 CV). **5.-** Transmisión automática de 8 velocidades. **6.-** Batería de 13 kWh de capacidad.



▲ La dinámica y prestaciones de esta versión PureTech 225 brillan a gran altura, aunque lo mejor es el elevado confort de marcha que brinda.

provocar que todo sea más inmediato en su respuesta –dirección, motor y cambio, además de una suspensión más firme–, hace gala de un

sonido más deportivo, creado de manera artificial.

También podemos apostar por los modos Normal y Comfort. Este último es el más

agradable, porque es el único que contempla la opción de disfrutar de una suspensión adaptativa predictiva. Nos explicamos: una cámara frontal analiza el estado de la calzada varios metros por delante del vehículo, adaptando el reglaje de los amortiguadores para neutralizar cualquier irregularidad. El resultado es muy similar al de una suspensión neumática por su confort.

Esta nueva versión PureTech 225 está disponible con tres niveles de acabado: So Chic (40.250 euros), Performance Line (40.250 también) y Grand Chic (44.900 euros).

 LA GAMA KAROQ ESTÁ DISPONIBLE EN NUESTRO PAÍS DESDE 18.900 EUROS; Y LOS KODIAQ SPORTLINE Y SCOUT, DESDE 30.600

Asfalto, campo y playa



La gama Skoda cuenta con 12 modelos con tracción total y un total de 43 versiones. Pero la oferta SUV concentra 23 versiones 4x4 y 15 de tracción 4x2 entre el Karoq y el Kodiaq. Disponibles desde 18.900 euros, los SUV de Skoda aúnan versatilidad y tecnología con un precio muy competitivo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Los Kodiaq Sportline y Scout llegaron en enero, y ahora hemos tenido la oportunidad de probarlos a fondo tanto en carretera como por caminos junto al otro SUV de la gama, el Karoq. Y el resultado no puede ser más satisfactorio.

La gama SUV de Skoda cuenta con 23 versiones con

tracción 4x4 y 15 variantes 4x2. Y los Kodiaq Sportline y Scout se distinguen claramente de sus hermanos por sus acabados específicos y su estética, que se asocia a la perfección con su apellido. Ambas versiones especiales del Kodiaq equipan faros delanteros full-LED, faros antiniebla con función de curva y llantas de aleación de 19 pul-

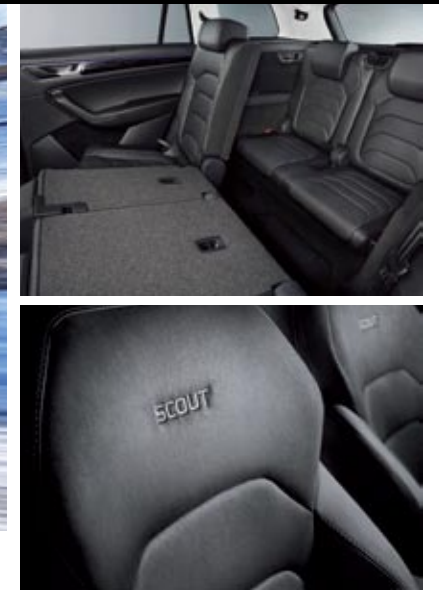
gadas. Destaca también el diseño interior, un habitáculo muy cuidado que incluye de serie elementos tan exclusivos como los asientos calefactados con tapicería Alcantara, los pedales de acero, los logotipos específicos, la luz ambiental LED o el portón eléctrico. Además, el interior del Kodiaq Sportline profundiza en el carácter deportivo del modelo,

con asientos deportivos y volante de cuero. Mientras, el Scout ofrece un interior siempre con siete asientos, reposabrazos central delantero y reposabrazos individuales en la segunda fila de asientos.

Los nuevos Kodiaq Sportline y Scout se basan en el acabado Ambition, lo que incluye una amplia gama de sistemas de asistencia e infoentreteni-



▶ Todas las versiones del Skoda Kodiaq Scout cuentan con sistema de tracción total y siete asientos. Y su estética es específica, enfocada a la utilización 'off road'.



◀ En seco, el sistema manda un 48% de par a cada una de las ruedas delanteras, y un 2% a cada una de las traseras. Pero sobre hielo repartiría un 25% de par a cada una. Y todo eso puede variar si se complican las cosas.



◀ La mitad de la izquierda es la versión Sportline, con estética más deportiva y disponible desde 30.600 euros. Y la mitad derecha es la versión Scout, más aventurera y disponible desde 32.500 euros.

miento de última generación, como control de arranque y descenso en pendientes, sensores de aparcamiento, selector de modos de conducción –Normal, Eco, Sport e Individual–, asistente de luz y lluvia, función 'Coming Home', cámara de marcha atrás, volante multifunción o Servicio Care Connect.

En el apartado mecánico,

los Kodiaq Sportline y Scout ofrecen los propulsores TSI de gasolina 1.4 y 2.0, y un diésel TDI 2.0, yendo sus valores de potencia de 150 a 180 CV. Todos los motores se asocian al cambio automático DSG, de seis o siete marchas; y tanto el 1.4 TSI como el 2.0 TDI se ofrecen también con caja manual en el Scout, que en todas las variantes de motor incluye

El primer vehículo de Skoda con estética todoterreno fue el Trekka, lanzado en Nueva Zelanda en 1966 y del que se vendieron más de 3.000 unidades. Pero si el presente para la marca es emocionante

en el segmento SUV, el futuro será apasionante, con la llegada del Vision X en 2019 a un segmento que representa el 17 por ciento del mercado. Y la del Vision E en 2020, un eléctrico con 500 kilómetros de autonomía.



▶ En 2025 Skoda tendrá seis modelos eléctricos y cuatro PHEV.



tracción total, sistema disponible para los Sportline 2.0 TDI y 2.0 TSI. Y el Kodiaq Scout, más aventurero, ofrece un cuarto motor: el poderoso 2.0 TDI de 190 CV, con el cambio DSG7 y tracción total.

Pero tenga o no tracción total, sea Scout o Sportline, el Kodiaq, y también su hermano pequeño el Karoq, se defienden por pistas complicadas con soltura, y gracias a sus 194 milímetros de altura libre al suelo –186 en el Karoq– pueden superar obstáculos, roderas y zonas complicadas, donde se vuelven muy eficaces cuando cuentan con tracción total. La versión Sportline se ofrece tanto en 4x2 como en 4x4, y con 5 ó 7 plazas. En todos los casos hemos comprobado sobre el terreno el gran compromiso entre comodidad y eficacia de bacheo hasta en las pistas más deterioradas. Y el magnífico par de todos los propulsores facilita una agradable utilización 'off road' y un funcionamiento en ciudad especialmente suave.



◀ Los sistemas de seguridad son numerosos en los SUV de Skoda. Por ejemplo, el Rear Traffic Alert, que ayuda a salir marcha atrás de un aparcamiento en batería. El salpicadero del Karoq es muy atractivo.





JAGUAR DEJA LA PUERTA ABIERTA A OFRECER EN EL FUTURO BATERÍAS DE MÁS CAPACIDAD PARA QUE HAYA DISTINTAS AUTONOMÍAS

Esto va en serio



Lujoso, divertido, muy versátil... y eléctrico. Así es el I-Pace, el primer Jaguar eléctrico, que llega para plantar cara al Tesla Model X y a todo lo que está por venir. Ofrece 480 kilómetros de autonomía y sus motores, con un total de 400 CV, lo convierten en un deportivo único. Parte de 79.000 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Aunque a simple vista engaña, el I-Pace mide casi 4,7 metros de largo, 30 centímetros menos que un Tesla Model X, su más directo rival hasta que llegue el Audi e-tron quattro. El primer Jaguar eléctrico tiene una batalla de 2,99 metros, como un Audi Q7 y 2,5 centímetros más que el Model X. Por eso ofrece el espacio interior de un Q7 con un túnel central que apenas levanta cuatro dedos y un maletero que oscila entre los 638 litros, si el I-Pace lleva suspen-

sión neumática –emplea un calderín situado bajo la zona de carga–, y los 656 cuando el coche lleva suspensión pasiva. La única zona algo crítica es la altura en las plazas traseras. Y la visibilidad por el retrovisor central, que deja mucho que desear por el diminuto tamaño de la luna trasera.

En autopista, el I-Pace dotado de suspensión regulable –1.607 euros, salvo en el First Edition, que la trae de serie– se ha desenvuelto como una gran berlina, refinada, cómoda y silenciosa, que cuida a los pasajeros con una atmósfera

de lujo, tecnología y confort. En ese entorno, el I-Pace recurre a su altura más baja y el centro de gravedad se reduce, facilitando un aplomo sobresaliente y mejorando una aerodinámica especialmente cuidada que evita esos ruidos del aire que en un coche de motor térmico quedan mucho más disimulados por el sonido mecánico. En las reviradas carreteras de montaña, el Jaguar eléctrico sorprende con un comportamiento muy de-

portivo si tenemos en cuenta sus 2.208 kilos –2.500 el Tesla Model X–. Seleccionando el modo Dynamic la suspensión se endurece sin molestar y el coche se agacha para lograr menos inercias y un paso por curva más rápido y eficaz. La tracción total trabaja de forma más eficaz que un sistema mecánico o los que recurren a ayudas electrónicas; porque en el I-Pace cada motor eléctrico trabaja de forma independiente, sin conexión me-

◀ 35 kilómetros de autonomía por hora con el cargador de serie o 270 por hora en un cargador de 50 kW. Una carga 'barata' para 400 kilómetros cuesta 5,40 euros.



▶▶ En las mejores condiciones de uso, el I-Pace ofrece 485 kilómetros de autonomía con una sola carga de las baterías. El modo Dynamic convierte al eléctrico de Jaguar casi en un coche de carreras. El salpicadero recuerda un poco el del Velar, con doble pantalla.



◀ Con una batalla de 2,99 metros, el I-Pace resulta espacioso. Aunque la aerodinámica limita la altura detrás.

▶▶ El maletero delantero del I-Pace ofrece 27 litros. El aplomo del coche es sensacional.



FICHA TÉCNICA

Potencia	400 CV (294 kW)
Par	348 Nm
Motores eléctricos	2
Posición	Eje delantero y trasero
Tracción total eléctrica	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	2.208
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.682/1.895/1.565
Maletero (Consuspensión neumática)	656 (638) +27
Dirección	De cremallera electromecánica
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	90,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,8
Velocidad máx. (km/h)	200
Suspensión delantera	Doble triángulo
Suspensión trasera	Integral link
Amortiguación	Neumática o helicoidal
Autonomía (km) (WLTP)	480
Tiempo de recarga	de 40' a 12 h 50'
Precios desde... (euros)	79.100

temas como el Adaptive Dynamics o el Adaptive Surface Response –opcionales en las versiones S, SE y HSE por 1.325 euros, y de serie en el acabado First Edition–, uno se puede meter en el barro o incluso mojarse, si toca, ofreciendo una profundidad de vadeo de 50 centímetros –y eso que las baterías van situadas en los bajos del chasis–, o subirse por las paredes con la facilidad de un felino. Con la suspensión normal, sin sistema neumático, la altura libre al suelo es de 23 centímetros. Pero la suspensión neumática ofrece cuatro niveles distintos: La de acceso, de 19 centímetros; la posición aerodinámica a partir de 105 km/h, que es de 22 centímetros; y la asociada al modo todoterreno, con



28 centímetros, aunque para superar un obstáculo puede aumentar puntualmente hasta los 30 centímetros.

Jaguar anuncia un consumo medio mínimo de 21,2 kWh. Nosotros hemos medido 34,8 kWh de gasto a ritmo elevado y sin escatimar batería, y eso equivale a gastar 231 kilómetros de autonomía de ordenador –de un total de 393, con el 90 % de la batería cargada– en solo 170 kilómetros reales.

Cargando en una toma doméstica y en horario 'supervalle', lograr un alcance de 400 kilómetros reales costaría al-

rededor de 5,40 euros. De ese modo, la velocidad de carga es más lenta que cuando se usa un cargador de pared –hasta 11 kilómetros de autonomía por hora–, pero es suficiente para cubrir la media de desplazamientos diarios de 60 kilómetros si el vehículo se carga por la noche. Las tomas industriales –o las tomas domésticas mejoradas– pueden cargar hasta 35 kilómetros de autonomía por hora.

Las baterías del I-Pace están garantizadas por 8 años o 160.000 km, y el coche tiene garantía de 3 años sin límite de kilómetros. Los precios parten de los 79.100 euros de la versión S –109.000 euros el Tesla equivalente–, y Jaguar ya tiene 13 pedidos en firme en España y 37 en Portugal.



▶▶ Cuando el I-Pace equipa suspensión neumática, la altura del coche se puede regular. Y pasa de los 190 milímetros de altura libre al suelo en modo acceso a los 300 milímetros cuando se trata de superar un obstáculo. El reparto de pesos es 50:50, con las baterías en una posición muy baja en el piso del vehículo.

PRECIO DESDE **79.100 €**

EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad. Versatilidad de uso. Comportamiento impecable. Prestaciones. Eficacia 'off road'.

DEBE MEJORAR

Sin levas de cambio. Freno motor brusco. Altura justa detrás para adultos de talla elevada.



PRECIO	N.D. €
EMISIONES OFICIALES:	110 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Talante y tacto general deportivos. Prestaciones. Dinámica. Agilidad urbana. Exclusividad.
DEBE MEJORAR	
-	No ofrece caja DSG. Depósito de gasolina y maletero pequeños. Insonorización. No disponible en España.

Pequeño pero matón

Hemos probado el modelo de acceso a la gama GTI de Volkswagen y nos ha convencido. Sólo hay un problema: no se vende en nuestro mercado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Estamos lejos del día de los Reyes Magos, pero uno de los mejores regalos que nos podrían hacer es que finalmente el Volkswagen up! GTI aterrizara en el mercado español, pues sólo se comercializará en Canarias, donde arranca en un precio de 16.060 euros que ahora se quedaría en 13.900. Y lo decimos porque es un juguete en formato de bolsillo, con 'malas pulgas' si se le buscan, aunque también tremendamente dócil y ágil en el día a día de una gran urbe.

A la sombra del Golf GTI (245 CV) y del Polo GTI (200 CV), el up! más deportivo ofrece 115 CV de potencia que manan de un propulsor

tricilíndrico de un litro. Quizás parezcan pocos si tenemos en cuenta que su predecesor, el Lupo GTI, ya rendía 125 CV... ¡en el año 2000!

Dicen que se ha querido rendir homenaje al primer GTI original, el Golf de 1976, que ya presumía de 110 CV. El caso es que no se ha hecho un vehículo radical, ni mucho

menos, aunque se desmarca del resto de la gama up! por su estética más agresiva, un chasis deportivo rebajado 15 milímetros, unos frenos sobredimensionados, una dirección adaptada, las llantas de 17 pulgadas y hasta un actuador de sonido en el interior que imprime carácter.

En ciudad es uno más, y



◀ Este GTI de bolsillo nos gustó en carretera y cumplió en la dura prueba en circuito. No es nada radical, pero se puede pasar un buen rato al volante.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máxima/rpm	115/5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4/2.000-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Tambor
Neumáticos	195/40 R17
Peso (kg)	1.070
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.600/1.645/1.478
Volumen maletero (l)	251
Capacidad depósito (l)	35
De 0 a 100 km/h (s)	8,8
Velocidad máx. (km/h)	196
Consumo mixto (l/100 km)	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	110
Precios desde... (euros)	N.D.

hasta puede pasar desapercibido. Pero la carretera es el escenario donde más nos gustó. El cambio tiene un tacto rápido y agradable, la dirección es precisa y comunicativa, y el motor, sin ser un 'tiro', permite pasar un buen rato, aunque no conviene dejarlo caer por debajo de las 3.000 rpm si queremos que 'la fuerza' nos acompañe.

También pudimos probarlo a fondo en la pista de Ascari, durante un 'GTI Performance Day', junto a Golf y Polo. Y en ese hábitat, sin apenas límites de por medio, cumplió; pero nada que ver con sus hermanos mayores, quedando lejos en prestaciones, paso por curva, frenada -tambores traseros- y consistencia en general. Aquí el conjunto chasis-motor queda en clara inferioridad.



▲ El interior también se 'redecora' al estilo GTI, con detalles más deportivos como la clásica tapicería de los asientos a cuadros de diseño 'clark'. A diferencia de los Golf y Polo con sello GTI, sólo se ofrece con caja manual.

22 EDICIÓN



5-10 JUNIO 2018



¡5.000 coches en Madrid para ti, en el salón más grande de Europa!



- La mayor oferta, en el mejor momento
- Revisados y Certificados
- ¡Pruébalo y llévatelo puesto!

Promueve:



www.vehiculo-ocasion.ifema.es

PRECIO	56.550 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 279 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	Prestaciones. Consumo real moderado a ritmos legales. Precio imbatible. Imagen y dinámica muy personales. Comportamiento. Mailetero.	Acabado. Depósito de 61 litros y gasto sensible al estilo de conducción. Reposacabezas traseros. Accionamiento de capota.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		

Marcha como nunca



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Hace dos años probábamos el nuevo Mustang Convertible en versión GT de cambio manual, y destacábamos la asombrosa evolución protagonizada frente a generaciones anteriores. Pero Ford, inconformista, ha actualizado a fondo su 'pony car', y el resultado convence aún más, pues las dosis extra de racionalidad no le restan carácter ni encanto.

Con el nuevo cambio automático de diez velocidades, el Mustang GT evoluciona claramente a mejor. Por ejemplo, el gasto real, aun siendo alto, disminuye bastante a ritmos turísticos. Y hay muchos más progresos que afectan a imagen, acabados, suspensión, frenos, motor, escape o equipamiento de seguridad; aunque la esencia, por fortuna, permanece inalterada, y el Mustang sigue enamorando por personalidad y precio.



▶▶ Para calentar las gomas y mejorar la tracción, se puede usar un programa que bloquea el eje delantero y deja girar las ruedas traseras.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	5.0 TI-VCT V8
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	8, en V / 32
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	5.038
Alimentación	Inyección mixta, directa e indirecta. Admisión variable
Potencia máxima/rpm	450 CV / 7.000
Par máximo/rpm	54,0 mkg / 4.600

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática de 10 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	60,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados (380/330 mm)

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, de doble rótula, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. MagneRide opcional.	
Trasera: Independiente tipo Integral Link, con muelles, amortiguadores monotubo y barra estabilizadora. MagneRide opcional.	

RUEDAS	
Neumáticos (del.-tras.)	255/40 R19 - 275/40 R19
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.818
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.789 / 1.916 / 1.396
Capacidad del maletero (l)	332
Capacidad del depósito (l)	61

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	249 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,4
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (4,5)
Recorriendo (metros)	83

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,9
1.000 m desde 40 km/h en D	22,5
De 80 a 120 km/h en D	3,1
Recorriendo (metros)	86
Error de velocímetro a 100 km/h	+5%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,4 km/h de promedio	16,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,7
En conducción dinámica	18,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,1
A 140 km/h de cruceo	9,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	586
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	19,6
Ciclo extraurbano	8,5
Ciclo mixto	12,5

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

Con buen criterio, porque los gustos del público americano y europeo en materia de vehículos deportivos estuvieron siempre algo alejados, Ford no comercializó ninguna de las

cinco primeras generaciones del Mustang en nuestro continente. Pero con la sexta, nacida en 2015, la cosa cambió, pues el trabajo de Ford Performance le convirtió en un modelo apto para convencer a ambos lados del Atlántico, a poco que los ingenieros rea-

lizasen ciertos ajustes en suspensión, transmisión o frenos para adecuarlo a los usos y las carreteras de Reino Unido, Alemania o España, por citar tres ejemplos. Y la cosa funcionó; tanto, que el Mustang se convirtió en un auténtico fenómeno de ventas: exclusi-

vidad y fuertes sensaciones a precio de berlina diésel. En esa feliz historia, no obstante, surgió un pequeño berrón en forma de 'rapapolvo' por parte del organismo independiente EuroNCAP, que calificó su seguridad con dos estrellas sobre cinco por su po-

bre equipamiento en cuestión de asistentes. En unos pocos meses, la inclusión de varios dispositivos en la dotación elevó su nota a tres, pero Ford ya se había puesto manos a la obra para solventar la cuestión por completo, y el Mustang 2018 es el

resultado. De ahí que estrene tecnologías de ayuda a la conducción como Asistente Precolisión con Detector de Peatones, Control de Cruceo Adaptativo, Alerta de Distancias o Aviso de Abandono de Carril con Ayuda de Mantenimiento de Car-

rril. En eso, desde luego, se ha puesto al día. Pero es que, de paso, el Mustang ha evolucionado en prácticamente todos los capítulos, lo que invita a hablar más de renovación que de 'restyling'. Un ejemplo es el conjunto motor/cambio,





Aunque nuestras mediciones de aceleración se han quedado lejos de los valores oficiales, el Mustang GT 'parece' y es rapidísimo. Y si lo conducimos sin techo, todo son sensaciones.



▲ Aunque de formas irregulares, los 332 litros del maletero del Mustang dan de sí, y son válidos también con la capota guardada. Por cierto: para quitar el techo eléctrico hay que liberarlo a mano.

► Los frenos Brembo –discos ventilados de 380 milímetros delante y 330 detrás– se reservan al GT.



NUEVO MOTOR V8 5.0 TIENE UN POCO MÁS DE CILINDRADA QUE ANTES Y AHORA COMBINA LA INYECCIÓN DIRECTA CON LA INDIRECTA. EMPUJA DE CINE Y, ASOCIADO AL NUEVO CAMBIO DE DIEZ MARCHAS, 'BEBE' MENOS MEJOR ASPECTO GENERAL SIGUE SIN PRESUMIR DE UN GRAN ACABADO, PERO HAY MÁS EQUIPAMIENTO Y CALIDAD QUE NUNCA

► Con la instrumentación podemos echar un ratito; porque además de informar sobre datos técnicos que harán las delicias de un ingeniero, el Mustang dispone de cronómetro para aceleraciones o vueltas en circuito, modos de cuenta atrás, medición de frenadas... Y podemos ajustar el sonido del escape en cuatro niveles: recomendamos el Silencioso, pues en Normal ya 'suenan', en Deportivo nos mirarán 'bastante' y en modo Circuito pasaremos a ser los 'chicos malos'.



◀ Por primera vez se ofrecen asientos calefactados y refrigerados, y volante calentable. Detrás no se va bien.

► La nueva instrumentación es una pantalla digital de 12 pulgadas que podemos configurar: diseño, contenido, colores...



▲ Tan originales como incómodos los mandos situados junto al botón de arranque, delante del cambio.

pues nuestro GT protagonista, que hemos probado con carrocería Convertible, estrena un nuevo V8 con cilindrada algo mayor e inyección de combustible dual—directa e indirecta—, lo que se traduce en un rendimiento superior, en una respuesta aún más contundente a bajo régimen y en un límite de revoluciones más alto. Los 450 caballos son de esos que se hacen notar, pues incluso cuando el motor trabaja relajado genera un sonido de mecánica 'gorda' que hace volver miradas. Y si le pisamos, alguno hasta nos hará la ola, sobre todo si circulamos con el escape en modo deportivo.

Pero es que, además, Ford estrena un cambio automáti-

co de diez marchas que extrae todo el rendimiento posible del motor. Puede que no sea la transmisión más suave que hayamos probado ni la más rápida, y al manejarlo manualmente con las levas nos damos cuenta de que diez marchas son muchísimas, pero se lleva bien con la personalidad del coche americano. Y se muestra muy activa. Diríamos que hasta demasiado cuando circulamos en modo deportivo, pues a la menor insinuación sobre el acelerador quita marcha... o marchas. Sucede lo mismo al acercarnos a una rotonda o cuando frenamos ligeramente en autovía, pues baja bastantes marchas, revoluciona el motor y gene-



▲ Entre las novedades estéticas figura el difusor trasero, rematado en los extremos por las salidas de escape dobles. El sonido mecánico es brutal.

ra sonido 'racing' innecesariamente. Habrá a quien le guste, pero muchos acabarán pasando a modo Normal para no llamar tanto la atención.

Y ya que citamos los progra-

mas de conducción—hay seis—, decir que no nos gusta el mando selector, cuya 'lógica' no se entiende muy bien a veces.

La combinación de nuevo motor y nuevo cambio se apre-

cia de forma positiva en el consumo, que a ritmos 'legales' ha disminuido de forma drástica. Es más, el nuevo Mustang GT

es uno de los escasísimos modelos que, conducidos relajadamente, gastan menos de lo que homologa la marca, y en

nuestro test se conformó con 10,4 l/100 km, que es muy poco. Sin duda, hasta las mejoras en aerodinámica habrán influido. Pero si avivamos la marcha, la media se dispara.

Incluso yendo despacio, el Mustang GT transmite sensaciones, y no digamos al circular sin capota. Pero lo bueno es que el 'pony car' americano también acepta de buen grado los tramos de montaña atacados de forma decidida, porque hay frenos de sobra—los Brembo, ayudados por unas adherentes Michelin Pilot Sport 4S, le han clavado de 120 km/h a 0 en menos de 50 metros—, hay una nueva suspensión realmente eficaz que contiene bien el balanceo y nos va

transmitiendo suficiente información, y la dirección es incluso más rápida que antes: 2,55 vueltas de volante.

Como la relación entre el producto y el precio a pagar es interesantísima, podríamos caer en el error de perdonarle errores; pero, al menos, citaremos cosas a mejorar. Como el mínimo espacio en las plazas traseras o la práctica ausencia de reposacabezas ahí, una calidad general que ha mejorado pero que sigue mostrando pobres detalles—alfombra del maletero suelta, antena como las del siglo XX...— o una capota eficaz y de rápido accionamiento eléctrico que, sin embargo, debemos desbloquear y bloquear a mano.

► SUS RIVALES



AUDI S3 CABRIO 2.0 TFSI 310 CV QUATTRO S TRONIC
Pertenece a un segmento inferior, al menos por dimensiones externas. Pero también tiene cuatro plazas, anda casi igual de bien y gasta menos. Precio similar y calidad superior.

Precio	59.030 €
Maletero	245 - 285 l.
Consumo	6,7 l/100 km
0 a 100 km/h	5,1 seg.



AUDI S5 CABRIO 3.0 TFSI 354 CV QUATTRO TIPTRON.
Es comparable con el Mustang GT por tamaño, maletero o prestaciones, pero cuesta unos 30.000 euros extra. El S5 brilla por comportamiento y calidad, y por su tracción.

Precio	87.060 €
Maletero	320 - 380 l.
Consumo	7,8 l/100 km
0 a 100 km/h	5,1 seg.



MERCEDES-AMG C43 4MATIC CABRIO 367 CV
Sigue siendo mucho más caro que el Ford, pero no tanto como el Audi. Y es muy rápido, bastante 'brutal'... Alta calidad y amplitud razonable, pero el consumo no es bajo.

Precio	75.225 €
Maletero	285 - 360 l.
Consumo	8,3 l/100 km
0 a 100 km/h	4,8 seg.

Hace tres años, Elon Musk, fundador de SpaceX y Tesla, dijo que era imposible construir un cohete eléctrico que tuviera la fuerza suficiente para llegar al espacio. Pero Rocket Lab, una empresa privada de Nueva Zelanda, ha conseguido lanzar con éxito este mismo año un cohete de tamaño medio propulsado por electricidad. Y a medio plazo los propulsores eléctricos más avanzados podrán impartir un Delta-v de 100 km/s, lo que equivale a una fuerza suficiente como para llevar a una nave espacial a los planetas exteriores del Sistema Solar. Pero para cohete que utiliza la electricidad como ayuda para poner en órbita a su propietario, el Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo. Y es que en su particular carrera por la electrificación, pero con las ruedas en la tierra y lejos del espacio, Porsche sigue evolucionando

La versión PHEV del Panamera Sport Turismo consigue combinar con acierto tres ventajas que hoy por hoy nadie es capaz de ofrecer en un sólo vehículo: la emoción y las prestaciones de un superdeportivo, el consumo y los privilegios de un modelo con etiqueta 0 emisiones y el espacio y la versatilidad de un familiar.

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

do sus versiones híbridas enchufables demostrando que la ecología no tiene por qué estar reñida con las emociones ni con la practicidad. Y con ello, además, busca un doble objetivo a nivel mecánico: reducir consumo y emisiones al máximo y añadir un poco de salsa picante al motor V6 biturbo de 330 caballos para firmar unas prestaciones de escándalo. Además, una vez en el interior el Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo sigue siendo lo

más parecido a un cohete de la NASA por la cantidad de mandos, información, pantallas, sistemas y tecnología puestos a disposición de un conductor que tendrá que tomárselo con filosofía y paciencia hasta controlar bien y sacarle el partido a todo.

Pero el primer día, ese conductor sí se dará cuenta de algunos aspectos importantes de su nuevo 'lobo', vestido con la piel de cordero de una etiqueta verde que apenas enmasca-

ra la verdadera personalidad del deportivo alemán. En realidad no se trata de esconder nada. El Panamera 4 E-Hybrid tiene la particularidad de ofrecer dos personalidades bien diferenciadas y veneradas por un tipo de público que busca un superdeportivo con el que vivir sensaciones excitantes en carretera, pero que no esté demonizado cuando circule por una gran ciudad. Mejor dicho, que pueda entrar en la almendra central de esa gran urbe con la tranquilidad social y la despreocupación por una posible multa de quien utiliza una bici eléctrica.

Y con este modelo tiene la solución, porque al ser híbrido y enchufable puede circular hasta 51 kilómetros en modo eléctrico puro con una sola carga, y hasta 140 km/h -48 kilómetros pudimos hacer nosotros combinando la ciudad y alguna vía de circunva-



LA CLAVE
amas@motor16.com

Impresionante ingenio mecánico que consigue responder a todas y cada una de las exigencias del comprador que lo quiere todo. Es deportivo y divertido. Gasta lo que una berlina de gasolina de 150 CV... pero con 462 CV. Tiene espacio para toda la familia y su equipaje. Y esconde tanta tecnología que la única pega es aprenderse la.

El motor de gasolina V6 Biturbo de 330 CV, montado también en el Audi RS 5 -ahí rinde 450-, se combina con uno eléctrico de 136 CV. El resultado es magnífico.

PRECIO 115.488 €

EMISIONES DE CO₂: 59 G/KM

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Eficacia y eficiencia. Comportamiento espectacular. Agradado de uso y consumo en ciudad. Autonomía en modo eléctrico. Posibilidad de carga en marcha.

DEBE MEJORAR

- Detalles de equipamiento. Reflejos y huellas dactilares en las pantallas centrales. El control absoluto de mandos y funciones requiere paciencia y estudio.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS Ultimate con tecnología ACTIVE
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA 2.9 V6	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/valvulas	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.894
Alimentación	Inyección directa de gasolina, biturbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	330 CV / 5.250-6.500
Par máximo/rpm	45,9 mkg / 1.750-5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	40,8 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	51 kilómetros
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio y polímero - 14 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	462 CV / 71,4 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	PDK Automático de 8 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados (390 mm / 365 mm)
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de dobles trapezios, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM
Trasera:	Independiente de tipo multibrazo, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM
RUEDAS	
Neumáticos (del.-tras.) - Marca	275/35 ZR21 - 315/30 ZR 21 - Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.265
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.049 / 1.937 / 1.428
Capacidad maletero - depósito (l)	425 - 80

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	275 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,6
De 0 a 50 km/h	1,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,4 (4,6)
De 0 a 160 km/h (oficial)	10,3 (10,8)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,6
1.000 m desde 40 km/h en D	22,0
De 80 a 120 km/h en D (oficial)	2,9 (3,1)
Recorriendo (metros)	82
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,8 km/h de media (partiendo con batería cargada)	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,5
En conducción dinámica	14,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo. Modo normal/Modo Charge	8,4 / 10,1
A 140 km/h de cruceo	9,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.095
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	2,6



Ecología sin renunciar a nada





▲ El cargador de serie es de 3,6 kW y tarda en cargar 6 horas. Tardar sólo 2,4 horas es opcional.



▲ El maletero de la versión Sport Turismo en versión híbrida enchufable cubica 425 litros, 20 más que un Panamera PHEV normal.



▶ De serie, el Sport Turismo cuenta con 4+1 plazas, una más que el Panamera normal. Sin embargo, nuestra unidad iba provista de la opción confort, que convierte la zona trasera en un espacio generoso para solo dos ocupantes con una gran pantalla táctil central y dos asientos eléctricos multirregulables.

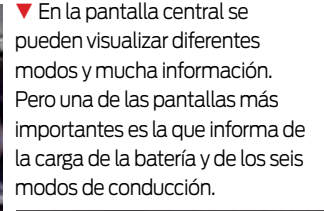


▲ El cambio automático PDK de 8 velocidades se puede manejar desde las levas del volante. Es rápido y eficaz.

SUSPENSIÓN NEUMÁTICA ES DE SERIE Y ADAPTATIVA, INCLUYENDO SISTEMA DE SUSPENSIÓN ACTIVA 'PASM' Y CONTROL DE CHASIS INTEGRADO. MANTIENE A RAYA LAS 2,2 TONELADAS LARGAS DEL CONJUNTO COMO UNA NAVE ESPACIAL LA INFORMACIÓN QUE SE LE OFRECE AL CONDUCTOR ES TAN EXHAUSTIVA QUE REQUIERE ADAPTACIÓN



▲ También junto al cuentavueeltas analógico hay un reloj configurable que muestra informaciones relevantes.



lación sin pasar de 90 km/h-. Automáticamente, esto le da derecho a la etiqueta 0 y a todas las ventajas asociadas a este documento en los episodios de alta contaminación de una gran ciudad.

Y lo bueno del sistema utilizado por el Panamera es que si no has tenido la oportunidad de enchufarlo y cargar la batería de iones de litio de 14 kWh, en el modo E-Charge y en marcha el motor V6 se encarga de mover el coche a la vez que rellena la batería. Nosotros hemos hecho la prueba, y circulando a 120 km/h, y con un consumo real de 10 l/100 km, el sistema ha regenerado en 20 kilómetros la batería suficiente para hacer 7 en

modo puramente eléctrico, una autonomía eléctrica que, además, se puede preservar mediante el botón E-Hold para usarla después en ciudad.

La otra personalidad de nuestro protagonista llega tan rápido como lo que se tarda en apretar un botón, el del modo Sport o el Sport Plus, y entonces el 'cohetes' Panamera acelera de tal forma que el conductor tendrá que ejercitar su cuello como un piloto de F1 para soportar sin pegarse la fuerza G que genera no solo la aceleración, sino el impresionante agarre en curva. Y cuando sale a carretera, el Panamera probado no se deja ni un sólo caballo, ni una sola sensación por el camino.

Los 462 CV de potencia conjunta catapultan al piloto de este Shooting Brake a una dinámica sensacional apoyada

en todo momento por una suspensión neumática regulable de serie –por cierto, completísima la dotación de fábrica–,

SUS RIVALES



BMW 18 COUPÉ
Es mucho más caro que el Porsche pero acelera algo mejor y consume algo menos porque es más ligero. Es mucho más pequeño por dentro, incluido el maletero.

Precio	145.200 €
Potencia	374 CV
Consumo	1,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,4 seg.



LEXUS LC 500H SPORT+
No es híbrido enchufable, por lo que carece de la etiqueta 0 del Porsche o el BMW. También es más caro, sólo tiene dos puertas y sus dos plazas traseras son mínimas.

Precio	130.000 €
Potencia	359 CV
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	5,0 seg.



MERCEDES S560 4MATIC COUPÉ
No es ni siquiera híbrido, pero entra en la lista de opciones del comprador de un Panamera. Acelera igual que el Porsche, pero gasta mucho más y es muchísimo más caro.

Precio	162.150 €
Potencia	469 CV
Consumo	9,0 l/100km
0 a 100 km/h	4,6 seg.



▲ No hace falta elegir el eje trasero direccional –opcional por 2.081 euros– para lograr un comportamiento dinámico espectacular.

que además de garantizar el agarre, la ausencia de balanceos o la trayectoria, también asegura una gran comodidad

y un control suficiente sobre un peso que, como es habitual en un eléctrico, se ha ido hasta las 2,3 toneladas. El V6 de 2,9

litros de cilindrada es el mismo que monta el Audi RS 5 solo que con 120 CV menos, potencia inferior para reducir consumo que se compensa con un motor eléctrico de 100 kW, el equivalente a 136 CV, y un fantástico par máximo disponible de 71,4 mkg, por los 61,2 mkg en el RS 5.

Y el consumo, que en este caso sí gana en importancia respecto a otras versiones menos volcadas con la ecología, es verdaderamente contenido. Y aunque no vamos a decir que cueste pasar de los 10 l/100 km, lo cierto es que resulta fácil mantener a raya esa cifra siempre que respetemos los límites de velocidad. Aunque la mayor satisfacción lle-

ga si tenemos la posibilidad de cargar cada noche la batería y poder circular en modo eléctrico por muy poco dinero.

Del Panamera E-Hybrid Sport Turismo no nos han gustado tanto los reflejos y la facilidad para llenarse de huellas la parte táctil por delante de la palanca de cambios, donde se reúnen casi todos los mandos. Y tampoco el tiempo que requiere dominar la tecnología desplegada por este deportivo de excepción. Pero no hay un modelo que combine bajo una misma piel la suavidad y refinamiento de un Audi A8, el genio y la deportividad de un RS 5, el consumo y espacio de un A4 Avant y la etiqueta 0 del Q7 e-tron.

►► Como es habitual en AMG, el motor se ensambla a mano y lo firma el ingeniero responsable. Los frenos, de alto rendimiento, son excelentes.



SUV de carreras

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

No parece mala idea combinar la estética de moda con unas prestaciones de pura sangre. De hecho, es complicado encontrar rivales directos a esta poderosa evolución del Mercedes-AMG GLA 45, que presume de 381 CV de potencia y unas prestaciones que sacarían los colores a bastantes deportivos biplaza de renombre.

Sin sacar los pies del tiesto a la hora de rodearse de una estética demasiado llamativa, nuestro protagonista sí recurre a inevitables soluciones aerodinámicas y de refrigeración que le brindan una aire más agresivo. También en el interior, elegante pero salpicado de toques exclusivos que revalorizan la puesta en escena.

Pero lo que verdaderamente marca su personalidad es el conjunto motor-transmisión-chasis. En su última puesta al día, el propulsor dos litros turbo incrementó la potencia en 21 CV, hasta los 381. También aumentó el par máximo y re-

No te dejes engañar por sus formas de todocamino, porque no quiere ni oír hablar del mundo 'off road'. Lo suyo es correr, casi competir, gracias a sus 381 CV de potencia y a un chasis privilegiado, calibrado con mimo. Un AMG con todas las letras.

dujo la desmultiplicación del cambio SpeedShift DCT de siete relaciones.

Blanco y en botella. Lógicamente las prestaciones se han

mejorado respecto a la versión anterior, ¿pero cuánto? Pues nada menos que cuatro décimas en el paso de 0 a 100 km/h -4,4 segundos frente

a 4,8-, medición en la que la función Race Start es vital para salir de una manera limpia y sin perder motricidad. Las diferencias, sin embargo, no son tan significativas a la hora de recuperar. En un adelantamiento simulado, para pasar de 70 a 110 km/h nuestro protagonista necesita 2,8 segundos y 71 metros, sólo una décima de segundo y 2,5 metros menos que antes.

La tracción total 4Matic es de serie. En condiciones normales actúa sobre las ruedas delanteras, pero si detecta algo 'raro' puede pasar hasta un 50 por ciento de la motricidad al eje posterior. También el tren de rodaje deportivo AMG forma parte de la dotación estándar para consolidar una agilidad y una estabilidad excelentes.

Tampoco habrá que pagar por el Dynamic Select, que permite cambiar la personalidad del vehículo gracias a los programas Confort, Sport, Sport+ e Individual, pero sí habrá que desembolsar dinero extra por el paquete AMG

PRECIO		71.750 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
	EMISIONES DE CO₂:	172 G/KM
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
	Rendimiento del motor y prestaciones. Dinámica. Dirección. Frenos excelentes. Cambio. Exclusividad.	
		Capacidad 'off road' nula. Consumo en conducción deportiva. Precio. Plaza central trasera. Autonomía.



►► El interior se remata con una atmósfera más deportiva. El cambio de doble embrague, de siete relaciones, es muy rápido.



►► Conserva las cinco plazas del resto de la gama GLA y presenta hasta cinco programas de conducción.



► Su estética no es demasiado radical, pese a ser un deportivo de raza por las prestaciones que atesora. El tren de rodaje es más bajo y más firme.



►► El maletero presume de los 421 litros del resto de la gama. Estas llantas de 20 pulgadas son opcionales, pero sin sobreprecio.

del motor que engancha. Y a la vez no te maltrata en el día a día, con un confort más que digno y un gasto aceptable: 9,0 litros de media en la prueba. Y como los milagros no existen, su personalidad 'off road' es sencillamente nula.

En estos momentos, el GLA AMG 45 se encuentra en 'parada técnica'. Reanudará la producción en dos semanas, con mejoras en equipamiento y probablemente en emisiones.

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Me gusta lo que corre y cómo corre, su agilidad, el motor estirando hasta 6.500 rpm con un sonido que conquista, con efecto 'punta-tacón' incluido al reducir. Y a la vez es agradable en el día a día. También conviene por su exclusividad, aunque vemos algunas lagunas de equipamiento tras pagar... 71.750 euros.

Dynamic Plus, que incluye un autoblocante delantero, suspensión adaptativa y el programa adicional Race, todo por 2.563 euros. Y si nos parece poco la limitación hasta 250 km/h, podemos incrementar la hasta 270, aunque la broma nos costará 2.014 euros.

La verdad es que sorprende por su agilidad, su estabilidad, una dirección superprecisa, sus prestaciones y un sonido

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.991
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	381 CV / 6.000
Par máximo/rpm	48,5 mkg / 2.250-5.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,84
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	235/40 ZR20
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.445 / 1.804 / 1.474
Capacidad del maletero (l)	421 - 1.235
Capacidad del depósito (l)	56
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,7
De 0 a 50 km/h	1,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,4 (4,4)
Recorriendo (metros)	92
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,8
1.000 m desde 40 km/h en D	22,6
De 80 a 120 km/h en D	3,1
Recorriendo (metros)	86
FRENADAS (en metros)	
De 60 a 0 km/h	12,8
De 100 a 0 km/h	33,7
De 120 a 0 km/h	47,5
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,0 km/h de promedio	10,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,0
En conducción dinámica	16,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,1
A 140 km/h de cruce	10,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	622
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,6
Ciclo extrarurbano	6,1
Ciclo mixto	7,4

SUS RIVALES



AUDI RS 3 SPORTBACK 2.5 TFSI S-TRONIC 400 CV

El RS Q3 ya no se comercializa, así que una opción lógica es este compacto deportivo, por potencia y prestaciones. Es algo más dinámico y ágil... y más económico.

Precio	64.450 €
Longitud	4,34 metros
Consumo	8,3 l/100km
0 a 100 km/h	4,1 seg.



JAGUAR E-PAACE P300 AWD S AUTO 300 CV

Acaba de llegar, y su propulsor 2.0 se queda algo lejos del GLA 45 en cuanto a potencia. No es tan ágil y el cambio es de 9 velocidades. Parte desde un precio más atractivo.

Precio	58.600 €
Longitud	4,41 metros
Consumo	8,0 l/100km
0 a 100 km/h	6,4 seg.

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



Mínimo suficiente

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

No es la versión más económica de la gama Tiguan, un honor que corresponde a la dotada del propulsor 1.4 TSI de gasolina, de 125 caballos, pero sí es la más modesta en cuanto a potencia y consumo se refiere. Y la duda que puede surgir es si un vehículo de este tamaño, y que con lo puesto pesa 1.568 kilos, será suficientemente solvente con 115 CV bajo el capó.

Veámoslo con los fríos números de nuestro correvit. Acelera de 0 a 100 km/h en 11,3 segundos—anuncia 10,9—y cubre el primer kilómetro desde parado en 33,5 segundos. Esta versión del Tiguan monta el propulsor 2.0 TDI de 115 CV, aspecto que le brinda más par máximo que sus hermanos 'gemelos'—el Seat Ateca y el Skoda Karoq—, que para la misma potencia apuestan por el bloque 1.6 TDI, que ofrece 25,5 mkg, por los 32,7 en el caso del Volkswagen.

Ahora vamos con lo importante: las recuperaciones. Aguanta el tipo sin problemas

Probamos la versión menos potente de la gama Tiguan. Se trata del motor diésel 2.0 TDI de 115 CV, y podría plantearse la duda de si irá 'justito'; pero ya adelantamos que resulta suficiente para un perfil de conducción sin grandes exigencias en el terreno prestacional.

llaneando, y tampoco tendremos problemas para afrontar repechos. Otra cosa es adelantar, por potencia y por los largos desarrollos del cambio manual de seis marchas. Por

eso, es vital bajar hasta la cuarta velocidad para coger 'carretila'; sobre todo si vamos con el aforo completo y cargados con equipaje.

En cualquier caso, desde

1.700 rpm ya trabaja a pleno rendimiento, y empuja con ganas hasta acariciar las 5.000 vueltas, un régimen alto para tratarse de un diésel. Lógicamente, el salto hasta la variante 2.0 TDI de 150 CV nos dará 'alás', siendo la diferencia de precio de 1.910 euros.

Ya hemos comentado que es la variante de acceso en diésel, por eso no contempla 'lujos' como el cambio DSG o la tracción total. Tampoco la selección de perfiles de conducción, y las aventuras 'off road' se limitarán a las permitidas por una altura libre al suelo de 19,1 centímetros.

Esta potencia no compromete en ningún momento su excelente chasis ni la motricidad en las ruedas delanteras, que cuentan con el diferencial electrónico XDS como aliado.

El tacto general de esta variante del Tiguan es muy agradable, con una dirección y un cambio muy precisos, un confort de marcha elevado y una estabilidad notable en los cambios de apoyo. También nos agradan las distancias de frenado registradas, pues necesita sólo 35,2 metros—montaba

PRECIO		31.340 €
EMISIONES DE CO₂: 120 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Habitabilidad y maletero. Consumos. Tacto general muy agradable. Dinámica. Equipamiento de serie.	Precio más alto que sus rivales directos. Capacidad 'off road'. Prestaciones. Pantalla salpicadero algo baja.	



◀ La buena ejecución del interior se combina con elementos prácticos, como una banqueta trasera deslizable por partes. La pantalla táctil de 8 pulgadas es de serie.



◀ Es confortable, y un buen rodador. Los 115 CV del motor no ponen en apuros a su excelente chasis. El diferencial electrónico XDS optimiza la motricidad delantera.



go con respecto a rivales como los comentados Ateca y Karoq, pero en su defensa hay que decir que el equipamiento es más generoso con este acabado Advance, con elementos como Front Assist, ACC, Pre-Crash, climatizador de tres zonas, cámara trasera, navegador, faros led...

▲▲ El maletero oscila entre los 510 y los 615 litros, en función de la posición de la banqueta trasera. El máximo es de 1.655 litros.

unos neumáticos opcionales 235/55 R18— para detenerse desde 100 km/h. Y todo con un consumo medio real de 5,8 l/100 km durante la prueba.

El precio se incrementa al-

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Esta versión TDI de 115 CV convence por su agradable tacto de conducción y un consumo muy ajustado, y resulta más resolutiva de lo que parece en cuanto a rendimiento en carretera; aunque sin grandes alardes, eso sí. Resulta algo más caro que la media, pero el equipamiento de serie es francamente generoso.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 2.750-4.500
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 1.700-2.500

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

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.568
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.486 / 1.839 / 1.654
Capacidad del maletero (l)	510/615 - 1.655
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,8
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,3 (10,9)
Recorriendo (metros)	192

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	43,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,7

SUS RIVALES



SEAT ATECA 1.6 TDI 115 CV REFERENCE ECOMOTIVE
Comparte casi todo con el Tiguan, aunque el propulsor diésel básico es un 1.6 TDI en lugar de un 2.0 TDI. Es más ligero, más barato y el más eficiente de cara al consumo.

Precio	24.810 €
Longitud	4,36 metros
Consumo 0 a 100 km/h	4,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



SKODA KAROQ 1.6 TDI 115 CV AMBITION
El tercer miembro de los 'trillizos' junto a Tiguan y Ateca. El 1.6 TDI, como el del Seat, cede par motor frente al del Volkswagen. Ofrece una banqueta trasera correziata.

Precio	26.210 €
Longitud	4,38 metros
Consumo 0 a 100 km/h	4,6 l/100km
0 a 100 km/h	10,7 seg.

CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 24,0 km/h de promedio	6,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,3
En conducción dinámica	9,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,8
A 140 km/h de cruceo	7,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.000
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,7
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,7





ALA CARTA OPEL PERMITE ELEGIR ENTRE 13 COLORES, SEIS DISEÑOS DE LLANTAS... Y HAY GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS ORIGINALES

Multiaventurero

El Mokka X se ha convertido en todo un fenómeno de masas, pues desde que fuera lanzado en 2012 se han vendido más de 600.000 unidades. Su atrevido diseño, sus eficientes motores, sus compactas dimensiones o su tecnología se han convertido en piezas clave para su éxito.



hasta tres bicicletas en un soporte extraíble posterior.

Pero el Opel Mokka X también presume de espacio interior, y un extra de ergonomía ganado con la introducción de nuevas pantallas táctiles de 7 y 8 pulgadas, que eliminaron la inmensa mayoría de

sus botones físicos. Aunque para ergonomía, la que proporcionan sus asientos delanteros con calificación AGR, únicos en su categoría y que pueden contar hasta con calefacción.

Y es que en materia de equipamiento, el Mokka X es

todo un referente en su clase, con elementos como la apertura y arranque sin llave, el equipo de sonido Bose, la cámara de visión trasera, los faros LED AFL o lo último en ayudas de seguridad activa, controladas todas desde su cámara Opel Eye.

En 2012 la firma alemana llegaba al segmento de los SUV compactos con el Mokka, un modelo hoy bautizado con el nombre de Mokka X tras su profunda renovación en septiembre del pasado año.

Con sus casi 4,28 metros de longitud, se convierte en una opción muy inteligente para quienes busquen una alternativa aventurera a un modelo compacto convencional. Y razones no faltan, pues ofrece, por ejemplo, el innovador sistema FlexFix, que nos permite transportar cómodamente



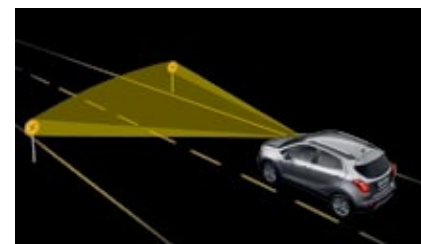
Abundan los plásticos mullidos y los buenos ajustes. Y eso transmite calidad. Su interior es muy amplio, y la capacidad del maletero puede oscilar entre 356 y 1.372 litros gracias a los respaldos traseros abatibles por secciones 60:40.



Gran comportamiento en cualquier escenario, y sus motores ofrecen buenas prestaciones y bajos consumos. El FlexFix cuesta 950 euros.



La cámara Opel Eye, ubicada junto al espejo retrovisor interior, es la encargada de leer las señales de tráfico, que se nos muestran en la pantalla central.



Por encima de 60 km/h nos advierte en el caso de que abandonemos el carril sin señalizarlo con el intermitente. Lo hace visual y acústicamente.



El Indicador de Distancia de Seguridad mide el espacio con el vehículo que nos precede y pone en aviso a la Alerta de Colisión Frontal.



El Opel Eye controla las luces de carretera automáticas del sistema AFL LED, que generan un 30 por ciento más de potencia.



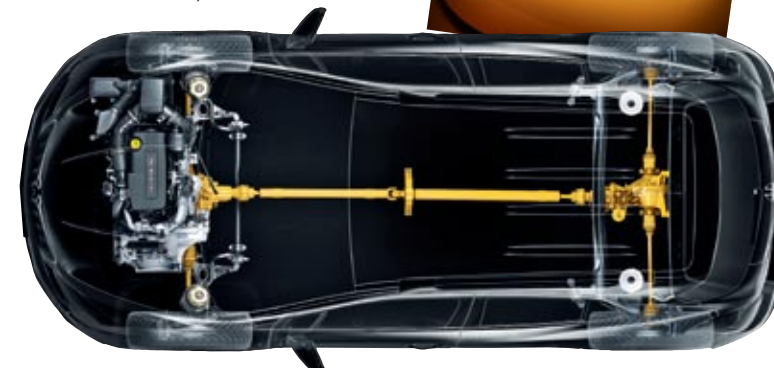
Cuatro son los niveles de equipamiento disponibles para el Mokka X –Selective, Excellence, Color Edition y Ultimate–, que se pueden adquirir con el propulsor 1.4 Turbo de gasolina, que rinde 140 CV de potencia y ofrece altas prestaciones. Quienes valoren significativamente el aho-

rrro apostarán por el diésel 1.6 CDTI de 136 CV, también muy rápido en carretera, o por una ecológica versión del 1.4 Turbo que puede funcionar con gasolina o gas GLP, lo que le otorga la calificación ECO de la DGT. La gama Mokka X de Opel arranca en unos atractivos 18.000 euros.

CON TRACCIÓN TOTAL UN PLUS DE SEGURIDAD

Tanto la versión 1.4 Turbo de gasolina como la de motor diésel 1.6 CDTI pueden adquirirse con un efectivo sistema de tracción a las cuatro ruedas que le ha valido al Opel Mokka X para conseguir en dos ocasiones el galardón 'Coche de Tracción Integral del Año' en Alemania. Gracias a un embrague electrónico, este sistema 4x4 puede enviar parte de la potencia a las ruedas traseras cuando detecta una pérdida de adherencia. Y eso lo hace de forma automática, sin que el conductor tenga que preocuparse por nada, pudiendo variar el reparto entre sus ejes delantero y trasero desde un 100:0 hasta un 50:50. Esto no sólo proporciona garantías al abandonar el asfalto –el Mokka X tiene una distancia libre al suelo de 158 milímetros–, sino que se convierte en un extra añadido a la seguridad activa cuando circulamos por carreteras nevadas o bajo la lluvia. Y apostar por este sistema de tracción total supone un desembolso que ronda los 1.800 euros en ambos casos.

El embrague central es el encargado de repartir la potencia de forma inteligente entre ambos ejes. Y el Mokka X 4x4 suma, además, el control de descensos.





4,21 METROS EL CROSSLAND X ES EL SUV DE ACCESO A LA 'FAMILIA X' DE OPEL, PERO PRESUME DE AMPLITUD Y FUNCIONALIDAD



Excursión urbana

Un puesto de conducción elevado, una excelente visibilidad, mecánicas eficientes y unas dimensiones compactas convierten al Opel Crossland X en un ciudadano modélico, que no teme a las aventuras de fin de semana ni a los viajes más placenteros en familia con todo su equipaje.

Desde 2010, el segmento de los SUV urbanos se ha multiplicado por cinco en lo que a ventas se refiere. Opel vio ese hueco y expandió su aventurera 'familia X' con este Crossland X, que es un pro-

ducto 'Made in Spain', pues se fabrica en exclusiva en la factoría de Figueruelas.

Con sus 4,21 metros de longitud –es 16 centímetros más corto que un Astra–, está enfocado a áreas urbanas,

que se dominan desde su elevado puesto de conducción y gracias a su excelente visibilidad. Pero el Crossland X no teme a los largos viajes, respaldado por mecánicas enérgicas que alcanzan los 130

CV. Hablamos del motor 1.2 Turbo, que también se ofrece con 110 CV y permite optar por un cambio automático de seis velocidades. Existe a su vez una versión atmosférica con 81 CV –todos tienen tres

cilindros–, que suma una interesante alternativa capaz de funcionar con gasolina o GLP. Supone un desembolso extra de 1.000 euros, pero presume de una autonomía que ronda los 1.300 kilómetros, se traduce en ahorros de hasta el 40 por ciento en combustible y consigue la preciada etiqueta ECO de la DGT, con las ventajas que eso supone; entre ellas, por ejemplo, acceder a ciudades como Madrid en días de alta contaminación.

A su vez, el Opel Crossland X suma un diésel 1.6 con 100 y 120 CV de potencia, que presume de consumos medios bajísimos: 3,9 y 4,0 l/100 km, respectivamente.

A diferencia del Mokka X, su hermano mayor, el Crossland X tiene un carácter más urbano y sólo está disponible con tracción delantera, pero gracias a su generosa altura libre al suelo puede permitirse ciertas alegrías por zonas no asfaltadas.

El Opel Crossland X también ofrece lo último en el capítulo de la tecnología, pues en función del nivel de acabado contempla, por ejemplo, avanzados faros LED adaptativos, información proyectada Head-Up display, cámara de visión panorámica trasera, sistema de aparcamiento asistido y los más avanzados sistemas de ayuda a la conducción, heredados del segmento superior.



▲ Opel ofrece cinco eficientes mecánicas para su Crossland X, que presume de agrado y confort de marcha. La presentación interior está muy bien ordenada, y hay pantallas de 7 u 8 pulgadas, asociadas a lo último en conectividad. Es el único de su clase que puede contar con unos asientos con calificación AGR.

Para atraer a un público más juvenil, la firma alemana propone una gran capacidad de personalización, y por ello encontramos tres tonos para el techo –blanco, gris y

negro–, que se combinan con hasta once colores de carrocería. Y eso es sólo una parte, pues Opel ha desarrollado un completo catálogo de accesorios originales.

Tres son los niveles de equipamiento disponibles en el Crossland X –Selective, Excellence y Ultimate–, y el precio de arranque de la gama es ahora de 14.700 euros.

FUNCIONALIDAD AL NIVEL DE UN MONOVOLUMEN

A pesar de su contenido tamaño exterior, ideal en ciudad, el Opel Crossland X se beneficia de un espacio interior digno de una clase superior. De serie cuenta con una confortable banqueta trasera y respaldos que se pueden abatir en secciones 60:40 para incrementar su capacidad de maletero, que arranca en 410 litros y libera espacio para un doble fondo y una rueda de repuesto de verdad. Ahora bien, por 1.000 euros extra puede equipar el Paquete Versatilidad, que, como su nombre indica, multiplica exponencialmente la funcionalidad de este crossover urbano. Gracias a él, su banqueta pasa a ser de dos piezas y se puede desplazar longitudinalmente hasta 150 milímetros para redistribuir el hueco para las piernas o el maletero, que alcanza los 520 litros con la segunda fila adelantada. Y llega a los 1.255 litros abatiendo sus respaldos, que vienen divididos en partes 40:20:40. Ahí no acaba la cosa, pues los asientos de los extremos se pueden centrar, ocultando la plaza central, para multiplicar la sensación de confort en su interior.



◀▶ Head-Up display, cargador inalámbrico, sistema IntelliLink para conectar el smartphone... Son algunos de los avances de los que puede presumir el Opel Crossland X.

 **EURO 6D-TEMP CUALQUIERA DE LOS MOTORES EMPLEADOS EN EL GRANDLAND X CUMPLE LA MÁS ESTRICTA NORMA ECOLÓGICA**



Cabeza de familia

Con 4,48 metros de largo, 1,85 de ancho y 1,61 de alto, el Grandland X se convierte en punta de lanza de la firma alemana en el mercado SUV. No puede negar su ADN, pues basta una mirada para descubrir detalles que le definen como un Opel en toda regla, como la parrilla frontal, el marcado 'ala' en su lateral o sus delgados faros delanteros, con tecnología AFL LED y siete funciones de iluminación capaces de convertir la noche en día.

No tiene por qué haber dos Grandland X iguales. No lo decimos porque ofrezca niveles de acabado Selective, Excellence y Ultimate, porque esté

El nuevo Grandland X, su buque insignia en el segmento SUV, ha sido el último en sumarse a la aventurera 'familia X' de Opel. Presume de diseño, amplitud interior, calidad de acabado y seguridad, y de unos eficientes propulsores que en breve cumplirán la normativa Euro 6d-TEMP.



disponible con tres eficientes mecánicas, dos tipos de cambio... Sino porque Opel apuesta por la máxima personalización, con detalles como la carrocería bitono, las más avanzadas opciones o un sinfín de accesorios originales para multiplicar la funcionalidad o ganar deportividad, pues hereda algunos elementos de la dinámica gama OPC.

Su amplia distancia entre ejes se traduce en un espacio interior sorprendente de cinco cómodas plazas, pues incluso la central trasera puede aprovecharse bien por la ausencia de túnel central, detalle no muy habitual entre sus riva-

les. También puede presumir de un maletero que nada tiene que envidiar al del más práctico familiar. Y su portón trasero, además, ofrece apertura y cierre manos libres.

La calidad de materiales y ajustes está muy presente, y ofrece los excelentes asientos delanteros AGR. Precisamente desde esa privilegiada posición se domina la carretera con facilidad por su elevado puesto de conducción, lógico y ordenado, y en el que llama la atención su pantalla táctil de hasta 8 pulgadas, con sistema IntelliLink para simplificar al máximo las funciones y reducir el número de botones.

Tres son las mecánicas disponibles para el Grandland X, y todas cumplirán la estricta norma ecológica Euro 6d-TEMP tras el verano. En gasolina encontramos el 1.2 Turbo, un sobresaliente corazón triclíndrico de 130 CV que puede sacar pecho por sus brillantes prestaciones y ajustados consumos.

Y dos son las opciones diésel que encontramos en la gama. La última incorporación es el 1.5 Diésel, que rinde 130 CV. Y mientras que el antes citado motor de gasolina se ofrece sólo con cambio manual de


Su maletero oscila entre 514 y 1.652 litros, por lo que cabe todo el equipaje familiar. Presume de espacio interior y se puede personalizar al gusto, incluso con elementos como el techo panorámico o un sistema de sonido Denon. Delante ofrece asientos AGR.



6 velocidades, el diésel está disponible, además, con un avanzado cambio automático de 8 marchas. Para brillar en consumos y emisiones suma un catalizador NOx y un eficiente filtro

de partículas. Y por si sus 130 CV no fueran bastantes, ahí está el poderoso 2.0 Diésel, que presume de 177 CV y equipa de serie el cambio automático de 8 relaciones.

En cuanto a los precios, la gama del Opel Grandland X arranca ahora en 21.000 euros.

Motor 13 para Opel 

SEGURO Y ÁGIL CINCO ESTRELLAS EURONCAP Y SISTEMA INTELLIGRIP

No hay una gran demanda de versiones con tracción total en el segmento del Grandland X, y por eso la firma alemana no la contempla. Pero eso no significa que el SUV de Opel le tema a una carretera nevada o a una hipotética aventura lejos del asfalto. Porque ofrece la posibilidad de equipar el sistema IntelliGrip

–600 euros en el Selective y 300 en el Excellence–, que mediante un mando circular permite elegir entre cinco programas: nieve, barro, arena, ESP desactivado... Se asocia a unos neumáticos para todas las estaciones, y eso se traduce en mayor tracción, pues la electrónica obra el milagro una vez que el conductor ha elegido el programa más adecuado. Así de sencillo, y sin recurrir a una tracción

total, más costosa y que acarrea más partes móviles, peso extra o mayor consumo. Y siguiendo con la seguridad, cinco estrellas EuroNCAP son las logradas por el SUV grande de Opel. Y ahí son vitales sus avanzados sistemas de ayuda a la conducción, donde el Grandland X presenta una lista de asistentes que daría casi para escribir un libro.



◀▶▶ Calidad y ergonomía figuran entre sus virtudes, y ofrece pantalla de hasta 8 pulgadas. El maletero puede abrirse y cerrarse con un sencillo gesto con el pie. La plataforma EMP2 le confiere ligereza y un excelente aplomo, sin pasar por alto una eficaz dinámica.



▶▶▶ Junto al selector del cambio, que puede ser automático, se ubica el mando del IntelliGrip. La frenada de emergencia con detección de peatones es sólo uno de los múltiples asistentes que ofrece.



la frase

Erick Jonnaert, Presidente de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

«Cualquier medida restrictiva del comercio en el sector de la automoción tendrá un gran impacto negativo no solo en la UE, sino también en los EE.UU y la economía mundial».



en breve

► **RENAULT CANCELA EL TERCER TURNO.** - No se mantendrá el turno complementario, que se implantó hace casi tres años en la factoría de Palencia y casi cuatro en la de Valladolid. La medida, motivada por el ajuste de la producción, afecta a 1.400 contratos temporales.

► **PSA AUMENTA PRODUCCIÓN.** - El grupo galo incrementará la fabricación de sus SUV en Europa para atender la alta demanda de los 11 modelos que tiene en ese segmento.

► **LOS DIÉSEL NO CIRCULAN POR HAMBURGO.** - Es la primera ciudad alemana que veta a los diésel anteriores a la norma Euro 6, que entró en vigor en septiembre de 2015. La prohibición, avalada por la justicia alemana, afectará a unos 165.000 vehículos.

► **MÁS GARANTÍAS PARA LAS VÍCTIMAS.** - Asegurar el cobro de las indemnizaciones, incluso si la aseguradora es insolvente, armonizando también los importe mínimos de la cobertura en todos los Estados miembros, es la pretensión del endurecimiento de la Directiva de Seguros de Automóviles, que propone la Comisión Europea. Se incluye evitar la discriminación entre estados y acabar con la conducción sin seguro.

el puntazo

Los vehículos ECO sin restricciones en Madrid. El Ayuntamiento los equipara a los CERO.

Los vehículos con etiqueta medioambiental ECO podrán entrar en el gran área central de circulación restringida que el Ayuntamiento de Madrid quiere poner en marcha después del verano. Es uno de los cambios en la ordenanza movilidad aprobada por la Junta de Gobierno del consistorio, que también contempla impedir el acceso a esa zona de prioridad residencial a los que carezcan de distintivo y limita el acceso a los calificados B y C a su recorrido hacia un parking público o privado. La normativa también contempla limitar a 30 km/h la velocidad en las calles de un único carril por sentido, la utilización de la acera por monopatines, patines y patinetes o que las bicicletas puedan circular en sentido contrario en calles residenciales y girar a la derecha con semáforo en rojo.

la cifra

125

millones de eléctricos circularán por el mundo en 2030, calcula la Agencia Internacional de la Energía (AIE), que ve a China liderando esa movilidad, que copará un cuarto de las ventas del país ese año. De hecho del 1,1 millón de eléctricos comercializados en el mundo en 2017 (+57% sobre 2016) 580.000 se matricularon en el país asiático (+72%), con Estados Unidos por detrás, con 280.000 entregas (+75%).



INFORME ANUAL DE ANFAC 2017

El crecimiento de la industria del automóvil necesita ayuda

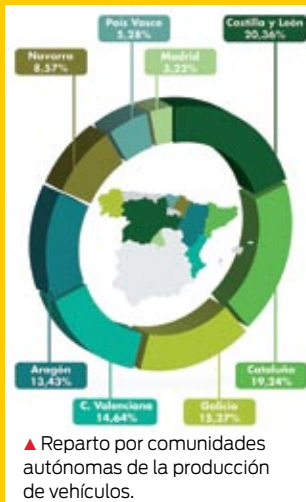
Fabricantes de vehículos y de componentes cerraron 2017 con 100.569 millones de euros de facturación, de los que 64.569 corresponden a fabricantes de vehículos (+4% sobre 2016). Además, las inversiones en las plantas españolas crecieron un 11%, hasta llegar a los 2.160 millones de euros y, a pesar de la caída de producción (-1,5%) vivida en 2017, se crearon 5.300 puestos de trabajo,

que representan un 5,7% más que en 2016; no debemos olvidar, que es un empleo de calidad, cualificado y estable, puesto que el 83% de esos contratos son indefinidos. Son datos de la Memoria Anual 2017 de Anfac, la Asociación Española de Fa-

abricantes de Automóviles y Camiones, que presentaron el vicepresidente Ejecutivo, Mario Armero, y la responsable del área económica, Arancha Mur, refrendando los retos a que se enfrenta un sector que supone el 8,6% del PIB y cerró 2017 dando empleo al 9% de la población activa española, lo que representa más de dos millones de puestos de trabajo. Se añaden los 28.138 millones de euros que el pasado año el automóvil aportó a las arcas públicas (+6%), de los que 4.467 millones correspondieron al IVA. Sin embargo, pese a esas cifras, las 15 nuevas adjudicaciones que llegarán en los próximos 18 meses, de los que la mitad tendrán una versión alternativa, y los 42 modelos diferentes (20 de ellos en exclusiva mundial), en 2018 tampoco se alcanzarán los 3 millones de unidades. Aunque se fabricará algo más que en 2017, nuestro octavo puesto como productor mundial puede ocuparlo Brasil, que el pasado año se quedó a menos de 200.000 unidades de España y acumula un crecimiento del 20% en el primer trimestre de 2018. Otra mala noticia es que «Francia ha vuelto y España tendrá problemas para nuevas adjudicacio-



Arancha Mur, responsable económica de Anfac, y Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de la organización, presentaron el informe.



Reparto por comunidades autónomas de la producción de vehículos.

nes», subrayaba Armero, recalando los 650 millones de euros de apoyo al sector comprometidos por el presidente del país vecino Emmanuel Macron.

Por contra, son buenas las previsiones de ventas de turismos y todoterreno para 2018, que se espera termine con un alza del 8% (1,33 millones de unidades), con incremento en todos los canales y a pesar que desde hace 23 meses no hay un plan de ayudas a la compra, el periodo más largo en nuestro mercado.

Son retos a los que la industria del automóvil española se enfrenta y debe superar para asegurar el futuro en el entorno cambiante en que nos movemos. Refuerzo al crecimiento, que pasa, según Anfac, por lograr los cinco objetivos prioritarios que se ha marcado la asociación: mejora de la competitividad, medidas para frenar el envejecimiento del parque, impulso a la movilidad sostenible y un marco regulatorio, que favorezca las nuevas tecnologías y el vehículo autónomo y conectado en Europa y España. En esa línea, el vicepresidente ejecutivo de Anfac, pide un plan de 150 millones de euros al año durante dos años como apoyo a la compra de vehículos alternativos mientras se produce la reducción del IVA para esos automóviles.



28.138 millones de euros aportó el automóvil a las arcas públicas.



Eduardo Divar, al frente de Kia Motors Iberia.

reemplaza a Emilio Herrera, nombrado recientemente director de operaciones de Kia en Europa. Divar llega a sus nuevas responsabilidades desde la Dirección Comercial de la compañía en España, que asumió en 2013, después de haber ocupado la dirección general de Nissho Motor España (importadora de Tata Motors) y ser director Comercial, Marketing y Comunicación de Chrysler-Jeep Iberia, ambos pertenecientes al Grupo Bergé.

Por su parte, con una larga trayectoria en prensa económica y dedicada los últimos seis años a la información relacionada con la automoción, Noemi Navas llega a la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) para ocupar la Dirección de Comunicación, que abandona Adolfo Randulfe para emprender nuevos retos profesionales. En esta asociación han entrado a formar parte de la Junta Directiva el presidente de Seat, Luca de Meo, y el consejero delegado de Fiat Chrysler Automobiles España, Víctor Sarasola.



29 sillitas bajo la lupa Dos suspensos en seguridad

Dos 'Muy Insatisfactorio' por no superar el test frontal (Giordani Evolution Isofix y Concord Ultimax i-Size), otros dos por sustancias tóxicas en sus materiales (Avionaut Ultralite + IQ base y Jane Gravity) y otro 'Insatisfactorio' por problemas de seguridad y manejo (Chicco Cosmos) son los resultados más preocupantes del primer examen a los sistemas de retención infantil realizado este año por los clubes de automovilistas europeos entre los que se encuentra el RACE.

Aunque ninguno de los 29 modelos testados ha merecido la máxima nota, hay 21 que saldan el examen con un 'Satisfactorio', quedando tres con la nota final de 'Aceptable'. Calificaciones que suponen que dichos modelos superan ampliamente parte de la normativa legal y que en su diseño se han tenido en cuenta los requisitos del análisis de las asociaciones de consumidores.

Mención especial merecen los dos suspensos por seguridad, dado que las deficiencias detectadas en ambos productos conllevan un alto riesgo de lesión y una protección demasiado deficiente.

Relevo también en Bridgestone, donde el 1 de julio José Enrique González asumirá la vicepresidencia y Dirección General para las Regiones del Suroeste de Europa (España y Portugal), que abandona Mark Tejedor, nombrado Vicepresidente para Equipo de Origen de la Región EMEA.

Más cambios hay también en FCA España y Portugal con la designación de Manuel Pérez Casado para ocuparse del Marketing de Alfa Romeo y Jeep y Paulo Carelli como res-



Noemi Navas llega a Anfac y José Enrique González dirigirá Bridgestone en España y Portugal.

ponsable de Ventas de ambas marcas. Además, Alberto de Aza regresa a España para liderar Ventas y Marketing de Fiat y Abarth y Raúl García Gil pasa a ser responsable de Leasys España.

Valor de marca Toyota sigue en cabeza

Aunque desciende seis posiciones en el ranking mundial (36), de nuevo Toyota es la firma de automoción más valiosa del mundo, con una subida del 5% en su valor de 2018 sobre 2017, alcanzando los 24.023 millones de euros. Segunda se coloca Mercedes-Benz (22.050 millones y +9%), que intercambia posición con BMW (21.992 millones y

+4%), ubicadas ambas 46 y 47 en el posicionamiento global, respectivamente. Es el ranking BrandZ de Kantar Millward Brown y WPP sobre las cien marcas más valiosas del mundo, que lidera Google (259.357 millones y +23%) y en el que Ford (10.965 millones y -2%) y Honda (10.891 millones y +4%) aparecen 96 y 97, respectivamente, conservando su puesto de 2017 en la lista exclusiva del motor. Puesto del año anterior que también mantienen Nissan

(9.816 millones y +1%), Audi (8.274 millones y +3%) y Tesla (8.089 millones y +60%), completando el 'Top ten' de automoción Maruti Suzuki (5.476 millones) y Volkswagen (5.142 millones), que no estaban el año anterior.

Nombramientos Tiempos de cambio

Eduardo Divar es el nuevo director general de Kia Motors Iberia, cargo en el que

de propulsión tradicional, el grupo apuesta por una movilidad urbana libre de emisiones, con grandes inversiones para hacer de la electromovilidad un éxito de mercado. Y en cuanto a España, el pasado abril la planta española de la compañía saltaba la barrera de los mil millones de sensores producidos, un mes antes de presentar COUP, el servicio de scooter eléctrico compartido, que llegará a Madrid este verano.

En el que el mercado español se consolidaba como el quinto mayor de Europa y el séptimo del mundo de la multinacional alemana. Han sido cinco años de crecimiento, que se mantendrá en 2018, como espera Javier González Pareja, el presidente del Grupo Bosch para España y Portugal, resaltando los 700 empleos de nueva creación incorporados en 2017 y los 100 millones de euros invertidos por la compa-

Bosch Balance anual positivo

Con unas ventas de 2.400 millones de euros (+2,6% sobre 2016) cerró Bosch España el pasado ejerci-



Nacido en el año mágico de 1968, el Seat 124 dio respuesta a las necesidades de la incipiente clase media española que empezaba a vivir la época del desarrollismo. Casi 900.000 españoles se acercaron al estilo de vida europeo con este sedán de cinco plazas que ahora celebra su aniversario.

El coche que nos llevó a Europa



◀▶ Lo que hoy nos parece un interior espartano era, hace 50 años, de lo más avanzado disponible en España. Palanca de cambios en el suelo, mandos de calefacción, salidas de aire...



1968 fue un año de grandes cambios sociales: el año de la Primavera de Praga (cuando comenzó a resquebrajarse el 'Telón de Acero'), el año en el que la crudeza de la Guerra de Vietnam llegó a su apogeo; el año del asesinato de Martin Luther King y de Robert Kennedy o del primer trasplante de corazón realizado por el doctor

Barnard. También, por supuesto, el año del Mayo del 68 francés; movimiento inconformista y punto de partida de una nueva sociedad.

Pero en el automóvil, y en España, el 68 fue el año del Seat 124, el modelo con el que la firma española daba respuesta a las necesidades de la incipiente clase media. Porque

el 124 fue a los años 70 lo que hoy es el Seat Ateca; el coche preferido en una sociedad que empezaba a vivir de manera floreciente en la época del desarrollismo. El 124 completaba una gama con el Seat 600, con el 1500 como modelo de más porte y entre medias, este moderno sedán compacto de tres volúmenes, con altos estándares

de seguridad para la época y unas dimensiones, capacidades y confort desconocidos entonces. Disponía de espacio para cinco ocupantes y un maletero con 385 litros de capacidad. Lo definieron como el 'coche del sentido común' por su gran habitabilidad interior en una carrocería de solo 4 metros de longitud. Gracias a su

ligereza—855 kilos—y a un motor de baja cilindrada—1.197 centímetros cúbicos— con 60 caballos de potencia ofrecía unas prestaciones interesantes, como los 140 km/h de velocidad máxima.

Como coche de una era moderna, destacaba por incorporar innovaciones técnicas no habituales en la época, co-

mo el cigüeñal con cinco apoyos frente a los tres habituales o la incorporación de cuatro frenos de disco, que multiplicaban la potencia de frenada. Además era el primer coche de la época pensado para viajar sin tener que diseñar la ruta del viaje incluyendo gasolineras en el recorrido. Porque los 39 litros de capacidad del depósito de combustible garantizaba una autonomía de más de 450 kilómetros (el consumo combinado era de 8,5 l/100 km).

El precio también reflejaba esa evolución, porque costaba prácticamente el doble que el Seat 600—144.432 pesetas frente a las 74.592 pesetas que valía el 'pebotilla'— pero esa diferencia de precio compensaba porque con el 124 una familia media ya daba una 'imagen europea'.

El 124 conquistó desde el principio a la crítica y la prensa especializada. Logró 3 años consecutivos, el premio al 'Coche del Año en España': en 1968 otorgado al 124; en 1969 al 1430 y en 1970 al exclusivo 124 Sport Coupé 1600. Y los usuarios lo premiaban con cifras de ventas sobresalientes (896.364 unidades entre 1968 y 1980) gracias, entre otras cosas a que con el 124 Seat inauguró el concepto de gama para diferentes tipos de usuarios, pues de un mismo desarrollo ofrecía diferentes opciones de carrocería y de concepto.

Tras el 124 llegó el 1430 (con cambios estéticos en un frontal de cuatro faros cuadrados frente a los dos redondos del 124), que con la misma plataforma y mecánica ofrecía 10 caballos más de potencia (70 en total) y una ima-



COMPETICIÓN Pionero de los éxitos deportivos



▲ Los 124 del equipo Seat para el Rally de Chipre.



▲ Zanini, Petisco, Ferrater y Cañellas en el Montecarlo de 1977.

Con el 124, Seat inició oficialmente su historia en competición en 1972. El primer rally fue el Criterium Luis de Baviera, con un 124-1600 y la primera victoria la logró en el Rally RACE con Salvador Cañellas al volante y Ferrater como copiloto; y fueron campeones de España. Después lo fueron Jorge Babler y Antonio Zanini. En 1977 el 124 logró su mayor éxito, cuando los 124 D Especial 1840 de Grupo 4 los coches de Antonio Zanini-Juan Petisco y Salvador Cañellas-Daniel Ferrater acabaron en la tercera y cuarta posiciones en el Rally de Montecarlo.



▲ El 1430 dio nombre a un campeonato de monoplasas, la Fórmula 1430.



▲ Asistencia del equipo Seat en el Rally de Montecarlo de 1977.



▲ La imagen en Montecarlo del 124, un clásico en la historia deportiva de Seat.



▲ En el podio del Montecarlo, el 124 de Zanini y Petisco.

3 GENERACIONES, 3 CARROCERÍAS... Y EL 1430 ELEGIDO POR CASI 900.000 ESPAÑOLES

Fabricado entre 1968 y 1980, el 124 estuvo disponible con tres carrocerías diferentes, además del 1430, que era la versión más lujosa de la berlina española.



▲ Del primer 124, de 1968, se vendieron 373.354 unidades.



▲ La segunda carrocería era la cinco puertas o ranchera.



▲ El 124 D se lanzó en 1971. Tenía doble circuito de frenos.



▲ Del 124 FL, que llegó en 1976 se vendieron 250.975.



▲ La carrocería deportiva, 124 Sport Coupé. 22.883 vendidos.



▲ El 1430 era la versión de lujo. Se vendieron 250.582 unidades.

gen más exclusiva. De ambos llegarían también versiones familiares—conocidas popularmente como 'rancheras'— con una gran capacidad de carga en un maletero al que se accedía a través de un práctico y amplio portón posterior.

Y la guinda de la gama vino con el 124 Sport Coupé 1600, que con una llamativa carro-

CRONOLOGÍA DEL 124

- 20 de abril de 1968. Se presenta en el Salón de Barcelona.
- 15 de julio de 1969. Un 124 es el Seat 1 millón fabricado por la marca en toda su historia.
- 1969. En el Salón de Barcelona se presenta el 1430, con un 20 por ciento más de potencia que el 124.
- 1970. Llega el 124 Sport Coupé 1600.
- 1971. Se presenta el 124 D, con doble circuito de frenos.
- 1975. Nueva gama 124 D, fabricado en Pamplona.
- 1980. Cesa la producción después de 896.364 unidades.



▲ Este 124 de 1969 alcanzó la cifra '1 millón' de Seat fabricados.



▲ El primer coche fabricado en Pamplona, en 1976.



▲ Del 1430 ranchera, una versión para la Guardia Civil de Tráfico.



▲ La última versión del 124, conocido como Pamplona.



▲ La prensa de la época cubriendo el Rally de Montecarlo con el 124.



▲ En 1980, con casi 900.000 vendidos, dejó de fabricarse el 124.



◀▶▶ La publicidad de la época daba cuenta de las muchas virtudes que ofrecía el modelo de Seat. Entre ellas un interior cómodo para cinco ocupantes, un maletero con 385 litros. La versión ranchera fue el auténtico coche familiar.



Hasta 1980, el 124 fue evolucionando, primero como 124 D, después el LS, el 1430 Especial 1600 de 95 caballos, más conocido como FU 00, por las letras de identificación del chasis. Y en 1975 la última evolución pasa a fabricarse en la factoría de Landaben—comprada por Seat a Authi— en Pamplona.

Para celebrar ese 50 aniversario, la marca española organizó una ruta por carreteras de Guadalajara con una selección



◀ El papel que representó el 124 como coche de la clase media lo interpreta ahora el Seat Ateca, un modelo que ha llevado las virtudes como coche familiar del 124 a las necesidades del conductor del siglo XXI.

de aquellos 124—perfectamente mantenidos por el departamento de vehículos históricos de Seat— que nos enseñaron qué era eso de la 'movilidad'.

Un modelo de la primera generación; un 124 D LS, un 1430 Ranchera y un 124 FL 90 Pamplona en una comitiva que abría un 124 D Sport Coupé.

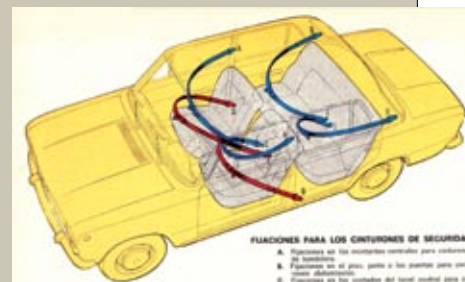
Un viaje que nos volvió a recordar cómo se conducía en aquellos años. La corrección casi permanente sobre el volante para mantener la trazada

correcta, el cuidado al medir la frenada o los cinturones de seguridad, que en aquella época no eran obligatorios y llevaban unos similares a los de los

aviones, daban cuenta de la tremenda evolución de los automóviles en estos 50 años. Un viaje en el tiempo con el 124 de protagonista.

50 AÑOS DE SEGURIDAD Nada que ver

La comparación entre Seat 124 y Ateca solo se sostiene desde el punto de vista del concepto de coche para la clase media... Y de la nostalgia. Pero sobre todo si de lo que hablamos es de seguridad. Porque ni los coches ni las carreteras de entonces serían, hoy, admisibles. De hecho, en España, en 1968 con solo 2,2 millones de coches circulando morían en accidente en España 2.865 personas; en 2017 con 33 millones de coches en el parque, murieron 1.160 personas. El 124, que era un adelantado a su tiempo, contaba con unos sistemas de seguridad mínimos desde el punto de vista actual. Pero fue el primer modelo de su categoría en incorporar cuatro frenos de disco, mejorado después con un doble circuito de frenos, u ofrecer la posibilidad de equiparlo con cinturones de seguridad, que no serían obligatorios hasta 1973. Ahora, explicar el equipamiento de seguridad del Seat Ateca nos daría para varios capítulos. Y entre medias, miles de vidas salvadas.



FUNCIONES PARA LOS CINTURONES DE SEGURIDAD



▲ El Seat 124 estaba preparado para la colocación de cinturones de seguridad, que no serían obligatorios hasta 1973. El Ateca ha logrado 5 estrellas EuroNCAP.

SEAT ATECA CON DIGITAL COCKPIT LA INFORMACIÓN A GUSTO DE CADA UNO

El Seat Ateca amplía las alternativas que ofrece en su gama. Y lo hace ahora con el nuevo Digital Cockpit, el cuadro de mandos digital, que ya está disponible. Se ofrece como equipamiento opcional en los acabados Style y Xcellence—por 350 euros— de la gama del SUV

español, aunque es de serie en las versiones que cuentan con el paquete FR Plus. Presentado en el Salón de Ginebra, el sistema cuenta con un pantalla de 10,25 pulgadas en el cuadro de instrumentos, en la que se puede visualizar toda la información disponible en el orde-

nador de viaje del Ateca. Y lo más importante, es que cada conductor puede adecuar a sus gustos o necesidades—desde un mando en el volante— cómo se configura este cuadro de instrumentos para que muestre la información más relevante para cada conductor. De esta

manera, se aumenta la seguridad, pues el conductor tiene mucho más accesibles los datos sobre navegación, velocidad, estado del coche o consumos, casi sin apartar los ojos de la carretera. Un elemento que multiplica la apuesta tecnológica de Seat en el Ateca.



▶▶▶ El sistema ofrece tres configuraciones, una básica, otra que prima la navegación y una tercera donde el conductor elige cómo se muestran los datos. Los mapas pueden ocupar toda la pantalla o situarse en el centro con los relojes a los lados u otros datos.

▶▶▶ El funcionamiento de los diferentes asistentes a la conducción también se muestra en la pantalla. Y, por supuesto, todos los datos de uso del coche, los consumos, la autonomía restante, tiempo de viaje o kilómetros recorridos.





Más duradero, más seguro

El Primacy 4 de Michelin ofrece la máxima seguridad desde el primer al último kilómetro y una duración superior a la de sus rivales.

El 65 por ciento de las ventas de neumáticos Michelin para turismos se centran en la gama Primacy, que ahora se actualiza con la llegada del Primacy 4, una cubierta que se puede montar en la más amplia gama de turismos, desde pequeños compactos a grandes berlinas, pasando por los SUV, los coches de moda. Con 64 medidas diferentes, para llantas de 15, 16, 17 y 18 pulgadas, raro será el conductor que no encuentre en la gama Primacy 4 solución a sus necesidades, pues esta gama cubre el 70 por ciento de modelos del mercado.

Esa importancia en cuanto volúmenes de ventas y en cuanto a amplitud de modelos a los que va dirigido, ha hecho que Michelin haya cuidado al máximo su desarrollo. El fabricante francés es el que más inversión dedica en el sector a I+D+I (650 millones de euros anuales) y eso se refleja en las altas prestaciones que ofrece el Primacy 4, en un nivel de seguridad que se mantiene intacto desde el primer kilómetro hasta el último—cuando se alcanza la profundidad legal mínima de 1,6 milímetros— y también en el cuidado y protección del medio ambiente.

Esas son las características

que hacen del Primacy 4 el neumático premium de gran serie más avanzado del mundo. Si nos fijamos en la seguridad, el lema de Michelin de ofrecer las mismas prestaciones en un neumático desde el primer kilómetro hasta el último, se refleja en una comparativa de frenadas entre el Primacy 4 y algunos modelos de marcas rivales. El resultado es abrumador. La nueva cubierta frena en mojado desde 80 km/h 0,9 metros antes que sus rivales. Y cuando se hace esa prueba con neumáticos con 2 mm de profundidad, la mejora se cifra en 2,8 metros.

Algo que refleja el empeño de Michelin por mantener la seguridad y las prestaciones durante toda la vida frente a otros fabricantes que, incluso en sus campañas de comunicación, recomiendan sustituir los neumáticos cuando la profundidad llega a 3 milímetros.

► Un diseño con cuatro canales con surcos cuadrados que evacúan mejor el agua. Y tiene un testigo amarillo para avisar de que se ha llegado al límite de uso.

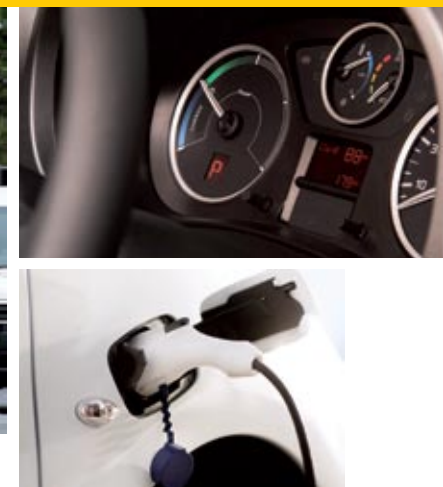


Pero no solo son prestaciones; también es durabilidad. Y ahí, el nuevo producto estrella de Michelin también gana por goleada, pues con él se pueden recorrer 18.000 kilómetros más que con los de sus rivales (según un estudio realizado por Dekra). El balance entre seguridad y duración es imbatible. Algo que también tiene su reflejo en la economía, porque este Primacy 4 no ha supuesto un incremento de precio respecto al Primacy 3. Y como novedad introducen un original testigo que avisa del desgaste de la rueda al llegar a la medida legal del dibujo de 1,6 milímetros. Una señal amarilla con la imagen de Bibendum y el logo de Michelin indicará que ha llegado el momento de sustituir la cubierta.

Los cambios de diseño de la nueva goma de Michelin se reflejan sobre todo para la lluvia, porque en su diseño se han creado 4 surcos, de perfil más cuadrado, que permiten evacuar más agua que los anteriores. Además, se utiliza una nueva generación de elastómeros que incluye un compuesto hidrofóbico que repele el agua y por tanto mejora el agarre en mojado.



► El Circuito del Jarama fue el escenario elegido para rodar con los Berlingo y Partner eléctricos, un hábitat inusual para estos eficientes vehículos que pueden recorrer hasta 170 kilómetros con una carga.



Eficientes trabajadores

Northgate ha celebrado su séptimo Green Drivers, en esta ocasión junto a PSA para celebrar la llegada a su flota de estos eléctricos.

Con más de 48.000 vehículos, cerca de 10.000 clientes, una extensa red de talleres propios y 25 delegaciones en España, Northgate se ha convertido en la empresa líder en renting flexible.

Y cada temporada celebra su evento Green Drivers, en el que profesionales del sector, clientes y socios de Northgate se dan cita para asistir a diferentes cursos de conducción, entre los que no puede faltar uno dedicado exclusivamente a la eficiencia para minimizar costes.

En esta edición, la séptima, el Circuito del Jarama ha sido el escenario elegido. Y los Citroën Berlingo y Peugeot Partner, los vehículos utilizados. Y no hablamos de versiones convencionales, sino de las eficientes eléctricas para recalcar el compromiso de Northgate con el medio ambiente y afianzar el acuerdo firmado con PSA para incorporar a su oferta en renting estos dos modelos, que ofrecerá a sus clientes como una alternativa a las versiones con mecánicas

de combustión interna, algo que cumplen a la perfección con una capacidad de carga de hasta 3,7 metros cúbicos y hasta 695 kilos.

Para sacar el mayor 'jugo' a estos eléctricos, cuyas baterías de 22,5 kWh de capacidad le procuran hasta 170 kilómetros de autonomía, Northgate comenzó su jornada Green Drivers dando unas lecciones básicas de aclimatación a un eléctrico—ante la aceleración, suavidad al acelerar, aprovechar la frenada regenerativa...—, para posterior-

mente comenzar a rodar en el trazado madrileño, probablemente el último sitio donde hubiéramos imaginado circular con un vehículo comercial... y eléctrico.

A modo de carrera por la eficiencia, las cinco vueltas minimizando el consumo energético con la mayor velocidad media posible sirvieron para conocer sus ventajas, como la rápida aceleración, la suavidad de manejo o el silencio de marcha. 14,4 kWh/100 km fue el consumo obtenido en el circuito, lo que se traduciría en una autonomía real de 156 kilómetros, muy cercana a lo anunciado por estos eficientes vehículos, que ayudan a ahorrar desde el minuto uno.

► Gelete Nieto y Álvaro Bautista fueron los abanderados de la séptima Green Drivers, y los Berlingo y Partner Electric los vehículos elegidos.



PEUGEOT



MÁS APOYO PARA EL TENIS

Peugeot sigue con su apoyo al mundo del tenis. La marca es patrocinador Platino del ATP World Tour y coche oficial en más de 20 torneos, entre ellos el de Roland-Garros, con el que cumple 34 años de colaboración. Peugeot es coche oficial de este evento, con una flota compuesta por 225 unidades de los SUV 3008 y 5008.

También, ha preparado otras acciones para dar a conocer su colaboración, entre ellas la grabación de una campaña protagonizada por sus principales embajadores tenísticos.

C3 AIRCROSS

AGONEY YA ES EMBAJADOR

El cantante Agoney ha sido el último concursante de 'Operación Triunfo' en convertirse en embajador del Citroën C3 Aircross. El canario ha personalizado



una unidad de este SUV a su medida. Además, las canciones de 'OT' protagonizan el 'Comfort and Music Tour' de Citroën, que recorre España y permite probar los modelos de la marca.

EXPOSICIÓN EN EL MUSEO



Los coches de la muestra pasarán a formar parte del Museo Lamborghini.



Una exposición reúne los modelos de Lamborghini más famosos de la historia del cine.

LAMBORGHINI DE PELÍCULA

Si este verano viajas a Italia, no dejes de visitar el Museo Lamborghini, en Sant'Agata Bolognesa. La marca ha reunido en una exposición sus deportivos más emblemáticos de la historia del cine. Los fans podrán deleitarse con modelos como el Miura de 'The Italian Job' (1969) o el Aventador de Batman en 'El caballero oscuro: La leyenda renace' (2012), que espera al público a la

entrada del museo. Pero hay muchos más. La exposición está diseñada como si fuera el Paseo de la Fama de Hollywood, con un camino marcado por estrellas, que guían al público. Y en ella queda claro que los superhéroes prefieren los Lamborghini. Se puede admirar el Murciélagu LP 640 de Batman en 'El caballero oscuro' (2008) o el Huracán Coupé de 'Doctor

Strange' (2016). También, el Countach de 'The Cannonball Run' (1981) o el LM002 de 'Fast & Furious 4' (2009). El famoso Jalpa negro que conducía Sylvester Stallone en 'Rocky IV' (1985), el Gallardo Super Trofeo de la película 'Carrera italiana' (2016) o el 350 GT de 'Bar Sport' (2011) son otros de los deportivos que se pueden ver en esta muestra.

+ en www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/deporte

+ en www.hyundai.es/experience/mundial2018

ATENTOS A...

HASTA EL 20/07

Los aficionados que viajen a Rusia para ver alguno de los partidos del Mundial podrán visitar en el Hyundai Motorstudio (Moscú) una exposición con piezas de la colección del Museo del Fútbol de la FIFA.



+ en https://www.instagram.com/audiSpain

AUDI 100.000 FANS EN INSTAGRAM

Audi es la primera marca automovilística que supera los 100.000 seguidores en la red social Instagram. El fabricante de los cuatro aros lo ha celebrado con un vídeo creado con los comentarios que sus fans han dejado en el ca-

nal, con el hashtag #yasomos100k. Audi cuenta ya con un millón de entusiastas que siguen sus redes sociales: tiene más de 570.000 seguidores en Facebook, más de 280.000 en Twitter y más de 67.000 en YouTube.



CAMPAÑA

La estrella de los Golden State Warriors de la NBA, Stephen Curry, protagoniza la campaña del nuevo Infiniti QX50, el primer coche con un motor de gasolina de compresión variable. Llegará a España en 2019.

+ en www.infiniti.es

COCHE OFICIAL DE LA SELECCIÓN SEAT FICHA POR LA ROJA

La marca española Seat estará muy presente en el Mundial de Fútbol que se celebra en Rusia, ya que ha firmado un acuerdo con la Real Federación Española de Fútbol (RFEF) que la convierte en vehículo oficial de la Selección Española. Seat contará con presencia en los partidos que dispute el combinado nacional hasta

marzo de 2021, lo que no solo incluye el Mundial de Rusia sino también la Eurocopa de 2020. El debut de la marca española en el Mundial se ha producido en el primer encuentro amistoso que ha disputado La Roja. Después, Seat estará presente en un mínimo de 15 partidos que se celebrarán en nuestro país.



El seleccionador español, Julen Lopetegui, posa junto al SEAT Ateca de La Roja.

+ en www.concorsodeeleganzavilladeste.com

CONCURSO DE ELEGANCIA DE VILLA DEL ESTE

FERRARI 335 SPORT, EL COCHE MÁS EXCLUSIVO

Un Ferrari 335 Sport de 1958 gana el prestigioso Concurso de Elegancia de Villa del Este, que reúne a los clásicos más exclusivos del mundo.

Los coches más exclusivos del mundo se dan cita cada año en el Grand Hotel Villa d'Este, a orillas del Lago Como, para participar en el tradicional concurso que elige al automóvil clásico (desde 1920 a 1980) más singular, bello y extraordinario. El certamen, auspiciado por BMW, es uno de los más antiguos del mundo del automóvil y cuenta con un jurado de gran prestigio,

que este año ha proclamado al Ferrari 335 Sport de 1958 como el 'Best of Show'. Este modelo, propiedad del austriaco Andreas Mohringer, es uno de los cuatro ejemplares que se construyeron para la competición. Tiene un motor V12 de 430 CV de potencia, con el que alcanzaba los 300 km/h y estaba considerado el mejor deportivo de motor delantero de la época.



Este Ferrari 335 Sport de 1958 es una de las cuatro unidades que se construyeron de este modelo deportivo.





Gran Premio de China. Tras una valiente estrategia en los compases finales de la carrera, Daniel Ricciardo remontaba hasta conseguir la primera victoria de la temporada para Red Bull. Quien mejor estaba colocado antes de la parada de boxes final era su compañero de equipo Max Verstappen. Un intento de adelantamiento sin opciones a Hamilton y otro en el que embestía a Sebastian Vettel dieron al traste con la victoria y también el podio del piloto holandés.

Gran Premio de Bakú. Tras un intenso duelo, Verstappen bloqueaba a su compañero de equipo en plena recta. Ambos tenían que abandonar tras la posterior colisión. El equipo austríaco buscaba en una estrategia similar a la de Shanghai. Al no contar con opciones frente a Mercedes y Ferrari, se jugaba con la salida de un coche de seguridad que les permitiera poner los neumáticos más blandos y así atacar a sus rivales en las últimas vueltas. Salió el coche de seguridad, sí, pero provocado por sus pilotos. Hamilton se encontró con una victoria inesperada.

Gran Premio de Mónaco. Daniel Ricciardo fue imbatible durante todo el fin de semana, incluyendo la vuelta más rápida nunca dada al trazado monegasco. A pesar

Un equipo con un monoplaza extraordinario, pero sin la potencia necesaria para batir consistentemente a Ferrari y Mercedes, dos grandes pilotos con enorme rivalidad en la pista y en diferentes momentos de sus respectivas carreras... La historia de Red Bull en la presente temporada ofrece en sí misma numerosos alicientes

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

La apasionante vida de Red Bull en 2018

de sus problemas durante la carrera, el australiano controló la situación para lograr su primer triunfo desde la pole. En los últimos entrenamientos libres, Verstappen cometió un error absurdo que le relegó hasta la última posición de salida, perdiendo toda opción de triunfo o de doblete para Red Bull.

El equipo austríaco vive sumido en una curiosa paradoja. Cuenta con dos de los mejores pilotos del momento, y un chasis extraordinario, como se está confirmando en carrera. Solo la desventaja de los mapas de motor de Renault para los entrenamientos le relegó a la tercera línea de salida tras Mercedes y Ferrari, condicionando así su posición de arrancada y sus estrategias de carrera. Tan pronto el RB14 llegó a una pista donde ese factor no era tan relevante, arrasó. En cuanto a sus pilotos, mientras quien más brilla tiene su continuidad en el aire, el ya confirmado sigue cometiendo error tras error en la presente temporada.

«Incluso para la gente que entiende de este deporte, sabe que no fue culpa mía. Sin embargo, escuchas cosas, como que al final se dijera que era culpa de los dos, que fue algo al 50 por ciento... No lo creo», explicaba Daniel Ricciardo en una reciente entrevista. «Esperaba que no lo hubiera hecho (el cambio de dirección), pero creo que yo debía haber esperado que ocurriera», explicaba el australiano, «el problema es que pensé que le había engañado (‘dummié’ maniobra para engañar al piloto que se adelanta), y me tiré a por el adelantamiento, ya estaba frenando cuando se movió de nuevo, y ya no podía hacer nada. Si hubiera sido cualquier otro, tenía ya la parte interior, y creo que hubiera sido un ‘adelantamiento de Daniel’», concluye.

Sin embargo, tras el incidente de Bakú, Christian Horner obligó a sus dos pilotos a asumir la corresponsabilidad



Red Bull cuenta con dos de los mejores pilotos de la parrilla y con un chasis extraordinario. Pero gestionar la rivalidad entre Verstappen –al que apoyan sin fisuras– y Ricciardo –con su continuidad en el aire– no está siendo fácil.



del accidente ante los comisarios y ante el propio equipo. Ambos tuvieron que presentar disculpas en Milton Keynes ante sus 800 empleados. La gestión de aquel incidente ilustraba la posición del equipo. Su estrella de futuro era

protegida ante el zafarrancho de errores cometidos en aquella y otras carreras. En plena negociación con su equipo, Ricciardo aceptó, sin embargo, someterse a la disciplina de Red Bull.

En Mónaco quedaron pa-

tentes como nunca sus respectivas posiciones. Tras sus errores en Shanghai, parecía que la veda mediática se iba a abrir con el holandés con el incidente de Bakú. Horner lo impidió. Pero en la última carrera, Verstappen rebosó el

RICCIARDO «EL PRÓXIMO CONTRATO DEBE SER ‘EL CONTRATO’, EL QUE ME DÉ UN COCHE GANADOR. Y QUIERO SENTIRME VALORADO»



vaso con la última gota de su nuevo accidente. «Tiene que ser más paciente, juzgar las situaciones mejor. Tiene que aprender que no siempre hay que ir a fondo; sus incidentes son diferentes, pero, por supuesto, este es muy innecesario», declaraba el Helmut Marko. «Creo que no tiene suficiente paciencia. Siempre quiere ser el más rápido, pero los resultados solo llegan cuando cruzas la meta. Tiene que ser más paciente, juzgar las situaciones mejor», sentenciaba el austríaco –impagables las imágenes echando a su piloto del box poco después

del incidente mientras los mecánicos se apresuraban a reparar su coche–.

Era otro ejemplo de la tónica de esta temporada. En Melbourne, esa impaciencia fue evidente por la radio cuando no escuchó las llamadas de tranquilidad de su ingeniero. En Bahrein falló en los entrenamientos («entró de repente la potencia»), y tuvo el incidente con Hamilton. En Shanghai se llevó por delante a Hamilton y Vettel. En Bakú fue el principal responsable del acciden-

te entre los dos monoplazas austríacos. En España se tocó con Lance Stroll. Y si el equipo austríaco se esperaba su redención, llegó el punto más bajo de Mónaco.

¿Qué está pasando con Max Verstappen? ¿Se trata solo de la impaciencia propia de un piloto todavía inmaduro para gestionar las emociones y la frustración? ¿Es su comportamiento consecuencia de su incapacidad para plantar cara a Daniel Ricciardo? ¿Demasiadas expectativas de Red Bull y los medios, acelerando artificialmente un proceso de maduración como piloto, a pesar de su talento, que aún no ha cuajado?

Ante su potencial, Red Bull se apresuró a sacar del mercado a Max Verstappen antes de que Ferrari y Mercedes lanzaran sus garfios. Hoy, el piloto ya asegurado contractualmente, es quien más problemas está generando al equipo, inferior en su rendimiento a Daniel Ricciardo. Sus errores están costando, además, importantes cantidades de dinero al equipo ante los puntos perdidos.

El australiano, por el contrario, está en plena forma, evidenciando una gran madurez y capacidad para gestionar las carreras no importa las circunstancias, como se confirmó en China y Mónaco. Por no hablar de su singular capacidad para adelantarse. «Tenemos que confirmar que podemos ganar en al menos un circuito antes de la pausa de verano, y quizás tengamos opciones para el título». A pesar del abandono de China...

«Es un momento muy loco de mi vida, casi llegando a los 30 años. Pero el próximo contrato que firme debe ser 'el Contrato', el que me proporcione un coche ganador del



campeonato. Y quiero sentirme también valorado. Ahora mismo no puedo decir lo que haré en cinco años. No puedo decir si estaré en F-1 cuando tenga 38 años o así. Por eso quiero hacer que este próximo contrato sea perfecto para mí», explicaba en una entrevista durante el pasado Gran Premio de España. El australiano podría abandonar Red Bull en su mejor momento personal y batiendo a su mimado compañero de equipo. Y Red Bull perdería un gran estímulo para seguir agujereando el talento todavía no madurado de Max Verstappen.

Para ese gran contrato, Ricciardo tiene sus premisas: unas elevadas condiciones económicas que reconozcan su estatus actual como piloto –también en alusión interna hacia la cúpula de Red Bull– y que resuelvan su futuro económico. Y un coche ganador. En este sentido, dependerá de las futuras decisiones del equipo austríaco con sus motores, por un lado, o de las opciones que le pueda ofrecer uno de los dos equipos ganadores restantes.

En pleno compás de espera, Ricciardo sigue revalorizando sus activos, como fue el caso de China y más aún en Mónaco. El australiano no descarta a su actual equipo, por supuesto, a la espera de un posible acuerdo con Honda o la continuidad de Renault que, para Red Bull, sería más de lo mismo. En plena evaluación sobre la unidad de poten-



▲ Daniel Ricciardo está en el mejor momento de su carrera, como ha demostrado con su victoria en el GP de Mónaco.

cia nipona en Toro Rosso, solo los datos en poder de Red Bull permitirán calibrar si un posible acuerdo con Honda elevará su posición competitiva frente a la que ya tiene con Renault. Y este será otro factor a tener en cuenta por Ricciardo para la continuidad en su actual equipo. «No tengo prisa, pero el equipo querrá tenerlo hecho antes del verano. Si el

equipo me dice que podemos esperar a octubre, puedo esperar. Pero creo que querrán una respuesta en un momento dado. Esperemos que tenga ya las ideas claras para entonces y pueda darles una respuesta», apunta Ricciardo en cuanto a su posición negociadora.

Sin embargo, esas opciones con Red Bull también dependerán de sus alternativas

que se verían reducidas si recientes ecos del mercado se confirmaran. Toto Wolff afirmaba estos días que se siente comprometido a negociar de cara a 2019 con sus tres 'esposas': Hamilton, Bottas y Ocon (quien cuajó un extraordinario Gran Premio de Mónaco). Otra forma de intentar reducir la capacidad negociadora del australiano en caso de un verdadero interés por parte del fabricante alemán.

Ferrari sería la otra opción. Pero Sebastian Vettel no querrá verse acompañado por quien tan difícil está haciendo la vida a un piloto como Verstappen y, sobre todo, por quien ya le batiera en 2014 en el seno de Red Bull. Y crecen las voces últimamente sobre la continuidad un año más de Kimi Raikkonen, con quien el alemán mantiene una magnífica relación personal. En todo caso, posiblemente no haya noticias al respecto hasta después del verano.

¿Querrá seguir Ricciardo en Red Bull, considerando la privilegiada posición de Verstappen con su cúpula directiva? ¿Habrán opciones para dejar la disciplina del equipo austríaco por primera vez desde que llegó a la Fórmula 1? ¿Se recuperará Verstappen de su actual racha de errores? Al margen de la respuesta final, tanto dentro de la pista como fuera de ella, la historia de Red Bull y sus protagonistas en 2018 tiene aún capítulos apasionantes por escribir esta temporada

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

UN MES MÁS POR ENCIMA DE LAS 100.000 UNIDADES

Con 135.522 matriculaciones cerraba el mercado de turismos y vehículos todoterreno mayo, con un +7,2 % sobre ese mes de 2017; es la mejor cifra mensual desde 2008 y supera la barrera de las cien mil unidades, como viene sucediendo desde que comenzó el año. En la suma de los cinco meses transcurridos, las ventas crecen un 10,6 %, alcanzando las 592.269 unidades, con los modelos de gasolina encabezando la demanda y cada vez más alejados de los diésel. De hecho, en mayo acapararon el 59 % de las matriculaciones, frente al 35,3% de las mecánicas de gasóleo; ratio que se queda en 57,0/37,4 en lo que va de año. Por su parte, vehículos híbridos y eléctricos representan el 7,7% de las entregas del mes y el 5,6% interanual. En cuanto a la distribución por segmentos, el imparable tirón de los SUV se mantiene, con los crecimientos más altos del mercado.

Comportamiento según lo esperado, puntualiza Raúl Morales, el director de comunicación de Faconauto (concesionarios), que resalta el importante volumen del canal de empresas y alquiladores, lamentando que las compras de particulares no supongan, al menos, la mitad de las matriculaciones «para poder hablar de un mercado rentable y bien saneado». Argumento al que se une el presidente de Ganvam (vendedores), Lorenzo Vidal de la Peña, para quién lo deseable también es que «el motor del crecimiento recayera en los particulares», lo que conlleva la demanda urgente de planes de achatarramiento. Largo periodo sin incentivos, como recalca Noemi Navas, la directora de comunicación de Anfac (fabricantes), que, además, resalta la necesidad de una nueva fiscalidad verde y «más enfocada al uso del vehículo que a su posesión».

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Mayo	Enero-Mayo
SEAT 11.477	SEAT 50.907
RENAULT 10.58	VW 46.360
VW 10.239	PEUGEOT 44.223
OPEL 10.026	RENAULT 41.948
PEUGEOT 10.010	OPEL 40.602
FIAT 7.429	CITROËN 31.254
CITROËN 7.326	TOYOTA 30.765
KIA 6.983	FIAT 28.925
TOYOTA 6.843	KIA 28.866
HYUNDAI 6.790	FORD 28.317

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Mayo	Enero-Mayo
LEÓN 4.417	LEÓN 16.841
500 3.391	IBIZA 16.284
C4 3.266	SANDERO 13.441
CLIO 3.256	QASHQAI 13.362
MÉGANE 3.011	C4 13.080
SANDERO 2.992	POLO 12.989
CORSA 2.888	GOLF 12.924
MOKKA X 2.796	500 12.728
CAPTUR 2.692	CLIO 12.484
POLO 2.673	CORSA 12.318

WIBLE El 'carsharing' de Kia y Repsol se estrena en Madrid

Este mes de junio arranca en Madrid el servicio de coche compartido puesto en marcha por Kia y Repsol, que tienen intención de adaptarlo a otras ciudades. Se llama WIBLE y, como ambos socios habían anunciado, operará en la almendra central de Madrid y algunos barrios de la periferia. Es la cuarta compañía de carsharing que opera en la capital de España y lo hará con una flota de 500 Kia Niro, que se podrán alquilar por 0,24 euros cada minuto, precio estándar que se complementa con tarifas flexibles y adaptables para evitar

preocuparse del coste por minuto. Los 600 kilómetros de autonomía que ofrece este híbrido enchufable, de cinco plazas y buen maletero, permiten extender el servicio hasta Mirasierra, Las Tablas y Sanchinarro, barrios del norte de Madrid, áreas que se complementan por el este de la capital con el perímetro que limita la calle Arturo Soria hasta la calle Alcalá y los barrios de la Concepción y Quintana, mientras que por el Oeste el límite lo marca la Ciudad Universitaria. Y el radio de acción se extiende a otras áreas de la periferia, con cobertura en

Getafe, Leganés, Villaverde, Pozuelo, Aravaca y Majadahonda. WIBLE contará con bases de operaciones en Villaverde, Las Tablas y Pozuelo preparadas para dejar el coche privado y coger el de uso compartido, al que también se puede acceder en cualquier lugar que esté estacionado. Y si se trata de dejarlo, el vehículo se puede aparcar tanto en las bases como en cualquier lugar del territorio de acción; y sin coste, por tener emisiones 0. Facilidad que aumentará

con los 15 aparcamientos privados en el interior de la M-30 que tendrán plazas para uso de WIBLE desde finales de este año. La compañía dispone de una web en la que los interesados pueden realizar el registro de alta, gratuito y con ventajas para los primeros suscriptores. Los Niro de WIBLE se activarán mediante un botón start/stop y contarán con cargadores de teléfono móvil y soporte para utilizar el smartphone como navegador.



Desde 19.700 € el gasolina y 22.100 € el diésel

LEXUS ES 300h y CT 200h Black & Grey Edition llegan a los concesionarios

La marca japonesa ha puesto a la venta la nueva generación del ES 300h, impulsado por el sistema híbrido autorrecargable de cuarta generación y que está disponible en cinco acabados. Son 218 los caballos que proporcionan un cuatro cilindros 2.5 de gasolina con ciclo Atkinson y un potente motor eléctrico. La apuesta por la seguridad se concreta en este híbrido con la inclusión como equipamiento de serie de la última generación del Lexus Safety

System+, el paquete de tecnologías de seguridad activa que ya incluye la detección de ciclistas. Avance de seguridad también es el sistema adaptativo de luces de carretera en dos etapas AHS. Equipamiento y acabado exclusivos son la carta de presentación del Black & Grey Edition, la serie limitada del CT 200h que combina carrocería en negro grafito y techo gris, y cuenta con los 136 caballos que le proporcionan sus motores de gasolina (1,8 litros de

PRECIOS	
ES 300h	
ECO	45.000 €
Business	49.900 €
Executive	59.000 €
F-Sport	62.000 €
Luxury	65.800 €
CT 200h	
Black&Grey Edition	29.900 €

PORSCHE Espacio innovador abierto al futuro

Porsche Ibérica y Centro Porsche Madrid Norte estrenan sede, y lo hacen coincidiendo con el 70 aniversario de la marca alemana, en el moderno edificio levantado sobre las antiguas instalaciones de la Avenida de Burgos, en Madrid. Vanguardista construcción diseñada para resaltar la diferenciación de una marca estrechamente

ligada a la competición. Fructífera relación con las carreras muy presente tanto en las oficinas centrales de la filial española, con salas vinculadas a pruebas y circuitos relacionados con los logros deportivos de la marca, como en el espacio correspondiente a la concesión. Espacio que se inaugura con tres piezas inigualables dando



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

FACONAUTO

LA LACRA DE LAS MATRICULACIONES TÁCTICAS

Lo dice Faconauto, la federación de concesionarios: casi uno de cada diez turismos y todoterreno vendidos en España en los cuatro primeros meses de 2018 fue una matriculación táctica. Es decir, 'km 0', automatriculaciones y unidades para uso interno del concesionario, que sumaron 43.240 operaciones de enero a abril (9,4% del mercado) y suponen un -9,8 % sobre las ventas de ese tipo en el mismo periodo de 2017. Los datos de Faconauto colocan a Peugeot (5.381 unidades y -4,6 %) y Citroën (3.730 unidades y + 8,1 %) al frente de ese «ranking táctico», en el que la tercera posición es ocupada por Ford, con 3.581 unidades y +11,6 %.

CITROËN

APOYO A NUEVOS CONDUCTORES

Se llama Autoescuelas Citroën y es el programa que ofrece un descuento especial de 300 euros en la compra de un modelo de la marca a los que están aprendiendo a conducir o hace menos de un año que se sacaron el carné. Beneficiarse de ese bono requiere la inscripción en www.autoescuelascitroen.es y Citroën recuerda que dispone de una gama que responde a todas las necesidades y adecuada para aprender a conducir por los avanzados sistemas de ayuda, confort, tecnología, equipamiento y seguridad que ofrecen sus modelos.



dealerBest



El alcalde de Badajoz, Francisco Javier Fragoso, en la puesta de largo de las instalaciones pacenses.

Centrowagen presenta su nuevo espacio en Badajoz

Centrowagen, el concesionario oficial de Volkswagen y Audi, presentó sus nuevas instalaciones de Badajoz con la presencia de José Luis Navarro Ribera, consejero de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura, Francisco Javier Fragoso, alcalde de la ciudad, y parte del Comité Ejecutivo de Volkswagen Group España Distribución, entre otras personalidades. En el acto, Centrowagen compartió con los asistentes las oportunidades de crecimiento de la empresa en la región. Un gran evento que atrajo la atención de la sociedad pacense con la participa-

ción de casi trescientos clientes y amigos de esta empresa del sector automovilístico. Tanto es así que la velada sirvió para conmemorar el veinticinco aniversario de la empresa y dar a conocer los nuevos iconos de las marcas que representan: Audi A8 y A7 Sportback, y los Volkswagen Arteon, T-Roc y Tiguan Allspace. La cúpula directiva de la concesión, así como de Audi y Volkswagen, se encontraban presentes en la cita. «Una apuesta brutal que ha hecho del concesionario incorporando todas las novedades de la marca», destaca el responsable de Ventas Audi

Retail, Pablo Briales, que también destacaba que «en los últimos tres años ha habido una renovación en los equipos para ser líderes en el segmento premium de la provincia», lo que ayuda, continuaba, «a consolidar el liderazgo que tenemos como marca Audi en España». Por su parte, Fernando Menaya, el gerente de Centrowagen, trasladaba a los asistentes la visión de futuro sobre la digitalización y los nuevos elementos que entran en juego en el sector de la automoción «en los que Centrowagen jugará un papel muy importante», considera Mena-

ya, añadiendo que «con la experiencia de Centrowagen estamos convencidos de que seremos capaces de acercar la tecnología y las nuevas formas de movilidad a los hogares de los pacenses y retener el talento de Extremadura». Las nuevas instalaciones, que destacan por la amplitud de espacios, salas de realidad virtual, incorporación de los Asesores de Servicio a la zona de ventas, un entorno más agradable y confortable para el cliente, nuevas zonas de entrega de vehículos, espacios para la venta, carga y mantenimiento de vehículos eléctricos, entre otras, dejaron boquiabiertos a los presentes. Por su parte, José Luis Navarro Ribera, consejero de Economía e Infraestructuras de la Junta, destacó la mención a los últimos procesos en cuanto a la gestión de empresas y añadió: «me alegra saber que el vehículo eléctrico, como hemos podido ver en la proyección, es una realidad presente en Extremadura». Con unos procesos digitales en auge, «no debemos olvidar que, aunque los procesos de compra han cambiado y el cliente se informa y compara por canales online, es fundamental el contacto humano para finalizar la compra y esta inversión es un ejemplo de que se sigue apostando por un lugar físico, que además trata de adaptarse al entorno digital», concluyó. Con una inversión que supera el millón y medio de euros, las mejoras de Centrowagen pretenden consolidar la concesión como referente en la región. Francisco Javier Fragoso, acompañado por otros representantes del Ayuntamiento de Badajoz, destacó que «una inversión de estas características es muy importante para la ciudad y sienta las bases de una realidad, una economía que poco a poco se va recuperando».



Lolo Alonso deleitó a los asistentes con su solo de violín.



¿Buscas trabajo?

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

- | | |
|--|-------------------|
| Asesor Ventas VN (Madrid) | REF: AVVN-MAD-M16 |
| Asesor Ventas VN (Barcelona) | REF: AVVN-BCN-M16 |
| Asesor Ventas VN (León) | REF: AVVN-LEO-M16 |
| Asesor Ventas VN (Santander) | REF: AVVN-SAN-M16 |
| Operario - Conductor, día/noche (Madrid) | REF: OP-MAD-M16 |
| Coordinador, noche (Madrid) | REF: COR-MAD-M16 |
| Auxiliar admin. - Mensajero (Madrid) | REF: AUX-MAD-M16 |
| Analista (Madrid) | REF: ANA-MAD-M16 |

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empelo

dealerBest

EVENTO

Una proyección en la que podía hacerse un recorrido virtual por las instalaciones y ver los valores fundamentales y objetivos de la empresa dio el pistoletazo de salida a una espléndida velada. Con la actuación en directo del catalán Quim Moyá, artista visual que explora las artes plásticas, acompañado por una actuación de violín con Lolo Alonso, los asistentes siguieron expectantes la conexión artística de ambos que finalizó con el descubrimiento de Puerta de Palmas, símbolo de la ciudad de Badajoz, y las instalaciones de Centrowagen, bajo una nube de purpura y arte inmortalizada en un cuadro.



MERCEDES-BENZ Cabrio y Coupé completan la nueva Clase C

Con la publicación de los precios de Cabrio y Coupé, Mercedes completa la gama del renovado Clase C, que llegará a los concesionarios en julio, pero sobre la que ya se admiten pedidos. Al igual que el sedán y familiar Estate, los Clase C Cabrio y Coupé van asociados al cambio automático 9G-tronic y mejoran el

equipamiento con el Paquete de Asistencia a la Conducción Plus, faros Multibeam LED, cuadro de instrumentos digital, Control de confort Energizing y la última generación del Comand Online. Se añaden la suspensión Dynamic Body Control y un nuevo sistema de sonido. Además, para el mercado español la nueva Clase C incluye de serie elementos como cámara de marcha atrás, faros LED High Performance, Dynamic Select, paquete de asientos de confort, aproximador del cinturón en Coupé y Cabrio, portón trasero automático Easy-Pac en

PRECIOS	Coupé	Cabrio
C200	45.800 €	53.750 €
C300	50.150 €	58.100 €
C220 d	47.100 €	55.000 €
AMG C 43 4Matic	75.150 €	83.850 €
	Berlina	Estate
AMG C 43 4Matic	74.000 €	76.150 €

el familiar, y asientos calefactados, aislamiento acústico de la capota y Aircap para el Cabrio. En las cuatro carrocerías, la gama se complementa con el nuevo Mercedes-AMG C 43 4Matic, que cuenta con el V6 3.0 de 390 caballos, el cambio AMG SpeedShift TCT 9G y la tracción integral AMG Performance 4MATIC.

PEUGEOT 208 Tech Edition, complemento tecnológico

La oferta del utilitario de la marca del león se revitaliza con la llegada del Tech Edition, una serie especial en la que las ayudas a la conducción cobran un especial protagonismo. De hecho, cuenta de serie con Park Assist, que le permite aparcar prácticamente solo gracias a la tecnología ideada para encontrar el espacio idóneo a las dimensiones del vehículo y manejar la dirección; ayudas que dejan al conductor al mando de acelerador, freno y, si la transmisión es manual, también el cambio y el pedal de embrague. La apuesta en el Tech Edition por la utilidad diaria se complementa con el frenado automático Active City Brake, que detecta obstáculos y actúa por debajo de los 30 km/h cuando el conductor no interviene y hay riesgo de colisión. En esta serie especial tampoco faltan navegador 3D Peugeot Connect NAV y cámara de visión trasera. A través de Peugeot Easy Credit, el 208 Tech Edition Pure Tech 82 se puede conseguir desde 164 euros al mes, sin entrada y dejando un pago final de 7.437,24 euros.

PRECIOS	
PureTech 82 S&S Man. 5 vel.	18.740 €
PureTech 110 S&S Man. 6 vel.	20.190 €
PureTech 110 S&S EAT6	21.390 €
BlueHDI 100 S&S Man. 6 vel.	20.890 €



TOYOTA

Arranca la comercialización del nuevo Aygo

El renovado urbano de la marca japonesa llega al mercado español con descuentos que rondan

los 3.000 euros y el Toyota Safety Sense de regalo cuando la operación se acoge al Pay Per Drive, que permite disfrutar del coche des-

de 95 euros al mes. Cinco packs completan los cinco acabados del pequeño de la familia Toyota, impulsado por el tricilíndrico VVT-i DOHC de 72 caballos y que ofrece cambio automático (x-shift), por 650 euros. Opción que se complementa con el Toyota Safety Sense (500 euros), la pintura x-rojo (175 euros) y la pintura metalizada (325 euros).



PRECIOS	PVP	Con Descuento
3 PUERTAS		
70 x-play	13.690 €	10.690 €
5 PUERTAS		
70 x-play	13.900 €	10.900 €
70 x-play + sky	14.900 €	11.461 €
70 x-cite	14.600 €	11.900 €
70 x-clusiv	14.600 €	11.900 €
70 x-wave	15.900 €	13.200 €

DS

PROBAR UN DS 7 CROSSBACK ES FÁCIL

DS Automobiles ofrece a los interesados en los vehículos de alta gama la oportunidad de conducir un DS 7 Crossback, que garantiza prestaciones, eficiencia y confort, rodeados de exclusividad. Para participar en los Test Driver DS solo hay que rellenar el formulario que aparece en <http://dsaautomobiles.es/vehiculos-ds/ds-7-crossback/ds-7-crossback-tour.html>, indicando la motorización diésel o de gasolina que deseamos probar.



LEXUS

COCHE DE SUSTITUCIÓN PARA SUS CLIENTES

Más de mil unidades del Audi A1 Sportback Adrenaline integran la flota adquirida por Línea Directa para garantizar la movilidad de todos sus asegurados cuando estén obligados a dejar su coche en el taller por un siniestro. Es un servicio gratuito único en España, que contempla el préstamo hasta el final de la reparación del vehículo siniestrado, evita las esperas para peritar y contempla la entrega del A1 donde indique el cliente. La iniciativa, que se gestiona en la red de talleres de confianza de la compañía, se enmarca dentro del Plan Integral de Movilidad de Línea Directa y ha supuesto una inversión de más de tres millones de euros.





VISIÓN NOCTURNA Y FAROS MATRIX

Alfredo Sánchez

He estado leyendo con atención la información del nuevo Volkswagen Touareg y me han llamado la atención dos cosas. ¿Es cierto que es el primer modelo de la marca que incorpora un sistema de visión nocturna? Creo que reconoce animales por la temperatura, pero si son pequeños podría ser peligroso en carretera. ¿Funciona en conjunto con los nuevos faros matriciales? Muchas gracias.

RESPUESTA

Efectivamente, el nuevo Volkswagen Touareg es el primer modelo de la marca alemana que incorpora un sistema de visión nocturna. Podía saltar la duda con el Phaeton, pero esta berlina premium no lo contempló durante su comercialización. Como bien dices, este sistema funciona mediante una cámara frontal capaz de detectar la temperatura que desprenden tanto personas como animales para localizarlos y poner al conductor sobre aviso.

Tu temor a que sea peor el remedio que la enfermedad, porque detectase animales pequeños y actuara frenando en consecuencia, no tiene sentido. Nos hemos puesto en contacto con responsables del desarrollo de este modelo y nos han asegurado que reconoce animales cuya altura alcance las rodillas de una persona adulta,



CARTA DE LA SEMANA

UN PROBLEMA CON LA CORTINILLA DEL TECHO EN UN GLC Y LA RÁPIDA REACCIÓN DE MERCEDES

Desde estas páginas, nuestro lector desea destacar las gestiones y la respuesta de la marca al problema surgido en su coche. Y es que cuando hay voluntad de servicio, todo acaba mejor.

«En octubre de 2017 adquirí un Mercedes GLC 250d nuevo y al poco tiempo observé que la parte posterior del techo panorámico no encajaba en la ranura, permitiendo el paso de luz. Cuando me di cuenta de la incidencia acudí al concesionario Agreda Automóvil de Zaragoza, donde me indicaron que tenían constancia de algún problema similar, pero sin una solución clara. Me puse en contacto con el Servicio de Atención al Cliente y el departamento técnico inició el traslado de instrucciones al mencionado concesionario.

Unos días después se puso en contacto conmigo el jefe de carrocería de Agreda Automóvil para que dejara el vehículo y efectuar el oportuno cambio de la sirga, que tenían que recibir desde Alemania. En principio no me daban una garantía del resultado final porque se trataba de una 'experiencia piloto' y me indicaron que debía dejar mi GLC varios días en el taller hasta nuevo aviso. El motivo es que tenían que desmontar todo el mecanismo del techo y cambiar la cortinilla y la sirga.

Al parecer, ha intervenido un departamento que Mercedes-Benz tiene dedicado para el seguimiento de las irregularidades o defectos que puedan

para evitar accidentes o daños en el vehículo. Si son más pequeños no los tendrá en cuenta. Y el sistema sí que actúa en conjunto con los faros IQ.Light-LED Matrix. Estos últimos presentan 128



surgir en sus vehículos, y han sido los que finalmente han dado la solución.

La explicación que me han dado es que han cambiado la sirga que llevaba por otra que tiene la terminación por donde empuja algo más grande. Así el recorrido lo hace en su totalidad, incrustándose correctamente en la ranura. Por lo tanto, el problema se ha solucionado de una manera satisfactoria, tras un inicio un tanto dubitativo. Y así lo quiero hacer constar.

También quiero agradecer la gestión y el atento seguimiento que desde vuestra revista habéis realizado. Gracias a todos».

José Carlos Ferrando

diodos por faro, realizando tres destellos sobre la persona que detecta para avisarla y evitar el atropello. Trabajan en conjunto, pero estos dos avanzados sistemas se ofrecen por separado.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

MULTI-CHANGE DOWN DE RENAULT

Andrés Medina

El Multi-Change Down es un asistente electrónico que la marca del rombo presenta en modelos preparados por Renault Sport, como la gama Mégane GT con 205 caballos de potencia y transmisión de doble embrague EDC. Este sistema permite reducir de golpe varias marchas del cambio mientras se frena, por ejemplo cuando llegamos apurados a una curva. Para ello

es necesario que mantengamos accionada la leva de la izquierda del volante mientras pisamos el freno, y la electrónica bajará las relaciones necesarias de una manera rápida. Así podremos 'atacar' la siguiente curva en las mejores condiciones.

EMBRAGUE BIMASA O SENCILLO

Antonio Fuentes

En el caso de tu Peugeot 308 1.6 HDI del año 2010 te aseguramos que el embrague que tienes que

cambiar es bimasa. Con 150.000 kilómetros entra dentro de lo normal que se haya gastado, aunque eso depende también, además del kilometraje, del tipo de conducción. Lo lógico es que lo sustituyas por un embrague igual al que llevas, pero ante tu duda, comentarte que también puedes optar a un monomasa. La diferencia es que con este último las vibraciones serán más acusadas y el cambio de marchas algo menos refinado, pero te ahorrarás cerca de 400 euros.

SE CONSIDERA UNA INFRACCIÓN MUY GRAVE Y SE PUEDE TRIPLICAR EL IMPORTE DE LA SANCIÓN

Me ha llegado una multa por no facilitar los datos del conductor en una denuncia anterior. ¿Qué puedo hacer?

RESPUESTA

Cuando el conductor de un vehículo comete una infracción y no es detenido en el momento para hacerle la entrega de la multa, posteriormente se la comunicarán al propietario del vehículo, bien mediante la DEV -Dirección Electrónica Vial, si la tuviese-, o bien mediante una notificación que le llegará al domicilio que conste en los registros de la Dirección General de Tráfico, o mediante la publicación en el Tablón Edictal del Boletín Oficial del Estado, para el caso de que la entrega en el domicilio hubiese resultado infructuosa.

Lo normal, especialmente cuando la multa inicial supusiese la pérdida de puntos, es que al propietario, en esa notificación, tan solo le requieran para que identifique al conductor del vehículo el día de los hechos.

Pues bien, si por el motivo que fuere -bien por desconocimiento de la normativa o del propio requerimiento, por olvido o por cualquier otra causa-, el propietario no hubiese cumplido la obligación de facilitar los datos del conductor, la administración emitirá una nueva multa que es la de incumplir la obligación de identificar, mientras que la inicial quedará archivada sin ningún responsable. Precisamente la multa por incumplir la obligación de identificar es considerada por la normativa como una infracción muy grave, cuyo importe será del doble o el triple del importe de la multa inicial, dependiendo de si esa inicial era leve o grave, respectivamente. Además, en la mayoría de las administraciones las multas por incumplir la obligación de identificar no tienen bonificación y no podrán ser pagadas con descuento.

Por tanto, si hemos recibido una multa por incumplir la obligación de identificar, teniendo en cuenta que no podemos acogernos a ninguna bonificación, lo recomendable será formular alegaciones.

BUENA PREGUNTA

NO ESTÁ PERMITIDO EN NINGÚN CASO NI LA PARADA NI EL ESTACIONAMIENTO

¿Me pueden denunciar por parar en un paso de peatones estando dentro del coche esperando para recoger a mis hijos a la salida del colegio?

RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar la diferencia entre parada y estacionamiento. Mientras que la parada es una inmovilización del vehículo por un tiempo inferior a dos minutos, y sin que el conductor pueda abandonarlo, el estacionamiento se produce cuando la inmovilización no cumple con los requisitos anteriores.

Precisamente en el caso de detener el vehículo en un paso de peatones no hay diferencia de trato en cuanto a la parada o el estacionamiento, ya que ambos están prohibidos. En este sentido, también hay que recordar que en aquellos lugares donde esté prohibido parar también lo está el estacionamiento. La normativa de circulación prohíbe, expresamente, la parada en un paso de peatones, y, por tanto, también el estacionamiento, sin que exista ninguna excepción o motivo que pueda justificar dicha detención en ese lugar. En consecuencia, aunque sea una detención muy breve y nos encontremos dentro del vehículo, si paramos en un paso de peatones, aunque no estemos invadiendo el paso por completo, estaríamos cometiendo una infracción grave que podría ser sancionada con multa de 200 euros.



Si no tuvimos conocimiento del requerimiento inicial, las alegaciones deberán basarse en esa falta de notificación, pero, sobre todo y especialmente, en tratar de subsanar ahora la falta anterior y facilitar los datos que no pudimos dar en su momento. Con ello, es posible -no es seguro que siempre se admita- que la Administración, finalmente, admita esa alegación y redirija nuevamente la multa inicial al conductor identificado.

Hay que recordar que la identificación tiene que ser veraz, debiendo constar el nombre, apellidos, número de carné de conducir y

domicilio completo de la persona identificada como conductor.

Por último, conviene también recordar que según establece la normativa de circulación, el propietario tiene la obligación de conocer, en todo momento, quién es la persona que conduce su vehículo, por lo que nunca servirá alegar que desconocemos quién conducía en ese momento para evitar la obligación, ya que si así lo hiciésemos, la multa por incumplir la obligación de identificar se mantendría hasta el final del procedimiento y, finalmente, tendríamos que pagar el doble o el triple de la sanción inicial.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Citroën Xantia frente a Ford Mondeo

Las dos berlinas de moda pasaban por nuestras manos para una comparativa de sus versiones más potentes de gasolina. Mondeo y Xantia mostraban en esta comparativa sus armas para ser líderes del mercado.

Un ranking para empezar, el de la rentabilidad de las marcas del automóvil en 1992. Una lista encabezada por Toyota que estaba secundada por Renault

y Chrysler. Destaca el noveno puesto de Volkswagen. Entre los que perdían Volvo, Ford y General Motors. Interesantes novedades del mercado con-



ducíamos por primera vez esta semana. Por ejemplo, de la mano del importador Interred llegaban a nuestro mercado los primeros modelos de la marca coreana SsangYong.

También nos poníamos al volante de la nueva gama del Alfa 164, una berlina deportiva con motores de entre 146 y 230 CV.

Claro que para deportivos, conducíamos el Aston Martin Virage (descaptable) y Van-

tage, con 310 y 560 CV de potencia.

La comparativa, enfrenta al Citroën Xantia (2,8 millones y 123 CV) con el Ford Mondeo (2,9 millones y 136 CV). El francés ganaba a los puntos y destacaba por estabilidad y confort. Y del Mondeo nos gustaban sus frenos y comportamiento.

En la prueba, el BMW 525 TD nos mostraba sus virtudes ahorradoras sin perder lujo ni exclusividad.



LA PORTADA

Nº 499

FECHA

11-5-1993

HABLAMOS DE

Citroën Xantia y Ford Mondeo llegaban dispuestas a revolucionar el segmento de las berlinas; la comparativa entre ambas era el principal argumento de nuestra portada. Además, un especial con motivo del G.P. de España de Fórmula 1 con toda la información previa sobre la carrera.



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

Motor16 cumple 500 semanas con las 24 Horas GTI

Citroën ZX, Fiat Tipo, Ford Escort, Honda Civic, Mazda 323, Nissan Sunny, Opel Astra, Renault 19, Rover 220 y VW Golf se enfrentaban durante 24 en el circuito del Jarama.

La semana en que celebrábamos nuestro número 500, también dábamos cuenta de interesantes novedades. Por ejemplo, analizábamos el nuevo sedán

de Mercedes, el Clase C, una familia que sigue cosechando éxitos 25 años después.

Conducíamos por primera vez uno de esos modelos que se



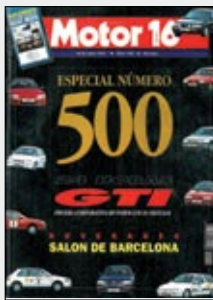
convirtieron en icono: el Nissan Terrano II, el todoterreno fabricado en Barcelona.

También conducíamos la gama de Rolls-Royce y Bentley, el máximo lujo británico en dos marcas a cual más icónica y ahora ambas bajo 'dominio alemán'.

También repasábamos esta semana las novedades que se iban a presentar en el Salón de Barcelona, en una edición en la que no ha-

bía muchas alegrías en un mercado que sufría la crisis.

Y para celebrar las 500 semanas en el kiosco, organizamos una supercomparativa con todos los modelos GTI del mercado. Las 24 Horas daban como ganador al Mazda 323—que dio 495 vueltas—seguido del Rover 220, Opel Astra, Fiat Tipo, Renault 19, Honda Civic, Citroën ZX, Ford Escort y Nissan Sunny. Y solo una baja: el VW Golf.



LA PORTADA

Nº 500

FECHA

18-5-1993

HABLAMOS DE

Motor16 llegaba a sus primeros 500 números; 500 semanas en el kiosco que celebrábamos con una prueba muy especial, pues reuníamos en una competición de 24 horas en el Circuito del Jarama, todos los modelos GTI que se vendían en España.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

COMFORT
IS THE NEW COOL



NUEVA BERLINA CITROËN C4 CACTUS



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

DESDE

13.500 €^(*)

INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (*) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo C4 Cactus PureTech 110 S&S LIVE 13.500€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo 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 36 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). PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.500€. Modelo visualizado Nueva Berlina C4 Cactus SHINE PureTech 110 S&S en color azul esmeralda desde 15.950€. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 30/06/2018. Equipamientos disponibles en opción según versiones. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

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