

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Bajo la lupa

HYUNDAI IONIQ PLUG IN



LOS PRIMEROS 10.000 KM

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.729 del 19 de junio al 2 de julio 2018



ASÍ ES EL NUEVO **AUDI A1** TODO UN CARÁCTER

Hecho en España



Probamos el nuevo **PEUGEOT 508** Va de cine



RENAULT ELÉCTRICOS LA GAMA MÁS COMPLETA EN '0 EMISIONES'

COMPARAMOS 3 SUV DE MUCHO NIVEL

258 CV

240 CV

218 CV



Audi Q7 3.0 TDI
Mercedes GLE 350 D
Range Rover Velar D240



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

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



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

Síguenos
en...



[Motor 16.com](http://Motor16.com)

[Motor 16.tv](http://Motor16.tv)

Motor16.com la información puesta a punto

GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA LOS SUV HABÍAN LLEGADO TAN LEJOS



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008



1-litro to 1,6litro
PSA Groupe
15,8litro 1600cc 130km/h turbo

GRIP CONTROL
PEUGEOT i-Cockpit®
MODULARIDAD

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

Con la gama SUV de Peugeot te invitamos a descubrir territorios inexplorados en tecnología, confort y diseño. Sumérgete en una experiencia de conducción completamente nueva, cautivadora y sensorial.

Gama SUV Peugeot: Consumo mixto (L/100 km) desde 4 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 98 hasta 133.

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

Al detalle



LOS DATOS PREOCUPANTES DE LA ITV

Un 20 por ciento de los coches que se sometieron a la ITV en 2017 no consiguieron superarla a la primera. Eso significa que más de 4 millones de los 20 analizados estaban circulando hasta antes de la inspección sin estar en condiciones de hacerlo. El dato sigue produciendo preocupación porque significa que los defectos graves detectados en las estaciones de revisión han crecido un 1,6 por ciento respecto a 2016. La urgencia de la renovación del parque es cada vez más acuciante.



LA POTENCIA DEL SECTOR DE COMPONENTES

El sector de componentes en España ha cerrado un 2017 de récord, con más de 36.000 millones de euros de facturación y un crecimiento del 6,7 por ciento, según datos de Sernaut, la patronal de un sector de vanguardia tecnológica, pues invierte el triple en I+D+I que la media de la industria española. Y para 2018, continuará su línea de crecimiento tanto en facturación (3-3,5%) como en creación de empleo (2-2,5%).

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247/983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Trump menosprecia a Europa

El presidente sigue aplicando el lema de 'American first' sin tino. Ha abierto una brecha con los países industrializados que puede agrandarse con un nuevo arancel a la importación de coches.

En enero de 2017 y en este mismo espacio, catalogué a Donald Trump como un narcisista, cargado de populismo, demagogia y una agresividad carente de ética. Justo lo contrario de lo que él piensa de sí mismo, cuando se define como un gran negociador y encantador de serpientes con todo aquel que está al otro lado de la mesa. Gran patraña, si nos atenemos al desarrollo y la brecha creada entre Trump y los representantes de los países más industrializados (Alemania, Canadá, Francia, Italia, Japón y Reino Unido), tras la tensa cumbre del G-7. Ha sido el 'American first' del inquilino de la Casa Blanca, llevado hasta sus últimas consecuencias sobre el pacto nuclear con Irán, el cambio climático, la política arancelaria y un menosprecio hacia el bloque occidental el que ha provocado una fractura que puede ser irremediable. De hecho, el presidente de Estados Unidos, que fue el último en llegar y el primero en marcharse de la reunión del G-7, dejó sobre la mesa los nuevos aranceles sobre el acero (25%) y el aluminio (10%), para Canadá, México y la Unión Europea desde primeros de mes. Además, amenazó con aplicar un arancel del 25 por ciento a la importación de coches. Una medida que tendría mayor impacto en países

como Alemania, exportador de vehículos de lujo o México y Canadá, socios comerciales de EE.UU.

El conjunto de la Unión Europea también se vería seriamente perjudicado con este potente arancel estadounidense. De hecho, en 2017 se vendieron automóviles por valor de unos 37.000 millones de euros y componentes por otros 15.500 millones. Así, el impacto en toda Europa podría significar la pérdida de 130.000 puestos de trabajo, siendo Alemania la más afectada con 60.000, según el instituto de análisis bávaro IFO. Menos importante sería en Italia, España o Francia ya que el peso de las ventas de los modelos producidos en estos tres países está fundamentalmente centrado en la Unión Europea. No obstante a nadie se le escapa que el

fuego cruzado entre Estados Unidos y la UE puede tener un efecto nefasto en la reactivación de nuestra economía. Mientras tanto, Trump demuestra que se entiende mejor con matones como el 'zar' Putin o un Kim Jong-un nuclearizado que con Europa. Una vieja Europa que, con todos sus defectos, es la más democrática y solidaria del mundo y hace bien en plantarse y no aceptar cualquier imposición. En las guerras comerciales todos podemos perder mucho.

El anuncio de Donald Trump de aplicar un arancel del 25 por ciento a la importación de coches puede perjudicar seriamente a la industria europea del automóvil. Un impacto que podría significar la pérdida de 130.000 puestos de trabajo -60.000 de ellos en Alemania- y tener un efecto nefasto en la reactivación de nuestra economía.



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

SUMARIO

Nº 1.729 · 19 junio a 2 julio de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

PEUGEOT 508 SW

Llegará al mercado en enero, comparte mecánica con la berlina y tiene una carrocería práctica -530 litros de maletero- y muy exclusiva.

12.- EN PORTADA

AUDI A1

La segunda generación del utilitario de Audi se hará en Barcelona y renuncia a la variante de tres puertas. Motores de hasta 200 CV.

16.- PEUGEOT 508

Hemos probado en el sur de Francia las versiones más potentes de la nueva berlina francesa. Y las primeras impresiones son buenas.

20.- JEEP RENEGADE

El SUV más compacto de la casa americana recibe cambios de imagen, pero lo más importante afecta a su familia de motores.

22.- CITROËN E-MEHARI

El vehículo eléctrico más lúdico del momento se renueva a fondo, pues ofrece un techo duro y mejora su equipamiento o su calidad general.

24.- CUATRO RUEDAS

COMPARATIVA. AUDI Q7 FRENTE A MERCEDES GLE Y RANGE ROVER VELAR

Aunque el Velar es ligeramente más pequeño, su elevado precio le sitúa al nivel de dos temibles modelos SUV del segmento Premium. Hemos elegido motores diésel con más de 200 caballos para este duro enfrentamiento, en el que el vencedor se ha impuesto de manera bastante clara.

34.- SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT DSG STYLE

El Karoq, lanzado hace unos meses, se ha convertido en una especie de 'compar maestra' gracias a su calidad, confort, amplitud y versatilidad. Y con el motor de gasolina de 150 CV y el cambio automático rinde realmente bien.

36.- BAJOLA LUPA HYUNDAI IONIQ PLUG-IN

Estamos realizando una prueba de larga duración con la versión híbrida enchufable del Ioniq. Y los primeros resultados impresionan.



6

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	12, 24
BMW	10
CITROËN	22
HYUNDAI	36
JEEP	20
LAND ROVER	24
MERCEDES-BENZ	24
PEUGEOT	6, 16
PORSCHE	8
RENAULT	44
SEAT	40
SKODA	34



20



36



34



44

40.- UN MES CON EL SEAT IBIZA TGI

Segunda entrega sobre nuestra experiencia con la versión de gas natural del nuevo Ibiza. Respecto a sus 'hermanos' diésel y de gasolina, las cuentas con el GNC salen.

44.- LA GAMA ELÉCTRICA DE RENAULT, AL DETALLE

Repasamos la oferta '0 emisiones' del fabricante francés, que va del

Twizy al Master Z.E., pasando por el ZOE, 'best seller' eléctrico europeo.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE RACE TOUR DE VOLKSWAGEN
Hemos participado en un curso de formación de la marca alemana.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS ALONSO VENCE EN LE MANS
El español llevó al triunfo al TS050

junto con Buemi y Nakajima. Y lo contamos en 24 imágenes.

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

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...

VOLKSWAGEN Y LA COMPUTACIÓN CUÁNTICA

Los expertos de Volkswagen están probando la computación cuántica en la investigación de baterías, pues quieren simular la estructura química de futuros acumuladores de energía de vehículos eléctricos en esos potentes ordenadores, que permiten simular moléculas clave como la de litio-hidrógeno y cadenas de carbono. El objetivo es lograr una «batería hecha a medida» usando algoritmos que permitan reducir el peso, aumentar la densidad de potencia y optimizar el diseño de cara a la producción.



EL RENAULT MASTER Z.E., EN ESPAÑA

La gama de vehículos comerciales eléctricos de Renault crece con el Master Z.E., dotado de una batería de iones de litio de 33 kWh con la que ofrece una autonomía de 120 kilómetros, idónea para el reparto urbano en zonas de bajas emisiones. Con su motor de 76 CV alcanza 100 km/h –80 en modo Eco–, y la recarga en un wallbox de 32A y 7,4 kW requiere 6 horas. Los precios, desde 72.327 euros.



Comercialización en enero de 2019

El nuevo Peugeot 508 ya tiene su familiar SW

Mientras conducíamos por primera vez el nuevo 508 con carrocería berlina –página 16– Peugeot desvelaba el 508 SW, variante familiar de 4,78 metros que pierde 5 centímetros de longitud y 6 de altura frente al 508 SW anterior, pero es 3 centímetros más larga que el 508 'normal'. Y puede hablarse de carrocería 'shooting brake', tanto por su perfil tendido como por la ausencia de marcos en las puertas. El maletero anuncia 530 litros, ampliables a 1.780

si abatimos el respaldo trasero 60:40, una maniobra que puede hacerse gracias a sendos mandos del sistema Magic Flat, mientras que la boca de carga –el portón puede ser automático y 'manos libres'– queda a sólo 63,5 centímetros del suelo. Además, una red de retención permite sujetar el equipaje, y las versiones GT incluyen unos raíles de aluminio en los bordes del área de carga. En el habitáculo, los pasajeros traseros disfrutan de 4

centímetros más de altura que en el 508 normal, y la marca francesa ofrece un techo panorámico de gran tamaño. En el resto de capítulos, igualdad con la berlina, pues la plataforma EMP2 ayuda a rebajar 70 kilos el peso frente al 508 SW anterior, y hay cinco motores: en gasolina, el 1.6 PureTech con 180 ó 225 CV –siempre con caja EAT8–; y en diésel, BlueHDi 130 –con cambio manual y EAT8–, BlueHDi 160 EAT8 y BlueHDi 180 EAT8.



El 508 SW mide 4,78 metros, tres centímetros más que la berlina. Y respecto al modelo anterior, la altura disminuye 6 centímetros.



El 508 SW tiene un maletero de 530 litros, y se amplía a 1.780 al abatir la segunda fila. Las puertas no tienen marco.

PARA PENSAR

108

unidades del Stelvio Nring, y otras tantas del Giulia Nring, venderá Alfa Romeo en Europa.

En ambos casos se trata de ediciones limitadas creadas sobre las versiones Quadrifoglio, dotadas del 2.9 V6 Bi-Turbo de 510 CV, y rinden tributo a los 108 años de historia de la casa italiana y al circuito de Nürburgring.

EL PUNTAZO

El primer Porsche eléctrico, basado en el prototipo Mission E y cuya producción se iniciará en 2019, se llamará Taycan. Rendirá más de 600 CV y su autonomía rebasará los 500 kilómetros.



Un Aston Martin a 330 km/h

Del Rapide AMR se fabricarán 210 unidades

En el cuarto trimestre del año se iniciarán las entregas –el precio en Alemania es de 229.950 euros– del Aston Martin Rapide AMR, serie especial limitada a 210 unidades con la que la firma británica celebra su victoria en Le Mans en 2017. Basado en el 'concept car' exhibido en el Salón de Ginebra, este deportivo de cuatro puertas anuncia una velocidad máxima de 330 km/h y un paso de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos gracias a su V12 6.0 con 603 CV y 64,3 mkg, tomado del Vantage GT12. La parrilla frontal está inspirada en el Vantage

AMR Pro, y las luces diurnas circulares recuerdan las de recientes versiones Zagato. Además, el Rapide AMR presenta una aerodinámica específica –genera más apoyo– y ranuras de refrigeración más grandes en el capó, y equipa de serie frenos cerámicos –discos de 400 milímetros delante y 360 detrás–, llantas de 21 pulgadas, neumáticos Michelin Super Sport y una suspensión rebajada 10 milímetros respecto



Dentro, con discretos logos AMR, domina la fibra de carbono y la piel tipo Alcántara.

a la del Rapide S, y con sus tres modos de trabajo adaptados a una conducción más deportiva tras su puesta a punto, realizada en Nürburgring.

Los clientes elegirán entre cuatro colores de carrocería.



Creado en la escuela de Skoda

El Sunroq, un Karoq descapotable y deportivo

Tomando como base el Karoq, 23 estudiantes de la Escuela Vocacional de Skoda han desarrollado durante ocho meses un proyecto cuyo resultado es el Sunroq, prototipo descapotable de 4,38 metros de largo, 1,81 de ancho y 1,48 de alto que conserva las cinco plazas del SUV del que deriva y ve aumentado su maletero –ya enorme en el Karoq, con 521 litros–, pero potencia su vertiente dinámica. Así, bajo el capó equipa el 1.5 TSI de gasolina, pero con 163 CV en lugar de 150, y 28,5 mkg de par máximo en vez de 25,5

gracias a modificaciones en el control del motor. Por eso acelera de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos. Además, equipa unas llantas de aleación Vega de 20 pulgadas, los amortiguadores del Octavia RS –rebajan la carrocería 50 milímetros– y un escape específico, que genera un sonido más deportivo. En cuanto a la carrocería, y además de la supresión del techo o los pilares centrales, se modificaron las cuatro puertas, el portón trasero y los dos paragolpes, y se reajustaron los pilares delanteros que enmarcan el parabrisas.



La pintura exterior Rojo Velvet va a juego con un interior tapizado con cuero blanco y rojo. Debido a la supresión de los pilares centrales, los cinturones salen de los respaldos.



Los 23 alumnos de entre 17 y 20 años de la Escuela Vocacional de Skoda han firmado el Sunroq, quinto prototipo creado desde 2014 por estudiantes de la marca.

MÁS POTENCIA PARA EL MAZDA MX-5

El 26 de julio Mazda lanzará en Japón una gama actualizada de su roadster MX-5, en la que no habrá cambios de imagen exterior –salvo las llantas–, pero sí en el interior –nuevo volante y pantalla TFT central–; y bajo el capó, con mejoras técnicas en sus dos motores Skyactiv-G: el 2.0 –cambios en admisión, culata, bielas, pistones...– pasa de 160 a 185 CV, y de 20,4 mkg de par a 20,9; mientras que el 1.5 sube de 130 a 135 CV, y su par máximo se eleva de 15,3 a 15,5 mkg.



911 Speedster Concept

Porsche se hace un regalo por el 70 aniversario de sus coches

Las siete décadas de historia de Porsche se celebran este año con diversas actividades por todo el mundo, como una exposición especial en el Museo Porsche. Y la firma alemana se ha hecho un 'regalo' en forma de deportivo: el 911 Speedster Concept, un prototipo carente de techo, listo para circular por carretera –ya se valora su producción en serie– y que rinde homenaje al primer Porsche, el 356 'Nº 1', que recibió su permiso de circulación un 8 de junio de 1948. Entre sus características destaca un parabrisas más corto e inclinado, unas ventanillas laterales más bajas y una cubierta trasera especial, hecha de fibra de carbono, que arranca tras los respaldos y enmascara la estructura antivuelco con su doble cúpula, inspirada en la del 911 Speedster de 1988. Y el paraviento transparente entre las cúpulas lleva grabado el logotipo '70 Jahre Porsche Sportwagen'. Además, una ligera cubierta de lona permite proteger de la lluvia el interior del coche cuando está aparcado, y del equipamiento se han suprimido los sistemas de audio, navegación y climatización. Los asientos báquet son de carbono, y la tapicería de cuero Aniline Marrón Claro se inspira en sus clásicos antepasados.

► Hereda el chasis del 911 GT3, y el cambio es manual, de seis velocidades.



◀ Llantas de 21 pulgadas, pintura plata y blanca... y más de 500 CV de potencia.



► El 911 Carrera 4 Cabriolet ha servido de base para crear el 911 Speedster.



Estreno mundial del Sedic Active Volkswagen sigue evolucionando el taxi autónomo libre de emisiones

Ha sido en el CEBIT 2018 de Hannover, en Alemania, donde el grupo Volkswagen ha desvelado la última versión de su futurista taxi autónomo Sedic, que para la ocasión recibía un equipamiento dirigido a amantes de los deportes acuáticos y las actividades al aire libre. Los usuarios pueden llamar al Sedic Active, ya sea con un mando denominado OneButton o con la app de

movilidad MOIA, creada por la propia marca germana, y el coche acudirá circulando autónomamente hasta el punto

de encuentro. Su sistema de raíles en el techo permite cargar el equipo completo para la práctica del windsurf,

el piragüismo, el senderismo o el ciclismo de montaña, y con solo pulsar un botón, el vehículo nos llevará hasta el destino oportuno, sin emisión de gases –el Sedic tiene mecánica eléctrica– y sin que nadie deba conducirlo. De hecho, cuando iniciemos

la actividad en cuestión el Sedic Active 'seguirá' a los deportistas hasta un nuevo punto de recogida –calculará mediante Inteligencia Artificial el lugar de encuentro más lógico o cómodo–, de manera que no necesitaremos otro vehículo de apoyo.



► El Sedic suprime el tradicional puesto de conducción, pues circula autónomamente tanto si va vacío como si transporta a alguien.



Gama SUV con carácter alemán

UN SUV PARA CADA CAMINO

- Compatible con AppleCarplay™ y Android Auto™
- Alerta cambio involuntario de carril
- Sensor de luces y lluvia



CROSSLAND

GRANDLAND

MOKKA

Desde **139€ / mes**

Entrada: 2.795,64€. 48 cuotas. Cuota final: 8.617,69€. TAE 6,66%

¿Te animas a probarlos?

Consumo mixto (l/100km) / Emisiones de CO₂ (g/km) – Gama SUV: 3,9 – 7,9 / 102,0 – 152,0.



EL FUTURO ES DE TODOS

Oferta de Gama SUV vinculada a Opel Crossland X Selective 1.2 60kW (81cv), PVP recomendado 15.211,64€ en Península y Baleares. Precio 15.211,64€ válido para particulares que entreguen un vehículo usado propiedad del comprador y haya ostentado derechos de propiedad sobre dicho vehículo usado durante los últimos 12 meses anteriores a la matriculación del nuevo vehículo Opel y unidades financiadas bajo la marca Opel Financial Services a través de Banco Cetelem S.A.U. IVA, transporte incluido. Ejemplo de financiación a 48 meses. Entrada 2.795,64€. Importe financiado: 12.788,48€ (incluida comisión formalización de 3%: 372,48€). 47 cuotas de 139€ y 1 cuota final de 8.617,69€. TIN 5,49% TAE 6,66%. Importe Total Adeudado 15.150,69€. Precio total a plazos: 17.946,33€. Gastos de matriculación no incluidos. Sujeto a aprobación financiera. El modelo visualizado puede contener equipamiento opcional. Oferta válida desde el 01/06/2018 hasta el 31/07/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie 15.961,84€. Modelos visualizados: Crossland X Excellence, Grandland X Excellence y Mokka X Excellence (con equipamiento opcional en todos los modelos). Las imágenes y la información mostrados pueden no reflejar las últimas especificaciones del fabricante, los colores pueden variar. Consulte condiciones de la oferta en su Concesionario Opel. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Consulta condiciones en tu concesionario. AppleCarPlay™ es una marca registrada de Apple Inc. Android Auto™ es una marca registrada de Google Inc.

EL SKODA KODIAQ RS VIENE 'CALENTITO'

La alemana Sabine Schmitz, habitual piloto del 'Ring Taxi' en el circuito de Nürburgring –al que ha dado ya más de 30.000 giros–, ostenta desde hace días el récord de vuelta rápida para vehículos SUV de siete plazas en ese trazado de 20.832 metros. Porque marcó un tiempo de 9'29"84 con un Skoda Kodiaq RS, camuflado aún pues su estreno oficial se producirá en octubre, en el Salón de París. El RS equipa el diésel 2.0 BITDI de 239 CV y chasis DCC.



Más grande y 'made in USA'
Desvelada la cuarta generación del **BMW X5**

En noviembre llega a los concesionarios el nuevo X5, que BMW fabricará en su planta estadounidense de Spartanburg tras sumar 2,2 millones de unidades producidas entre las tres generaciones precedentes. Mide 4,92 metros y estará inicialmente disponible con tres versiones, todas con motor de seis cilindros: el X5 xDrive40i de gasolina, que rinde 340 CV y gasta entre 8,5 y 8,8 l/100 km de media; y, ya en diésel, el X5 xDrive30d, que rinde 265 CV y consume de 6,0 a 6,8 l/100 km, y el X5 M50d, con 400 CV y gasto medio entre 6,8 y 7,2 l/100

km. BMW estrena una tracción total inteligente xDrive con un nuevo y más eficiente sistema de control que da prioridad al tren trasero, y ofrecerá por vez primera un paquete Off-Road opcional, con suspensión neumática en los dos ejes, protecciones delante y detrás, y pantallas específicas de control. Y se podrá elegir entre cuatro modos de conducción. En cuanto al interior, con tercera fila en opción, tiene maletero de 645 litros ampliable a 1.860 y portón dividido en dos partes.

► El X5 crece 36 milímetros de largo, 66 de ancho y 19 de alto, y su distancia entre ejes se estira 42 milímetros.



top secret

El desarrollo del **nuevo BMW Z4**, casi finalizado

La propia BMW se ha encargado de hacer públicas las imágenes de su nuevo Z4, dotado de capota blanda, en las pruebas finales que se realizan en el Autodrome de Miramas, en Francia, donde la marca bávara trabaja desde hace más de tres décadas. El nuevo roadster de BMW contará con una versión M40i –al parecer es la fotografiada–, dotada de un motor de seis cilindros en línea, suspensión rebajada con amortiguación adaptativa M y un bloqueo controlado electrónicamente en el diferencial trasero.



◀ La puesta a punto del nuevo Z4 se lleva a cabo en el centro de pruebas de BMW en Miramas, en el sur de Francia.



SÚBETE Y DISFRUTA



SWIFT
desde 12.670€*

VITARA
desde 14.975€*

IGNIS
desde 12.070€*

SÍ, NUESTRA GAMA TIENE UN DISEÑO MODERNO, EQUIPAMIENTO COMPLETO Y LOS MOTORES MÁS EFICIENTES. PERO LO MEJOR ES QUE CADA MODELO ESTÁ PENSADO PARA QUE CON SOLO SUBIRTE, LO DISFRUTES

Consumo combinado: desde 4,0 hasta 5,7 l. / 100 Km.
Emisiones CO₂: desde 90 hasta 131 g. / Km.

Suzuki recomienda

Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Más de 150 Instalaciones Suzuki www.suzuki.es

*PVP recomendado Suzuki Ignis 1.2 GLE Gasolina 2WD 5p por 12.070€. PVP recomendado Suzuki Swift 1.2 Gasolina GLE por 12.670€. PVP recomendado Suzuki Vitara 1.6 VTT GL 4x2 por 14.975€ (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Oferta aplicable para Ignis y Swift para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 7.000€, a un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas SPG/SPF y una permanencia mínima de 36 meses. Oferta aplicable para Vitara para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000€, a un plazo mínimo de 48 meses a través de las campañas SPK/SPJ y una permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 30/06/2018 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. El precio no se corresponde con los vehículos que aparecen en la fotografía. Precio de acceso a la gama expuesta en la fotografía.

► El paquete S line será opcional, e incrementa la deportividad del nuevo A1, que sólo se ofrecerá con carrocería de cinco puertas.



El número uno

Hace ocho años la firma de los cuatro aros aterrizaba en el segmento de los utilitarios con el A1, del que ahora presenta su segunda generación. Con un aspecto más contundente, este nuevo Audi A1, que se fabricará en la planta de Martorell, presume de tecnología y de personalización. Se pondrá a la venta en noviembre, pero diciendo un adiós definitivo a las tres puertas.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Desde que en 2010 fue lanzado el Audi A1, de este utilitario 'premium' se han matriculado más de 830.000 unidades en todo el mundo. Pero no fue hasta 2011 cuando sus ventas despuntaron. Y ocurrió por la sencilla razón de que se puso a la venta la versión Sportback de cinco puertas, precisamente la única

alternativa disponible en esta nueva generación, que ya hemos podido conocer en vivo cerca de Ingolstadt.

La plataforma MQB A0 –común a los nuevos Seat Ibiza y Volkswagen Polo– ha sido la base para su desarrollo. Sobre ella, los diseñadores de Audi han creado una carrocería más atrevida y con un ADN genuino, que recibe reminiscencias del legendario Audi Sport quattro

de 1984, tales como las tres hendiduras que hay por encima de su nueva parrilla Singleframe, inspirada en la de sus hermanos mayores y que ayuda a transmitir una sensación de mayor anchura.

Esta parrilla podrá solicitarse en negro lacado, haciendo juego con los cuatro aros, los retrovisores, las molduras laterales... Y eso es sólo la punta del iceberg de su extenso programa de per-



► La plataforma MQB A0 le otorga ligereza y, además, ha permitido incrementar su distancia entre ejes en 94 milímetros.

sonalización, donde tampoco falta el paquete S line, el techo en contraste con la carrocería –para esta hay 11 colores diferentes–, llantas de 15 a 18 pulgadas... personalizables. Y si accedes a su interior, más de lo mismo.

Audi lo ha estirado hasta los 4,03 metros de largo –56 milímetros más que antes–, y también ha reducido su altura 13 milímetros, para quedarse en 1,41 metros y optimizar la aerodinámica, pues tiene un Cx de 0,31.

Otro elemento diferenciador y rebo-sante de tecnología en este nuevo A1 son sus faros, que opcionalmente podrán solicitarse con tecnología LED y que lucen una llamativa luz diurna, muy característica, que también se ha recreado en sus pilotos traseros, que pueden contar con intermitentes dinámicos.

Este nuevo Audi A1 no sólo rompe moldes por fuera. El puesto de conducción sorprende por su configuración, que 'mira' al conductor hasta el punto de colocar sus salidas de ventilación flanqueando el cuadro de instrumentos, que de serie es digital. Tiene 12,5 pulgadas y se combina con una pantalla táctil de 8,8 pulgadas. Si se apuesta por el sistema MMI Navegación Plus –será opcional y ofrecerá todo lo imaginable en cuanto a conectividad, pues lo hereda del nuevo A8–, esta última pantalla tendrá 10,1 pulgadas y su Audi virtual coc-



EL A1, EN VIVO 43 días en absoluto silencio

► Mido 1,74 y puedo sentarme cómodamente, pues detrás hay espacio más que de sobra para viajar sin estrecheces.



El pasado 8 de mayo viajábamos hasta las cercanías de Ingolstadt para conocer en primera persona este nuevo Audi A1. Pero hasta hoy, ni una palabra de ello, todo era 'top secret'. Dos ejemplares –uno amarillo y otro gris– equipados con paquete S line y personalizados hasta el último centímetro sirvieron para descubrir la mayor parte de sus secretos. En su exterior llama la atención su nuevo diseño, que nada tiene que ver con su antecesor, mientras que dentro se ha ganado mucho espacio, sobre todo detrás –sigue molestando el voluminoso túnel central– y en el maletero. El puesto de conducción nos 'mira', y los más concienciados con la tecnología disfrutarán como niños, pues hereda el sistema de infoentretenimiento del nuevo Audi A8.

kpit lucirá unos gráficos más atractivos. Otra de sus opciones será el sistema de sonido Bang & Olufsen, con 11 altavoces y 560 vatios de potencia.

La calidad está a la altura de lo esperado en un Audi, aunque hablemos del modelo de acceso a la gama. Y es que

abundan los plásticos de tacto blando y también multiplica sus opciones de personalización para hacer tu A1 único. Dentro sorprenden los múltiples huecos para dejar pequeños objetos y elementos como los plafones de las luces, que son táctiles.

▼ El Audi más pequeño también presume de calidad, con ajustes excelentes, plásticos de tacto blando... La presentación es de primera división, y hasta el Audi virtual cockpit es de serie. Se ofrecerán tres líneas de diseño para personalizar su habitáculo.



SÓLO TFSI CUANDO EL NUEVO A1 SE PONGA A LA VENTA LO HARÁ ÚNICAMENTE CON MECÁNICAS DE GASOLINA, DE ENTRE 95 Y 200 CV

 **PERSONALIZABLE HAY 11 COLORES, TECHO EN CONTRASTE...**

OCHO AÑOS Y UN GRAN SALTO A TODOS LOS NIVELES

Salvo el nombre, el nuevo A1 no hereda nada de su antecesor. Estéticamente recibe un cambio radical, con líneas más afiladas y menos redondeadas. Eso se nota en detalles como su parrilla delantera, y se acentúa si equipa el de-

portivo paquete S line, disponible también en su antecesor. La iluminación también gana enteros, con avanzados faros LED en su frontal, una tecnología que puede estar presente en sus pilotos posteriores, con gráficos 3D e

intermitentes dinámicos, opcionales. Diferenciar a los 40 TFSI, con motor de 200 CV, será sencillo, pues son los únicos que lucen la doble salida de escape trasera. El Audi virtual cockpit es de serie en todos los A1 y queda flanquea-

do por las salidas de ventilación, uno de los elementos susceptibles de personalización. La pantalla central es de 8,8 pulgadas y está al alcance de la mano; pero, como opción, hay otra con 10,1 pulgadas, heredada del nuevo A8.



▶▶ La parrilla Singleframe –en las tres fotos superiores el nuevo A1 y en las inferiores el actual– da un giro radical, y sobre ella hay tres ranuras inspiradas en los respiraderos del Audi Sport quattro. Su interior se puede personalizar con las líneas Advanced, Design Selection y S line; y estrena una avanzada iluminación ambiental.

Ahora hay mucho más espacio en las plazas traseras y más maletero, pues gana 65 litros, para arrancar en un volumen de 335 litros. Tiene doble fondo y podría equipar rueda de repuesto.

Cuando Audi lo ponga a la venta estará disponible exclusivamente con motores sobrealimentados de gasolina, que tienen inyección directa y filtro de partículas. La gama comienza con el 1.0 TFSI de tres cilindros, que ofrece 95 y 116

CV, y que dará lugar a las versiones 25 TFSI y 30 TFSI, respectivamente. Por encima encontraremos el 35 TFSI, con un 1.5 dotado de desconexión de cilindros y 150 CV, mientras que el 40 TFSI lleva un potente 2.0 con 200 CV, que vendrá asociado a un cambio S tronic de seis marchas, opcional también en el resto aunque con siete relaciones.

Ahora bien, al abrir su tapa de combustible apreciamos un hueco donde

podría aparecer en un futuro una toma para repostar AdBlue –en el supuesto de que finalmente hubiese TDI–; o GNC, pues como en sus ‘parientes’ –Polo e Ibiza–, podría llegar un Audi A1 g-tron.

Habrán tres opciones de suspensiones, destacando una con amortiguadores regulables, y ofrecerá el Audi drive select y todo lo que te puedas imaginar en cuanto a asistentes de conducción para multiplicar su seguridad activa.



Nuevo SUV Ford EcoSport

Por

13.990€

Financiando con FCE Bank hasta 30/06/18



Presentamos el Nuevo SUV Ford EcoSport

La vida está fuera. ¿Y tú?

Disfruta con el Nuevo SUV EcoSport de todo lo que te gusta y de mucho más. Una dinámica de conducción excelente, con su pantalla táctil de 20,32 cm (8") y la tecnología de conectividad SYNC 3, tu asistente personal para estar conectado, son solo algunas de las muchas novedades que te esperan. El compañero perfecto para tu estilo de vida activo.

Configura tu nuevo EcoSport en ford.es



Go Further

GAMA FORD ECOSPORT CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 4,1 A 5,8 L/100 KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO₂ DE 107 A 134 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR.

EcoSport Trend 1.0 Ecoboost 73kW (100cv) equipado con llantas de aleación de 43,18 cm (17"), ordenador de abordo con pantalla de 10,67 cm (4,2") y control de mandos en el volante, radio 6 altavoces, 2 entradas USB y Bluetooth, climatizador manual, luces diurnas LED, retrovisores eléctricos calefactables. La oferta incluye IVA, transporte, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dtos. promocionales, entrega de un vehículo usado propiedad del comprador, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 36 meses en Financiación Convencional y 25 meses en MultiOpción. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 30/06/2018. No compatible con otros dtos. ford.es



Esta es otra historia

Conserva el nombre de su antecesor. Y nada más. De hecho, el 508 ya no es un sedán clásico, sino una berlina coupé que busca adaptarse a los evolucionados gustos del público. El portón trasero inyecta versatilidad, y su rendimiento mecánico, ligereza y comportamiento elevan el dinamismo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Han pasado ya 30 años desde que probé por vez primera un 405, entonces recién lanzado y que suponía una ruptura frente a las tradicionales berlinas de la firma gala, como el 504 o el 505, ambos de tracción tra-

sera. Y en estas tres décadas, cada nuevo integrante de la saga me pareció un acierto a cual mayor: 406, 407, 508... Sin duda, Peugeot tenía bien cogida la medida a ese tipo de coche. Pero el mercado está cambiando, y la aceptación del clásico sedán pierde fue-

lle ante el empuje de los SUV –ahí ya han hecho los deberes con el 2008 y los nuevos 3008 y 5008–, de modo que los responsables de la firma del león pensaron que había llegado el momento de otra ruptura. Y el resultado es el nuevo 508, en el que todo cambia salvo el

nombre y la presencia en su gama de un familiar SW –ver página 6– que llegará a comienzos de 2019.

Y decimos que todo cambia porque ya no es un sedán al uso, sino una berlina de aire coupé y más deportiva, lo que se logra con un perfil más afila-

do –Cx de 0,26–, unas dimensiones más compactas y mejor ‘plantadas’ sobre el asfalto –es 8 centímetros más corto y 6 más bajo, pero 3 más ancho–, y detalles tan exclusivos como las puertas sin marco, desarrolladas en colaboración con los mismos proveedores de las marcas premium alemanas, como SaarGummi o Inteva. De ahí que la insonorización sea tan buena, ayudada por un acristalamiento más grueso del habitual.

Así las cosas, más que al Audi A4 o al Volkswagen Passat, el nuevo 508 busca enfrentarse al A5 Sportback o al Arteon; por más que Peugeot no pretenda ser premium, sino «la mejor marca generalista del mundo». Además, con el nuevo diseño hay un detalle al que debemos dar la bienvenida: el portón trasero. Y es que aumenta la practicidad cuando queremos transportar objetos voluminosos o muy largos,

pasando de los 487 litros que homologa con las cinco plazas en uso –515 tenía el anterior modelo– a 1.537 si abatimos el respaldo 60:40 posterior. Además, bajo el plano de carga hay rueda de repuesto de emergencia y el portón puede estar automatizado. Aunque se nos ocurren dos críticas: no hay limpiacristales –un elemento de seguridad que las marcas empiezan a ‘olvidar’– y la visibilidad trasera es pobre.

Si en el área para equipa-

jes todo se ha resuelto bastante bien –salvo esa pérdida de 28 litros–, con el habitáculo podríamos hablar de muchas luces y algunas sombras. Luces, porque la calidad general es estupenda –madera de aspecto muy natural, cuero refinado, materiales mullidos por todas partes...–, los asientos delanteros resultan magníficos por confort y sujeción –al menos en las versiones GT probadas–, hay huecos para guardar cosas que suman 32

litros y es cómoda la postura de conducción, que recurre al i-Cockpit visto en otros Peugeot recientes. O sea, volante compacto, pantalla central orientada hacia el conductor e instrumentación elevada, ésta de tipo digital configurable –12,3 pulgadas–, lo que permite simplificarla o personalizarla, incluso mostrando el mapa del navegador. Y la pantalla central táctil, de 10 pulgadas, tiene dos filas de mandos en su base para acceder a funciones rápidamente: una más abajo con botones táctiles –asientos calefactables, luneta térmica...–, y otra más arriba formada por teclas cromadas –navegación, climatización, audio...– que, a nuestro juicio, quedan tan horizontales que no se ven bien. Y puede que vaya en gustos, pero también nos parece que la consola central va un poco alta, creando un ‘murete’ separador.

En cuanto a amplitud, de-



► El cambio automático EAT8 está disponible con los cinco motores, y sólo el BlueHDi 130 puede unirse a la caja manual.

◄ El maletero anuncia 587 litros, ampliables a 1.537 si abatimos el respaldo 60:40. Y el portón es clave.



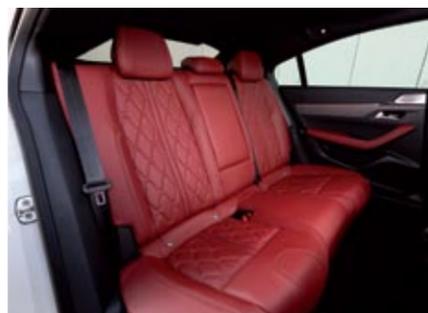
▲ Volante pequeño e instrumentación sobre-elevada, de tipo digital configurable. Bajo la pantalla central hay botones de acceso rápido a las funciones, pero los metalizados no se ven muy bien al ir casi horizontales.



PRECIO desde 27.250 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 98 A 131 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Rendimiento mecánico. Comportamiento y confort. Agrado de uso. Calidad general. Portón.</p>	<p>-</p> <p>Altura escasa en plazas traseras. Consola alta. Dirección lenta. Pocas versiones manuales.</p>



 **3,7 L/100 KM HOMOLOGA LA VERSIÓN DIÉSEL BLUEHDI 130 EAT8**



Los asientos del acabado GT son magníficos por confort y sujeción. Pero detrás no sobra amplitud, con una altura al techo algo crítica.

dos en todos los casos al eficaz y suave cambio automático EAT8: en diésel, BlueHdi 1.5 de 130 CV –único disponible con caja manual– y 2.0 de 160 y 180 CV; y en gasolina, el 1.6 PureTech en versiones de 180 y 225 CV. Y eso se traduce en altas prestaciones, pero también en

lante se va perfectamente, pero detrás –la distancia entre ejes se ha acortado 24 milímetros– no sobra espacio, sobre todo a lo alto, pues los pasajeros que rebasen la media nacional rozarán con su cabeza. A cambio, la quinta plaza es buena, porque hay 2,5 centí-

metros de altura extra y casi no estorba el túnel central.

Y ser más compacto ha permitido ahorrar, de media, 70 kilos. Entre eso y la mejor aerodinámica, la cosa promete, toda vez que Peugeot arranca con una completa gama de motores enérgicos, liga-

mucho agrado, bajo consumo o emisiones moderadas.

Aunque la gama ofrece también los acabados Active, Allure y GT Line, para nuestro primer test escogimos las dos variantes deportivas GT, dotadas de amortiguación adaptativa: gasolina de 225 CV y

diésel de 180. Estupenda elección para degustar las carreteras que trepan desde la Costa Azul hasta los Alpes, porque ambas aportan agrado, y empuje más que suficiente para llevar al límite –o intentarlo al menos– la nueva personalidad deportiva del 508, que asocia la plataforma EMP2 –empleada en 308, 3008 y 5008– a una puesta a punto del chasis que garantiza la eficacia sin penalizar el confort. De ahí que prime la sensación de aplomo, el mínimo balanceo o la facilidad de conducción sea cual sea el programa elegido mediante el Drive Mode, o que los frenos parezcan soportarlo todo. Y si la dirección, precisa, tuviera media vuelta menos –hay 3,05 giros entre topes–, el sobresaliente estaría asegurado.

El nivel GT, disponible con los motores PureTech 225 y BlueHdi 180, recurre a gomas 235/40 R19.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 180	PURETECH 225	BLUEHDI 130	BLUEHDI 160	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.499	1.997	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 6.000	225 / 5.500	130 / 3.750	160 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.750	30,6 / 2.500	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000	40,8 / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Neumáticos	desde 215/55 R17	235/40 R19	desde 215/55 R17	desde 215/55 R17	desde 235/45 R18
Peso en vacío (kg)	1.495	1.495	1.490 (EAT8: 1.495)	1.605	1.610
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403
Volumen maletero (litros de agua)	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537
Capacidad depósito (l)	62	62	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	7,3	9,7 (EAT8: 9,9)	8,4	8,3
Velocidad máx. (km/h)	230	250	210	230	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,6	3,8 (EAT8: 3,7)	4,5	4,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	123	130	101 (EAT8: 98)	118	123
Precios desde... (euros)	30.100	41.300	27.250	33.500	37.900



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

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

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

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



1.0 GSE T3 Y 1.3 GSE T4 CON 4 VÁLVULAS POR CILINDRO, DISTRIBUCIÓN MULTIAIR III, TURBO, INYECCIÓN DIRECTA Y FILTRO DE PARTÍCULAS

Estrena motores



Junto a ligeros retoques de diseño, los Jeep Renegade gama 2019 incorporan una nueva generación de brillantes motores de gasolina de tres y cuatro cilindros, así como ciertas mejoras en los diésel.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

La aparición de un nuevo motor suele ser un acontecimiento en el panorama automovilístico, pero en el caso del Jeep Renegade 2019 –a la venta en septiembre de este año– el evento es doble, y doble es la buena impresión que causan sus nuevos 1.0 GSE T3 y 1.3 GSE T4 de gasolina.

Según María Grazia Lisbona, máxima responsable de motores de Fiat Chrysler Automobiles (FCA) para Europa, Oriente Medio y África, los recién llegados «establecen un punto de referencia para los pequeños motores de gasolina en todo el mundo». Entregan 120 CV de potencia y 19,4 mkg de par máximo en el caso del 1.0 de tres cilindros, y 150 ó 180 CV, y 27,5 mkg, el 1.3 de cuatro cilindros. Ligeros, de elevado rendimiento, bajas emisiones y brillante respuesta... tienen lo necesario para dar a estos Jeep argumentos convincentes frente a sus competidores.

Pero entremos en detalles. Hace año y medio, Fiat Brasil dio a conocer unos motores

1.0 y 1.3, bautizados Firefly y destinados al mercado local. Tienen una conexión con los recién presentados: su cilindrada unitaria de 333 centímetros cúbicos. Lo demás es diferente en los GSE T3 y T4: cuatro válvulas por cilindro, distribución monoárbol MultiAir III de tercera generación, turbo e inyección directa; incluso el bloque motor –de aluminio– es otro, acorde a cargas de trabajo más exigentes.

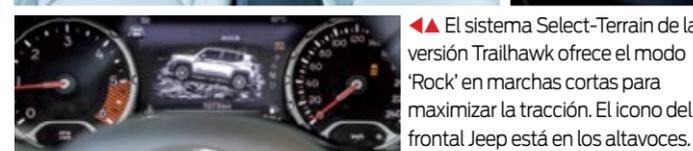
Aparte de estas características básicas, la nueva familia GSE destaca por: cigüeñal desalineado respecto al eje de cilindros –menores rozamientos internos–; construcción li-

gera –el 1.3 pesa 93 kilos–; intercooler aire/agua –sobrealimentación más eficiente–; respeto medioambiental a la última –cumplen con la futura norma Euro 6D–; bajo consumo –anuncian hasta un 20 por ciento menos que las actuales mecánicas de gasolina– y prestaciones más elevadas. En la práctica, son motores exentos de vibraciones, de buena aceleración y sin tiempo muerto de respuesta del turbo, que mueven bien al Renegade: con mucha soltura el de 120 CV y con brillantez el de 150 CV.

Los nuevos motores GSE T3 y T4 –que se producen en Bielsko Biala, Polonia, junto



▲ En la foto superior, el nuevo motor de tres cilindros 1.0 GSE T3, que rinde 120 CV. Debajo, el 1.3 GSE T4, que ofrecerá dos niveles de potencia: 150 y 180 caballos.



► Los pilotos traseros del nuevo Renegade, tienen grabada una X menos pronunciada. Los faros LED opcionales llevan un módulo único para cruce y carretera.



◀ El sistema Select-Terrain de la versión Trailhawk ofrece el modo 'Rock' en marchas cortas para maximizar la tracción. El icono del frontal Jeep está en los altavoces.

a los 0.9 TwinAir y 1.3 Multijet –irán sustituyendo progresivamente a algunos Fire y e.torQ. También se emplearán en marcas como Fiat, siendo presumiblemente el 500 X el primero en llevarlos. Por su parte, las versiones diésel Multijet II del Jeep Renegade han evolucionado; para aminorar las emisiones, incorporan Reducción Catalítica Selectiva (SCR) con inyección de AdBlue. Sin embargo, su mayor inconveniente es un peso total que no baja de los 1.400 kilos.

La gama Renegade 2019 se distingue por su nuevo frontal, con una parrilla levemente retocada al estilo

Wrangler. Destacan los nuevos faros de LED con un módulo único para luz de cruce y carretera, disponibles en opción sobre los dos niveles más altos de los cuatro existentes: Sport, Longitude, Limited y Trailhawk. En los pilotos traseros, la X de su interior es menos pronunciada. Hay nuevas llantas de 19 pulgadas, conectividad Uconnect de cuarta generación y consola central renovada, amén

FICHA TÉCNICA

GAMA RENEGADE 2019	1.0 GSE T3	1.3 GSE T4 150	1.3 GSE T4 180	1.6 MULTIJET II	2.0 MULTIJET II 140	2.0 MULTIJET II 170
Potencia máxima	120 CV	150 CV	180 CV	120 CV	140 CV	170 CV
Caja de cambios	Manual 6 vel.	DDCT 6 vel.	Aut. 9 vel.	Manual/DDCT 6 vel.	Manual 6 vel./Aut. 9 vel.	Manual 6 vel./Aut. 9 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas



PLAN DE PRODUCTO Electrificación a la vista y 'mini-Jeep'

Recién renovada su actual gama total o parcialmente, Jeep encara el futuro con la confianza de ser la marca de volumen «mimada» de Fiat Chrysler Automobiles (FCA). No en vano se beneficiará de una buena parte de los 45.000 millones de euros de inversiones previstos por el grupo para el periodo 2018-2022. De hecho, en los próximos cinco años Jeep pasará de cubrir el 80 por ciento del mercado al 100 por ciento, entrando a competir en tres nuevos segmentos con tres modelos inéditos. Son estos:

–**Jeep mini SUV. Posicionado entre los segmentos A/B, será más pequeño que el Renegade (segmento B), con 4 metros de longitud. Podría aparecer en 2022.**

–**Jeep Grand Wagoneer. Será el buque insignia de la gama, un vehículo de mayor tamaño que el Grand Cherokee.**

–**Jeep pick-up. Llegará a la categoría de mayor demanda en EEUU, los 'trucks' del segmento D, con un tamaño aproximado al de un Cherokee.**

En total, Jeep prevé dos lanzamientos al año durante este periodo en Europa, habiendo anunciado entre ellos los siguientes: Jeep Renegade de nueva generación, Compass 'restyling', Cherokee de nueva generación, Jeep Segmento D con tres filas de asientos, Grand Cherokee y Grand Cherokee con tres filas de asientos. Los Jeep Wrangler de nueva generación, recién presentados, y Grand Commander no cambiarán.

La electrificación será el otro gran capítulo en el que se centrará Jeep. Al término de 2022 ofrecerá ya diez modelos con motorización híbrida enchufable (PHEV) y cuatro con motor únicamente eléctrico (BEV); es decir, toda la gama podrá disponer de algún tipo de electrificación y abandonará los motores diésel. Asimismo, a partir de 2021 lanzará modelos de conducción autónoma de Nivel 3.

de todo tipo de equipamientos de seguridad.

La nueva gama 2019 se pone a la venta a partir del próximo mes de septiembre. Los

precios no se han fijado, pero deberían ser parecidos a los de la gama 2018, empezando en unos 22.000 euros la versión de gasolina de 120 CV.

► El nuevo techo duro se acompaña de unas ventanillas delanteras con apertura corredera y de unos cristales de custodia traseros.



PRECIO **23.500 €**

EMISIONES OFICIALES: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Mayor confort con el nuevo techo duro. Equipamiento mejorado. Buena autonomía en ciudad.

DEBE MEJORAR

Tiempo de carga de la batería largo. Sonoridad sin techo. Suspensión algo seca. Maletero. Montaje del techo.

Electrodiversión

El E-Mehari se actualiza con la llegada de un nuevo techo duro y mejoras en su equipamiento de seguridad y confort. Ya está disponible.

Gregorio Aroyo | garroyo@motor16.com

El Citroën E-Mehari es un vehículo que pide playa a gritos. De hecho, forma parte del paisaje habitual en las carreteras del Consell Insular de Formentera, aunque ahora sus pretensiones son más ambiciosas y pretende conquistar nuevos territorios.

Para ello se ha sometido a una intensa actualización. Hasta el momento disponía de un techo de lona, que recibe mejoras en los anclajes; pero la novedad recae sobre el nuevo techo duro, que mejora el aislamiento tanto acústico como térmico. De esta manera gana puntos en otros escenarios, como la ciudad.

Este techo Hard Top también se puede desmontar en dos partes, pero la operación se prolonga por encima de los 15 minutos debido a que hay que actuar sobre numeroso tornillos –lleva un llave para ello–. Aseguran que así el anclaje es más efectivo, pero echamos en falta un sistema más práctico y rápido.

Este renovado vehículo eléctrico estrena, además, cuatro airbag –antes no llevaba–, dos fijaciones Isofix detrás, cierre centralizado, sensor de luz de cruce y detector de presión de los neumáticos, y cuenta ahora con dos limpiaparabrisas. También incorpora nuevos asientos delanteros con

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Posición	Del. transversal
Par	50 kW (68 CV)
Par máximo/rpm	16,9 mkg / 3.700
Tracción	Delantera
Frenos del./tra.	Discos / Discos
Peso (kg)	1.451
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.809/1.728/1.653
Maletero (l)	200 / 800
Tipo de batería	litio-metal-polímero
Capacidad de la batería	30 kW/h
De 0 a 60 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	110
Consumo (Wh/km)	n.d.
Emissiones CO ₂	0 g/km
Autonomía NEDC (km)	195
Tiempo de recarga	10,5 horas en toma de 16 A y 16,5 horas en una de 10 A (enchufe doméstico)
Precios desde... (euros)	23.500

sistema Easy Entry para acceder detrás más fácilmente, y la presentación del salpicadero es igualmente nueva.

No hay cambios en el aspecto mecánico, pues conserva tal cual el motor eléctrico de 68 CV y la batería caliente –sin líquidos–, que firma una autonomía de hasta 195 kilómetros; ó 100 en carretera. El tiempo de recarga oscila entre 10,5 y 16,5 horas.

El renovado E-Mehari cuesta 23.500 euros –incluyendo descuentos–, más 87 euros mensuales del alquiler y monitorización de la batería.

Además del E-Mehari, Citroën cuenta con el Berlingo y el C-Zero en su gama eléctrica; mientras que en 2020, el C5 Aircross será el primer híbrido enchufable de la marca.



◀ El techo duro dota al interior de un mayor confort acústico y térmico. Pero para desmontarlo se necesitan 15 minutos... como mínimo.



▲ En el interior es nuevo el salpicadero. Los asientos delanteros son más envolventes, y cuentan ahora con una función Easy Entry que facilita el paso a la segunda fila. El cofre bajo el maletero se bloquea con la llave.

22 EDICIÓN



SALÓN DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

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

Los señores de las cumbres

España es el lugar del mundo donde más crece el sector del lujo, con un incremento del 9 por ciento en 2017. El mercado de alta gama aumenta en nuestro país a buen ritmo, y el sector automovilístico no se queda al margen. Comparamos tres SUV Premium de moda.

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

Aunque más que una moda, una tendencia o una afición, el segmento SUV o todocamino se ha convertido en un fe-

nómeno extraordinario que está cambiando el panorama automovilístico casi a nivel mundial. En España, por ejemplo, cuatro de cada diez coches vendidos en 2017 era un SUV. Y la cosa no tiene pin-

ta de cambiar mucho. Incluso en el segmento Premium, bastante conservador a la hora de invertir en algo más que cuatro ruedas y un volante, los SUV van ganando terreno a pasos agigantados, superan-

do en algunos casos, incluso, a sus equivalentes en versión berlina. Y es hasta cierto punto lógico porque el comprador quiere más coche con más tecnología y mayor versatilidad, algo que en el segmento SUV

consigue muchas veces por el mismo dinero. En lo que va de año, los SUV Premium más vendidos en España han sido el Mercedes GLE –415 unidades con la carrocería normal y 470 del GLE Coupé–, el Range Rover Velar –770 unidades– y el Audi Q7 –500 unidades–, tres modelos cuyas gamas no bajan de los 60.000 euros y con versiones tan interesantes como las que hemos comparado en estas páginas.

El diésel sigue siendo la motorización estrella en este segmento por el peso y la aerodinámica de estos modelos; y por su mayor kilometraje medio anual es el combustible más lógico, independientemente de que estos propulsores, como ocurre

en la totalidad de las mecánicas diésel modernas, cumplen con la normativa más estricta. Y algún dato curioso más: el mayor porcentaje de ventas –un 70 por ciento en el caso del GLE– se realizan a empresas para sus directivos del escalafón superior; el 80 por ciento de los compradores son hombres, y la media de edad está entre los 49 y 57 años para Audi y Mercedes, y la horquilla se mueve entre los 40 y los 55 años en el caso del Velar. Todos son clientes de clase media-alta que se pueden permitir guardar y mantener estos ‘tanques’ de lujo en sus garajes.

El más nuevo de los tres es el modelo británico de Land Rover, marca perteneciente

desde 2008, como Jaguar, al grupo indio Tata Motors. El Velar sorprende por su diseño, despliegue tecnológico y, como no podía ser de otra forma, por su capacidad todo terreno, al pertenecer a un fabricante con pedigrí en este apartado. Y para este frente a frente elegimos un Velar con la motorización de cuatro cilindros, dos litros de cilindrada y 240 caballos, el motor más solicitado por el público desde su nacimiento en combinación con la tracción total. Este Ingenium diésel biturbo produce 51 mkg de par, y los dos turbos secuenciales en serie ofrecen un empuje muy interesante y aprovechable a bajas revoluciones.

No obstante, la marca aca-

ba de añadir a la gama el nuevo propulsor V6 diésel D275, con tres litros de cilindrada y 275 caballos de potencia, que cuesta 2.550 euros más y mejora en tres décimas el dato de aceleración ‘0-100’ de nuestro protagonista; aunque, paralelamente, su consumo medio homologado aumenta casi un litro cada 100 kilómetros. En lo referente al refinamiento, se nota la diferencia que hay entre el Velar con el propulsor diésel de cuatro cilindros y sus dos rivales, ambos dotados de sendos seis cilindros de tres litros de capacidad, aunque de potencias dispares, ya que el GLE rinde 258 caballos y el Q7, ‘sólo’ 218. Echando mano de los datos de sonoridad obtenidos

MERCEDES GLE 350 D 4MATIC	
PRECIO	70.937€
Emissiones oficiales:	174 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Calidad general. Insonorización muy lograda. Depósito gigante. Eficacia ‘off road’ con Pack opcional.	- Pantalla central no escamoteable. Comportamiento más torpe que sus rivales. Frenada. Peso elevado.

RANGE ROVER VELAR D240 4WD SE	
PRECIO	81.150€
Emissiones oficiales:	154 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Calidad total. Buena capacidad ‘off road’. Tacto deportivo. Peso ligero. Equipamiento.	- Depósito pequeño. Sonoridad más elevada. Túnel central voluminoso. Menor refinamiento. Precio.

LA CLAVE
amas@motor16.com

En las fotos, el Velar destaca sobre sus adversarios por diseño y deportividad. Sin embargo, los rivales del Range Rover, aunque de estética más tradicional, son de cuidado, sobre todo el Audi Q7. Este se impone en versatilidad, relación prestaciones/consumos y comportamiento, tres ventajas muy importantes para cualquier usuario de este segmento. Lo cierto, no obstante, es que el comprador no se equivocará con ninguno de ellos.

AUDI Q7 3.0 TDI QUATTRO TIPTRONIC	
PRECIO	72.130€
Emissiones oficiales:	150 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Calidad. Amplitud interior y maletero. 7 plazas. Consumo y rendimiento. Estabilidad. Agrado general.	- Maniobrabilidad urbana. Acceso a la tercera fila. Detalles de equipamiento. Plaza central 2ª fila estrecha.



▶ Con cinco plazas ocupadas, el Q7 –derecha– reserva 890 litros para el equipaje. El maletero del GLE, justo debajo, cubica 690 litros. Y el del Velar, 673, aunque con la rueda de repuesto normal el tamaño se reduce. Bajo el piso, el GLE también tiene espacio.



◀ **USO TODOTERRENO**
EN GENERAL, EL RANGE ROVER VELAR ES EL QUE OFRECE MEJORES COTAS TODOTERRENO. AUNQUE EL MERCEDES OFRECE UN PACK ESPECÍFICO CON EQUIPAMIENTO 'OFF ROAD' Y LA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA DEL AUDI Q7 DA MUCHO JUEGO FUERA DEL ASFALTO

El Audi Q7 es el de mayor longitud del grupo, pues supera los cinco metros.



Las formas del Mercedes GLE son más angulosas y cuadradas. Ofrece mayor cota de altura.



El Range Rover Velar es el más estilizado y deportivo. Eso, y su menor tamaño, le pasa factura en la habitabilidad.



el mismo día, a la misma hora y en el mismo sitio, el Velar, sin ni siquiera moverse –es decir, al ralentí–, acusa 4 decibelios más que, por ejemplo, el Q7. Y a 90 km/h, 1,7 decibelios más que el Mercedes, un GLE magníficamente insonorizado y suave como la seda en cualquier circunstancia.

Pero además del agrado y el refinamiento que proporciona llevar dos cilindros más bajo el capó, Audi y Mercedes aprovechan su mayor cilindrada para plantar cara a un Velar que en esta ocasión no ha dado lo mejor de sí, y cuyos datos de prestaciones medidos por nuestro centro técnico han quedado algo lejos de los homologados por la marca. En concreto, en la acelera-

ción de 0 a 100 km/h el Q7 ha sido 1,4 segundos más rápido que el Velar, y la media en el resto de mediciones es de un segundo a favor del Audi, un modelo 22 caballos menos potente y 294 kilogramos más pesado. Respecto a este importante sobrepeso, hay que decir que es una realidad a pesar de que para poner a punto el nuevo Q7 Audi sometió a su todocamino a una estricta dieta de aluminio y aceros de alta resistencia, reduciendo hasta en 325 kilogramos el peso total del vehículo frente al modelo anterior, cuya cifra, hay que reconocerlo, se les había ido de las manos. Lógicamente el tamaño importa, y hay que tenerlo en cuenta porque el Velar es 25 centímetros más corto y solo tiene espacio para

cinco plazas, además de haber hecho muy bien los deberes en cuanto a la dieta. Porque un 82 por ciento de la estructura de la carrocería del Velar está construida en aluminio.

El GLE también ha recurrido a la construcción ligera de su plataforma MHA, pero no han podido contener tanto el peso y esta versión del GLE se va hasta los 2.175 kilogramos, la mayor cifra del trío. No obstante, el modelo de la estrella compensa esos kilos extra con un motor de 258 caballos, 40 más que el del Q7 y 18 por encima de lo anunciado por el británico, además de disfrutar de una cifra de par bastante más generosa. Aunque, a decir verdad, más que la potencia superior o el par, que ponen su granito de arena, lo

que más ha influido a la hora de conseguir unos datos de prestaciones más que dignos –en algunas recuperaciones el GLE se ha impuesto incluso al Q7– ha sido el magnífico trabajo de un cambio de 9 marchas escalonado con muy buen criterio. Este cambio de convertidor de par –ninguno de ellos utiliza cambio automático de doble embrague– permite ‘organizar’ mejor los saltos entre marchas y ajustar a la medida los desarrollos, de forma que las marchas más largas, denominadas también de desahogo, permiten por un lado que el motor gire a menor número de vueltas consumiendo menos y reduciendo la sonoridad; y por otro lado, acortar las marchas intermedias para lograr me-



◀ Los asientos de la tercera fila del Q7 se abaten de forma eléctrica desde unos mandos en el maletero. El cambio del GLE se maneja desde una palanca. Los tiradores del Velar ‘desaparecen’ al coger velocidad.

jor respuesta al régimen que se necesita. El 9G-Tronic de Mercedes lo consigue, e incluso en modo S –Sport– propone unas reacciones mucho más ágiles y casi deportivas que se agradecen. Esta posibilidad de mejorar la respuesta con sólo apretar un botón también está disponible en Q7 y Velar.

Los datos de consumo entran dentro de lo normal en los tres modelos, aunque en

el caso del británico deberían haber sido algo más bajos si tenemos en cuenta peso, aerodinámica y cilindrada. Pero casi nos parece peor que en el depósito de combustible del Range Rover solo quepan 60 litros –33 menos que en el GLE–, lo que reduce considerablemente el radio de acción de este modelo. En la actualización anunciada hace unos días, la marca ofrece aumentar ese depósito a 82 litros,

pero sólo en las versiones de gasolina.

A primera vista, y también tras los primeros metros recorridos al volante de cada uno de estos titanes de asfalto y campo, la impresión es que hay importantes diferencias entre el aplomo y el comportamiento dinámico del Velar respecto a sus rivales alemanes, cuyo tamaño y peso anticipan mayor torpeza cuando la carretera se com-

plica y se presentan curvas y más curvas. La teoría apoya esta sensación, ya que el modelo británico tiene el centro de gravedad más bajo y pesa mucho menos. Pero la práctica y los kilómetros modifican ligeramente esas primeras impresiones. Es verdad que el Velar sorprende por su forma de plantarse en la carretera y por la eficacia con la que trabajan sus elaboradas suspensiones de aluminio. Es

PANTALLAS LA SOLUCIÓN MÁS PRÁCTICA ES LA QUE OFRECE AUDI, PUES LA SUYA ES ESCAMOTEABLE. LA DEL GLE ES UN POCO ARMATOSTE



◀▶ En el Q7, el Audi Virtual Cockpit cuesta 735 euros, pero permite configurar el cuadro de instrumentos al gusto del conductor. El Audi Drive Select ofrece cinco modos de conducción y un modo 'Offroad' con altura extra.



◀▶ El paquete técnico 'Offroad' del GLE brinda mayores aptitudes todoterreno con sólo pulsar uno de los botones de los modos de conducción. El programa elegido se refleja en una pantalla, fija y no táctil, que preside el salpicadero.

▶▶ La doble pantalla configurable del Velar, de serie y con un tamaño de 10 pulgadas cada una, supone una innovación interesante. Y detrás del volante, también es configurable la pantalla de la instrumentación.



cierto que el modelo británico enlaza curvas sin aparente esfuerzo y sin las inercias que se esperan de un todocamino grande. Y es verdad que con unos recursos interminables en cuanto a tecnología 'off road' –aunque a cambio de unos 4.000 euros extra– el Range Rover deja bien alto el pabellón de la marca cuando se trata de salir a campo abier-

to. Todo eso sitúa al Velar en una posición privilegiada de partida; aunque, en realidad, el británico no saca tanta ventaja. Y es que Audi y Mercedes han evolucionado mucho en este segmento, y ni el Q7 ni el GLE –antes ML– actuales tienen nada que ver con unas generaciones precedentes que frente al Velar se habrían mostrado muy obso-

letas. El GLE, tal y como viene de serie, sí acusa peso y altura por pura física, sobre todo cuando se incrementa el ritmo en puertos de montaña o zonas viradas. Pero echando mano de opciones, esas carencias se pueden disimular. Por ejemplo con el sistema Active Curve System, que cuenta con estabilizadores activos del tren de rodaje que consi-

guen reducir los movimientos de balanceo del vehículo, aumentando a su vez el confort en carretera. Este sistema, por el que hay que pagar 3.800 euros, permite también realizar una conducción todoterreno con mayor capacidad de cruce de ejes y una clara mejora en la tracción. Pero si el campo va a ser un enlace principal para el usua-

rio del modelo de la estrella, la marca alemana le tiene reservado un paquete específico que, por 2.850 euros, convierte al GLE en un modelo que podría seguir los pasos al Velar allá donde éste fuese. Con el selector Dynamic Select se pueden configurar hasta seis programas diferentes. Dos de ellos ayudan al conductor en terrenos accidentados. Y

en función del programa se adaptan automáticamente parámetros como, por ejemplo, la característica del ESP, el 4ETS, el ASR, la dirección, la altura libre al suelo, la suspensión neumática –casi indispensable a estos niveles, y que cuesta en el modelo de la estrella 2.250 euros– y la amortiguación. Fuera del asfalto están disponibles las op-

ciones 'Offroad' para arena y terrenos ligeramente irregulares, y la 'Offroad Plus' para terrenos muy complicados. El Q7 tampoco se queda atrás en ningún escenario, aunque para ello haya que gastarse, como ocurre en sus rivales, un extra en opciones. En este caso, alrededor de 4.000 euros adicionales para una suspensión neumática

adaptativa y un eje trasero direccional; elemento éste, por cierto, imposible de encontrar en ningún otro modelo del segmento que no sea del Grupo Volkswagen, pues sólo está disponible en Bentley Bentayga, Lamborghini Urus, Porsche Cayenne, Volkswagen Touareg... El sistema de amortiguación adaptativo regu-



◀ La suspensión neumática adaptativa opcional ofrece cinco modos de conducción; y en el Dynamic, el Q7 parece pequeño y ligero, en vez de grande y pesado.



◀ También con suspensión neumática y amortiguación adaptativa, el GLE va mejor de lo esperado en un modelo de su tamaño.

▶ En el Velar, la suspensión neumática cuesta 1.751 euros; pero sin ella, el SUV de Range Rover también tiene un tacto muy deportivo.



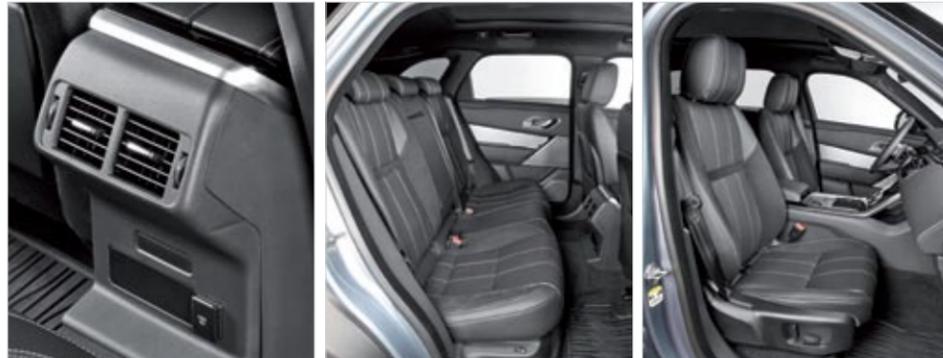
CONFORT EL SISTEMA MÁS COMPLETO DE CLIMATIZACIÓN, CON CUATRO ZONAS, ES EL DEL AUDI. Y EL Q7 ES EL ÚNICO CON SIETE PLAZAS



▶▶ Por 1.700 euros extra, el Audi Q7 puede llevar una tercera fila muy útil. El climatizador de cuatro zonas cuesta 965 euros, pero los pasajeros de atrás pueden regularlo individualmente.



▶▶ El GLE –arriba– destaca por su cota de altura en las plazas traseras. Y por la casi total ausencia de túnel central, que sólo mide 6 centímetros de altura, lo que facilita el acomodo de un quinto ocupante. Los respaldos del asiento trasero se reclinan en varias posiciones. En el Velar –abajo–, los asientos vienen de serie con 10 movimientos y función de memoria en el del conductor. El espacio es bueno, pero sin la holgura de sus rivales.



peor de los escenarios. Y si este se encuentra lejos del asfalto da igual, pues el Q7 con su modo 'Offroad' se defiende como gato panza arriba, aunque hay que reconocer que por longitud y ángulos de ataque o salida –además de por no contar con un paquete específico para todoterreno–, el Q7 no llegaría tan lejos como sus rivales, aunque siempre los tendría a la vista.

El interior de los tres contendientes rezuma calidad y espacio, pero esto último en unos más que en otros. Calidad que camina un paso por delante en Audi, seguida de cerca por Range Rover y Mercedes. En este último llama la atención una pantalla de 10 pulgadas no escamoteable y cuya posición, presidiendo el salpicadero, parece un poco forzada y sin posibilidad de esconderla. Todo en el salpicadero del GLE se encuentra como elevado y sobre los pa-



◀ El Q7 dotado de unas cuantas opciones con sobrepeso le dará la sorpresa a todo aquel que piense que más de cinco metros de coche y 2,1 toneladas pueden convertir al Audi en un modelo torpe y aburrido. Craso error.



◀ Con suspensión neumática, aunque sin el sistema 'Active Curve System', el GLE va muy bien, pero peor que sus dos rivales. Es el más alto y el más pesado, lo que ayuda a que se produzcan mayores balanceos.



◀ Con sus 166 centímetros de altura, el Velar es el más bajo del trío y también el más ligero, pues su peso es casi 300 kilos menor que el del Q7. Eso se nota bastante respecto al GLE, aunque no tanto frente al Audi.

sajeros, de modo que resulta un poco agobiante; nada que ver con el salpicadero 'limpio' y minimalista del Q7, dotado de pantalla escamoteable, o con el sofisticado salpicadero del Velar y su doble pantalla táctil, en este caso más cómodas de utilizar que las de rulle-ta de sus rivales.

El espacio interior es generoso en cualquiera de ellos para una utilización familiar cotidiana; sin embargo, a medida que se vayan necesitando mas centímetros o más plazas el Q7 irá imponiendo su ley. Y muy importantes los puestos de conducción. El Q7 se conduce desde una posición más baja y deportiva, y los asientos consiguen que te sientas como en casa al segundo y medio. El Velar también ofrece unos asientos muy trabajados y una posición deportiva; mientras que el GLE cojea en este sentido debido a una posición al volante menos intuitiva.

El Q7 ofrece, a nivel general, más espacio, maletero y versatilidad... y siete plazas como siete soles. El Mercedes disfruta de cotas puntuales muy generosas a bastante distancia de sus rivales, como la de altura y espacio para las piernas detrás. Y el Velar tiene buena anchura delantera, pero su menor tamaño le penaliza.

Los tres son magníficos coches que cumplen sobradamente con el objetivo que se propusieron sus creadores. E incluso podríamos hablar de tres modelos para tres tipos muy diferentes de comprador: un Q7 para familias numerosas marchosas y amantes de la calidad, el espacio y la tecnología; un GLE para los que buscan una estrella con la que tan pronto pueden ir al teatro como a cazar o a mancharse de barro en el campo; y un Velar que convencerá a un conductor amante de la sofisticación y el diseño, combinados en un cóctel muy atractivo con la aventura y la deportividad.

la automáticamente nivel y amortiguación del Q7 en base a cinco modos diferentes –Auto, Comfort, Dynamic, Allroad y Lift/Offroad– por el sistema MMI, e incluye regulación de nivel y altura del eje trasero, que se puede rebajar para facilitar la carga del maletero. El Q7 con suspensión neumática y en modo Dynamic se mueve como si pesara la mitad y su carrocería no levantará ni metro y medio del suelo. Sin balanceos, con aplomo, con la agilidad propia de un deportivo, el Q7 se olvida de su tamaño para alentar una conducción fácil y divertida, incluso en el



EL DETALLE

EL PODER DE LA TECNOLOGÍA

Soluciones para todos los gustos

Los tres modelos cuentan entre su equipamiento opcional con sistemas avanzados que dicen mucho de la tecnología que les acompaña. Por ejemplo, el Q7 ofrece por 1.405 euros un eje trasero direccional en el que a baja velocidad las ruedas traseras adoptan un ángulo en sentido contrario a las ruedas delanteras para lograr mayor giro, y a alta velocidad giran en el mismo sentido para volver el coche más dinámico. En el caso del GLE, Mercedes ofrece en opción, por 3.804 euros, el 'Active Curve System', que cuenta con estabilizadores activos del tren de rodaje y reduce los movimientos de balanceo del vehículo, aumentando

de ese modo el confort en carretera. Realizando una conducción todoterreno, el sistema ofrece mayor capacidad de cruce de los ejes, por lo que aumenta la tracción. Y el Velar no se queda atrás; pues el modelo de Land Rover ofrece por 444 euros la 'Activity Key', que permite realizar deportes de todo tipo sin tener que llevar la llave principal encima. Entre otros elementos, además, el SUV británico ofrece los Faros Matrix Laser LED por 2.216 euros; y por 1.253 euros las Cámaras Surround con Wade Sensing, que permiten conocer la profundidad del paso de agua que atravesamos y verlo reflejado en la pantalla central.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

AUDI Q7

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,86 euros/km. Coste financiero: 1,35 euros/km. Coste por km total: 2,21 euros/km.

SEGURO

A todo riesgo: 814,95 euros/año, con franquicia de 450 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI

Paseo de la Castellana, 259 C. Madrid 28046. Teléfono: 91 348 86 12

RED DE POSVENTA

147 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.audi.es

MERCEDES GLE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 1,30 euros/km. Coste por km total: 2,15 euros/km.

SEGURO

A todo riesgo: 814,95 euros/año, con franquicia de 450 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz España, S.A. Avda. de Bruselas, 30. 28100 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914 846 000

RED DE POSVENTA

175 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.mercedes.es

RANGE ROVER VELAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,97 euros/km. Coste financiero: 1,52 euros/km. Coste por km total: 2,49 euros/km.

SEGURO

A todo riesgo: 789,06 euros/año, con franquicia de 450 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

LAND ROVER

Jaguar Land Rover España, S.L.U. Plaza de Pablo Ruiz Picasso, 1. 28020 Madrid. Tfno: 915 786 100

RED DE POSVENTA

171 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años sin límite de kilometraje

www.landrover.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

	AUDI Q7	MERCEDES GLE	RANGE ROVER VELAR
MOTOR	3.0 TDI	350 D	D 240
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.967	2.987	1.999
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máx. (CV/rpm)	218/3.250-4.750	258/3.400	240/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	51,0/1.250-3.000	63,3/1.600	51,0/1.500

TRANSMISIÓN			
Tracción	Total	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 8 marchas	Automática, 9 marchas	Automática, 8 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	73,6 km/h	79,8 km/h	64,8 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5	2,4	2,5
Diámetro de giro (m)	12,4	11,8	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos ventilados / Discos ventilados

SUSPENSIÓN			
Delantera:	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS			
Neumáticos	285/45 R20	255/55 R18	255/55 R20
Llantas	9,0J x 20 pulgadas	8,0J x 18 pulgadas	8,5J x 20 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	2.135	2.175	1.841
Capacidad del depósito (l)	75	93	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,8 kg/CV	8,4 kg/CV	7,7 kg/CV
Mantenimiento (km)	Según utilización	Según utilización	Según utilización

EQUIPAMIENTO

	Q7			GLE			VELAR		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Relojes digitales configurables			▶		▼		▶		
Sensor de lluvia y luces	▶			▶			▶		
Pantalla de más de 7 pulgadas	▶			▶			▶		
Pantalla doble táctil		▼			▼			▶	
Asientos de piel	▶			▶			▶		
Freno estacionamiento eléctrico	▶			▶			▶		
Cubremailetero eléctrico	▶			▶	▼		▶		▼
Aparcamiento asistido			▶			▶			▶
Faros Matrix Láser LED			▶		▼				▶
Faros Matrix LED			▶		▼		▶		
Faros LED	▶				▶		▶		
Tercera fila de 2 asientos eléctricos	▶				▼				▼
Portón trasero eléctrico	▶				▶		▶		
Suspensión neumática adaptativa			▶			▶			▶

SEGURIDAD									
Asistente mantenimiento carril			▶			▶			▶
Reconocimiento de señales			▶			▶			▶
Alerta cambio involuntario carril			▶			▶			▶
Alerta por cansancio	▶			▶			▶		
Llamada de emergencia e-call	▶			▶			▶		
Capó activo protección peatones		▼		▶				▼	
Airbag rodilla conductor		▼		▶				▼	
Airbag laterales	▶			▶			▶		
Airbag de cortina del./tras.	▶			▶			▶		
Control descenso pendientes	▶			▶			▶		
Rueda repuesto tamaño normal			▶			▶			▶
Rueda repuesto de emergencia			▶			▶			▶
Sensor presión de neumáticos	▶			▶			▶		
Frenada emergencia en ciudad	▶			▶			▶		
Cámara de visión trasera			▶			▶			▶
Control por voz	▶			▶			▶		
Asistente de visión nocturna			▶		▼				▼
Head-up Display			▶			▶			▶

PRINCIPALES OPCIONES

AUDI Q7
Virtual Cockpit: 735. Suspensión neumática adaptativa: 2.505. Faros Matrix LED: 1.175. Visión nocturna: 2.565. Paquete de asistentes de seguridad: 2.310. Eje trasero direccional: 1.405. Cámara de visión trasera: 550. Reconocimiento de señales: 365.

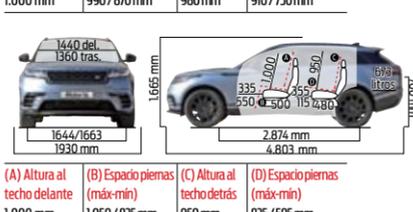
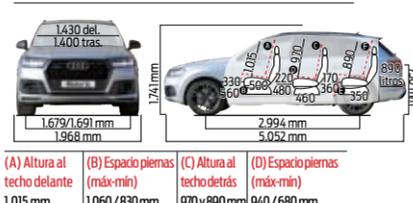
MERCEDES GLE

Portón trasero eléctrico: 777. Active Curve System: 3.804. Techo panorámico eléctrico corredizo: 2.628. LED Intelligent Light System: 2.105. Head-up display: 862. Rueda de repuesto de tamaño emergencia: 98. Keyless Go: 1.144. Suspensión Airmatic: 2.549.

RANGE ROVER VELAR

Matrix Laser LED: 2.216. Head-up Display: 1.440. Techo panorámico deslizante: 1.884. Suspensión neumática: 1.751. Configurable Dynamics: 554. All Terrain Progress: 305. Activity Key: 444. Terrain Response 2: 221. Cámaras Surround con Wade Sensing: 1.253.

MEDIDAS



BANCO DE PUEBRAS

	Q7	GLE	VELAR
--	----	-----	-------

VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H	225 KM/H	217 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	15,2	15,6	16,2
De 0 a 50 km/h	2,4	2,6	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,3 (7,3)	7,8 (7,1)	8,7 (7,3)
Recorriendo (metros)	124	131	148

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	14,2	14,1	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	27,7	27,3	28,8

De 80 a 120 km/h en D	5,7	6,0	6,6
Recorriendo (metros)	162	171	190

ERROR DEL VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+ 1%	+ 2% 131	+ 4%

Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2	8,1	7,7
--	-----	-----	-----

CONSUMOS EN CIUDAD			
A 21,0 km/h de promedio	6,9	8,1	7,9

EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,2	7,0	6,8
Conducción dinámica	10,2	11,0	10,9

EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,7	8,5	8,0
A 140 km/h de cruceo	8,4	9,2	9,0

AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	1.041	1.150	780

CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	6,3	7,3	7,2
Ciclo extraurbano	5,4	6,1	5,1
Ciclo mixto	5,8	6,6	5,8

FRENOS			
A 60 km/h	14,0	13,4	13,9
A 100 km/h	37,0	38,1	38,3
A 120 km/h	51,9	55,9	54,3

SONORIDAD			
Al ralentí	39,9	40,5	44,1
A 60 km/h	59,4	59,0	60,2
A 90 km/h	63,8	61,9	63,6
A 120 km/h	65,2	65,2	66,1
A 140 km/h	67,8	67,8	69,2

MEDIDAS (dB)			
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios			

BALANCE FINAL

	Q7	GLE	VELAR
--	----	-----	-------

TECNOLOGÍA	9,0 Derrocha tecnología por cada poro. Con 'delicatessen' como el eje trasero direccional, el Virtual Cockpit o la suspensión neumática.	9,0 Puede llevar elementos tan sofisticados como el Active Curve System, que reduce los balanceos. O el Magic Vision Control.	9,0 Utiliza mucha tecnología para asegurar un comportamiento inigualable en el campo. Pero lo complementa con más.
-------------------	---	--	---

COMPORTAMIENTO	8,5 Es un todoterreno de más de cinco metros y más de dos toneladas que, sin embargo, se comporta casi como una berlina deportiva.	8,0 El GLE es el más alto del trío, con casi 14 centímetros más que el Velar. Por eso se muestra algo más torpe en su comportamiento.	8,5 Es el más bajito y el que ofrece un tacto más deportivo desde el minuto uno. Además, es el que menos pesa.
-----------------------	---	--	---

PRESTACIONES	9,0 Pese a ser el menos potente del grupo, el 3.0 TDI se ha mostrado intratable al medir las prestaciones. Es un motor prodigioso.	8,5 A pesar de su mayor masa, el GLE hace valer sus 258 caballos y su cambio de 9 marchas. Mejora al Q7 en dos de las mediciones.	8,0 Aunque ahora llega un 6 cilindros de 275 caballos, este de 4 cilindros y 240 CV no puede con los de 6 por su menor cilindrada.
---------------------	---	--	---

SEGURIDAD	7,5 El Q7 se muestra seguro desde que recorre los primeros metros. Pero nos ha sorprendido ver tantas opciones de seguridad.	7,5 Al igual que el modelo de Audi, el GLE deja demasiados elementos de seguridad para la lista de opciones con sobreprecio.	8,0 Esta versión del Velar es más cara; sin embargo, lleva más elementos de seguridad de serie. Y más todavía tras su reciente actualización.
------------------	---	---	--

HABITABILIDAD	9,5 Es el más largo de los tres, y también el que disfruta de mayor batalla. No es de extrañar, por tanto, que sea el más amplio.	9,0 El espacio hacia arriba es más generoso que en ningún otro por su mayor altura. Pero en espacio longitudinal se va superado por el Q7.	8,5 Es el más estilizado y deportivo, pero también el más corto y el menos espacioso, aunque cuatro adultos y un niño irán de cine.
----------------------	--	---	--

CONSUMO-PRECIO	8,5 Tiene un precio competitivo dentro de su segmento y en esta comparativa. Y es el de menor consumo real de este trío de SUV.	8,0 No tiene el sobreprecio habitual que suele adjudicarse a los modelos de la estrella. Pero su consumo es más elevado.	7,0 Aunque lleva más equipamiento, su precio es mucho más elevado. Y en cuanto al consumo, gasta más que el Q7 y menos que el GLE.
-----------------------	--	---	---

CONCLUSIÓN

AUDI Q7
8,7 Es agradable, deportivo, versátil y puede llevar hasta siete ocupantes, y aunque es largo y voluminoso, ha mejorado notablemente su aspecto respecto al modelo anterior. Además, a pesar de su menor potencia es el que mejores prestaciones ha logrado, con un consumo mínimo.

MERCEDES GLE
8,3 Mercedes firma un SUV elegante y capaz que destaca por su agrado de uso, gracias a una insonorización impecable. Además, es el menos caro del trío e incorpora un depósito de combustible de nada menos que 90 litros, que da para muchos kilómetros. Su valor residual es elevado.

RANGE ROVER VELAR
8,2 El Velar es el de aspecto y tacto más deportivo de los tres, y conducirlo es un auténtico placer, incluidos recorridos fuera del asfalto. Pero es más pequeño, su motor es más ruidoso y no tan brillante en su relación prestaciones-consumos. Y es muy caro, aunque lleva buena dotación.





Cada vez más usuarios son infieles al diésel, incluso en segmentos tan ligados a los motores de gasóleo como el de los SUV. Y modelos como este funcional Karoq con mecánica 1.5 TSI ACT de 150 CV avalan ese cambio de mentalidad, pues sus notables prestaciones no aparejan un gasto elevado de gasolina.

Familiar de altura

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

Hasta ahora, el único Karoq que había pasado por nuestro banco de pruebas equipaba el diésel 2.0 TDI de 150 CV –vinculado necesariamente a la tracción 4x4– y cambio manual –por 1.800 euros extra se ofrece la caja DSG–, pero teníamos ganas de analizar una versión de gasolina. En ese capítulo, la firma checa ofrece el tricilíndrico 1.0 TSI de 115 CV –que nos gustó bajo el capó del Seat Ateca, lo que deja pocas dudas sobre cómo rendirá en su 'primo' SUV de Skoda– y este 1.5 TSI ACT, aún no disponible en el SUV de la casa española y cuyo rendimiento nos había convencido en Seat Ibiza y Volkswagen Golf. Un moderno cuatro cilindros –inyección directa, turbo y sistema de desconexión activa de cilindros ACT– que frente al 1.4 TSI del Ateca gana 103 centímetros cúbicos –supone un 7,4 por ciento–, aunque mantiene tal cual sus datos esenciales: potencia de 150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm y par máximo de 25,5 mkg

entre 1.500 y 3.500 vueltas. Ya sobre el papel esos valores hablan de una respuesta progresiva; pero si se asocian al rápido y suave cambio automático DSG7 de doble embrague –también aquí supone 1.800 euros más– el resultado práctico es todavía mejor.

En prestaciones, de hecho, este Karoq 1.5 TSI DSG ha resultado ser bastante más ágil que el 2.0 TDI 4x4 de cambio manual –ambos con 150 CV, pero el diésel con un par muy

superior, de 34,7 mkg–, como demuestran algunas mediciones clave: de 0 a 100 km/h, al protagonista de estas páginas le hemos medido 9,1 segundos, por los 10,7 que registró el TDI; y también en maniobras de recuperación el TSI ACT le da ventaja, pues entre su mayor alegría y la del cambio DSG solventa el paso de 80 a 120 km/h en 6,1 segundos, toda una garantía al realizar adelantamientos. Y por si alguien alberga dudas, no hay

más que irse a la página 33 y ver nuestras mediciones de los 'súper SUV' diésel ahí comparados, pues este Karoq se cede con ellos en carretera.

Además, el consumo real se mantiene siempre en valores razonables, como esos 7,6 l/100 km de media en nuestro recorrido mixto –mejor olvidar los 5,4 litros homologados como dato oficial–, que casi igualan los 7,4 l/100 km medidos en su día al 2.0 TDI 4x4. Lástima que en los Karoq de tracción delantera –este 1.5 TSI no está disponible con tracción 4x4– el depósito se vea reducido a 50 litros.

Si el conjunto motor/cambio convence, el chasis acompaña. Es cierto que sin la deportividad y el tacto preciso de un Ateca, pues Skoda da más prioridad al confort, pero el SUV checo cumple realmente bien por estabilidad –y eso que a muchos sus 215/50 R18 les parecerán algo estrechos– y tiene una precisa dirección con sólo 2,7 vueltas de volante. Y la frenada, sin ser de sobresaliente –55,9 metros para detenernos desde 120 km/h–, cumple por potencia y resis-

PRECIO		30.570 €
EMISIONES DE CO₂: 127 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Habitáculo y maletero amplios. Calidad y confort. VarioFlex en opción. Motor y cambio. Tecnología disponible.	No hay versión 1.5 TSI de tracción total. Altura libre algo justa y ángulos off road. Pocos asistentes de serie.	



▲▲ Lo hemos conducido también con caja manual, pero el 1.5 TSI 'pide' DSG.



▲▲ Diseño funcional y ergonómico, y estupenda calidad tanto por ajustes como por materiales. El nivel Style incluye selector de modos de conducción, pero los asistentes más modernos son un extra.



◀▶ El cambio DSG, con modos D y S, incluye levas en el acabado Style. Y nuestra unidad llevaba opciones como la segunda fila VarioFlex –todo un invento– o los asientos deportivos.

▼▶ Aunque esta versión sea de tracción delantera, vendría bien más altura al suelo, pues hay 17,2 centímetros. El maletero es enorme: 521 litros, o entre 479 y 578 con el VarioFlex.



LA CLAVE
pmartin@motor16.com
Sin duda, una de las 'compras maestras' en el segmento SUV de talla media, pues el Karoq está hecho a conciencia, va bien, es cómodo y propone una funcionalidad brillante, sobre todo si pedimos –320 euros bien invertidos– el asiento trasero VarioFlex. Y si no necesitas tracción 4x4, este TSI 150 con caja DSG parece ideal.

tencia. De serie, además, el nivel Style incluye el selector de modos de conducción: Eco, Normal, Sport e Individual.

Todo se redondea con virtudes bienvenidas en un SUV de enfoque familiar como la amplitud y el gran maletero, una estupenda calidad general y sus múltiples opciones.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 TSI ACT 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. de doble embrague, 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R18 - 6,0J x 18"
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.393
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.382 / 1.841 / 1.603
Capacidad del maletero (l)	521 - 1.630
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (8,6)
Recorriendo (metros)	144
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D recorriendo (metros)	6,1 / 170
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

SUS RIVALES

SEAT ATECA 1.4 ECOTSI 150 CV DSG7 XCELLENCE	
Casi gemelo del Karoq, el Ateca no dispone aún del 1.5 TSI ni ofrece banqueta trasera corredera. Pero su maletero es enorme, anda igual de bien y tiene el mejor comportamiento.	
Precio	31.290 €
Maletero	510 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,5 l/100km / 8,6 seg.

SUZUKI S-CROSS 1.4 VVT 140 CV 2WD 6AT GLX	
Es algo más corto que Karoq y Ateca, tiene un maletero no tan capaz y sus 10 CV menos se notan en las prestaciones. Pero su motor Boosterjet es agradable, y el precio...	
Precio	26.605 €
Maletero	430 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,4 l/100km / 9,5 seg.

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	8,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,3
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,5
A 140 km/h de cruce	8,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	657
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,5
Ciclo extraurbano	4,8
Ciclo mixto	5,4



10.000 kilómetros de miniconsumo

Y seguimos... Es la primera vez en la historia de esta revista que realizamos una prueba de fiabilidad a un modelo híbrido enchufable y los resultados están sorprendiendo a todo el equipo. El consumo es bajísimo, y en modo eléctrico hemos hecho más kilómetros que con ningún otro.

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

Los primeros 10.000 kilómetros con el Hyundai Ioniq plug-in han sido de análisis, de pruebas de consumo y de

'experimentos' con un modelo que da mucho juego a la hora de probar combinaciones mecánicas para reducir el gasto. En realidad hemos realizado tan solo dos viajes largos, a Marbella y a Nerja, y el resto

del tiempo lo hemos dedicado a pulular por el entorno urbano, trayectos de no más de 50 kilómetros que nos han permitido conocer con verdadera sorpresa las posibilidades de un modelo que se ha muestra-

do eficiente y respetuoso con el medio ambiente. Y como parte de esos 'experimentos' hemos medido el consumo y las prestaciones con la batería cargada, con la batería a media carga y con ella descarga-

da. Y hemos hecho un viaje a un ritmo elevado y otro a un ritmo más sosegado. En definitiva, que hemos querido someter a nuestro protagonista a todo tipo de ensayos de consumo para detectar los pros y los contras de uno de los vehículos híbridos enchufables con mejor relación calidad-prestaciones-consumo-precio del mercado. El Ioniq plug-in se carga en un enchufe doméstico en 4 horas y 25 minutos, tiempo que se puede reducir a 2 horas y 15 minutos si disponemos de una estación tipo 'wallbox'. Con esa carga, el Ioniq puede recorrer hasta 63 kilómetros en modo eléctrico y hasta 1.100 en modo híbrido. Y por primera vez he-

mos conseguido en un modelo electrificado que las cifras homologadas por un fabricante se acerquen a las logradas en tráfico real. Nuestro compañero Julián consigue la hazaña al poco de tener el coche, pues después de recorrer por Madrid en modo eléctrico un total de 50,5 kilómetros llega a su destino todavía con un 38 por ciento de batería, carga suficiente para cubrir, se-

◀ El Ioniq híbrido enchufable combina un motor de gasolina Kappa 1.6 GDI de 105 CV con otro eléctrico de 44,5 kW, equivalentes a 60,5 CV. El logo 'plug-in' indica que estamos ante la versión híbrida enchufable, o PHEV, pues la gama Ioniq comprende también un modelo híbrido 'normal', con baterías más pequeñas que no se pueden cargar usando un cable.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	63 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio y polímero - 8,9 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,66
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Discos 262 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos (marca) - Llantas	205/55 R16 (Michelin) - 6,5x16"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.570
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.470 / 1.820 / 1.450
Capacidad maletero - depósito (l)	341 / 1.401 - 43

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	178 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,6)
Recorriendo (metros)	161
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,9
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Recorriendo (metros)	193
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,0 km/h de promedio	3,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	2,8
En conducción dinámica	7,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	3,7
A 140 km/h de cruceo	4,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	3,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.228
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	1,1

ADQUISICIÓN DE DATOS EN EL BANCO DE POTENCIA DE BOSCH

13,6 caballos más de lo homologado

El Ioniq híbrido plug-in tiene homologada una potencia total de 141 CV, pero tras recorrer los primeros 5.000 kilómetros la cifra medida en el banco de potencia del centro Bosch de Madrid ha sido de 154,6 CV, es decir, 13,6 CV más de lo homologado. Y para Hyundai, ese dato entra dentro de lo lógico ya que, según argumentan, "en cualquier producción en serie siempre hay pequeñas tolerancias. Preferimos anunciar valores bajos para asegurarnos que todas las unidades lo superarán. También es cierto que los motores Hyundai vienen muy ajustados de producción, y mejoran su potencia y consumo con el kilometraje. Es habitual que su cifra de potencia suba tras los primeros miles de kilómetros".

►► El coche acudió a la prueba en el banco de potencia de Bosch en Madrid con la batería cargada a tope. En esas condiciones, el Ioniq plug-in anuncia 141 CV.



DOTACIÓN EXCELENTE, PERO SOBRA EL FRENO DE ESTACIONAMIENTO DE PEDAL, CONCESIÓN AL MERCADO 'USA'



BANCO DE PRUEBAS

Mucho mejor de lo esperado

Con la batería del Ioniq plug-in cargada, el híbrido enchufable de Hyundai nos ha sorprendido gratamente porque no sólo ha mejorado los datos de su hermano híbrido 'no enchufable', sino que también ha mejorado notablemente sus datos oficiales de aceleración, pasando de los 10,6 segundos oficiales en el '0-100' a los 9,8 logrados por nuestro equipo del Centro Técnico. Ese registro se consiguió en modo Sport y con



más del 50 por ciento de carga de batería. Pero también hicimos las pruebas pertinentes en modo eléctrico, con algo de carga y sin nada de carga. Los resultados arrojan diferencias muy reseñables, de hasta 12 segundos, entre acelerar empujados sólo por el motor eléctrico y en modo híbrido con toda la potencia a disposición. También hay diferencias cuando la batería está por debajo del 50 por ciento de carga.

◀ Julián Garnacho procede a realizar el correvit del Hyundai Ioniq plug-in después de cargarlo al máximo su batería. El sonómetro ha dado cifras bajas.



▲ La información, muy completa. Incluso informa sobre el estilo de la conducción, en porcentajes.



▲ Frente a los 443 litros del Ioniq híbrido, nuestra versión enchufable cubica 341, incluido un hueco para el kit de reparación y los triángulos. Esa pérdida de 102 litros se debe al uso de una batería de mayor tamaño.

gún la autonomía señalada por el ordenador, un total de 13 kilómetros. Pero cuando la autonomía eléctrica marca 0 kilómetros llega la sorpresa, ya que el Ioniq plug-in si-

gue moviéndose en silencio, sin gasto alguno de gasolina en según qué condiciones. En realidad, de los 8,9 kWh de capacidad de la batería, cuando marca 0 ya solo quedan 1,54

kWh, que es la capacidad de la versión híbrida 'normal' del Ioniq. Y cuando llega a este nivel de carga se comporta igual que el híbrido, que a veces también circula en mo-

do eléctrico durante varios kilómetros. En esa situación, por ciudad y siempre a baja velocidad, el conductor no puede decidir cuándo pasa a modo eléctrico, sino que es la ges-

ción híbrida del coche la que lo decide en función de las circunstancias de conducción y el nivel de carga de la batería. Muchos probadores han echado de menos un modo 'Char-

ge' que forzase la carga a partir del motor de combustión si antes no se había podido enchufar a una toma de corriente, pero desde Hyundai la contestación es contundente: "No

EN MANOS DEL EXPERTO ES HÍBRIDO ENCHUFABLE, PERO ESO NO ES NINGÚN INCONVENIENTE

Es la primera vez que hacemos un test de larga duración a un híbrido enchufable, y por eso lo primero que verificamos fue la protección del cableado que une el motor eléctrico y la batería de iones de litio, y su distribución por los bajos de la plataforma. Ese cableado de alta tensión está bien preservado y convenientemente oculto por un panel atornillado que procedemos a retirar, y que, según comprobamos, protege a la perfección esa parte vital. Hay que pensar que las baterías están situadas bajo el asiento trasero y el motor eléctrico va delante, y ambos elementos tiene que estar unidos por ese cableado de seguridad. Además, la toma de corriente que permite cargar dicha batería ha sido ubicada, con buen criterio, en la aleta delantera izquierda, lejos del depósito de gasolina. La plataforma del Ioniq es totalmente nueva y emplea un alto porcentaje de piezas de aluminio, como el capó delantero y el portón trasero; además de muchas piezas de la suspensión, que es multibrazo en el eje trasero. Eso permite bajar el centro de gravedad para mejorar el comportamiento. El resto de la carrocería está fabricado en aceros de alta resistencia.



◀ Jose María Moreno, nuestro experto en mecánica, procede a desmontar y medir piezas de elevado desgaste como amortiguadores, frenos...



◀ Una vez retirado el panel atornillado que protege los bajos, comprobamos las sujeciones del cableado de alta tensión. La distribución de los diferentes elementos es pulcra y ordenada.

El casco antiguo de Frigiliana, en la provincia de Málaga, se caracteriza por su barrio mudéjar. Los platos típicos en su comarca son el choto, la batata con miel, las migas o el vino moscatel.

tiene ningún sentido quemar gasolina para 'hacer electricidad', desde el punto de vista energético sería muy ineficiente, y es mejor usar directamente el motor para mover el coche que almacenar energía para usarla después. Otra cosa es aprovechar la frenada para cargar la batería. Los frenos 'quemar' la energía, y todos los híbridos aprovechan esa frenada para cargar la ba-

tería, usando esa energía para no desperdiciarla". En los viajes, y sin partir de una batería cargada, hemos oscilado entre los 4,3 l/100 km a ritmo normal y los 5,1 l/100 km a muy buen ritmo y con el coche cargado, cifras excelentes y poco habituales. Seguimos, en cualquier caso, camino de los 25.000 km. Y de un récord de gasto que, seguro, terminará cayendo.



ETIQUETA ECO DE CARA A LA DGT, LA TECNOLOGÍA TGI DE GAS NATURAL EQUIPARA AL IBIZA TGI CON LOS MODELOS HÍBRIDOS Y ALGÚN PHEV

GNC: el futuro es presente

El gas natural comprimido no sólo se ha convertido en una alternativa real a la gasolina y al diésel, sino también a los híbridos. Es limpio y también agradecido con el bolsillo, ayudado por productos como este Seat Ibiza 1.0 TGI, una opción muy interesante para moverte por la ciudad y mucho más allá.

Equipo de pruebas || Fotos: Bryan Jiménez



◀▶ Tras la tapa de combustible se encuentra también la toma para repostar GNC, operación rápida que no requiere conocimientos especiales.

▲ 13 kilos de GNC y 40 litros de gasolina se traducen en 1.194 kilómetros de autonomía, suficientes para ir de Martorell a Madrid, y volver, sin tener que parar a repostar.

Estar distinguido con la etiqueta 'ECO' de la DGT –la misma que reciben los vehículos híbridos convencionales, pero también los híbridos enchufables que no alcanzan los 40

kilómetros de autonomía en modo eléctrico– ya será, para quienes deseen renovar ahora su actual vehículo por uno más eficiente, un atractivo aliado que anime apostar con

los ojos cerrados por este Ibiza 1.0 TGI. Y las razones se multiplican exponencialmente si el usuario es de los que se mueven con asiduidad por una gran ciudad.

No lo decimos únicamente por el mayor respeto medioambiental –el GNC emite un 17 por ciento menos de CO₂ que la gasolina sin plomo–, sino también por su elevada economía de uso. Y todo ello sin sacrificar un ápice el excelente agrado mecánico ofrecido por su moderno corazón tricilíndrico de un litro, sobrealimentado por turbo y que eroga 90 CV de potencia.

Para que te hagas una idea, en ciudades como Madrid se paga la mitad en las zonas de estacionamiento regulado, mientras que en Barcelona tienes descuentos en los peajes dependientes de la Generalitat y te dejan circular sin restricción por el carril VAOC-58. En otras ciudades también tienen sus ayudas, pero eso es sólo el comienzo de una bonita historia de ahorro.

Un Ibiza 1.0 EcoTSI y un Ibiza 1.6 TDI, ambos con 95 CV de potencia, no podrían circular por una ciudad como Madrid en los episodios de alta contaminación; pero eso no te va a ocurrir con este 1.0 TGI. Es más, EcoTSI y TDI anuncian un consumo urbano de 5,8 y 4,4 l/100 km respectivamente, que traducido



TALANTE DEPORTIVO LAS VERSIONES FR APUESTAN POR UN TREN DE RODAJE ESPECÍFICO Y POR UNAS LLANTAS DE 17 PULGADAS



¿TSI, TDI O TGI?

Como en el juego de 'buscar las diferencias'

Seat combina su tecnología TGI con cualquiera de los acabados disponibles en la gama del nuevo Ibiza: Reference, Style, Xcellence y FR. Pero para esos niveles de acabado también propone eficientes mecánicas TSI y TDI, y sólo podremos diferenciarlos... si levantamos su capó delantero. Y es que no hay detalles exteriores que los delaten; a menos que nos tiremos al suelo, pues los Ibiza 1.0 TGI cuentan con un sistema de escape específico, con la salida por delante de las ruedas posteriores.



más alguna estación extra en las vías más concurridas, pues este Ibiza 1.0 TGI también se atreve con largos viajes por carretera; y gastando siempre lo mínimo, además. Para incrementar rápidamente esa red de 'gasineras', Seat –la española ha sido la marca del grupo elegida para desarrollar esta tecnología para Audi, Skoda y Volkswagen– ha firmado un acuerdo de colaboración con Gas Natural Fenosa para que en España haya más de 200 'gasineras' antes de 2020.

Para poder funcionar con GNC, Seat ha adaptado el motor 1.0 TSI instalando nuevos componentes y reforzando otros tantos. Este nuevo 1.0 TGI rinde 90 CV de potencia –sólo cinco menos que un 1.0 EcoTSI– y 16,3 mkg de par motor, cifras más que suficien-



▲ Las versiones TGI están disponibles con cualquier acabado. El FR es el indicado para quienes busquen un utilitario de tintes deportivos.

a euros con los actuales precios del carburante equivale a desembolsar 7,95 y 5,55 euros para 'callejar' 100 kilómetros en cada uno de los casos.

Pero ahora veamos lo que ocurre con el TGI. Mientras haya gas natural comprimido en los tanques de este Seat Ibiza, ése será el combustible que utilizará por defecto –ya sabes que cuando se agota el GNC, este TGI pasa a funcionar automáticamente con gasolina sin plomo, como cualquier otro TSI y sin que debamos preocuparnos por pulsar ningún botón–, y gracias a ello se traduce en un importante ahorro, pues recorrer esos mismos 100 kilómetros por ciudad te

va a costar sólo 4,03 euros. Y es que el GNC tiene un precio inferior a la gasolina y al gasóleo. Eso significa ahorrar 3,92 euros frente al gasolina y 1,52 euros frente al diésel. Y hablamos de sólo 100 kilómetros.

En sus dos tanques, ubicados bajo el piso del maletero –que mantiene 262 litros de capacidad, aunque pierde el doble fondo respecto a cualquier otro Ibiza–, puede almacenar hasta 13 kilos de GNC, que en condiciones de tráfico urbano –homologa 4,2 kg/100 km de gasto– se traducen en casi 310 kilómetros, que puedes recorrer con apenas 12,50 euros. Eso significa que con lo que vale el

Abono de Transporte más barato en Madrid –47,90 euros– puedes repostar 49,9 kilos de GNC, suficientes para moverte 1.188 kilómetros por ciudad. Y eso, es muchísimo.

No cabe duda de que para exprimir al máximo el potencial que encierra este Ibiza 1.0 TGI lo suyo es circular el mayor tiempo posible usando GNC. Para ello deberás considerar antes si tienes alguna 'gasinera' cerca de casa o de tus recorridos habituales, pues por el momento sólo hay 56 de estas estaciones repartidas por nuestra geografía. En las grandes ciudades no vas a tener problema para repostar GNC, pero no estaría de

tes para mover con gran soltura a este eficiente utilitario, que pesa 117 kilos más que la versión 1.0 EcoTSI por la adopción de los tanques para almacenar dicho GNC, entre otros elementos extra. Seat lo combina con una transmisión manual de 5 velocidades, que tiene un manejo sensacional. Conociendo el potencial que tiene este Ibiza 1.0 TGI en ciudad, no habría estado de más la opción del sobresaliente cambio DSG, sí disponible como opción en su hermano mayor, el León 1.4 TGI.

En ciudad, su propulsor responde a las mil maravillas, y nunca apreciarás sensación de falta de potencia. Además,

ASI ES EL SEAT IBIZA TGI CAMBIOS BAJO LA PIEL

La plataforma MQB A0 se ha convertido en un lienzo en blanco para desarrollar este Ibiza 1.0 TGI por la modularidad que ofrece. Gracias a ella se han podido instalar los dos tanques de GNC bajo el piso del maletero –este tiene 262 litros de volumen–, pero manteniendo los 40 litros de capacidad de depósito de gasolina, como en otros Ibiza. 13 kilos de capacidad suman esos tanques, fabricados con capas de fibra de vidrio, fibra de carbono y resina, y que almacenan el GNC a 200 bares de presión. En ellos se colocan válvulas de seguridad que se abren en caso de sobrepresión o de accidente, y todas las tuberías se han fabricado en acero bonificado para soportar la presión y la corrosión. Todo ello se traduce en seguridad como máxima prioridad, a lo que se agregan las cinco estrellas EuroNCAP conseguidas por el Seat Ibiza. Pero su corazón 1.0 TSI de tres cilindros también ha sido modificado para poder alimentarse con GNC; y para ello se han instalado pistones y segmentos específicos, se han reforzado los asientos de las válvulas y se ha recurrido a un turbocompresor más ligero, con el que se garantiza una buena respuesta a bajas revoluciones.



▲ Curiosa es la posición del escape, por delante del eje trasero. Así se deja hueco a los dos tanques que almacenan el GNC.

ahorrará hasta el último gramo de GNC, y cada gota de gasolina –se conserva el depósito normal, de 40 litros–, gracias a la función Auto Start-Stop, que funciona de forma rápida y efectiva. Y es que su acción es prácticamente inapreciable para los ocupantes por el silencio al arrancar y la ausencia de vibraciones transmitidas por la mecánica al habitáculo.

Un habitáculo que es calado al de cualquier otro Ibiza, salvo si nos fijamos en los indicadores de la instrumentación. Y es que Seat convierte el habitual testigo de la temperatura del motor en el indicador de la cantidad de GNC que hay en sus tanques. La temperatura del motor, no obstante, se puede consultar a través del ordenador de viaje.

Seat te ofrece este Ibiza 1.0 TGI desde 14.390 euros. Y lo tienes disponible con cualquier nivel de acabado: Reference, Style y Xcellence, además de este deportivo FR.

LAS EMISIONES DE UN ELÉCTRICO DURANTE LA MARCHA SON 'CERO', Y ESO DEJA EN EVIDENCIA A GASOLINA, DIÉSEL O MOTORES DE GAS



La gama más limpia

El planeta necesita cambiar de aires, y eso ha animado a municipios y naciones, pero también a muchos usuarios, a orientar sus estrategias de movilidad hacia el vehículo eléctrico, único que asegura cero emisiones en marcha. Renault lo vió claro, y de ahí su completa oferta.

Renault ofrece actualmente la gama de modelos con 'Emisiones 0' más completa del mercado, compuesta por vehículos eléctricos capaces de adaptarse a las necesidades más variadas. Tanto las particulares, con el ZOE o el Twizy –del que se ofrece incluso una versión 45

que pueden conducir jóvenes desde los 15 años con una licencia AM– hasta las profesionales, dirigidas a autónomos y empresas: ZOE Société, Twizy Cargo, Kangoo Z.E. y Master Z.E. Y en muchos casos, con diversas opciones de tamaño y capacidad, personalización

AUTONOMÍA REAL Al final, todo influye

En la autonomía de un eléctrico influyen factores ligados básicamente al modo de uso. Por ejemplo la topografía, que puede sumar o restar hasta 25 kilómetros: subiendo gastamos más que en terreno llano, igual que si cambiamos de ritmo consumimos más que a ritmo constante. O la velocidad, pues si es alta consume más energía; y si gasta más energía... el alcance se reduce. Influye también la temperatura exterior: con mucho calor –climatización activada– o mucho frío –calefacción– baja la autonomía. Y, por supuesto, el tipo de conducción, porque un estilo ecológico –aceleraciones suaves y progresivas, uso del freno motor...– marca diferencias de hasta 80 kilómetros.



LOS SERVICIOS Siéntete conectado

Tareas como iniciar la carga a distancia, preclimatizar el vehículo o programar la carga en horas con tarifa valle de electricidad son posibles, pues podrás conectarte al vehículo desde tu ordenador o smartphone. Además, dispondrás de asistencia los 365 días y las 24 horas, sin franquicia kilométrica y tantas veces como lo necesites, pues se reparará el vehículo in situ; o en caso de avería grave, será transportado hasta un taller Renault ZE sin coste alguno. Por supuesto, los eléctricos de Renault disponen de una garantía contra defectos en materiales, montaje o fabricación, y podremos adquirir un contrato de extensión de garantía y de mantenimiento.

TIPOS DE RECARGA Desde 30 minutos

La recarga en casa es la forma más sencilla, pues permite iniciar el día con el cien por cien de energía. En nuestro hogar o en nuestra empresa, y usando una Wallbox 3,7 kW, podemos recargar un ZOE o un Kangoo Z.E. en 7 u 8 horas. Pero también podemos recurrir a la recarga rápida, y en ese caso el ZOE estará cargado al 80 % en una hora usando un punto con 22 kW de potencia, e incluso al 80 % en sólo 30 minutos si empleamos un punto de carga rápida de 43 kW. No obstante, el cable Flexi Charger permite recargar el ZOE ocasionalmente en una toma doméstica, aunque se recomienda instalar –en el garaje, por ejemplo– un enchufe reforzado Green'up para mayor seguridad.



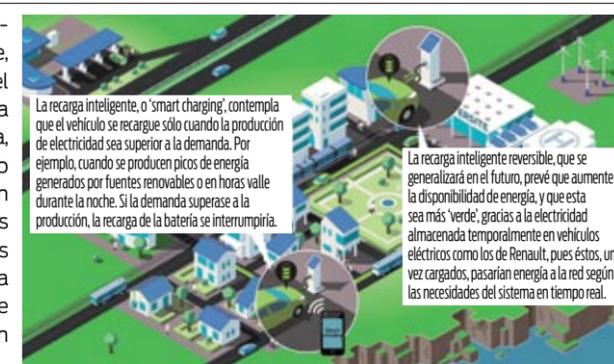
◀ Desarrollados por Renault Sport Racing, los monoplasas de Renault en la Fórmula E rinden 270 CV y aportan experiencia en el banco de pruebas más exigente para la tecnología eléctrica.

▶ Renault ofrece la gama de vehículos eléctricos más completa del mercado: desde el manejable Twizy al Master Z.E.



DEL POZO A LA RUEDA LAS EMISIONES DEL CICLO DE VIDA COMPLETO DE LA ENERGÍA

Las emisiones 'del pozo a la rueda' tienen en cuenta el ciclo de vida completo de la energía: extracción o generación, transformación, transporte, pérdidas producidas hasta que mueve al coche... Veamos el ejemplo del petróleo: hay que extraerlo del pozo, para lo cual ya es necesaria energía –con sus emisiones de CO₂–, y luego se transporta a la refinería, se refina, se lleva a las gasolineras y, finalmente, se quema en los motores. Y cuanto más gaste el coche, más emisiones totales, pues los valores de CO₂ crecen de forma directamente proporcional. En cambio, lo que más influye en las emisiones totales de un eléctrico es la forma de generar la energía, más que el consumo propiamente dicho. Así, y teniendo en cuenta el sistema eléctrico español –21,7% nuclear, 37,4% renovables...–, un ZOE 40 tiene emisiones del pozo a la rueda de 37,9 g/km de CO₂, por los 104,8 g/km de un Clio dCi –diésel– y los 117 g/km del Clio TCE –gasolina–.



o equipamiento; y pudiendo elegir entre comprar la batería o un interesante alquiler.

Lo que sí es común a todos es un funcionamiento ejemplar: circulación sin ningún

tipo de emisiones contaminantes, sin ruidos... Y la máxima eficiencia, pues para realizar el mismo trabajo, un vehículo eléctrico, gracias a su sencillez mecánica, necesita tres

veces menos energía que uno de gasolina. En concreto, un utilitario 'Emisiones 0' como el ZOE puede recorrer 7,31 kilómetros por kWh consumido, mientras que un coche de su

tamaño, pero animado por un motor de gasolina, cubre sólo 2,30 kilómetros por kWh. Y el diésel apenas mejora eso: 2,59 kilómetros por kWh gastado. La lógica parece imponerse.

7 PREGUNTAS BÁSICAS SOBRE ELÉCTRICOS LO PRINCIPAL, TENER LAS IDEAS CLARAS

1. **¿De verdad los coches eléctricos permiten ahorrar dinero?** Aunque la inversión inicial es mayor que en uno convencional, los vehículos eléctricos pueden beneficiarse de subvenciones estatales, regionales o locales. Y además del ahorro en combustible, el gasto en mantenimiento es muy inferior: no hay aceites ni lubricantes, el desgaste de frenos es escaso, no tienen transmisiones mecánicas...
2. **¿Qué autonomía tienen?** Esa suele ser la pregunta habitual, pero en Renault invitan a hacerse otras: «¿cuántos kilómetros hago habitualmente con mi vehículo?» o «¿cuál ha sido el desplazamiento más largo que he hecho en coche en el último año?». No obstante, el ZOE homologa 400 kilómetros con una carga, que suponen 300 kilómetros reales.
3. **¿Cómo se recargan?** Podrás cargar fácilmente un Renault Z.E. usando un módulo Wall-Box en tu garaje, o en los puntos de recarga de la vía pública. Además, gracias al cable de recarga ocasional podrás recargar el vehículo en una toma doméstica de

- 220V. Dependiendo de la potencia del punto de recarga, el vehículo tardará más o menos tiempo, y en el hogar lo habitual es realizar la recarga durante la noche, beneficiándonos de las tarifas más baratas de electricidad.
4. **¿Qué vida útil tiene una batería?** La tecnología BMS (Battery Management System) de las baterías las protege de posibles sobretensiones y pérdidas de capacidad de carga. La batería de los Renault Z.E. no tiene efecto memoria y se puede recargar tantas veces como se quiera, sin tener que realizar recargas hasta llegar al 100%. Además, con el sistema de alquiler de batería, el funcionamiento de la misma está garantizado, y en caso de cualquier problema será sustituida por una nueva sin coste alguno.
5. **¿Pueden ser perjudiciales las baterías para el medio ambiente?** Una vez finalizado el ciclo de vida de una batería, Renault se compromete a hacerse cargo de la misma y a reciclarla debidamente, siguiendo un proceso que no perjudica el medio ambiente.

6. **Los coches eléctricos no contaminan... ¿pero no contaminamos al generar la energía eléctrica?** La implementación de energías limpias y renovables se persigue en paralelo al despliegue de los vehículos eléctricos. Además, se pueden contratar tarifas eléctricas que provengan sólo de energías renovables.
7. **¿Qué diferencias hay en la conducción?** Son más suaves que los coches de gasolina o diésel, más lineales, y dan la sensación de moverse con más agilidad. Además, los eléctricos son automáticos, y tienen una aceleración sorprendente, pues alcanzan el par máximo mucho antes que un motor de combustión.





LAS SOLUCIONES PROFESIONALES ELÉCTRICAS DE RENAULT SON YA MÚLTIPLES: TWIZY CARGO, KANGOO Z.E., MASTER Z.E., ZOE SOCIÉTÉ...



► El Kangoo Z.E. monta un motor de 44 kW, equivalente a 60 CV, y alcanza 130 km/h de velocidad máxima.



RENAULT KANGOO Z.E. ►► **200 kilómetros de autonomía real**

El Renault Kangoo Z.E. disfruta ahora de la mayor autonomía del mercado de las furgonetas cien por cien eléctricas: 270 kilómetros según el ciclo NEDC –con el que homologa un gasto medio de 152 Wh/km–, lo que se corresponde con 200 kilómetros en condiciones reales. Y cuando toca recargar su nueva batería Z.E.33, las alternativas son varias: desde usar un Wallbox o un cargador público –completaríamos el 80% de la carga en 4h 05' empleando una toma de 7,4 kW (32A), y 8h 46' si utilizamos una de 3,7 kW (16A)–, hasta hacerlo en un enchufe do-



méstico –de 2,3 kW y 10A–, en cuyo caso se necesitarían 13h 55'. Además, gracias a la oferta My Z.E. Connect es posible consultar el nivel de carga a distancia en tiempo real, y gracias al servicio My Z.E. Inter@ctive, también podemos intervenir en la recarga. De serie, el Kangoo Z.E.



◄◄ 0 emisiones y 0 contaminación acústica, pero hasta 4,6 metros cúbicos de volumen útil, en el caso del Kangoo Maxi Z.E.

En cuanto a la gama, el cliente siempre puede elegir entre comprar la batería o alquilarla, opción ésta que reduce el precio de compra –a partir de 15.878 euros, sin IVA–, pues nos beneficiamos de un alquiler flexible en función del kilometraje anual. Sea cual sea la duración del contrato, pagaremos una cuota mensual a partir de 58 euros, más impuestos por un máximo de 7.500 kilómetros anuales, y 8 euros extra al mes por cada 2.500 kilómetros adicionales al año. Además, si circulamos menos, los kilómetros no consumidos hasta los 7.500 anuales nos serán reembolsados, mientras que los kilóme-

equipa el cable de recarga estándar, que permite por ejemplo recargar el vehículo en 6 horas utilizando una Wallbox 321/230V/7,4 kW, pero en opción está disponible el Flexi-Charger, para realizar recargas ocasionales en tomas de tipo Green-up Access o en enchufes domésticos de 220V.



►► Del Master Z.E. hay seis versiones: cuatro furgones –volumen útil de 8 a 22 metros cúbicos– y dos piso-cabina listas para carrozar. Sus precios, desde 72.327 euros.

tros adicionales al finalizar el contrato se facturarían a 0,04 euros, más impuestos. Del Kangoo Z.E. hay disponibles tres versiones: carrocería normal y dos plazas –3,0 metros cúbicos de capacidad–, y carrocería Maxi con dos o cinco plazas –hasta 4,6 metros cúbicos–. Siempre con motor de 60 CV, cambio automático... y cero emisiones.

Z.E. de emisiones cero se convierte en un vehículo idóneo de reparto en la ciudad, pues el cliente puede elegir entre furgones de tres longitudes y dos alturas, y volumen de carga de hasta 22 metros cúbicos. Además, su modo ECO, que limita la velocidad a 80 km/h, incrementa la autonomía.

RENAULT MASTER Z.E. ►► **Reparto de volumen**

Con sus 75 CV, que le permiten rodar a 100 km/h, y su batería Z.E. 33, con la que homologa 193 kilómetros de autonomía en ciclo NEDC –120 kilómetros reales–, el Master

RENAULT TWIZY ►► **Desde 7.355 euros**

También en el maniobrable Twizy 'cero emisiones', de agilidad ilimitada en la ciudad, podemos elegir entre alquiler o compra de batería. Optando por lo primero, los precios son imbatibles: 7.355 euros el Life biplaza y 9.325 el Cargo.

►► Twizy Life –arriba– y Twizy Cargo –abajo– comparten el motor eléctrico 80, de 11 CV. Y el primero ofrece también la versión 45, de 5 CV.



EMISIONES TOTALES DE UN COCHE ELÉCTRICO TODO DEPENDE DE CÓMO SE GENERE LA ENERGÍA

El coche eléctrico tiene cero emisiones en marcha, pero la electricidad que consume hay que producirla previamente, y por eso las emisiones totales de estos ecológicos vehículos varían en función de las tecnologías usadas para generar la energía. A más fuentes renovables –eólica, solar, hidroeléctrica, mareomotriz...– o mayor peso de la energía nuclear, menos emisiones. De ahí que las emisiones reales de CO₂ de un coche eléctrico sean más bajas en Bélgica, Finlandia, Francia, Holanda, Noruega, Suecia o Suiza –menos de 30 g/km– que en Alemania, Italia, Portugal, Reino Unido o España, donde el valor total supera los 30 g/km de CO₂.

LOS INCENTIVOS PARA EL COCHE ELÉCTRICO Ventajas al principio... y cada día

El Estado ha elaborado un plan de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos y ayudas a la instalación de puntos de recarga. Además, existen otros incentivos que dependen de comunidades autónomas; y varias ciudades ofrecen ventajas a los eléctricos –distinguidos con la etiqueta 'Emisiones 0' de la DGT– como aparcamiento gratuito o posibilidad de circular por carriles bus/VAO. En Madrid hay una reducción de hasta el 75% del impuesto anual para vehículos de tracción mecánica, estacionamiento gratuito en zonas SER –verde y azul– y autorización de acceso a Áreas de Prioridad Residencial. Y en Barcelona se subvenciona la instalación de puntos de recarga en varios tipos de vivienda, es gratuito el estacionamiento en zonas reguladas –verde y azul– y se bonifica la recarga de energía en plazas de aparcamiento y puntos de carga. Cataluña contempla peajes gratuitos en autopistas de la Generalitat, y la relación de ciudades que garantizan ventajas sigue creciendo: Valencia, Zaragoza, Málaga, Sevilla, Toledo, Palencia, Pamplona, La Laguna, Sant Cugat, Alcobendas...



¿ERES UN CLIENTE 100% ELÉCTRICO? AUTOMOVILISTAS, PERO DE OTRO MODO

Tecnológico y silencioso, el vehículo 100% eléctrico propone vivir el automóvil de un modo distinto, asociando el placer de conducir y la responsabilidad medioambiental, pues circulan sin generar emisiones: ni CO₂, ni óxidos nitrosos, ni partículas... El vehículo eléctrico es una revolución tecnológica e industrial; pero se trata ante todo de

una revolución social. Aunque antes de sumarnos a ese cambio, ya sea como particulares o mediante una flota '0 emisiones' que realce la imagen de nuestra empresa, conviene hacerse algunas preguntas, como el kilometraje diario. Varios estudios muestran que la mayoría de los europeos hacen menos de 100 kilómetros al

día, de modo que la autonomía del eléctrico sería perfecta. Y conviene plantearse dónde cargaremos la batería, pues lo recomendable es hacerlo en el domicilio usando un Wallbox, pero si aparcamos en la calle habrá que buscar alternativas, como recargar en el lugar de trabajo o localizar el punto público de carga más cercano.



EL ZOE LLEVA TRES AÑOS CONSECUTIVOS SIENDO EL VEHÍCULO ELÉCTRICO MÁS VENDIDO EN EUROPA



▲ Instrumentación digital y cambio automático son de serie. También el modo ECO, que reduce algo las prestaciones pero mejora el alcance.

MOTOR R110 CON MÁS POTENCIA QUE NUNCA



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Posición	Delantera
Potencia máxima	80 kW (109 CV)
Par máximo	225 Nm (23,0 mkg)
Tracción	Delantera
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Tambores
Peso (kg)	1.545
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.084/1.730/1.562
Maletero (l)	338 / 1.225
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	41 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	11,4
Velocidad máx. (km/h)	135
Consumo (Wh/km)	N.d.
Emissiones CO2	0 g/km
Autonomía NEDC (km)	400
Tiempo de recarga (hasta un 80%)	1h 38' (43 kW), 3 h 20' (wallbox 11 kW) y 20 h (toma doméstica 10A)
Precios desde... (euros)	N.D.

En el Salón de Ginebra, Renault presentaba su R110, nuevo motor eléctrico desarrollado y fabricado por la marca del rombo en Francia, y destinado al ZOE. Rinde 80 kW, 12 más que el R90 del que deriva, pero pesa lo mismo y no ocupa más espacio. Las prestaciones en carretera mejoran, pues se ganan unos 2 segundos al pasar de 80 a 120 km/h, y conserva el dinamismo a bajo régimen gracias a su par máximo de 225 Nm. Además, el ZOE con motor R110 será el primero homologado

según el ciclo WLTP, pero eso no influye en la autonomía prevista, de 300 kilómetros reales en uso urbano y periurbano.

SISTEMA R-LINK La conectividad es su máxima

Para disfrutar de los servicios multimedia R-LINK podemos usar aplicaciones preinstaladas como E-mail, Tiempo y Renault Asistencia, o descubrir otras muchas aplicaciones disponibles en la R-LINK Store. Además, con R-LINK Evolution disfrutaremos de Android Auto y accederemos a las aplicaciones desde nuestro smartphone adaptado a la conducción. Y con la aplicación móvil MY Renault también estaremos conectados al ZOE donde quiera que estemos y en todo momento. Asimismo, la navegación Carminat TomTom Z.E. LIVE propone el trayecto más económico al destino y localiza los puntos de recarga disponibles en el camino.



EL ALCANCE REAL ES SUPERIOR A 300 KM Autonomía NEDC: 400 kilómetros

De acuerdo con el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), la autonomía homologada del Renault ZOE 400, equipado con la batería Z.E. 40, es de 400 kilómetros, y eso permite cubrir hasta 300 kilómetros reales sin necesidad de recargar la batería. El alcance real depende del tipo de vía, la velocidad, el uso de la climatización o el estilo de conducción, pero por carretera se pueden recorrer aproximadamente 210 kilómetros bajo condiciones invernales y 320 en condiciones normales.



El utilitario perfecto

Navegador, climatizador y cambio automático de serie en todas las versiones del ZOE, un motor de 92 CV que permite circular sin emitir gases ni generar ruido, 300 kilómetros reales con una carga de su batería... Y, por supuesto, con etiqueta '0 Emisiones'. ¿Alguien da más?

Para adaptarse a los nuevos tiempos y crear el mejor vehículo '0 Emisiones' posible, Renault partió en su día de una hoja en blanco. No bastaba con transformar un modelo ya existente, sino que había que crear un automóvil totalmente distinto a lo ya conocido, y en el que cada elemento jugase a favor de la eficiencia y el respeto al entorno. El resul-

tado fue el ZOE, un práctico cinco puertas de 4,08 metros –tamaño Clio, para entendernos– que propone cinco cómodas plazas y un maletero de 338 litros. Amplitud y confort –circula en silencio casi absoluto–, pero también seguridad, como demuestra su completo equipo de serie en esa materia o las cinco estrellas otorgadas por el organiz-

mo independiente EuroNCAP, máxima calificación posible. El ZOE combina un motor de 68 kW –equivalente 92 CV– y 220 Nm de par máximo con un cambio automático y la nueva batería Z.E. 40 de iones de litio, que permite homologar una autonomía NEDC de 400 kilómetros, correspondiente a 300 kilómetros reales. Además, el modelo francés



▲ Maletero de 338 litros en el ZOE, mientras que en el ZOE Société, de dos plazas y dirigido a empresas, es de 817.



◀ Amplitud, funcionalidad, ergonomía, diseño moderno, completo equipamiento... El ZOE es ya el modelo de Renault con mejor tasa de satisfacción del cliente: un 98%.

acondicionado para que aclimaten el habitáculo mientras el coche aún se está cargando, de manera que el confort térmico no consuma batería. Idóneo en ciudad, el ZOE se atreve también con los recorridos extraurbanos gracias a sus buenas prestaciones –la velocidad punta es de 135 km/h–, una depurada aerodinámica y el equilibrio de la suspensión.

favorece la 'eco-conducción' con su sistema R-LINK, que da consejos para mejorar el estilo de conducción y consumir me-

nos; el modo ECO, que ajusta las prestaciones del motor y el funcionamiento de la climatización para circular más

tiempo; o funciones como el preacondicionamiento de la batería, pues podemos programar la calefacción o el aire

Motor 13 para Renault

¿ALQUILER DE BATERÍA O COMPRA? TRANQUILIDAD EN AMBOS CASOS



Para los partidarios de comprar, sí se puede ser dueño de la batería del ZOE, y en ese caso quedaría cubierta por una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros –lo que antes suceda–, que se aplicaría en el supuesto de que la capacidad de carga baje del 66% de su capacidad original. Y si preferimos alquilar, además de un precio de adquisición del coche más bajo tendríamos garantizada una tranquilidad total, pues Renault asegura la calidad, funcionamiento y ciclo de vida completo de la batería desde la fabricación hasta su fin y posterior reciclaje. El contrato de alquiler garantiza disponer en todo momento de una batería en perfecto estado, con una capacidad de carga siempre superior al 75% de la capacidad inicial. Y si vendemos el ZOE, sólo se vende el vehículo, pues el contrato de alquiler de la batería se cancela y el nuevo propietario firma otro contrato.

GAMA ZOE A LA MEDIDA DE GUSTOS Y NECESIDADES

Tres niveles de equipamiento forman la gama del Renault ZOE, que comienza en el Life –27.850 euros con motor R90 400 y 28.390 con el Q90 370–, dotada de llantas de 15 pulgadas con embellecedor, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros, climatizador automático, retrovisores con ajuste eléctrico, navegación con cartografía, tarjeta de apertura y arranque, ABS, control dinámico de trayectoria ESC, sujeciones Isofix, airbag frontales,

regulador/limitador de velocidad, luces diurnas, radio First y compatibilidad con Android Auto, entre otros elementos. Por encima se sitúa el ZOE Intens –desde 29.650 euros–, que añade llantas de aleación de 16 pulgadas, elevalunas eléctricos traseros, sensor de lluvia, encendido automático de faros, radar trasero, tarjeta manos libres de apertura y arranque, retrovisores abatibles eléctricamente y radio con sonido 3D by Arkamys. Finalmente, el ZOE

Bose –desde 32.450 euros–, ya con asientos delanteros calefactables, cámara de visión posterior, radio R-Link BOSE y tercer reposacabezas trasero. Y si optamos por alquilar la batería, las facturas son más bajas: desde 20.350 euros el Life Flexi, desde 22.150 el Intens Flexi y desde 24.950 el Bose Flexi.



▲ Hay tres niveles de equipamiento, y podemos elegir entre dos tipos de motor eléctrico. Además, la batería se puede comprar o alquilar.

la frase

David Ward. Secretario general de GlobalNCAP



«Los fabricantes de automóviles y sus asociaciones deben defender firmemente los esfuerzos de la ONU por promover normativas ambientales y de seguridad mundiales, que faciliten el comercio internacional de automóviles».

en breve

- **MOTORES PSA EN RÜSSELSHEIM.** - El centro de ingeniería de Opel desarrollará las próximas mecánicas de cuatro cilindros de gasolina de las marcas de PSA. Llegarán al mercado en 2022 y estarán optimizados para combinar con motores eléctricos en los futuros híbridos del grupo galo.
- **ALTO RENDIMIENTO PARA ELÉCTRICOS.** - Volvo Cars y Polestar, su división de eléctricos, lanzarán Polestar Engineered, la tecnología de electrificación de alto rendimiento desarrollada para sus nuevos híbridos enchufables T8 Twin Engine de la serie 60.
- **NUEVA LÍNEA PARA PUENTE DE SAN MIGUEL.** - Bridgestone ha seleccionado su planta de Cantabria para producir la nueva línea de neumáticos radiales para camión. Supone una inversión de 24 millones de euros, y el inicio de la producción será en 2019.
- **1.000 MILLONES DE EUROS DE MULTA PARA VW.** - El mayor fabricante de automóviles del mundo acepta la sanción impuesta por la fiscalía alemana de Braunschweig por la manipulación de las emisiones de gases de sus motores diésel. Con la aceptación de la multa, Volkswagen reconoce su responsabilidad.

el puntazo

Las asociaciones del sector dan la bienvenida al Ministerio de Industria y reclaman al nuevo Gobierno la atención que la automoción merece.

El sector celebra la vuelta de Industria, petición recurrente desde que ese ministerio desapareció. Para Anfac, la nueva cartera reconoce la relevancia que tiene la automoción en el tejido industrial del país, pero la asociación de fabricantes recuerda la necesidad de fomentar la competitividad de las fábricas españolas, seguir trabajando en una nueva fiscalidad e impulsar una movilidad sostenible e inteligente. También Faconauto (concesionarios) espera que la automoción sea prioritaria para el nuevo Gobierno, por la importancia que tiene el sector en la actividad económica y empleo del país. Además, considera esencial el trabajo conjunto de los ministerios vinculados a la automoción, coordinación que se debería plasmar en un plan global para el automóvil.

la cifra

36.240

millones de euros facturó la industria española de componentes en 2017. Supone un 7% de incremento sobre 2016 y es récord, en un año en que se crearon 12.700 puestos de trabajo, colocando el total del sector en 360.000 empleos, 224.700 de ellos directos. En conjunto, invirtieron 2.200 millones de euros para aumentar las capacidades productivas y 1.530 millones de euros en I+D+i para mantener su fuerte apuesta por la diferenciación tecnológica.



MOTORES DEL AÑO 2018
El V8 de Ferrari marca diferencias

«Motor del año» y mejor en las categorías de «3 a 4 litros» y «Prestaciones» son los títulos conseguidos por el V8 de 3,9 litros de Ferrari, que también se ha convertido en el «Best of the Best», el premio especial con el que la organización del 'Engine of the Year' conmemora sus 20 años de vida eligiendo el mejor entre los ganadores del título absoluto en las dos últimas décadas. Son los resultados de una edición en la que el propulsor que mueve los 488 GTB, Spider y Pista se impone como el mejor motor del mundo en 2018, nada menos que por 288 puntos al segundo, el 3 litros de seis cilindro turbo de

Porsche, que impulsa a los 911 y GTS. A tan espectacular resultado se une que es el tercer año consecutivo en que esta mecánica de Maranello se hace con el título, tres victorias seguidas que lo equiparan al tres cilindros EcoBoost 1.0 de Ford, el único que lo había logrado.

Seis son los premios recibidos por Ferrari en esta edición 20 aniversario, puesto que también el V12 atmosférico de 6,5 litros y 800 caballos, que equipa el 812 Superfast, ha sido el mejor de los nuevos y de los que sobrepasan los 4 litros, además de quedar tercero en la clasificación absoluta. Seis títulos con los que Ferrari hace historia, al ser el primer fabricante que alcanza ese número en una misma edición, un logro al que se unen los 27 trofeos



▲ Las marcas premiadas recogieron en la ciudad alemana de Stuttgart los galardones obtenidos por sus motores.

INTERNATIONAL ENGINE OF THE YEAR 2018

- Ferrari 3,9 biturbo V8 De 1 a 1,4 litros**
- PSA Peugeot Citroen 1.2 tres cilindros turbo
- De 1,4 a 1,8 litros**
- BMW 1.5 tres cilindros, eléctrico-gasolina
- De 1,8 a 2 litros**
- Porsche 2.0 turbo
- De 2 a 2,5 litros**
- Audi 2.5 cinco cilindros turbo
- De 2,5 a 3 litros**
- Porsche 3.0 seis cilindros turbo
- De 3 a 4 litros**
- Ferrari 3.9 biturbo V8
- Por encima de 4 litros**
- Ferrari 6.5 V12
- Mejor motor eléctrico**
- Tesla full-electric
- Mejor motor verde**
- Tesla full-electric
- Mejor motor nuevo**
- Ferrari 6.5 V12
- Mejores prestaciones**
- Ferrari 3.9 biturbo V8
- Por debajo de un litro**
- Volkswagen 999 c.c. tres cilindros turbo

conseguidos por la marca del 'cavallino rampante' en esta competición, cifra que supera las victorias de cualquier otro constructor de deportivos. Al ser doce las categorías en juego, más el título absoluto, hay otros fabricantes que consiguen más de un premio, como Porsche y Tesla, que cierran el año con dos. En cuanto a los motores galardonados, destaca especialmente el 2.5 TFSI de Audi, que, además de presumir de ser el cinco cilindros producido en serie más potente, también puede hacerlo por ser distinguido como el mejor en su clase en nueve ediciones seguidas. Por su parte, el 1.5 de tres cilindros híbrido del BMW i8 y el tres cilindros PureTech de 1,2 litros de PSA se hacen por cuarta vez consecutiva con el título en sus respectivas categorías.

Controles
Mucha droga al volante

La vigilancia especial de alcohol y drogas ha terminado con uno de cada tres conductores examinados con positivo en drogas, con el cannabis (1.047 casos) como más habitual, seguido por la cocaína (498) y las anfetaminas (178); e incluyendo el alcohol, la media diaria de positivos supera los 450. La campaña se cierra con dos situaciones espectaculares: la conductora de una ambulancia en Burgos, negativo en alcohol pero positivo en anfetaminas y Tetrahidrocannabinol –principal componente de la marihuana– y el conductor de un vehículo articulado de 18 Tm detectado en Murcia quintuplicando la tasa máxima de alcohol.

Siniestralidad
Mayo rompe la buena racha

Con diez muertos más que en 2017 se cerraba mayo, el segundo mes en lo que va de año en que la carretera se cobra más vidas que el año anterior –enero se cerró con 16 más–. Pese al repunte, el balance anual a 13 de junio presentaba 21 fallecidos menos sobre ese mismo periodo de 2017; resultado posible gracias, especialmente, al buen comportamiento del inicio de junio, con 18 muertes menos que las contabilizadas en esos trece días de 2017.



Campaña BP/Castrol/Race
Las distracciones que vienen de fuera

Acumulación, deterioro, mala visibilidad, credibilidad... deficiencias en la señalización que provocan decisiones incorrectas en tres de cada cuatro conductores, con un 37% de ellos que confiesa haber realizado maniobras peligrosas por esas deficiencias –no están con suficiente antelación, no son lo suficientemente grandes o las tapa la vegetación–. Así lo reconocen los más de 2.000 automovilistas españoles participantes en el estudio de BP, Castrol y Race para valorar los elementos y las circunstancias exteriores al vehículo que pueden distraer al conductor cuando va al volante. Pero si la señalización confusa es motivo de distracción para el 48 por ciento de los conductores, la presencia de otros usuarios en la vía, especialmente peatones, ciclistas, motos y camiones, además de los accidentes, aparecen como principales factores de riesgo al volante para más de la mitad de los encuestados (55 y 52%, respectivamente). Pero no son las únicas causas fuera del vehículo que desvían la atención, puesto que los automovilistas encuestados también señalan al paisaje y los carteles publicitarios como motivos de distracción. El estudio ha servido para diseñar la campaña #AlVolanteLolimportante, que pretende alertar sobre el peligro de las distracciones provocadas por motivos externos y hace especial hincapié en la señalización vertical de las carreteras, elemento fundamental en la seguridad para uno de cada diez automovilistas. Además, ante el generalizado desconocimiento de señales más nuevas, <http://alvolanteloimportante.com> incluye un test que ayuda a interpretar las más desconocidas. Es la última acción de una iniciativa que nació en 2013 y ha ido poniendo el acento en la peligrosidad del móvil, acompañantes, preocupaciones y estrés, o apartar las manos y la vista del volante.

ITV
Más de cuatro millones de rechazos

Uno de cada cinco vehículos que pasó la ITV en 2017 no superó la primera inspección. Supone un 20,3% de los 20,2 millones revisados y está un 1,5% por encima del porcentaje de 2016, incremento achacable, principalmente, al cambio en el límite de emisiones

contaminantes en los diésel. De los 7,8 millones de rechazos por defectos graves, el 24,1% correspondió a alumbrado y señalización, el 20,8% a ejes, neumáticos y suspensiones, el 16,4% a emisiones y el 13,3% a defectos en frenos. Sólo 306.446 vehículos no superaron la prueba en la segunda visita. Además, se calcula que un 20% de las unidades obligadas a cumplir con la ITV circula sin tenerla vigente, con

motos (58,98%), furgonetas (52%) y remolques (48,81%) con los mayores porcentajes de incumplimiento.

Premio internacional
La Furgoneta del Año es Iveco

En las instalaciones de Iveco en Madrid se ha realizado la entrega del 'Van of the Year 2018' a la Daily Blue Power, el premio europeo más

prestigioso del sector, que concede un jurado integrado por 25 periodistas especializados en el vehículo industrial. Innovación técnica, sostenibilidad y buenos costes de explotación son las bases de un galardón en el que esta gama de Iveco se enfrentaba a otros cuatro finalistas: Ford Transit Custom, MAN TGE, Renault Kangoo ZE y Volkswagen Caddy TGI.



Distintivos 'eco'
Los talleres suministrarán las etiquetas

Etiquetar los más de diecinueve millones de vehí-



culos que tienen derecho a distintivo ambiental no es tarea fácil, pero la ayuda de los talleres en la distribución de esos distintivos agilizará el proceso a los conductores. El acuerdo alcanzado entre Cetraa y la DGT deja en manos de la Con-

federación Española de Talleres la impresión del distintivo, la administración de la documentación correspondiente y el suministro de la etiqueta. A través de su asociación provincial, el taller realiza la gestión cuando el cliente lo solicita.

Ya son 15 los años que la marca alemana lleva formando mejores conductores con su Volkswagen Driving Experience, dedicada a promover conductas seguras pero también a aumentar la habilidad al volante y a sacar el máximo provecho de los últimos sistemas de ayuda.



▲ ▼ Durante el curso, los participantes van superando diferentes pruebas en las que se emplean los últimos modelos de Volkswagen.



control automático de descenso por caminos de tierra.

Acabada esa prueba, pasamos al módulo de conducción segura, en el que al volante de un Volkswagen Golf R con 310 CV debíamos realizar una frenada de emergencia con maniobra de esquiwa dentro de un recorrido de conos. La prueba consistía en acelerar a fondo en una recta para, una vez

llegados al punto de frenado, pisar el pedal de freno a fondo e intentar esquivar los distintos conos. Y si la aceleración del Golf R es brutal, la eficacia de su frenada no lo es menos.

La jornada terminaba con un último módulo, al volante del nuevo Volkswagen Polo, sobre un ratonero circuito de conos –el llamado ‘mickey mouse’–, donde la agilidad y la visión son fundamentales para realizarlo con seguridad en el menor tiempo posible.

La siguiente reunión del Volkswagen Driving Experience tendrá lugar en el circuito valenciano de Cheste, donde se celebrará la Escuela R el 28 de junio y el Race Tour el día 29. El programa regresará con la Escuela 4Motion en la Sierra de Madrid los días 20 y 21 de octubre, y finalizará en Montmeló (Barcelona) con el Race Tour los días 28 y 29 de noviembre, y con la Escuela R el 1 de diciembre.

Temario renovado

La escuela de conducción Volkswagen Driving Experience acaba de cumplir 15 años. Por diferentes circuitos de la geografía española, cerca de 22.000 alumnos han completado hasta hoy este programa de formación en el que se intenta instruir al volante, asociando la seguridad a la innovación con un claro objetivo: reducir los accidentes en nuestras carreteras.

El Race Tour del Volkswagen Driving Experience regresó al emblemático trazado del Jarama los pasados días 6 y 7 de junio, una cita que Motor 16 no quiso perderse y donde se reunieron las últimas novedades en la gama de la marca alemana.

El Race Tour sigue siendo una cita muy importante en el calendario de Volkswagen. Durante este curso se pone especial interés en la tecnología y la innovación, con el

propósito de que los conductores vean de qué manera los asistentes que equipan los vehículos pueden ayudarles en el día a día a incrementar la seguridad al volante.

UNA CITA » Diferentes módulos

El curso comenzaba a primera hora de la mañana en las instalaciones del circuito madrileño con las charlas

introductorias del que fuera copiloto de rallyes Luis Moya y del piloto Jordi Gené, dedicadas a concienciar sobre la importancia de los sistemas de seguridad para reducir las muertes producidas por accidentes de tráfico, que rondan las 3.500 víctimas al día en todo el mundo.

Una vez concluida esa introducción, llega el momento de ponernos al volante. El primer test consistía en com-

probar las prestaciones del Golf GTI de 230 CV a lo largo del trazado del Jarama. Cuatro vueltas en las que pudimos ver de qué es capaz esta deportiva versión, con la que disfrutamos como niños en la divertida pista madrileña.

Finalizado el primer módulo, tocaba pasar a probar los últimos sistemas de seguridad de la marca. A bordo de un Volkswagen Arteon comprobamos las capacidades del Control de Crucero Adaptativo (ACC), que ayuda a evitar accidentes al mantener una distancia segura con el vehículo que circula delante. Y si éste se para, nuestro coche también.

En el módulo siguiente pudimos verificar las posibilidades ‘off road’ de los nuevos T-Roc y Tiguan AllSpace, centrándonos en el funcionamiento del asistente de arranque en pendiente y el



▲ El excopiloto Luis Moya –arriba– y el piloto Jordi Gené se ocupan de introducir el curso con sus animadas charlas sobre seguridad.



El Teatro Real, un año más, con el Universal Music Festival

Como en ediciones anteriores, el Universal Music Festival se suma a la celebración del Bicentenario del Teatro Real con una programación especial y única, para disfrutar de grandes artistas del pop, rock, jazz o flamenco.

La cuarta edición de Universal Music Festival se celebrará en el Teatro Real de Madrid –dentro de la programación de su 200º aniversario– durante el próximo mes de julio. Consolidado como referencia en la agenda cultural del verano madrileño, el ciclo sigue apostando por una programación extraordinaria. Basta con echar un vistazo al calendario previsto para confirmarlo: **The World Of Hans Zimmer** (martes 3. Entradas Agotadas), **Miguel Ríos**

“Symphonic Ríos” (viernes 6), **Niña Pastori** (lunes 9. Entradas Agotadas), **Gregory Porter** (lunes 23), **Martin Garrix** (viernes 27), **Pablo López** (sábado 28. Entradas Agotadas), **Morat** (domingo 29), **Steven Tyler** (lunes 30) y **Pablo Alborán** (martes 31. Entradas Agotadas).

La amplitud de miras, la variedad genérica y la calidad siguen siendo los rasgos de identidad dominantes en la propuesta de Universal Music Festival. En la edición de 2018, disfrutaremos de recitales flamencos, veladas de jazz, descargas rockeras, música de película y encuentros con algunas de las principales estrellas del pop en castellano. Todo ello avalado por una institución cultural insigne como Teatro Real, que en 2018 sigue celebrando su bicentenario y garantiza las mejores condiciones técnicas y acústicas para la realización de espectáculos de tan exigente naturaleza.



Miguel Ríos
“Symphonic Ríos”
(Viernes 6 de julio)



Niña Pastori
(Lunes 9 de julio)



Gregory Porter
(Lunes 23 de julio)



Martin Garrix
(Viernes 27 de julio)



Morat
(Domingo 29 de julio)



Steven Tyler
(Lunes 30 de julio)



Pablo Alborán
(Martes 31 de julio)

LEXUS



APUESTA POR EL HOCKEY

Lexus pondrá en marcha el Torneo Lexys Hybrid-Promo de hockey, un deporte con el que comparte valores. La marca ha decidido apostar por esta disciplina y patrocinará al Club de Hockey SPV Complutense.

Este equipo es el cuarto club de nuestro país (hay 56 en total). Cuenta con 16 jugadoras y 6 jugadores, que han participado en los Juegos Olímpicos. Participa en todas las categorías y ha sido tres veces campeón de Liga de la División de Honor Femenina y de la Copa de la Reina. Tiene 16 campeonatos de sala masculinos y 4 femeninos.

FURGOVOLKSWAGEN REUNIÓN DE FANS Más de 5.500 fans y 730 'furgos' de todas las épocas acudieron este año a la celebración de la 15 edición de 'Furgo Volkswagen', que contó con



la presencia en la entrega de premios de la diez veces campeona del mundo de kitesurf, Gisela Pulido, embajadora de Volkswagen Vehículos Comerciales.

70 ANIVERSARIO



El aniversario de Porsche reunió a más de 6.000 aficionados de todas las edades.



400 Porsche en la recta del Jarama, todo un espectáculo.

FIESTA PORSCHE EN EL JARAMA

El Jarama Classic Porsche, la fiesta organizada por la marca para conmemorar su 70 aniversario, fue todo un éxito. Se dieron cita en el circuito del Jarama más de 400 modelos de todas las épocas, la mitad de los cuales dieron unas vueltas al trazado madrileño y formaron parte de una histórica foto donde los coches de Stuttgart llenaron la recta principal de esta pista legendaria.

Además, los visitantes pudieron contemplar una exposición conmemorativa ubicada en el nuevo edificio del paddock, que permitía conocer la historia de la marca. Cerca de 6.000 personas recorrieron ese túnel del tiempo, saboreando esos detalles que han convertido a Porsche en un mito dentro de la industria del automóvil. Otros focos de interés fueron las dos joyas traídas

desde el Museo Porsche de Stuttgart, el RS Spyder y el 911 SC Safari, y la inmensa carpa esférica Mission E, que tuvo cerca de 4.000 visitantes interesados por la revolucionaria tecnología que aplicará Porsche en su primer coche 100% eléctrico. Con él demostrará que deportividad y prestaciones son compatibles con la eficiencia y el respeto por el medioambiente.

MOVILIDAD SALUDABLE RENAULT RUNNERS: A POR EL SEGUNDO RETO

La iniciativa Renault Runners, que reúne ya a más de 37.000 corredores, tiene un nuevo desafío en marcha. Entre los meses de verano deben acumular 40.000 kWh de energía con el objetivo de promover las prácticas saludables. Para ayudar en este reto, solo tienes



COLABORACIÓN

Ford ha dado su apoyo al fútbol en silla de ruedas en la presentación de la nueva disciplina deportiva A-ball. La marca ayuda a comprar un coche a los discapacitados gracias a su programa Adapta.



APOYO AL FÚTBOL

HYUNDAI: CON EL ATLÉTICO DE MADRID HASTA 2021

Con su patrocinio de la Copa del Mundo en Rusia, Hyundai ha apostado fuerte por el fútbol a nivel mundial. Ahora lo hace también a escala nacional apoyando al Atlético de Madrid hasta el año 2021. La marca se convierte en socio global de automoción del club rojiblanco y su logotipo estará presente en

la parte superior de las mangas de la camiseta del equipo en las competiciones nacionales.

Hyundai, que es socio principal de la FIFA desde 1999 y de clubs internacionales como el Olympique de Lyon (Francia) o el Chelsea FC (Reino Unido) establece con este acuerdo su primera colaboración con



Leopoldo Satrustegui, director general de Hyundai, y Enrique Cerezo, presidente del Atlético de Madrid, en la presentación del acuerdo.

un club español. La marca cederá una flota de vehículos para uso del club y

se hará muy visible en los campos ya que, cuando el club juegue en su estadio,

Hyundai colocará un arco de led que abarca todo el perímetro de la grada.

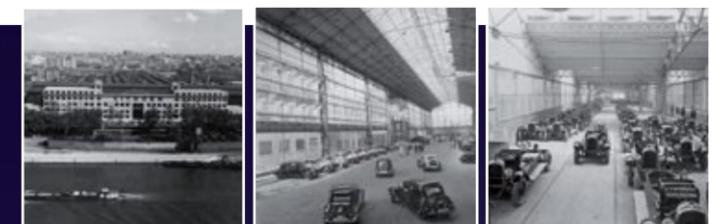
EN LA ESTACIÓN PARISINA JAVEL-ANDRÉ CITROËN

CITROËN CUENTA SU HISTORIA EN EL METRO

La estación Javel-André Citroën del metro de París, dedicada a la marca del doble chevrón desde 1959, estrena imagen y permite explorar la historia del fabricante.

En el barrio parisino de Javel fue donde André Citroën fundó hace 99 años su marca de automóviles. De la fábrica construida en este enclave salieron los primeros vehículos Citroën (Type A, C4, C6, Rosalie, Traction, Type H...) y llegó a contar con 30.000 trabajadores hasta su cierre en 1975. El vínculo de este

barrio con la marca hizo que en 1959 su estación de metro pasara a llamarse Javel-André Citroën. Un espacio que ahora ha sido renovado y en el que los viajeros pueden recordar la historia de la marca a través de un gran mural, que repasa los hitos de Citroën con fechas clave y fotografías.



Tres pantallas táctiles colocadas en la estación permiten a los viajeros acceder a Citroën Origins, el museo virtual de la marca.



Advertisement for BP Ultimate fuel featuring a glowing green chevron logo and the slogan "BP Ultimate te lleva más lejos." with details about engine cleaning technology.

+ en www.lexusauto.es

+ en www.volkswagen-comerciales.es

+ en www.porsche.com/spain

+ en www.hyundai.com/yes

+ en www.citroenorigins.es

+ en www.abarthday.com

+ en https://renaultrunners.renault.es

+ en www.ford.es



256.900 ESPECTADORES PRESENCIARON IN SITU EL TRIUNFO DE TOYOTA, LOGRADO TRAS DÉCADAS DE INTENTOS SIEMPRE FRUSTRADOS



En la gloria

Fernando Alonso ha roto moldes en el automovilismo al ganar las 24 Horas de Le Mans como primer campeón del mundo de Fórmula 1 desde 1972. Seguirá el próximo año en la cita francesa, pero las 500 Millas de Indianápolis y la Triple Corona serán el próximo objetivo. Quizás, en 2019.

Fotos | Sutton



▲ Los seis pilotos forman junto a sus TS050. Faltan unos días para la carrera y Toyota es única favorita.



▲ En la tradicional 'parade' por las calles de Le Mans, Alonso se integró como lo que era: un principante.



▲ Jacky Ickx, toda una leyenda en las 24 Horas, donde el belga suma seis triunfos.



▲ Días después de ganar su undécimo Roland Garros, Rafa Nadal se encargaba de dar la salida.



Los Toyota partían desde la primera línea —la 'pole' fue para el coche 8 gracias al tiempo de Nakajima—, y los TS050 se alejaron del resto enseguida.



▲ Antonio García acabó quinto en GT Pro con el Corvette, tras los Porsche y los Ford.



▲ Décimo puesto para Miguel Molina en GT Pro con el Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse.



▲ La 'puntilla' para el Toyota número 8 fue un error de Kobayashi en la mañana del domingo, pues entró a repostar y se pasó del box. Al agotarse la gasolina, completó la vuelta despacio en eléctrico.



▲ Fernando Alonso mostró un rendimiento estratosférico en pista. Y, muy importante, elevó la tensión ganadora en sus dos compañeros.



▲ Los dos TS050 Hybrid rodaron juntos durante horas, pero al empezar la noche el coche 7 tomó ventaja.

Un fallo de Buemi, que pasó por una zona lenta a más de los 80 km/h reglamentarios, provocó una penalización que podía haber sido decisiva. Pero aún restaba el relevo nocturno de Alonso...

343,4 KM/H FUE LA MÁXIMA VELOCIDAD MEDIDA ESTE AÑO, Y FUE UN ALPINE LMP2



Para el recuerdo de los aficionados el relevo nocturno de Alonso, que se subió al coche con una desventaja de dos minutos y la redujo a 44 segundos gracias a un ritmo inesperado y sorprendente.



▲ En los relevos, el Toyota número 8 funcionó como un reloj. Alonso, Buemi y Nakajima sabían que la victoria podía estar ahí.



▲ La tercera plaza final fue para el Rebellion R13 Gibson pilotado por Laurent, Beche y Menezes... a 12 vueltas del coche de Alonso.



En la LMP2, triunfo de Rusinov, Pizzitola y Vergne con el Oreca 07 Gibson, quintos absolutos.



▲ La segunda posición en la categoría LMP2 fue para el Alpine A470 de Lapierre, Negro y Thiriet.



▲ Dominio de Porsche en GT Pro, con los 911 RSR oficiales siempre en cabeza. Al final, ganó el 'cerdo': Christensen, Estre y Vanthoor.



Y en GT Am, victoria también de un 911 RSR. En este caso, el del equipo del actor Dempsey.



▲ Banderazo final. Nakajima pasaba por meta como ganador, con el otro Toyota a su lado... pero a dos vueltas en la clasificación.



▲ Buemi y Alonso montaron a lomos del TS050 conducido por Nakajima. La locura se había desatado en los boxes, y en Japón.



◀ La Triple Corona está ahora más al alcance. Tras ganar las 24 Horas de Le Mans en su debut, la mirada de Alonso apunta hacia el siguiente paso, las 500 Millas de Indianápolis.



LA CLAVE
Alonso sigue rompiendo esquemas

"Me fui a dormir, pero cuando me desperté habíamos perdido dos minutos. Así que me dije que había que meterse de nuevo en la carrera...". Fernando Alonso acumulaba siete meses de preparación para ganar las 24 Horas de Le Mans. Mucho o poco tiempo, según se mire, para sus ambiciosos objetivos: lograr la Triple Corona y el Campeonato del Mundo de Resistencia, pasando por triunfar en la prueba francesa. Un reto tremendamente complicado de lograr al primer intento. Por ejemplo, Bob Wollek, una de las leyendas de la prueba francesa, falleció en un accidente de bicicleta después de treinta participaciones sin lograrlo. Hasta la medianoche del sábado Mike Conway, Kamui Kobayashi y Pechito López lucharon a brazo partido con Sebastian Buemi, Kazuki Nakajima y el piloto español. Hasta entonces, habían rodado separados en la pista por solo un par de segundos, marcándose en corto para evitar diferencias que resultarían letales de llegar órdenes del equipo el domingo por la mañana.

Sin embargo, poco después de la medianoche el coche número 8 había perdido dos minutos y veinte segundos por una sanción a Buemi y varios retrasos con las neutralizaciones de carrera. La tremenda igualdad de ritmo vivida hasta el momento presagiaba que la prueba podría haber terminado para Alonso y sus compañeros de mantenerse tales diferencias el domingo por la mañana. Por ello, el piloto español hubo de "meterse en la carrera" en su primer relevo nocturno de las 24 Horas de Le Mans. Su actuación en aquellas horas cambió el curso de la prueba. Y quizás de su destino deportivo. El argentino Pechito Lopez era su rival en el coche hermano número 7. Alonso comenzó a rodar a un ritmo inesperado y también sorprendente por su contundencia. Siguió con semejante martillo con el que casi una hora después redujo la desventaja a tan solo 44 segundos. Había logrado una proeza para el igualado ritmo visto hasta el momento durante toda la carrera. La noche, como tantas otras veces, cambió la fisonomía de la prueba con un debutante llamado Alonso. "El coche está perfecto pero, por favor amigo mío, sé valiente", le comunicó por radio el piloto español a su compañero, el japonés Nakajima.

Aquel espectacular relevo recuperó la moral de sus compañeros, que siguieron limando diferencias durante la mañana a pesar de haber rodado más lentos que sus rivales del otro coche hasta la noche del sábado. Alonso, efectivamente, había logrado meterse de nuevo en la carrera con sus compañeros. Solo restaba pedirle a las 24 Horas de Le Mans que respetara la fiabilidad que tan cruelmente les había castigado en los dos años anteriores, pero por fin Toyota logró su primera victoria tras casi cuatro décadas de intentos.

Y Alonso, la segunda joya de la Triple Corona. El triunfo del español en su primer intento ha roto algunos esquemas clásicos en la Fórmula 1. Habría que remontarse a 1972 para encontrar al último campeón del mundo que hubiera triunfado en Le Mans: Graham Hill. Solo cuatro campeones de Fórmula 1 habían vencido en esta carrera con anterioridad, y todos antes de aquella lejana fecha: Mike Hawthorn, Phil Hill, el mencionado Graham Hill y Jochen Rindt. El piloto español se convertía en el quinto tras ochenta y seis ediciones de esta legendaria prueba.

Que desde los setenta ningún otro campeón haya intentado el ataque a Le Mans —como los legendarios pilotos de aquella época y precedentes— confirmaba la dificultad del desafío, pero también la ambición deportiva en Alonso. Otros grandes se quedaron a las puertas de la victoria en Le Mans, como Jim Clark o Mario Andretti. Aunque ambos habían ganado previamente en Indianápolis, no podrían finalmente lograr la Triple Corona. Uno fue tercero como mejor resultado en Le Mans, y segundo el americano. Estuvieron muy cerca, pero sin éxito. Alonso ya les ha superado a ambos al respecto. El piloto español volverá el próximo año a las 24 Horas de Le Mans, prueba que cierra la super-temporada 2018/19. Tiene contrato con Toyota por un año más. Pero ahora ya solo falta el último diamante: las 500 Millas de Indianápolis, carrera que estará ya también en sus planes tras el triunfo en las 24 Horas al primer intento. Igualmente, pocos pueden decir lo mismo en este sentido. Alonso sigue dejando su singular huella en el mundo de las carreras. No ha terminado todavía.

Javie Rubio | jrubio@motor16.com

MATRICULACIONES EN EUROPA

LA CAÍDA DE ALEMANIA E ITALIA RALENTIZA MAYO

Desde la adhesión de Opel, el grupo PSA sigue subiendo mes a mes, afianzando la segunda posición en el mercado de la UE, en el que Volkswagen mantiene con solvencia el liderazgo, con 350.894 matriculaciones en mayo (+4,2%) y sumando 1.673.445 unidades (+6,8%) en los cinco primeros meses del año. Por detrás de PSA, que cierra el mes con 223.582 operaciones (+65%) y acumula 1.123.518 ventas (+65%), Renault ocupa la tercera plaza, con 161.672 coches en el mes (+6,4%) y 713.866 (+5,0%) en lo que va de 2018. FCA (108.096 y -0,04, % mensual y 483.552 y -2,3% acumulado) y Ford (87.866 y +0,4% en mayo y 464.818 y -1,0% en el año) completan las cinco primeras posiciones en el ranking de grupos automovilísticos. Con Volkswagen destacada como la marca preferida por los compradores europeos -ver cuadro-, entre las que venden por encima de los cinco dígitos destacan los crecimientos mensuales de Jeep, +102,5% (17.916 unidades), Seat, +25,7% (42.460 coches) y Dacia, +14,1% (53.074 matriculaciones), liderazgos de incremento que

ese trío mantiene en el acumulado: Jeep, con +66,8% y 71.979 unidades, Seat, con +19,6% y 200.036 coches, y Dacia, con +17,4% y 225.861 matriculaciones. Son datos de ACEA, la asociación de constructores europeos, que coloca en 1.398.913 (+0,8%) las matriculaciones en la UE en mayo, una ralentización, tras el sólido crecimiento de abril, propiciada por los diversos resultados en los cinco grandes mercados, con crecimiento de la demanda en España (+7,2%) y Reino Unido (+3,4%), sin cambios en Francia y caídas en Alemania (-5,8%) e Italia (-2,8%), como se puede apreciar en el cuadro. En cambio, con 6.897.885 unidades matriculadas de enero a mayo, la compra de turismos nuevos en la Unión Europea se incrementa un 2,4%, subida propiciada por el buen comportamiento de los nuevos estados miembros, donde las ventas aumentan el 11,6% en esos cinco primeros meses de 2018. Por contra, los tres países de la EFTA presentan negativos, con -5,8% (43.730 coches) en mayo y -2,3% (196.619 unidades) en lo que va de año.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Mayo	%18/17	Enero/Mayo	%18/17
VW	166.832	+6,3	778.632	+7,8
RENAULT	107.960	+2,8	485.455	+0,1
FORD	87.866	+0,4	464.818	-1,0
PEUGEOT	85.769	+6,4	437.426	+9,3
OPEL	80.304	---	397.810	---
FIAT	75.827	-11,1	344.359	-9,1
MERCEDES	73.549	-5,7	362.536	-0,6
AUDI	69.806	-5,2	344.275	-3,1
SKODA	63.824	-1,4	314.820	+8,9
BMW	62.956	-7,8	326.265	-3,9

LOS MAYORES MERCADOS

	Mayo	%18/176	Enero/Mayo	%18/17
ALEMANIA	305.057	-5,8	1.497.723	+2,6
ITALIA	199.113	-2,8	945.677	-0,3
REINO UNIDO	192.649	+3,4	1.079.049	-6,8
FRANCIA	191.702	+0,1	935.934	+3,5
ESPAÑA	135.522	+7,2	592.269	+10,2
BÉLGICA	54.999	+7,1	275.158	+3,0
POLONIA	42.354	+6,6	226.955	+10,6
SUECIA	37.687	+6,7	159.299	+2,9
HOLANDA	36.952	+1,8	206.506	+11,5
AUSTRIA	32.551	+0,4	154.846	+2,5
EU	1.398.913	+0,8	6.879.885	+2,4
EFTA	43.730	-5,8	196.619	-2,3
EU+ EFTA	1.442.643	+0,6	7.076.504	+2,2

JEEP

Más cerca del público con su Digital Store en La Vaguada

Acercar sus vehículos todoterreno a los visitantes de La Vaguada es el objetivo del Digital Store montado por Jeep en el centro comercial madrileño. La iniciativa forma parte del 'Easy-Jeep' by Tayre, el concepto capitaneado por ese concesionario de la marca para facilitar la compra de esos todoterreno americanos acercando sus coches al lugar por donde pasan los potenciales clientes. Un Compass acompañado por otro modelo, que variará en función de los lanzamientos que se vayan realizando, preside un espacio en el que no faltan visores

de realidad virtual y pantallas donde configurar el coche deseado. Experiencia digital que se complementa con la ayuda de los 'Sales Experts', preparados para ofrecer un asesoramiento personal, y la zona de 'Test Drive', destinada a que el cliente pueda conducir un Jeep. Tampoco faltan actividades, como 'El Viaje' por un destino diferente cada uno de los cuatro meses en los que estará vigente esa promoción, o la 'Fanzona de Easy Jeep', destinada a disfrutar del Mundial de Rusia desde el 14 de junio al 15 de julio.

▶▶ En el centro comercial madrileño se puede conocer con detalle la oferta de Jeep, con la posibilidad de configurar y probar sus modelos.



620d GT 190 CV 66.150 euros
620d xDrive GT 190 CV 68.850 euros



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

BMW

A la venta dos nuevas versiones del Serie 6 Gran Turismo

Las primeras unidades se fabricarán en junio, pero los concesionarios ya admiten pedidos de las variantes de acceso 620d y 620d xDrive al Serie 6 Gran Turismo, asociadas al cambio automático

Steptronic de ocho marchas. Supone la llegada de la opción diésel de cuatro cilindros a la oferta de este modelo, que con ese 2.0 de 190 caballos es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos,

y una décima más si se trata del xDrive. En cuanto a eficiencia, el nuevo 620d Gran Turismo emite 127 g/km de CO₂ en ciclo combinado, con un gasto de 4,8 l/100 km, que son 136 g/km y 5,2 l/100 km en el de tracción total. Los Serie 6 GT cuentan con los avances tecnológicos de vanguardia vistos en los últimos lanzamientos de BMW, como frenado autónomo en ciudad con detección de peatones y advertencia ante posible colisión lateral.

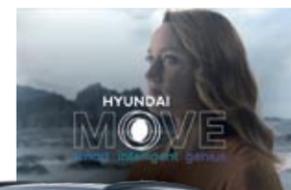
HYUNDAI

MOVE facilita la vida al cliente

Se llama MOVE y es una solución de movilidad personalizada que se adapta a las necesidades del cliente, con tres paquetes de servicios unidos a la financiación y a precio muy competitivo: en un Kona, por ejemplo, se parte de 150 euros. Se parte del nivel Smart, en el que los cinco años de garantía sin límite de kilometraje, asistencia en carretera y mantenimiento se complementan con cinco de actualización de mapas, el acceso a My Hyundai y el Compromiso de Devolución del vehículo, que sólo ofrece Hyundai. Por 10 euros más, el Intelligent convierte en ilimitada la asistencia en carretera y la

actualización de mapas, e incluye sustitución de neumáticos y frenos. Otros 10 euros extra dan paso al Genius, que añade alquiler a precio reducido de otro modelo de la marca durante una semana, derecho a la recogida y entrega del vehículo para cumplir con las operaciones de mantenimiento y/o la ITV, y coche de

cortesía seis días cuando lo necesite el cliente. Mireia Belmonte protagoniza la campaña del programa MOVE de Hyundai.



MERCADO DE OCASIÓN

La seguridad gana al precio

El precio y los kilómetros han dejado de ser fundamentales para comprar un vehículo usado, pasando a ser el equipamiento de seguridad lo que más se valora. Lo dice el Libro Blanco de Ganvam, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos, cuyo presidente, Lorenzo Vidal de la Peña, asegura que la renovación de las flotas de carsharing bajará el elevado precio de los eléctricos cuando esos vehículos lleguen al mercado de ocasión. También apunta la necesidad de retirar las unidades más

antiguas en circulación con incentivos al achatarramiento, que incluyan usos de hasta tres años. Y para acabar con las ventas de

coches mileuristas entre particulares, Ganvam pide subir cuatro puntos el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (ITP). En cuanto al fraude del kilometraje, tipificar el trucaje como delito en la nueva Ley de Seguridad Vial puede ser la solución.

ASPECTOS QUE MÁS VALORA EL COMPRADOR DE VO*

Baja emisión CO ₂	2,37
Equipamiento seguridad	4,24
Influencia del vendedor	2,73
Comodidad al comprar	3,13
Kilómetros del coche	3,83
Promoción puntual/específica	2,59
Precio	3,95

*puntuación media del 1 al 5, donde el 5 es lo que más valoran.

Fuente: Libro Blanco de Ganvam

COUP

EL 'MOTOSHARING' DE BOSCH

Tras Berlín y París, COUP, el servicio de scooter eléctrico compartido de Bosch, llega a Madrid, donde la actividad se inicia con 850 unidades de Gogoro, que pueden recorrer 100 kilómetros con una carga y estarán disponibles dentro del perímetro de la M-30, barrio de San Blas y parte de Hortaleza y Fuencarral. Área de influencia y flota que está previsto ampliar en unos meses. La aplicación de COUP permite encontrar y reservar la unidad disponible más cercana y usarla 20 minutos por tres euros, añadiendo uno más por cada 10 minutos extra. El máximo diario de 7 a 19 horas es 25 euros, y 15 euros de 19 a 7 horas.

TOYOTA

INVINCIBLE, EL HILUX CELEBRA 50 AÑOS

Toyota conmemora el aniversario del Hilux con la versión especial Invencible, que destaca por su robusto aspecto, diferencias identificativas externas y un generoso equipamiento de serie, incluidos Toyota Touch 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas, asistencia de aparcamiento con cámara de visión trasera y sensores de parking, y Toyota Safety Sense. El motor diésel 2.4 D-4D de 150 caballos, con cambio manual de seis marchas (38.270 euros) o el Super ECT de seis marchas (40.270), lo impulsan.





La evolución del **concesionario** hacia los **edificios inteligentes**

Si echamos la vista atrás, muy atrás, los más veteranos recordarán cuando los coches nuevos llegaban a los concesionarios completamente cubiertos por una espesa capa de parafina con que se cubrían al salir de las fábricas, para proteger las carrocerías de daños durante el transporte, y que era preciso eliminar antes de trasladar los coches a las exposiciones. Hoy, que ahora tenemos información, conocimiento, educación y sensibilidad medioambiental, nos escandalizaríamos, sólo con pensar en los millones de litros de agua y de químicos limpiadores que se precisarían cada año para arrancar esas espesas y pringosas capas de cera, y las toneladas de

contaminantes que se verterían al alcantarillado. Además, dejando al margen la factura de los daños al ecosistema, si hoy siguiésemos parafinando y desparafinando coches, el coste de esta operación, **sólo para las matriculaciones de España, rondaría los 100 millones de euros.** Un gasto inasumible, que no aportaría ningún valor a nadie: ni a los fabricantes, ni a los concesionarios, ni al Estado, ni, por supuesto, a los compradores. **El negocio de distribución y reparación de automóviles conlleva elevados consumos energéticos.** No es que sea una actividad contaminante –que no lo es, puesto que el nivel de reciclaje y descontaminación

ya lo quisieran alcanzar otros sectores mejor considerados–, sino que la propia actividad y características de las instalaciones conllevan un alto gasto en climatización, iluminación, y funcionamiento de los equipos –en especial, los de chapa y pintura–. A todo ello sumamos que, con la incorporación de las gamas eléctricas, los concesionarios deben instalar puntos de recarga de vehículos que, en función del tipo de carga, y el momento, pueden añadir picos de consumo importantes. La necesidad de aquilatar los costes nos conduce a la necesidad de reconvertir las instalaciones de los concesionarios en Edificios Inteligentes. Por com-

promiso con el entorno y la sociedad, y por rentabilidad. El concepto de edificio inteligente no es exclusivo de edificios de oficinas 'High Tech' de nueva construcción, sino que es trasladable a instalaciones en activo. Reconvertir un concesionario a edificio inteligente es posible. En dealerBest lo conseguimos siguiendo una serie de pasos:

- ▶ **Auditoría energética.** Un proceso en el que se analiza, desde los tipos de contratos de suministro, a cuánto, cuándo, cómo, dónde y por qué se consume la energía.
- ▶ **Elección de suministradores** que provean de energía procedente de fuentes renovables.
- ▶ **Ajustes en la contratación de potencias,** adaptándola a las necesidades reales.
- ▶ **Implantación de sistemas de Monitorización y Control,** que permiten la administración inteligente de los recursos, como, por ejemplo, ajustar la intensidad de la iluminación en función de la luz exterior, o gestionar la potencia de climatización en función del consumo del taller.
- ▶ **Implementación de medidas de eficiencia energética** que pueden ir desde la sustitución de las fuentes de iluminación, a cambios en distintos equipos, midiendo el retorno de la inversión.
- ▶ **Instalaciones fotovoltaicas de autoconsumo,** que suministran interesantes porcentajes de la necesidad total de energía, o que aportan el 100% de la electricidad necesaria para las cargas de vehículos eléctricos.
- ▶ **Gestión de subvenciones.**

En dealerBest tenemos amplia experiencia en implantar programas de eficiencia energética en concesionarios, desde nuestra división de ingeniería **Concesionario Verde.** Convertir un concesionario tradicional en un concesionario verde no es ciencia ficción. **Nosotros trabajamos para que ser sostenible resulte rentable.** dealerBest facilita el desarrollo de los profesionales de las empresas de automoción gracias a servicios de consultoría, coaching ejecutivo, gestión o marketing digital.



Serie Especial
#TOP 1: 16.300 €

CITROËN El nuevo **Berlingo** llega al mercado español

Dos tallas, cinco y siete plazas y tres niveles de acabado configuran la oferta del Berlingo, que llega al mercado con un precio que parte de 14.800 euros, aplicando descuentos y promociones. 24 combinaciones de colores, tres

ambientes interiores, modularidad y puertas laterales deslizantes para facilitar el acceso, se combinan con un equipamiento notable desde el primer nivel y sistemas de ayuda a la conducción en esta tercera generación en la que se incluye como regalo navegador 3D Citroën Connect Nav sobre pantalla táctil y Citroën Connect Box, que incluye llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS. El lanzamiento se completa con las 130 unidades de la serie es-

PRECIOS	M	XL
BlueHDi 75 Live	21.050 €	-
BlueHDi 75 Feel	22.300 €	-
BlueHDi 100 Live	22.300 €	23.500 €
BlueHDi 100 Feel	23.550 €	24.750 €
BlueHDi 100 Shine	25.200 €	26.400 €
BlueHDi 130 S&S 6v Feel	25.300 €	26.500 €
BlueHDi 130 S&S EAT8 Feel	26.800 €	28.000 €
BlueHDi 130 S&S 6v Shine	26.950 €	28.150 €
BlueHDi 130 S&S EAT8 Shine	28.450 €	29.650 €
PureTech 110 S&S 6v Live	22.396 €	23.643 €
PureTech 110 S&S 6v Feel	23.695 €	24.942 €
PureTech 110 S&S 6v Shine	25.410 €	26.657 €
PureTech 130 S&S EAT8 Feel	25.254 €	26.501 €
PureTech 130 S&S EAT8 Shine	26.969 €	28.216 €
BlueHDi 100 #TOP1	24.160 €	-

*Tarifa uso particular. Promoción General: 20 % descuento cliente.

MERCEDES-BENZ El **Night Edition**, un **Clase V** muy exclusivo

Disponibles con los V 220d y V 250d, transmisión 7G-Tronic Plus y carrocería larga, llega esta edición especial del Clase V para los que buscan un monovolumen diferente. Por eso, el Clase V Night Edition presenta una imagen más dinámica y deportiva, y cuenta con un equipamiento exclusivo en el que resaltan los asientos y salpicadero tapizados en cuero negro o las alfombrillas Edition de terciopelo. También cuenta con el paquete aerodinámico AMG Line, que resalta el exterior con las lamas del radiador en negro brillante y las llantas AMG en 19 pulgadas, también en negro, al igual que los retrovisores. Forman parte de su equipamiento de serie: Navegador Comand Online, paquete de aparcamiento con



Para elegir:
V 220d 74.738 €
V 250d 76.973 €

cámara de 360º, retrovisores de plegado eléctrico, paquete Avantgarde interior, apoyo lumbar delante, cristales tintados, paquete Night, pintura metalizada y barras longitudinales de techo en negro.

FORD **Mustang Bullitt Edition:** ya se puede pedir

La entrega se realizará en otoño, pero ya se aceptan pedidos del Mustang Bullitt Edition, versión que celebra el 50 aniversario de la pe-

lícula protagonizada por Steve McQueen. Equipado con un mejorado V8 5.0 de 459 caballos, este singular Mustang se comercializa con carrocería fastback en Negro Shadow o el clásico Verde Oscuro

Highland, y esta equipado con llantas de 19 pulgadas, pinzas de freno rojas Brembo y una simulación de tapa de depósito de combustible con distintivo Bullitt. En su exclusivo interior destacan el panel de instrumentos de 12 pulgadas digital –con pantalla de bienvenida Bullitt–, los asientos deportivos Recaro y la placa numerada en la zona del salpicadero en la que habitualmente va el emblema Mustang. Además, incluye el nuevo sistema de audio Premium B&O Play, con 1.000 vatios de potencia y 12 altavoces, y como opción, el sistema de suspensión ajustable Magneride de Ford.



Precio recomendado
55.550 €

VOLKSWAGEN

PREMIO AL TRABAJO BIEN HECHO

La sexta edición de los Excellence Awards con que Volkswagen, VW Vehículos Comerciales y VW Financial Services reconoce el trabajo de su red española ha premiado este año a diez concesionarios de Volkswagen y otros diez de Volkswagen Vehículos Comerciales. Entre ellos, Carhaus de Barcelona, Fills de Moyá de Mallorca, Yáñez de La Coruña y Parte Automóviles de Cantabria recibieron doble premio. En la entrega, la directora de Volkswagen, Laura Ros, y el director de Volkswagen Vehículos Comerciales, Alberto Teichman, destacaron el compromiso, esfuerzo y lealtad a la marca de los galardonados.



PSA

'CARROCEÍA EXCELLENCE' PARA CITROËN Y PEUGEOT

PSA mejora calidad, plazos y estándares de reparación colocando al cliente en el centro de su estrategia Aftermarket y apoyándose en personal cualificado, con experiencia y formación en nuevas tecnologías, recambios originales y control y garantía de la reparación. Cualidades que complementan la optimización de los tiempos de reparación e inmovilización del vehículo, el acceso ágil y rápido al recambio, que asegura Distrigo, una amplia oferta de soluciones de movilidad, procesos administrativos optimizados, cobertura para cualquier tipo de reparación y marca, entrega del vehículo limpio y presupuesto online para pequeñas intervenciones.

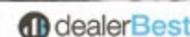


¿Buscas trabajo?

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 (Santander/Torrelavega) | REF: AVVN-SAN-M16 |
| Asesor Ventas VN (Gijón/Oviedo) | REF: AVVN-AST-M16 |
| Asesor Ventas VN (Sant Cugat del Vallès) | REF: AVVN-SCV-M16 |
| Vendedor de flotas B2B (Sant Cugat del Vallès) | REF: AVVN-SAN-M16 |
| Prácticas en Marketing y Comunicación (Madrid) | REF: PMC-MAD-M16 |
| Analista (Madrid) | REF: ANA-MAD-M16 |
| Auxiliar administrativo (Madrid) | REF: AUX-MAD-M16 |
| Conductor, turno de tarde fines de semana (Madrid) | REF: CND-MAD-M16 |

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empleo





CARGA INDUCTIVA EN LOS COCHES ELÉCTRICOS

CARTA DE LA SEMANA



Luis Costas
Tengo un compañero de trabajo que tiene un Renault Zoe, y me gusta casi todo en general, salvo un par de cosas. Él tiene cargador en su domicilio y no le hace falta cargar en la oficina. A la falta de infraestructuras en general añadiría que veo poco atractivo tener que estar constantemente 'cargando' con el cable, que se ensucia y se moja en invierno en el suelo, pesa, ocupa espacio... Hace años que se habla de la carga inductiva, pero ¿saben si hay algún tipo de inconveniente legal o tecnológico, o es que resulta una tecnología cara? ¿El funcionamiento sería el mismo que el que se utiliza en muchos vehículos para cargar el móvil?

RESPUESTA

Cargar el smartphone de manera inalámbrica ya es algo habitual en los vehículos más modernos. Y como nos comentas, en los modelos eléctricos e híbridos enchufables resulta poco atractivo tener que estar conectando el cable, que normalmente reposa en el suelo y se ensucia. La solución ideal es la carga por inducción o inalámbrica, tecnología que lleva años en desarrollo y que está más cerca de lo que creemos. De hecho, hay marcas como BMW que ya tienen previsto ofrecerla para sus modelos electrificados como opción este año, y Audi lo hará en 2019, empezando al parecer por el nuevo A8 e-tron. Lógicamente esta tecnología es más costosa, pero que sepamos no hay inconvenientes técnicos. De hecho, nos aseguran que esta técnica es efectiva incluso con lluvia o nieve. El funcio-

¿QUÉ ES Y CÓMO FUNCIONA EL CÁRTER SECO UTILIZADO POR LOS MODELOS MÁS DEPORTIVOS?

Antonio Hernández

En ocasiones compruebo que modelo deportivos, como el Audi R8 por poner un ejemplo, recurren a un cárter seco, pero no sé en qué consiste y cómo funciona exactamente. ¿Me lo podrían explicar? Gracias.

RESPUESTA

Como bien señalas, el cárter seco es una solución tecnológica utilizada en vehículos de corte deportivo y en el mundo de la competición. La razón es evidente. En un modelo de altas prestaciones o de carreras son constantes las aceleraciones y frenadas bruscas, los cambios de apoyo... y con un cárter normal podría darse el caso de que con el movimiento del aceite se dejara de alimentar por unos instantes el sistema; y que, además, con tanto 'batimiento' se produjera espuma, reduciéndose la calidad de la lubricación del motor. Para evitar este problema se recurrió al denominado cárter seco, elemento empleado en el Audi R8, pero también en otros modelos de Porsche, Mercedes, BMW... Con dicha solución, el cárter tiene una forma cónica en su base y con menos capacidad. Una bomba que se sitúa en el vértice del cono recoge el aceite y lo envía hasta un depósito externo al motor, que varía su tamaño en función de las necesi-

dades de cada vehículo. Antes de llegar a ese depósito se suele incorporar un radiador de aceite, con el fin de refrigerar el aceite y rebajar su temperatura. A continuación, una segunda bomba de presión es la encargada de tomar el aceite y enviarlo a presión al circuito tras pasar por un filtro. La pregunta que surge ahora es si en el nuevo depósito no ocurre lo mismo que un cárter normal cuando se producen los movimientos del vehículo. Es una cuestión lógica, pero este tipo de depósitos tienen un diseño pensado para la ocasión y suelen ser más estrechos en su base, de manera que nunca se queda sin abastecer al circuito.



namiento consta de una bobina transmisora —en la base— y otra receptora —en el vehículo—, y entre ellas se crea un campo magnético. La alineación entre ambas tiene que ser perfecta

para que resulte lo más efectiva posible, y por eso se ofrecerán sistemas de visión mediante cámaras para que el acoplamiento entre ambas partes sea perfecto.

CONSULTAS RÁPIDAS

SUSPENSIÓN NEUMÁTICA O AUTONIVELANTE

Jesús Muñoz

El nuevo BMW X5 llegará en noviembre a nuestro mercado, y entre sus innovaciones tecnológicas es cierto que lleva una suspensión neumática. El modelo actual al que haces referencia, y que te lleva a la duda, también lleva suspensión neumática, pero a diferencia de la nueva generación, sólo la contempla en el eje trasero. Es autonivelante y su función es

mantener constante la altura de la zaga, independientemente de la carga que se lleve. El conductor no interviene para nada. En el nuevo X5, en cambio, la suspensión neumática actúa sobre los dos ejes y el conductor puede regular la altura del vehículo mediante unos mandos situados en la consola central. Así puede subir 40 milímetros la carrocería sobre la posición estándar para optimizar su personalidad 'off road', o bajarla otros 40 para facilitar el acceso.

NEUMÁTICOS CON PROTECCIÓN DE LLANTAS

Alejandro Pascual

Son dos caminos diferentes. Algunos fabricantes de neumáticos ofrecen en su gama más deportiva, asociada a perfiles muy bajos, unas 'gomas' que incluyen una especie de reborde que protege a la llanta de golpes y roces, por ejemplo contra la acera al aparcar. Y otra cosa son las soluciones 'caseras' conocidas como 'rimblades' que se pegan a mano. Esta vía es más barata.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

LA SANCIÓN SERÁ DE 1.000 EUROS Y SEIS PUNTOS, PERO LA PENAL PUEDE ACARREAR PRISION

Me gustaría conocer cómo funcionan las pruebas de conducción bajo los efectos de drogas y la sanción que podría suponer un positivo.

RESPUESTA

En primer lugar se debe recordar que la infracción administrativa por conducir con presencia de drogas en el organismo se comete desde el momento que la prueba realizada arroja un resultado positivo, no existiendo un baremo de cantidad, es decir, no es necesario que se cuantifique la cantidad de sustancia, ni tampoco si afecta o no a la conducción; es más, tampoco es necesario cuantificar el tiempo que ha transcurrido desde el consumo, no siendo relevante que las drogas puedan permanecer en el organismo más tiempo del que duran sus efectos.

También conviene recordar que quedan exceptuadas de esta infracción las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a las obligaciones de diligencia, precaución y no distracción que deben mantener todos los conductores.

La prueba de detección de drogas, que se realiza al conductor de un vehículo, consiste en una prueba salival indicadora, donde inicialmente se recoge la saliva del conductor y se introduce en el correspondiente detector que, mediante un sistema de reacciones cualificado, ofrecerá un primer resultado que, si es positivo, supondrá la necesidad de realizar un segundo análisis. Precisamente por ello, tras esta primera prueba inicial, realizada por los agentes en ese momento, también se recoge otra muestra de saliva que se lleva a un laboratorio donde será analizada, y que servirá para confirmar el positivo e, incluso, identificará el tipo de sustancia que se había consumido.

Para el traslado de la prueba de saliva al laboratorio será necesario que cumpla con las obligaciones propias de la cadena de custodia y que no se incumpla dicha cadena.

No obstante, y pese a todo ello, el conduc-

BUENA PREGUNTA

SE CONSIDERA UNA INFRACCIÓN GRAVE Y LA MULTA SERÍA DE 200 EUROS

¿Me pueden multar si circulando con mi vehículo por un carril adicional derribo uno de los conos de separación?

RESPUESTA

Cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar, por razones de fluidez de la circulación, carriles para su utilización en sentido contrario al habitual debidamente señalizados con conos o dispositivos análogos que prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.

Los usuarios de este tipo de carriles circularán siempre, al menos, con la luz de

corto alcance o de cruce encendida, tanto de día como de noche, a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y a una mínima de 60, o inferiores si así estuviera establecido o específicamente señalado, y no podrán desplazarse lateralmente invadiendo el carril o carriles destinados al sentido normal de la circulación, ni siquiera para adelantar, debiendo poner especial cuidado en evitar alterar los elementos de balizamiento permanentes o móviles.

Por eso, si al circular derribásemos alguno de los conos de separación podríamos ser denunciados por una infracción grave, cuya sanción podría ser una multa de 200 euros.



tor, siendo consciente de no haber ingerido ninguna sustancia prohibida, podría solicitar la prueba de contraste, lo que supondría su traslado a un hospital para la realización de un análisis de sangre, que de ser positivo debería ser abonado por el propio conductor.

Por lo que respecta a la sanción administrativa por este tipo de infracciones, siempre será de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos, además de la posible inmovilización del vehículo mientras no haya otro conductor

que se pueda hacer cargo del automóvil. Precisamente se debe aclarar que si finalmente la presencia de este tipo de sustancias en el organismo influyera en la conducción, ya no se estaría cometiendo una infracción administrativa, sino que se estaría cometiendo un delito penal, que podría ser castigado con una pena de prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses, o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Y, en cualquier caso, con privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.

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

La primera prueba del Nissan Terrano II

La marca japonesa ponía en el mercado un todoterreno de esos que los buenos aficionados no olvidan. El Nissan Terrano II, fabricado en Barcelona, pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo.

Esta semana se celebraba una nueva edición del Salón de Barcelona, con tantas novedades que merecía un suplemento de 32 páginas en nuestra revista.

También desde Barcelona, de la fábrica de Nissan en Zona Franca, un nuevo modelo, el Terrano II, era puesto a prueba antes de iniciar su exitosa historia.



toria. Con carrocería corta, motor diésel de 100 caballos y un precio de 3,1 millones, nos gustaba su dirección y unas suspensiones muy acertadas.

El Terrano II tenía un 'gemelo', llamado Ford Maverick, que fabricaba Nissan y que también conducíamos por primera vez esta semana, eso sí, en versión de carrocería larga.

Además, teníamos la primera toma de contacto con un depor-

tivo de raza hasta en el nombre, el Renault Clio Williams, del que solo llegarían a España 300 unidades.

Y por último una comparativa de pequeños 'GTIs'. El Opel Corsa GSi (1,95 millones y 109 CV) frente al Ford Fiesta 1.8 16V (1,57 millones y 105 CV), el Renault Clio RSi (1,68 millones y 110 CV) y el Seat Ibiza GTI (1,86 millones y 115 CV)... 'La revolución de los pequeños' titulábamos.



LA PORTADA
Nº 501
FECHA
25-5-1993
HABLAMOS DE

El Nissan Terrano II, que probábamos por primera vez era el protagonista indiscutible de nuestra portada. El modelo japonés compartía protagonismo en nuestra primera con el especial sobre el Salón de Barcelona y la comparativa que enfrentaba al Opel Corsa con el Ford Fiesta, Renault Clio y Seat Ibiza.



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

Conducimos el Renault Twingo, el urbano más revolucionario

Renault había roto moldes con el Twingo, un modelo para la ciudad por sus dimensiones exteriores pero con un espacio interior sorprendente. La revolución Twingo llegaba.

Una semana esta última de mayo de 1993 donde se sucedían las novedades y donde seguía apareciendo el nombre propio de Ignacio López de Arriortua como

protagonista del sector, ahora rompía su silencio para defenderse de las acusaciones de General Motors, su antigua casa.

Y nos poníamos al



volante de interesantes novedades; para empezar las versiones diésel y automática del Peugeot 306. Otro compacto, de maneras mucho más deportivas, era Lancia Delta Integrale HF Catalizado, para cumplir con las normativas de emisiones.

Pero la gran novedad era un pequeño francés dispuesto a revolucionar las ciudades. Hablamos del Renault Twingo, un 'revoltoso' original en sus plantea-

mientos y sencillo en sus soluciones... La base de su éxito, sin duda.

La prueba a fondo, al Honda Civic CRX VTi, un atractivo biplaza que por 3,69 millones ofrecía máxima diversión gracias a sus 160 CV.

La comparativa enfrentaba a dos grandes viajeros franceses: el Citroën XM y el Renault Safrane en versiones turbodiésel. Del XM nos gustaba su confort y del Safrane el comportamiento.



LA PORTADA
Nº 502
FECHA
1-6-1993
HABLAMOS DE

Dos modelos franceses que conducíamos por primera vez, el Peugeot 306 en su versión diésel y automática y el pequeño y revolucionario Renault Twingo eran los protagonistas de la portada junto a la prueba del Honda Civic CRX VTi.

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