

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.730 del 3 al 16 de julio de 2018



Audi Q8

Al volante

CONDUCIMOS EL SUV
MÁS EXCITANTE

Los compactos contraatacan **PROBAMOS** **LAS ÚLTIMAS NOVEDADES** **Ford Focus**

*Sobresaliente
en dinámica y
tecnología*

Al volante



Kia Ceed *Equilibrio perfecto*

Al volante

163
CV

Prueba



Mercedes A200 7G-DCT

280
CV

Prueba



Renault Mégane R.S. EDC

310
CV

Prueba



Seat León Cupra R

GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA LOS SUV
HABÍAN LLEGADO TAN LEJOS



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008



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.

IMPRESIONANTE



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

TIPO
S-DESIGN



fiat.es

Emissiones de CO₂ gama Fiat Tipo: de 98 a 146 (g/km). Consumo mixto: de 3,7 a 8,4 (l/100km).
Oferta válida para Nuevo Fiat Tipo 5 puertas Pop 1.4 16v 70kW (95CV) PVP Recomendado 9.800€ y solo para unidades limitadas. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante, y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 9.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 9.800,00€ con 72 cuotas mensuales de 176,60€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 294,00€ al contado, importe total a plazos 13.009,20€, importe total adeudado 13.009,20€. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/07/2018. La versión visionada corresponde con el vehículo: Fiat Tipo 5 puertas 1.4 T-Jet 16v S-Design 88kW (120CV) con opcionales (PVP recomendado: 20.045€).

FCA CAPITAL
España

Al detalle



CONDUCTORAS EN ARABIA SAUDI... YA ERA HORA

Parece inconcebible que siga habiendo prohibiciones y trabas propias del siglo XIX para las mujeres. Porque nadie diría que estamos en 2018 y que hasta hace solo unos días, tenían prohibido conducir en Arabia Saudí. Una barrera que cae y que ha llevado a miles de conductoras en aquel país a ponerse al volante, por primera vez, en libertad. Aún les quedan muchos derechos por recuperar, porque sin permiso del marido una saudí no puede casarse, estudiar en la universidad o viajar al extranjero. Pero este de la libertad de movimientos que ofrece el coche –aunque con siglo de retraso– ya está garantizado.



SUBE EL DIÉSEL

La persecución al diésel vive un nuevo capítulo con la equiparación en impuestos avanzada por el Gobierno y que hará subir su precio unos 15 céntimos por litro. Eso servirá para recaudar alrededor de 2.000 millones de euros adicionales que saldrían de los bolsillos de unos usuarios que, por otra parte, cada vez tienen más trabas para circular con coches diésel.

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 Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Truena, 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

«0 emisiones»

Hace falta una regulación con criterios similares en toda la Unión Europea para los '0 emisiones', porque cada país o ayuntamiento parece ir por libre en los beneficios o impuestos que aplica.

Varios lectores me preguntan intriguados por los criterios seguidos por la Dirección General de Tráfico para clasificar las diferentes etiquetas ambientales, en función de las emisiones contaminantes. Entienden que los ayuntamientos de grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla adopten medidas drásticas y limiten la circulación de los vehículos más contaminantes. También ven bien la norma que deja fuera de distintivos y de circular por el centro urbano a los diésel anteriores a 2006 y los gasolina matriculados con anterioridad a 2000. Una norma que, según cuenta alguno de nuestros comunicantes, le ha animado a cambiar el viejo coche contaminante por un eléctrico que, además de no generar gases, le permita una libertad de movimiento total en ciudad. Esto quiere decir que los coches eléctricos no emiten ningún tipo de contaminante de forma local o, lo que es lo mismo, no echan ninguna clase de humos en la zona por la que circulan.

De ahí que aquellos que han apostado por un eléctrico puro, sin emisiones, no entiendan por qué los consistorios equiparan por un eléctrico puro, sin emisiones, no entienden por qué los consistorios equiparan en muchos casos este tipo de coche con los de etiqueta ECO, una clasificación bajo la que, de una forma o de otra, todos contaminan. También están en lo cierto cuando plantean que los vehículos con etiqueta B (amarilla) y C (verde) puedan circular en episodios de alta contamina-

ción, disfrutando de los mismos derechos que el coche eléctrico por el simple hecho de entrar en un aparcamiento público. De hecho, urge que se unifiquen los criterios y normas aplicados en los diferentes territorios de la Unión Europea, pues cada país y cada ayuntamiento parece ir por libre, y siguen dando un tratamiento diferente a los '0 Emisiones' en cuanto a impuestos o beneficios de uso. En conclusión, son cada vez más numerosos los conductores que se han dejado cautivar por un coche eléctrico y sus ventajas. En sus cartas cuentan lo delicioso de una conducción suave, sin ruido, sin vibración y sin contaminar. Y añaden virtudes como el poco mantenimiento, revisiones sencillas y un ahorro en gasto de combustible muy notable.

Según nuestra experiencia, por ejemplo, el consumo de energía de un eléctrico, en dinero contante y sonante, es un tercio de lo que costaría el carburante de un vehículo convencional. Lo que lamentan es la falta de sensibilidad de las diferentes administraciones, más preocupadas de prohibir y sancionar que de apostar por el presente y el futuro del siglo XXI. Sirva como muestra el reciente encuentro de la Ministra de Industria, Reyes Maroto, con Sernauto (empresas auxiliares de automoción). Según sus palabras, «España tiene que apostar por los vehículos eléctricos». Según sus hechos, se presentó con un coche oficial que tiene 17 años.

Las etiquetas ambientales de la DGT provocan dudas y controversias; por ejemplo, aquellos que han apostado por un eléctrico puro, sin emisiones, no entienden por qué los consistorios equiparan en muchos casos este tipo de coche con los de etiqueta ECO, una clasificación bajo la que, de una forma o de otra, todos contaminan



RENAULT
Passion for life

Renault KADJAR

Crossover by Renault



Pantalla táctil de 17,8 cm (7") con Smartphone Connection

Control de tracción con el sistema Extended Grip

Diseño exterior elegante y deportivo

Gama Renault Kadjar: consumo mixto (l/100km) desde 3,8 hasta 6,2. Emisiones CO₂ (g/km) desde 99 hasta 139.

Renault recomienda **elf**

f i YouTube renaul.es

SUMARIO

Nº 1.730 • 3 al 16 julio de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

10.- QUÉ PASA

BMW SERIE 8 COUPÉ

El nuevo coupé deportivo de la marca alemana ya está disponible, desde 106.000 euros.

SUZUKI JIMNY

Aunque no llega hasta final de año, Suzuki muestra la nueva generación de su pequeño TT.

16.- EN PORTADA

MERCEDES A 200 7G DCT

Más grande, más cómodo y más tecnológico. Probamos el nuevo Clase A con motor 1.3 de gasolina creado en colaboración con Renault.

22.- CUATRO RUEDAS

RENAULT MÉGANE R.S.

El Mégane R.S. puede funcionar suavemente o afrontar un tramo de curvas con la radicalidad de un coche de rallies.

26.- SEAT LEÓN CUPRA R

Esta versión Cupra R de 310 caballos del Seat León es capaz de provocar alegrías en cada curva.

30.- NUEVO FORD FOCUS

La cuarta generación del Focus es más tecnológica y dinámica que nunca. En la carretera se muestra cómodo, seguro y muy preciso.

34.- NUEVO KIA CEED

El compacto coreano da un tremendo salto de calidad en esta tercera generación. Llega al mercado en septiembre con 5 puertas y 5 motorizaciones.

37.- INFINITI Q50 HYBRID

No hay un híbrido igual en el mercado; una berlina premium con 364 caballos y solo 6,2 l/100 km de consumo medio.

38.- AUDI Q8

Audi combina en un solo modelo la versatilidad de un SUV como el Q7 y la deportividad de una berlina coupé como el A7 Sportback. El Q8 es la nueva estrella de Audi.

42.- NUEVO CITROËN BERLINGO

El Berlingo apuesta por la versatilidad y las últimas tecnologías de seguridad y confort,

10



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	38
BMW	10
CITROËN	42
FORD	30
INFINITI	37
KIA	34
MERCEDES	16
NISSAN	48
OPEL	53
RENAULT	22
SEAT	26
SSANGYONG	52
SUZUKI	10
VOLVO	44

26



79



38



42



34

y potencia el uso fuera de carretera.

44.- VOLVO S60

La nueva generación del S60 será el primer modelo de la marca sueca que no utilizará motor diésel y el primero fabricado en Estados Unidos.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA DE NISSAN PRO PILOT

El Nissan Qashqai incorpora el sistema ProPilot de conducción autónoma.

50.- AUDI EMPRESA DAY

Un evento para presentar a empresas y compañías de renting, los últimos lanzamientos.

52.- SSANGYONG TIVOLI DKR

Conducimos el coche con el que Óscar Fuertes y Diego Vallejo corrieron el Dakar 2018.

53.- TECNOLOGÍA OPEL

Opel se ha convertido en un eslabón más del Grupo PSA, y será la encargada de desarrollar nuevos motores, plataformas, asientos....

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS EL FUTURO DE ALONSO EN F-1

Fernando Alonso vive entre los sobresaltos de su McLaren, la que podría ser su última temporada en Fórmula 1, pues no se adivinan en el horizonte más cercanos alternativas para volver a aspirar a la victoria.

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...



Motor 16.com

Motor 16.tv

SOLO
HASTA EL
20
DE JULIO

LOS DÍAS
DE LA

COLO^RTERAPIA BY CITROËN



PERSONALÍZATE: 203 COMBINACIONES PARA CONVERTIR TU CITROËN EN ALGO TAN ÚNICO COMO TÚ.

Ya están aquí los días de la Colorterapia Citroën para que sigas marcando tendencia con tu nuevo Citroën. 203 combinaciones, diferentes ambientes exteriores e interiores y múltiples packs de colores, la gama más top en posibilidades es única. Este es el momento de sacar tu personalidad.

DESDE
8.990€⁽¹⁾

HASTA
2.600€⁽²⁾
EN EQUIPAMIENTO
DE PERSONALIZACIÓN

PRIMER
MANTENIMIENTO⁽³⁾
DE REGALO

HASTA
1.000€⁽⁴⁾
ADICIONALES
EN UNIDADES EN STOCK

**INSPIRED
BY YOU**

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo C3 PureTech Gasolina 68 LIVE 8.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (gastos de apertura e intereses). Oferta válida del 1 al 20 de Julio para vehículos Euro 6.1 matriculados hasta el 28/08/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 9.790€. Modelo visualizado: Citroën C3 SHINE con opciones. (2) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos del 1 al 20 de Julio de 2018 matriculados en el mes por la compra de un C4 SpaceTourer SHINE diésel. 2.100€ cuando el vehículo adquirido tenga Faros de Xenón, Techo Panorámico y Park Assist siendo este regalo no canjeable por dinero, descuento equivalente u otro

equipamiento y 500€ adicionales de regalo para otros equipamientos, canjeable por descuento equivalente pero no por dinero. (3) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos del 1 al 20 de julio de 2018 y matriculados hasta el 28 de agosto, financiados a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A, consistente en el regalo de un contrato Citroën Idealdrive (mantenimiento periódico) 1 año ó 20.000 km lo que antes suceda. Condiciones generales en cualquier concesionario de la Red Citroën (4) Descuento adicional en Península y Baleares para pedidos del 1 al 20 de Julio de 2018 matriculados en el mes aplicable a unidades limitadas en stock de C4 Picasso diésel y C4 Spacetourer diésel Euro 6.1. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,5 - 4,9/92 - 113, CITROËN C4 CACTUS 3,6 - 5,3/94 - 119, CITROËN C3 AIRCROSS: 4,0 - 5,6/104 - 126.

EL RANGE ROVER EVOQUE SE RENUEVA

Aunque no hay cambios estéticos, Land Rover vuelve a evolucionar su exitoso Range Rover Evoque, esta vez con mejoras en el equipamiento, pues se amplía a 11 el número de colores—sólo para el Evoque Convertible llega el Phoenix Orange—y se incluye de serie el sistema InControl Touch Pro. La gama de motores se reduce a tres—diésel de 150 y 180 CV, y gasolina de 240—, y deja de ofrecerse el Evoque Coupé.



El más barato, un diésel por 106.792 euros

Ya está disponible el BMW Serie 8 Coupé

Con el nuevo BMW Serie 8 Coupé, que tuvo su bautismo de fuego disfrazado como M8 GTE en diversas carreras de Resistencia—IMSA, Spa, Le Mans...—, la firma de Munich corona su familia de coupés deportivos, recuperando de paso una denominación que llevaba tiempo sin usar. El nuevo modelo, de dos puertas, mide 4.843 milímetros de longitud por 1.902 de anchura y 1.341 de altura, tiene una distancia entre ejes de 2.822 milímetros y su maletero

cupica 420 litros, aunque se puede ampliar gracias al respaldo abatible trasero 50:50. En su desarrollo se ha prestado gran atención a la aerodinámica—bajos sellados, control activo de entradas de aire, soportes de retrovisores más finos...— y al peso—es la primera vez que se ofrece el techo de plástico reforzado con fibra de carbono CFRP en un BMW de producción en serie—, y su sistema inteligente de tracción a las cuatro ruedas xDrive, que da prio-

ridad al tren trasero— ha sido optimizado, al igual que el cambio Steptronic Sport, de ocho marchas. En cuanto a motores, la gama inicial comprende la versión M850i xDrive, con un 4.4 V8 de gasolina que ahora rinde 530 CV—acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos— y un precio de 125.120 euros; y el 840d xDrive, con un diésel de seis cilindros en línea que da 320 CV—alcanza 100 km/h en 4,9 segundos— y un precio de 106.792 euros.



El salpicadero incluye un cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, la pantalla de control de 10,25 pulgadas y el Head-up Display.

ITALDESIGN IMAGINA UN GT-R MUY ESPECIAL

Se llama Nissan GT-R50 by Italdesign Concept y ha sido creado por el estudio de diseño italiano y la marca japonesa, convirtiéndose en la primera colaboración de ambas compañías a lo largo de la historia. Basado en el GT-R Nismo de serie, trata de explorar nuevas ideas, destacando su capó de formas más personales, los faros LED estrechados, las llantas de 21 pulgadas, el techo 54 milímetros más bajo o una zaga más agresiva. Además, el 3.8 V6 pasa a rendir 720 CV.



No es la siguiente generación del GT-R, pero algunas ideas podrían servir.

PARA PENSAR

30

milímetros extra de distancia al suelo tendrán, definitivamente, los Focus Active.

Se consigue con cambios en la suspensión y con sus neumáticos especiales, y este acabado 'crossover' no estará disponible sólo para la carrocería compacta, pues Ford acaba de confirmar el Focus Sportbreak Active.

EL PUNTAZO

No ha sido Tesla, sino la compañía holandesa RemetzCar, la que ha creado este Model S Shooting Brake, diseñado por Niels van Roij en Londres. El precio de la transformación arranca en 79.000 euros.



Cuarta generación

El nuevo Suzuki Jimny, con inspiración 'retro'

Aunque en España conocemos el SJ desde 1981, aquel todoterreno de mínima talla era en realidad la segunda generación—de nombre Samurai en ciertas versiones—, pues la primera, denominada LJ y SJ, nació en 1970, y no tuvo a nuestro país entre sus muchos destinos. El tercero, que en España sí fue bautizado ya con el nombre Jimny, aparece en 1998, trazando una historia de dos décadas que se cierra ahora con la aparición de la cuarta generación, que tras el verano se pondrá a la venta—siempre con tracción 4x4—en Japón,

donde ya se conocen los precios: desde 1.458.000 yenes con cambio manual—11.250 euros— y a partir de 1.555.200



yenes—12.000 euros— con caja automática. En aquel país, los motores serán dos, ambos tricilíndricos y

de gasolina: un 0.7 Turbo y un 1.5 atmosférico, mientras que las versiones más caras equiparán la tracción total mejorada Allgrip Pro 4x4. En cuanto al mercado español, nada se sabe todavía sobre mecánicas, equipamiento o precios.

La imagen del Jimny, basada en las primeras generaciones, recuerda a otros TT: Mercedes, Jeep...



El nuevo Jimny tiene chasis de travesaños y un interior muy moderno, con pantalla táctil.



Nuevo frontal y diseño deportivo

Cambios en los Audi A4 S line y Black line edition

La versión 2019 de los A4 y A4 Avant en sus variantes S line y Black line edition recibe cambios de imagen, como paragolpes de nuevo diseño que acentúan su deportividad ayudados por las nuevas llantas: de 17 pulgadas en el nivel Advanced—es el que sirve de base al S line—, de 18 en el S line—frente al Advanced añade también un paquete exterior de personalización, Audi parking system plus, climatizador trizona y faros LED— y de 19 pulgadas—son llantas Audi Sport de cinco radios en V y color titanio mate— en el Black line

edition, disponible exclusivamente para el A4 Avant y que, mejor dotado incluso que el S line, agrega el paquete estilo gris/negro Audi



El nivel S line se ofrece con las dos carrocerías; pero la Black line edition, sólo para el A4 Avant.

exclusive, barras de techo y carcasas de los retrovisores en negro, y cristales traseros oscurecidos. Asimismo,

la dotación de los A4 y A4 Avant Advanced—como el resto, a la venta desde otoño— se refuerza con MMI

Navegación, Audi connect Safety&Service, Audi smartphone interface y Audi parking system trasero.



SOLO
HASTA EL
20
DE JULIO

LOS DÍAS
DE LA

COLOORTERAPIA BY CITROËN



PERSONALÍZATE: 203 COMBINACIONES PARA CONVERTIR TU CITROËN EN ALGO TAN ÚNICO COMO TÚ.

Ya están aquí los días de la Colorterapia Citroën para que sigas marcando tendencia con tu nuevo Citroën. 203 combinaciones, diferentes ambientes exteriores e interiores y múltiples packs de colores, la gama más top en posibilidades es única. Este es el momento de sacar tu personalidad.

DESDE

8.990€⁽¹⁾

HASTA

2.600€⁽²⁾

EN EQUIPAMIENTO
DE PERSONALIZACIÓN

PRIMER

MANTENIMIENTO⁽³⁾

DE REGALO

HASTA

1.000€⁽⁴⁾

ADICIONALES
EN UNIDADES EN STOCK

INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo C3 PureTech Gasolina 68 LIVE 8.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (gastos de apertura e intereses). Oferta válida del 1 al 20 de Julio para vehículos Euro 6.1 matriculados hasta el 28/08/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 9.790€. Modelo visualizado: Citroën C3 SHINE con opciones. (2) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos del 1 al 20 de Julio de 2018 matriculados en el mes por la compra de un C4 SpaceTourer SHINE diésel. 2.100€ cuando el vehículo adquirido tenga Faros de Xenón, Techo Panorámico y Park Assist siendo este regalo no canjeable por dinero, descuento equivalente u otro

equipamiento y 500€ adicionales de regalo para otros equipamientos, canjeable por descuento equivalente pero no por dinero. (3) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos de 1 al 20 de julio de 2018 y matriculados hasta el 28 de agosto, financiados a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A, consistente en el regalo de un contrato Citroën Idealdrive (mantenimiento periódico) 1 año ó 20.000 km lo que antes suceda. Condiciones generales en cualquier concesionario de la Red Citroën (4) Descuento adicional en Península y Baleares para pedidos del 1 al 20 de Julio de 2018 matriculados en el mes aplicable a unidades limitadas en stock de C4 Picasso diésel y C4 Spacetourer diésel Euro 6.1. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,5 - 4,9/92 - 113, CITROËN C4 CACTUS 3,6 - 5,3/94 - 119, CITROËN C3 AIRCROSS: 4,0 - 5,6/104 - 126.

FORD MUSTANG SHELBY GT350

Dicen en Ford Performance que «donde quiera que esté, Carroll Shelby sonreirá». Y es que la nueva versión GT350 es la más brutal del Mustang Shelby, con su 5.2 V8 de 526 CV, suspensión MagneRide, frenos Brembo –pinzas de seis pistones delante y cuatro detrás–, mejoras aerodinámicas y, pensando en los circuitos, los neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2: 295/35 R19 delante y 305/35 R19 detrás.



Son las versiones de transporte Trío de PSA: Peugeot Partner, Citroën Berlingo Van y Opel Combo Cargo

Conocíamos ya los tres modelos de este proyecto de PSA-Opel destinados a un uso más turístico o mixto –Citroën Berlingo, Opel Combo Life y Peugeot Rifter–, pero se echaban de menos las variantes más profesionales, destinadas principalmente a



▲ Interior digno de un turismo en los tres, con avanzada tecnología de conectividad, pantalla de 8 pulgadas...

carga. Y ya están aquí. Se trata del Berlingo Van, el Combo Cargo y el Partner, que nacen con dos tallas de carrocería en cada caso: 4,40 metros el corto y 4,75 el largo. Una diferencia motivada, en gran parte, por los 19 centímetros extra de batalla en el segundo caso, que también determina variaciones en el volumen interior, que va de 3,3 a 4,4 metros cúbicos, o en la carga útil: hasta 1.000 kilos en la versión corta y hasta 950 en la larga. Y aunque cada marca ha personalizado su gama, se puede elegir el número de puertas deslizantes laterales, el acristalamiento o no de las dos puertas abatibles posteriores o la presencia de una trampilla practicable en el techo. En cuanto a motores, se ofrecen tres diésel BlueHDi –con 75, 100 y 130 CV, éste

► El Combo y sus ‘hermanos’ presumen de modernas ayudas de conducción.



disponible con caja manual o automática EAT8– y el 1.2 Turbo de gasolina con 110 CV, aunque después se sumaría

el de 130 CV con cambio EAT8. Y la dotación de seguridad o confort es realmente completa.

◀ El Berlingo Van se ofrece con cero, una o dos puertas deslizantes.

► En el Partner, como en los otros, hay dos tallas de carrocería.



Con el I.D. R eléctrico pilotado por Romain Dumas Volkswagen bate el récord en la Pike's Peak

Nada menos que en 16 segundos rebajó el francés Romain Dumas el récord logrado en 2013 por su compatriota Sébastien Loeb, con un Peugeot 208 T16, en la mítica carrera en cuesta de Colorado, celebrada desde 1916 y que tiene un recorrido –asfaltado desde 2012– con 19,98 kilómetros, 156 curvas y 1.400 metros de ascenso. Para la ocasión, Dumas usó el I.D. R Pikes Peak, un coche de carreras eléctrico de

Volkswagen que abre el camino a la nueva familia de vehículos ‘0 emisiones’ de la casa alemana. Con una potencia de 500 kW –equivalente a 680 CV–, un peso inferior a 1.100 kilos y baterías que podían cargarse por completo en menos de 20 minutos –una de las exigencias de la organización de la prueba–, el coche de Volkswagen paró el cronómetro en 7 minutos, 57 segundos y 148 milésimas.



▲ El enorme tamaño del alerón busca generar apoyo pese a la ‘escasez de aire’ en la cumbre.



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.



#SeDueñoDeTiMismo

Descúbrelo en volvocars.es

TAXIS AÉREOS DE AUDI

Audi participará en el proyecto del taxi aéreo para la ciudad de Ingolstadt (Alemania), primer paso en la tecnología de movilidad vertical que permitirá ahorrar tiempo a los clientes y mejorar la calidad del aire, pues se usarán vehículos eléctricos y autónomos como el Pop.Up Next, creado por Audi, Italdesign y Airbus.



MCLAREN 600LT: 96 KILOS MÁS LIGERO

Un nuevo LT –de 'longtail', o 'cola larga'– llega a la gama McLaren, creado a partir del 570S pero más ligero –sólo pesa 1.247 kilos–, con potencia elevada a 600 CV y aerodinámica mejorada. Es 74 milímetros más largo y usa neumáticos Pirelli P Zero Trofeo R.



Equipa un V12 5.2 con 725 CV Aston Martin lanza el DBS Superleggera

La firma británica acaba de lanzar un 'súper GT' de construcción ligera con el que retoma dos nombres míticos: DBS, como tributo al primer modelo que usó esas siglas en 1967, y Superleggera, marca del carrocerero italiano Touring que ya se vinculó en su día a los Aston Martin DB4, DB5 y DB6. El DBS Superleggera, que sustituye al Vanquish S, recurre a paneles de carrocería esculpidos en fibra de carbono y emplea un V12 5.2 Twin-Turbo de 725 CV y 91,8 mkg que, asociado a un cambio ZF de ocho relaciones, le permite alcanzar los 340 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. En el capítulo aerodinámico, su doble difusor inspirado en la Fórmula 1 y el sistema Aeroblade generan hasta 180 kilos de carga aerodinámica. El conductor puede elegir entre los programas GT, Sport y Sport Plus, y el coche monta llantas de 21 pulgadas. En cuanto a precios, en Alemania costará 274.995 euros, y las entregas comenzarán en el tercer trimestre del año.



LOS VANTAGE GT3 Y GT4, DESVELADOS EN LE MANS.

Aston Martin Racing eligió la prueba de Resistencia más dura del mundo, las 24 Horas de Le Mans, para presentar las variantes de competición GT3 y GT4 del nuevo Vantage 'de calle', con el que comparten el V8 4.0 Turbo. El GT3, que relevará en 2019 al V12 Vantage GT3, rinde 535 CV y pesa 1.245 kilos.



► El nuevo DBS tiene asientos Sport Plus con tapicería de Alcantara.



Dura prueba para sus baterías

El Mercedes-Benz EQC afrenta el calor de España

España será la última etapa en la fase de desarrollo del Mercedes-Benz EQC, un crossover eléctrico que superaba hace meses las pruebas de invierno –con temperaturas de hasta 35 grados bajo cero, que permitieron conocer por ejemplo cómo pierde potencia la batería con el frío–, y que llega ahora a la Península Ibérica para el test de verano del EQC.

50 grados capaces de poner a prueba puntos críticos en un vehículo eléctrico, como el aire acondicionado, la recarga, la refrigeración de la batería o el sistema de propulsión. El desafío número uno es el calor seco, pues la exposición a temperaturas excesivas supone un riesgo de daños en la batería; y la firma germana quiere conocer cómo se comporta ante requisitos de alta potencia, cómo res-

ponde una batería cargada casi al completo a una carga adicional, qué influencia tiene el calor extremo en la autonomía del vehículo o

cómo afecta el calor a una batería drenada, es decir, completamente descargada. También se analizará la climatización y preclima-

tización programada, o la influencia del polvo fino sobre cada componente, de cara a optimizar el sellado de ciertas zonas del EQC.



Nuevo SUV Ford EcoSport

Por

13.990€

Financiando con FCE Bank hasta fin de mes



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 fin de mes. No compatible con otros dtos. ford.es

Ahora mucho mejor

El segundo modelo compacto en la historia de la Clase A es un vehículo mucho más logrado que el anterior. Y más grande, pues se va hasta 4,42 metros de largo, lo que ha permitido ganar un poco de maletero y de espacio interior. Es más cómodo, pone en juego tecnologías estrenadas por las berlinas de lujo de la marca y estrena un motor 1.3 de gasolina, con 163 CV y moderado gasto, creado en colaboración con Renault. Pero el precio y varios detalles mejorables deslucen el resultado final.



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

Cuando la firma de Stuttgart sustituyó en 2012 su Clase A de carrocería monovolumen por un coche compacto, el cambio fue bien recibido por el público, y especialmente por el sector más joven, que veía en él una estupenda alternativa Premium a modelos como el Audi A3. Éxito de ventas a pesar de que ese tercer Clase A no era precisamente perfecto, pues no destacaba ni por habitabilidad ni por la sensación de solidez que sí caracterizaba a sus 'hermanos' mayores. Y aunque con el paso del tiempo las cosas fueron mejorando, los rivales aprietan tanto que se hacía inevitable elevar mucho el nivel en la siguiente generación, que es la ahora comercializada, inicialmente con dos motores –A 200 de gasolina con 163 CV y diésel A 180 d con 116 CV–, aunque en breve la gama crecerá. Por ejemplo, con un A 250 de 224 CV.

Y para crecimiento, el de la carrocería, pues de los 4,29 metros del anterior se ha pasado a 4,42 metros. Son 13 centímetros extra, de los que 3 corresponden al

aumento de la distancia entre ejes. Eso viene bien para acabar con uno de los problemas del anterior, la escasez de espacio, y aunque el nuevo modelo no bate records sí es más cómodo –los ocupantes de las plazas laterales traseras ya no tienen que ir ligeramente vencidos hacia el interior– y presume de cotas muy equilibradas: 140 centímetros de anchura delante –al nivel de hombros– y 130,5 detrás –a la altura de las caderas–, 95,5 centímetros al techo delante y 93,5 detrás, o una distancia entre respaldos de 72 centímetros con un conductor de 1,75 al volante. Y aunque el túnel central no es pequeño, molesta lo justo. Además, el volumen del maletero también ha crecido –370 litros es ya un valor correcto, aunque nos sigue pareciendo poco si tenemos en cuenta la mayor longitud del coche–, y se da un paso de gigante en funcionalidad, pues la boca de carga es mucho más grande y el respaldo trase-

ro, que en otros países es de tipo 60:40, se abate por partes 40:20:40 en las unidades destinadas a España. Buena decisión.

Pero sigamos analizando el interior, que según la marca goza de un 10 por ciento extra de visibilidad hacia el exterior. Por ejemplo, el diseño es mucho más moderno. Revolucionario incluso, pues adopta el sistema multimedia MBUX, que trata de lograr una mejor conexión entre el vehículo y los ocupantes gracias a sus pantallas táctiles personalizables –si pedimos las de 10,25 pulgadas opcionales, el panorama es fantástico–, al control también táctil desde el volante, a las órdenes de voz y a nuevos servicios 'Mercedes me' de conectividad. Y cuando las posibilidades son tantas, también el proceso de aprendizaje es más costoso. Porque cuando subes al nuevo Clase A por vez primera todo pare-

ce ajeno o distinto, y funciones que hasta ahora eran sencillas te llevan más tiempo... si las encuentras. Es como el día que estrenamos smartphone: sabemos que en

una semana lo manejaremos con soltura, pero al principio cuesta. Aunque aquí vamos conduciendo mientras aprendemos. En cualquier caso, pensamos que ciertos mandos –los botoncillos táctiles del volante, por ejemplo– serán mejor recibidos por unos usuarios que por otros, pues resultan muy sensibles.

Y también podemos manejar el siste-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Superar a la anterior generación de la Clase A era relativamente fácil, pues no era amplio, tenía un maletero pequeño y su calidad general estaba bien por debajo de lo que debe esperarse de un Mercedes-Benz. Pero el nuevo modelo no se ha conformado con mejorar a su antecesor, sino que va mucho más allá en casi todo: tecnología, espacio, acabado, un nuevo motor de gasolina con desconexión de cilindros que gasta poco... Pero es caro, y con opciones el precio se dispara.

PRECIO

33.657 €



EMISIONES OFICIALES DE CO₂:
123 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Más amplitud en interior y maletero. Dirección y estabilidad. Motor y cambio. Mejora de calidad percibida y agrado. Tecnología disponible.

DEBE MEJORAR

- Vibraciones y 'grillos' con mal firme. Depósito pequeño. Detector activo de cambio de carril. Frenos. Mandos complejos al principio. Precio alto.



▲▲ El maletero anuncia 370 litros –29 más que antes–, es 11,5 centímetros más largo y tiene una boca de carga 20 centímetros más ancha, pues las ópticas traseras ahora se dividen entre aleta y portón. En España es de serie el respaldo abatible 40:20:40, y no se ofrece rueda de repuesto.



AERODINÁMICO
EL ÍNDICE CX ES DE 0,25. Y ENTRE LAS OPCIONES, POR 113 EUROS, OFRECE EL AIRPANEL, UNA PERSIANA DELANTE DEL RADIADOR QUE VARÍA LA REFRIGERACIÓN DEL MOTOR
64 COLORES PARA ELEGIR LA LUZ AMBIENTAL CONFIGURABLE, HASTA EN LAS SALIDAS DE AIRE, ES OTRA OPCIÓN



▲▲ La terminación ha mejorado mucho, en especial la calidad de los materiales o la impresión de robustez; y las opciones son casi ilimitadas. El sistema de llamada de emergencia es de serie. La palanca del cambio va en el volante, y éste incorpora levas.



▲▲ Nuestra unidad montaba el AMG Line, que personaliza el interior –asientos deportivos, mejor iluminación ambiental, volante en napa, pedales deportivos...– y el exterior: kit estético, tren de rodaje de altura rebajada, dirección directa, neumáticos 225/45 R18... Al comportamiento le sienta bien.

ma desde la superficie táctil existente en la consola central, pues el gatillo del freno de estacionamiento se ubica en el extremo izquierdo del salpicadero y el selector del

cambio va en una palanquita junto al volante, de modo que para cambiar manualmente sólo podemos usar las levas.

Asientos cómodos –al menos los de

nuestra unidad con AMG Line opcional–, estupenda postura al volante, suficientes botones convencionales para manejar funciones básicas... Aunque lo más reseñable



es quizás que la calidad general percibida ha mejorado mucho, con materiales de primera por todas partes y un ajuste que parece robusto. Y decimos 'parece' porque tras el primer análisis estático nos fuimos hasta nuestro particular 'potro de tortura', un puerto de montaña castellano-leonés que seguramente no conocen los ingenieros de la casa alemana. Allí, en pocos kilómetros, empezaron a aparecer vibraciones en los cristales y 'grillitos' en el salpicadero. Y si en cualquier modelo pediríamos que se controlase mejor la terminación, tratándose de un Premium...

En ese recorrido, y en otros, constatamos también que la dinámica del nuevo Clase A ha mejorado bastante, pues el coche avanza con más aplomo y tiene un compromiso entre dinamismo y confort muy logrado. E insistimos: al menos con el paquete AMG Line, que también implica neumáticos de mayor medida y un

chasis optimizado. La estabilidad es sobresaliente, y podemos avivar el ritmo de marcha sin que aparezcan claras inercias –el coche es ligero– y manteniendo una trayectoria muy neutra, sin tendencia a tirar de morro. A ello contribuye un esquema de suspensiones eficaz –pese a que esta versión no lleva el eje trasero multibrazo que usarán los Clase A más potentes y los 4Matic– o una dirección muy precisa y con sólo 2,6 vueltas de volante; y podemos ajustar un poco la personalidad del coche mediante el selector de modos, que ofrece cuatro programas: Eco, Comfort, Sport e Individual, permitiendo este último regular el tarado del ESP, el tacto de dirección y la inmediatez de respuesta del motor. Sólo desmerecen algo los frenos, que si por tacto de pedal o resistencia a los tratos intensos van bien, brillan menos por potencia, pues necesitan 56,8 metros para clavar el coche desde 120 km/h.

En cuanto al motor del A 200, se trata de una de las primicias del compacto germano, pues es un nuevo cuatro cilindros de 1,3 litros –1.332 centímetros cúbicos exactamente– que, dotado de inyección directa y turbo, genera nada menos que 163 CV. Y cuando se asocia al cambio automático 7G-DCT –de doble embrague y funcionamiento estupendo por rapidez y suavidad–, esta nueva mecánica desarrollada en colaboración con Renault incorpora un sistema de desactivación temporal de cilindros –los dos centrales– que funciona con discreción para ahorrar. No es un motor especialmente silencioso –suena algo 'tosco' al acelerar con fuerza–, pero empuja muy bien, permite unas notables prestaciones en carretera –de 80 a 120 km/h en sólo 6 segundos– y gasta realmente poco en la práctica: 6,6 l/100 km reales, frente a los 5,3 homologados.



▲ La calidad de imagen de ambas pantallas –nuestra unidad llevaba las de gran formato– es formidable, aunque sacar partido a todo nos llevará su tiempo.



▲ El Clase A estrena el sistema multimedia MBUX, con dos pantallas configurables de 7 pulgadas –una es la instrumentación– que, en opción, pueden ser de 10,25 pulgadas.

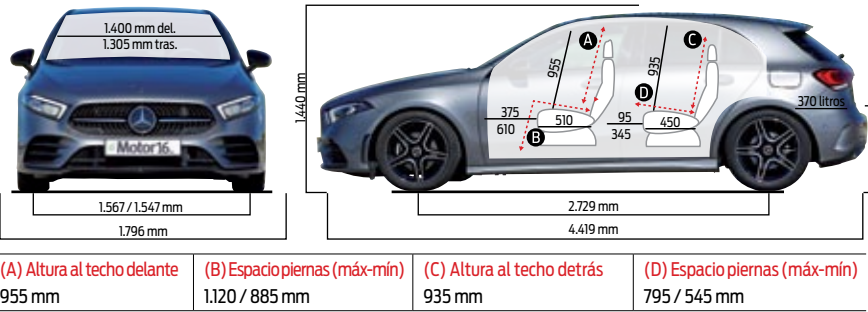
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 (M 282)
Disposición	Delant. transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.332
Alimentación	Iny. dir. por conducto común, turbo e intercooler. Desconex. selectiva de cilindros
Potencia máxima (CV/rpm)	163 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.620-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	52,5
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Eje semiindependiente de brazos combinados, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R17 - 6,5Jx17"
Unidad probada - Marca	225/45 R18 - Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.375
Capacidad del depósito (l)	43
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,43 kg/CV
Coeficiente aerodinámico Cx	0,25



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantallas táctiles de 7 pulgadas	▲		
Head-up Display			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Navegador			▶
Respaldo posterior 40:20:40	▲		
Faros LED High Performance	▲		
Luz carretera automática Plus			▶
Aparcamiento asistido			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador Thermotronic	▲		
Amortiguación regulable			▶
Selector de modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Detector activo cambio de carril	▲		
Sistema Pre-Safe			▶
Llamada de emergencia SOS	▲		
Control de crucero activo ACC			▶
Alerta de colisión frontal	▲		
Frenada automática baja velocidad	▲		
Cámara trasera	▲		
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla del conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Kit de reparación de pinchazos	▲		
Neumáticos de emergencia			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Anclajes i-Size en dos plazas tras.	▲		
Capó activo para peatones	▲		

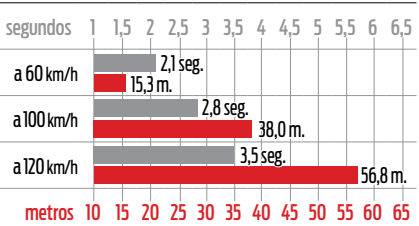
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 817. Pintura diseño gris montaña magno: 2.559. AMG Line: 1.270. Paquete Night: 1.106. Tapizado de cuero: 1.923. Tapizado de cuero AMG (adicional a AMG Line): 1.590. Paquete Advantage: 1.257. Paquete Premium: 3.231. Paquete Premium Plus: 5.243. Adornos de madera: 358. Adornos de aluminio: 207. Asiento conductor eléctrico con memoria: 477. Asientos deportivos delanteros: 326. Amortiguación ajustable: 1.370. Asientos delanteros climatizados: 829. Volante calefactado: 220. Navegación: 691. Head-up Display: 1.244. Carga inalámbrica de móviles: 276.

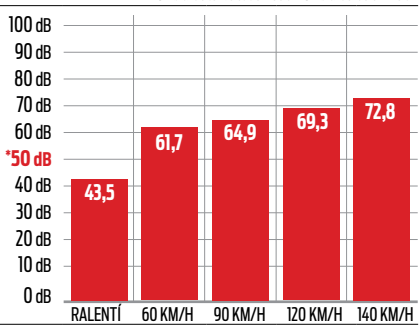
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	225 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (8,0)
Recorriendo (metros)	149
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	27,6
De 80 a 120 km/h en D	6,0
Recorriendo (metros)	170
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,4
Conducción dinámica	10,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,7
A 140 km/h de crucero	7,4
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	651
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,8
Ciclo extraurbano	4,5
Ciclo mixto	5,3

FRENOS



SONORIDAD



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

	MERCEDES A 200 7G-DCT	AUDI A3 SPORTBACK 1.5 TFSI COD EVO S TRONIC	VOLKSWAGEN GOLF 5P ADVANCE 1.5 TSI EVO 150 DSG7	VOLVO V40 KINETIC T3 AUT.
Precio	33.657 euros	31.160 euros	28.235 euros	29.025 euros
Cilindrada	1.332 cc	1.498 cc	1.498 cc	1.498 cc
Potencia	163 CV / 5.500 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm	152 CV / 5.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.620-4.000 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	25,5 mkg / 1.700-4.000 rpm
Cambio	Autom. de doble embrague, 7 vel.	Autom. de doble embrague, 7 vel.	Autom. de doble embrague, 7 vel.	Automática, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,8 / 4,5 / 5,3 l/100 km	6,1 / 4,2 / 4,9 l/100 km	6,2 / 4,3 / 5,0 l/100 km	7,3 / 4,5 / 5,5 l/100 km
Emisiones	123 g/km CO2	112 g/km CO2	112 g/km CO2	129 g/km CO2
Autonomía	811 kilómetros	1.020 kilómetros	1.000 kilómetros	1.087 kilómetros
Vel. máxima	225 km/h	220 km/h	216 km/h	210 km/h
0 a 100 km/h	8,0 segundos	8,2 segundos	8,3 segundos	8,3 segundos
Maletero	370 - 1.210 litros	380 - 1.220 litros	380 - 1.270 litros	335 - 1.032 litros
Dimensiones	4.419 / 1.796 / 1.440 mm	4.313 / 1.785 / 1.426 mm	4.258 / 1.790 / 1.492 mm	4.370 / 1.783 / 1.420 mm
Batalla	2.729 mm	2.637 mm	2.620 mm	2.647 mm
Diámetro giro	11,0 metros	10,9 metros	10,9 metros	10,8 metros
Depósito comb.	43 litros	50 litros	50 litros	62 litros
Peso	1.375 kilos	1.315 kilos	1.270 kilos	1.554 kilos
A favor +	Como conjunto, es mucho mejor coche que su antecesor: más amplio y con mejor maletero, con un habitáculo más refinado y tecnológico, y un estupendo equilibrio entre confort y comportamiento. Además, su pequeño 1.3 rinde de maravilla.	Con 10 centímetros menos ofrece la misma amplitud y más maletero. Y la calidad de Audi sigue por encima de la que ofrece Mercedes-Benz. El 1.5 TFSI gasta poco y es más suave, y la autonomía es mayor por su depósito más grande. Es más barato y ofrece carrocería de tres puertas.	Más barato que el A3 y el Clase A, y ofrece una relación ideal entre talla exterior –es el más corto– y amplitud –tanto maletero como el Audi–. Tiene calidad, es cómodo y eficaz, y disfruta de mucha tecnología. El motor 1.5 TFSI Evo de 150 CV rinde muy bien. Hay Golf 3p.	Tiene un buen precio, poco más alto que el del Golf, y combina un motor bastante enérgico con un cambio de convertidor de par que actúa suavemente. Su enorme depósito le otorga la mayor autonomía en viajes. Tiene calidad y unos magníficos asientos.
En contra —	Más amplio, pero a base de aumentar de tamaño. Y la calidad es aún mejorable, pues aparecen ruidos sobre mal firme. El motor es algo rudo, y la autonomía, escasa por su pequeño depósito. Es muy caro.	Como lleva unos años en el mercado, está 'más visto' que el nuevo Clase A, lo que puede contar para algunos. Y las opciones, como en el Mercedes, son bastante caras. El túnel central trasero es voluminoso, y molesta al quinto ocupante.	Aunque su calidad es buena, por imagen y refinamiento interior no es tan Premium como sus tres oponentes. El túnel central en el suelo de las plazas posteriores es muy abultado. El balanceo de carrocería es un poco más claro.	Es el más pesado del cuarteto comparado, y eso le penaliza en materia de ahorro, pues es el que más gasta. Su maletero es bastante justo, y la banqueta de la segunda fila es un poco estrecha. Su dinámica, la menos deportiva.



EL DETALLE

ASISTENTE DE CARRIL Ayuda cuestionable

El detector activo de cambio de carril alerta al conductor mediante vibraciones en el volante de una salida involuntaria del carril –entre 60 y 200 km/h–, y reconduce el coche a la vía correcta con una intervención asimétrica en los frenos si se rebasa una línea continua. Si es discontinua, nos avisará pero no frenará, salvo que haya riesgo de colisión. Esa es la teoría, pero en la práctica no nos ha gustado nada su actuación, pues

frena incluso antes de llegar a las líneas continuas –más que una ayuda es una molestia–, y muchas veces no detecta las líneas discontinuas, que rebasa sin alertarnos. ¿Desactivable? Sí, pero cada vez que apaguemos el motor... se reactivará.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,69 euros/km. Coste km total: 0,85 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 399,95 euros/año. Seguro a todo riesgo: 619,43 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

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-benz.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 34.927 EUROS

Jekyll, Hyde y sus amigos

A veces hablamos de la doble personalidad de un vehículo, pero en el caso del nuevo Mégane R.S. lo apropiado sería referirse a sus múltiples personalidades. Porque es capaz de funcionar suavemente, o de afrontar un tramo de curvas con la radicalidad de un coche de rallyes. Y entre medias, otras alternativas. Cuenta con dirección en las cuatro ruedas y va realmente bien; pero sus 280 caballos beben más de la cuenta al 'galopar'.



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

Es verlo aparecer y sabes que se trata de un coche 'cañero', sobre todo si, como en nuestra unidad, la carrocería es de color Orange Tonic y equipa las llantas negras opcionales de 19 pulgadas. Y no es sólo cuestión de detalles –pinzas Brembo, ópticas triples R.S. Vision en el paragolpes, branquias laterales, escape centrado en el difusor trasero...–, sino que los cambios son profundos, pues el ensanchamiento de vías repercute en las aletas, y el Mégane R.S. es 60 milíme-

PRECIO		36.200 €
EMISIONES DE CO ₂ : 155 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Motor y cambio. Dirección y estabilidad. Modos de conducción muy personales. 31.900 euros con el descuento.	-
		Potencia de frenada justa. Gasto a ritmo ágil. Autonomía. Hueco para piernas en segunda fila. Ruido 'sport' del motor.

tros más ancho delante y 45 detrás. Y el interior también se personaliza, destacando los asientos –por 2.300 euros nos ponen unos Recaro–, el volante de cuero perforado –o el opcional, de piel Alcantara– o los pedales metálicos, con buen apoyo para el pie izquierdo.

Pero es el terreno técnico donde más hay que contar, pues el 2.0 Turbo del anterior se sustituye por un 1.8 TCE de la Alianza Renault Nissan que va aplicándose poco a poco a modelos del rombo. Lo usan el Espace, con 225 CV, y el Alpine A110, con 252 CV; pero en



▲ Firmado por Renault Sport y con chasis 4Control: magníficos ingredientes.

el Mégane más brutal del momento –pronto llegará la versión Trophy de 300 CV– rinde 280 CV gracias a los retoques de Renault Sport, como turbo de doble entrada, colectores de admisión rediseñados, menor fricción en los cilindros... Y el par máximo, de 39,8 mkg entre 2.400 y 4.800 vueltas, es superior al del dos litros anterior; de manera que se evita la sensación de 'menos motor'. Especialmente en la versión probada, con la caja automática EDC de doble embrague y seis marchas, que para la ocasión luce enormes levas junto al volante. Por suerte son



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Por algún motivo, quizás relacionado con las sensaciones, este Mégane R.S. me ha fascinado menos que su antecesor, de motor dos litros. Pero el nuevo es superior en varios puntos, y entre ellos su facilidad para transformarse en diversos tipos de coche. De hecho, en modo Race se convierte en el bestial 'GTI' que esperaba.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.8 TCE 205 KW
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección directa, turbo de doble entrada e intercooler
Potencia máxima/rpm	280 CV / 6.000
Par máximo/rpm	39,8 mkg / 2.400-4.800

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. doble embrague, 6 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.D.

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, eléctrica, a las 4 ruedas
Vueltas de volante (entre topes)	2,25
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 355 mm / Disc. 290 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/40 R18 - 8,0J x 18"
Unidad probada - Marca	245/35 R19 - Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.364 / 1.874 / 1.435
Capacidad del maletero (l)	384 / 1.247
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,3
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (5,9)
Recorriendo (metros)	99

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,7
1.000 m desde 40 km/h en D	24,3

De 80 a 120 km/h en D	3,9
Recorriendo (metros)	107
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	9,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,1
En conducción dinámica	17,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,2
A 140 km/h de cruce	10,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	555
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,4
Ciclo extraurbano	6,0
Ciclo mixto	6,9



◀ Nuestra unidad montaba los neumáticos Bridgestone opcionales –800 euros–, de medida 245/35 R19 y ligados a llantas negras. Las pinzas delanteras de freno son Brembo.



NUEVO MOTOR 1.8 TCE ES EL EMPLEADO EN SPACE Y ALPINE A110, PERO AQUÍ DA MÁS POTENCIA POR SU TURBO DE DOBLE ENTRADA Y MUCHAS OTRAS MEJORAS MUY PERSONALIZADO A UNA IMAGEN EXTERIOR MUY 'RACING' SE SUMA UN INTERIOR CON PEDALES DE ALUMINIO, VOLANTE DE CUERO Y PIEL VUELTA... ACABADO CORRECTO Y DOTACIÓN COMPLETA



▲ Gracias al Multi-Sense y al R.S. Drive podemos elegir entre cinco programas: Comfort, Neutral, Sport, Race y Perso, éste con nueve apartados personalizables, entre ellos el 'diseño del sonido del motor'.



▲ Además de la versión EDC probada, hay ya un R.S. de caja manual, 2.000 euros más asequible. Pero la automática da más juego, y tiene levas en el volante.

▲ Maletero de 384 litros, y levas de cambio de gran tamaño en el volante, aunque algo desplazadas hacia arriba por culpa de la gran cantidad de 'palanquitas' junto al volante. Los asientos delanteros son excelentes, y detrás –tres plazas– se va bien, aunque no sobra espacio para las piernas.

grandes, pues no están en el emplazamiento más lógico para alejarse un poco de las tres palancas –audio, intermitentes y limpiaparrillas– que 'acosan' desde abajo. De hecho, a ritmo animado el satélite de la radio se ha llevado más de un tirón al tratar de subir marcha; pues en modo manual, la transmisión no sube automáticamente a la siguiente relación –eso nos gusta– si llegamos al corte de inyección.

Pero vayamos por partes. Al arrancar, el Mégane R.S. lo hace en el programa normal Neutral, y si había otro activado al apagar el motor la última vez, su sistema Multi-Sense nos lo advierte y pregunta qué hacer. Buen detalle. Circulando en Neutral, el coche

es dócil y suave; impresión que se acrecienta si optamos por el modo Comfort, que relaja casi en exceso a nuestro protagonista, al que convierte en 'oveja con piel de lobo', pues incluso le priva del cuentavueltas en su instrumentación configurable –en el resto de modos sí aparece ese reloj–. Quizás por eso nuestros primeros minutos al volante estuvieron marcados por una cierta decepción: ¿qué había sido del dinamismo del anterior Mégane R.S.? Pero accionamos el botón R.S. Drive para buscar el programa Sport; y ahí las cosas se encauzan: instrumentación más completa, acelerador más sensible, dirección algo más firme, ESC con ajuste deportivo, escape



▲ Podemos elegir entre el chasis Sport –el de nuestra unidad– y el Cup opcional: pinzas de freno rojas y suspensión un 10 por ciento más firme.

con cierto petardeo al reducir... Sobra, sin duda, el sonido artificial del motor emitido por los altavoces, digno de un juguete, y no de una máquina tan seria como esta. Y afea también con su 'melodía' en el modo Race, que convierte al

Mégane R.S. en el deportivo que esperábamos, pues elimina el ESC y da protagonismo al cuentavueltas –pasa a ser grande y lineal–, y las marchas entran más deprisa y sin suavidad ninguna: clac, clac... Pura caña. Sólo desentona el 'soni-

dito' citado; pero hasta eso tiene solución, pues el programa Perso permite configurar el coche a nuestro gusto, con nada menos que nueve variables, y

entre dos y cuatro opciones en cada caso: Dynamic Driving System, ESC, motor, acelerador, sonido de escape, confort térmico, pantalla, iluminación

ambiental... y ¡diseño del sonido del motor! Lo ponemos en Comfort o Neutral, y sanseacabó. Porque las posibilidades de ajuste del Multi-Sense son enormes; aunque a veces debemos dedicar mucha atención a funciones que en otros coches son sencillas, como el reglaje del Head-up Display.

En marcha, ya sea en Sport, Race o un Perso configurado para el 'rock&roll', el Mégane R.S. cumple las expectativas, ayudado por un chasis 4Control que aparea dirección en ambos ejes: a baja velocidad las ruedas giran en sentido contrario a las delanteras, y a más velocidad, en el mismo; produciéndose el cambio de uno a otro a 60 km/h, y a 100 si vamos en Race. Eso hace

que la dirección sea muy viva, y que el coche gire mucho. Y como sólo hay 2,25 vueltas de volante, al principio veremos que nos vamos más al interior de la curva –nos referimos a ritmos 'diabólicos'– de lo esperado, lo que requiere aclimatación. Tras eso, a disfrutar: estabilidad de primera, tracción, frenada resistente... Sólo pediríamos deceleraciones más energías –55,8 metros para detenernos desde 120 km/h es demasiado– o un gasto menor a ritmo deportivo, pues el depósito 'vuela'. Y aunque no ha alcanzado las prestaciones anunciadas, sobre todo al acelerar desde parado, lo que anda ya impresiona, como esos 3,9 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h.

► SUS RIVALES



HYUNDAI i30 2.0 T-GDI N PERFORMANCE 275 CV

Con descuento se queda en 35.050 euros, pero la relación CV/euros no es la mejor. Eso sí, el i30 N más radical va muy bien, y por 4.150 euros menos lo hay con 250 CV. No hay 7DCT.

Precio	38.050 €
Maletero	395 l.
Consumo	7,1 l/100 km
0 a 100 km/h	6,1 seg.



PEUGEOT 308 GTI 1.6 THP 270 CV

Precio similar al del Mégane R.S., incluso con descuento: el 308 GTI sale ahora por 32.050 euros. El Peugeot –sólo manual– gasta menos y tiene más maletero; y va de cine.

Precio	36.550 €
Maletero	420 l.
Consumo	6,0 l/100 km
0 a 100 km/h	6,0 seg.



SEAT LEÓN CUPRA 2.0 TSI DSG 300 CV

De los tres es el más equiparable al Mégane R.S., pues Seat sí ofrece la caja DSG. Con descuento se queda en 35.970 euros. Anda un poco más, frena mejor y es puro equilibrio.

Precio	36.970 €
Maletero	380 l.
Consumo	6,8 l/100 km
0 a 100 km/h	5,7 seg.

Tener un Seat León exclusivo, a pesar de ser el compacto más vendido en nuestro país, es posible gracias a esta versión Cupra R de 310 caballos. Cuesta un dineral, pero una vez hecha la inversión el compacto deportivo de la marca española no para de dar alegrías. Hemos disfrutado muchísimo.

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

Hace ocho años, Seat vendía oficialmente en Suiza una edición limitada de su León Cupra R con 310 caballos, y ahora mismo el país helvético pone a disposición de sus clientes, desde la web oficial de la marca española, un León Cupra ST de 370 CV... preparado por ABT. No es lo normal, sobre todo que Seat venda un coche potenciado

por un preparador ajeno a la marca –y además, con cuatro años de garantía–; pero Suiza, junto a Alemania, es el país del mundo donde Seat vende más unidades de las versiones deportivas del León, y la firma de Martorell hace muchas excepciones con la vista y sus intereses puestos en un comprador de cartera bien repleta y amante del tuning de marca de calidad. Sirva este inicio para demostrar que aunque

Seat asegure que su nuevo León Cupra R de 310 CV es el más potente en la historia de la marca, esta afirmación tiene mucho de verdad 'a medias' y muchas dosis de marketing. Otra curiosidad de este modelo es que se han construido sólo 799 unidades numeradas –499 con cambio manual y 300 con cambio automático DSG de doble embrague–, de las cuales sólo 40 se han quedado en España: 20 con cam-

bio manual y otras 20 con el DSG. ¿Pero por qué 799 y no 800? Y es que esa extraña cifra no se ajusta a ningún criterio lógico ni tiene que ver con un número que conmemore nada de nada. Simplemente le ha gustado al que toma la última decisión... y no se habla más del tema. Y por último, otra aclaración: ¿por qué el Cupra R con cambio manual tiene 310 CV y el DSG sólo 300? Pues desde Seat aseguran que





LA CLAVE

amas@motor16.com

Es uno de los 499 Cupra R fabricados con cambio manual. Pero con todo lo que nos ha gustado, pagaríamos 1.790 euros más por un cambio DSG, que remata la faena y que por razones obvias se agradece cuando el coche se va a utilizar a diario y en recorridos urbanos. Se adorna con uno de los mejores tuning de marca.

PRECIO

44.585 €

EMISIONES DE CO₂:

170 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+

Detalles exclusivos de calidad. Apto para uso diario. Cambio manual muy preciso. Empuje y relación prestaciones-consumo. Recuperaciones fugaces.

DEBE MEJORAR

-

Precio elevado y alto respecto al DSG. Asientos baquet sin regulación lumbar. Prestaciones idénticas a las del Cupra 300 CV. Agarre de neumáticos con lluvia.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

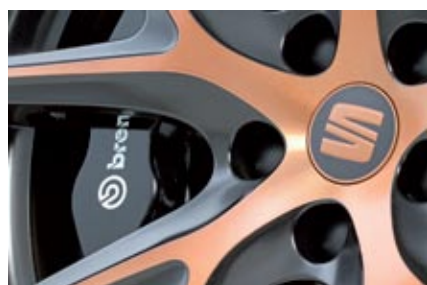
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea /16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	310 CV / 5.800-6.500
Par máximo/rpm	42,1 mkg / 1.800-5.700
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Chasis adaptativo DCC.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Chasis adaptativo DCC.	
RUEDAS	
Neumáticos	235/35 R19
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.453
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.324 / 1.816 / 1.435
Capacidad del maletero (l)	380
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	2,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,0 (5,8)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	28,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	29,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	3,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	5,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	6,4

CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	11,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,8
En conducción dinámica	13,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,0
A 140 km/h de cruce	9,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	575
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,9
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	7,3

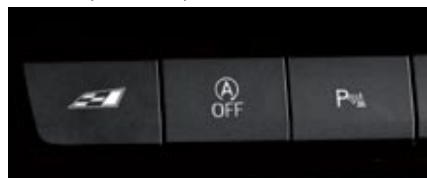


Sólo hay 799 en todo el mundo



▲ Los frenos están firmados por Brembo, y las distancias de frenado han sido de las mejores logradas jamás. El motor TSI cuenta en esta versión manual con nuevos soportes.

►► Los paneles de las puertas tienen un acabado simulando la fibra de carbono. Y los asientos están forrados de tejido Alcantara. El botón Cupra, a la izquierda, 'transforma' al León.



EL LEÓN CUPRA R CUENTA CON AJUSTES ESPECÍFICOS COMO EL ÁNGULO DE CAÍDA, CON 2 GRADOS NEGATIVOS EN LAS 4 RUEDAS, O LOS DE LA SUSPENSIÓN ADAPTATIVA DCC. SE AGARRA TODO. MUY BIEN EQUIPADO EL CUPRA R INCORPORA SUSPENSIÓN REGULABLE, PANTALLA TÁCTIL DE 8 PULGADAS, TEJIDO ALCANTARA EN VOLANTE Y CAMBIO...



▲ Curiosamente, un modelo como este también ofrece modo 'Eco', que se activa entrando en el perfil Individual. El color blanco de los relojes es específico del R.



▲ El cambio manual va bien. Pero el DSG va mejor.

ha sido un obstáculo de homologación y de tiempo. Pero no nos extraña nada que no hayan puesto demasiado interés en homologar un Cupra R DSG con 10 caballos más, porque tampoco hay muchas diferencias en consumo o prestaciones con su gemelo manual. Es más, el Cupra R con cambio DSG y 300 caballos acelera oficialmente de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos, una décima menos de lo que tarda el Cupra R de 310 caballos con caja manual. Y el León con este cambio automático también gasta menos, en concreto casi medio litro cada 100 kilómetros, una reducción no muy grande pero que vuelve a romper con el mito de que

los coches automáticos gastan más que los manuales. Y ojo al dato: elegir el cambio DSG en este modelo lleva un coste adicional de 1.790 euros, aunque será el dinero mejor invertido de tu vida.

Pero analicemos nuestra unidad de pruebas, dotada de un cambio manual de seis marchas con un tacto y una precisión que en momentos puntuales hace que nos olvidemos de casi todas las ventajas del DSG. Y no sólo precisión; los desarrollos son cortos –con una sexta de 42 km/h a 1.000 rpm– y atienden a una respuesta casi inmediata aunque se circule en marchas largas. Lo comprobamos en sexta a 70 km/h, con el motor giran-



▲ El Matt Grey es uno de los colores exclusivos. Los retrovisores están pintados en color cobre y algunos elementos son de fibra de carbono.

do a 1.700 rpm, porque pisamos el acelerador sin reducir y la respuesta y el empuje son similares a los de cualquier compacto de 120 CV acelerando a esa velocidad... pero en tercera.

El motor se mantiene inva-

riado respecto al Cupra 'sin la R', y lo que cambia, gracias a modificaciones en la programación de la centralita, es la curva de potencia, con su valor máximo 300 rpm más arriba, entre 5.800 y 6.500 rpm, lo que permite apurar algo más

las marchas sacando el máximo partido en la conducción más deportiva. En cualquier caso, prestaciones sobradas

para apagar la sed de aceleración y velocidad del más 'quemado', acompañadas siempre por una combinación que ra-

ya la perfección en velocidad de paso por curva y efectividad de frenos –unos Brembo de carreras– y dirección.

Pero el que paga el plus de un Cupra R se va a aprovechar de una preparación específica de los trenes rodantes realizada por el Centro Técnico de Martorell. Las llantas aumentan el ancho de vía. Las ruedas tienen 2 grados de caída negativa, las delanteras gracias a unas manguetas modificadas. Los amortiguadores reciben un tarado específico formando parte de la suspensión adaptativa DCC de serie, y los neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 ponen la puntilla para lograr un comportamiento que sorprende por dos cosas: su deci-

dido agarre en modo Sport y Cupra, y su agrado y cómodo mullido en Comfort. Son tres de los cinco modos de conducción, que se completan con el Individual y el Eco, programable desde el Individual.

Es la primera vez que Seat usa una pintura mate, y también la primera que recurre a la fibra de carbono para alguna de las piezas claves del coche, como spoilers, difusor trasero o faldones laterales. Y dentro, el tejido Alcantara es la nota predominante para un coche exclusivo en apariencia y eficacia. Aunque tanta exclusividad y equipamiento tiene un precio que supera, incluso, al del Volkswagen Golf R DSG de tracción total.

► SUS RIVALES



FORD FOCUS RS 2.3 ECOBOOST 350 CV

Lo tiene todo: más potencia, tracción total, mayor par... Eso sí, es el que tiene menos maletero y uno de los que más gastan. Pero es más barato que el Seat.

Precio	41.910 €
Vel. máxima	266 km/h
Consumo	7,7 l/100km
0 a 100 km/h	4,7 seg.



HONDA CIVIC TYPER 2.0 VTEC TURBO 320 CV

Es el más bajo del grupo y también el más ligero. Y también el más ligero, con 73 kilogramos menos que el León Cupra R. Pero a pesar de todo, acelera casi como el Cupra R.

Precio	38.400 €
Vel. máxima	272 km/h
Consumo	7,7 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



RENAULT MEGANE RS 1.8 TCE 280 CV

El R.S. es el que menos gasta ritmo normal y el menos potente del grupo, aunque sus prestaciones son muy buenas. Tiene el precio más competitivo de todos.

Precio	34.200 €
Vel. máxima	255 km/h
Consumo	7,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,8 seg.

 LA GAMA INICIAL COMBINA DOS MOTORES DE GASOLINA Y DOS DIÉSEL, SEIS ACABADOS, DOS CARROCERÍAS... Y CRECERÁ MUY PRONTO

Un trabajo redondo



Ya se pueden hacer pedidos de la cuarta generación del Focus, un modelo que cambia por completo frente a su antecesor: más amplitud con el mismo tamaño, nueva plataforma con motores y transmisiones a la última, mayor ligereza, tecnología para dar y tomar en cada capítulo... Y el resultado es fantástico sobre la carretera, donde se muestra cómodo, seguro y muy preciso.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En 1998, la llegada del primer Focus supuso una ruptura decisiva en la línea de producto de Ford, y la firma del óvalo espera que este cuarto Focus suponga un hito similar. Argumentos no faltan, pues la marca americana ha echado el resto en el desarrollo de esta nueva generación, concebida y desarrollada en Alemania, y que conserva bien poco de su antecesor: nombre y tamaño, básicamente. Ahora usa la nueva plataforma C2, transmisiones y motores inéditos –ver cuadro en página 33– y un arsenal de modernas tecnologías allá donde miremos, además de presumir de un aprovechamiento del espacio superior. Por ejemplo, crece sólo 18 milímetros –mide 4,38 metros de largo– pero el

huevo para los pies detrás gana 78 milímetros. Y como apenas sobresale el túnel central del suelo y la cota de anchura en la segunda fila aumenta 60 milímetros, la amplitud es muy meritoria; pues incluso la cota al techo en la segunda fila, sin ser de récord, parece correcta. Y este apartado es aún más brillante en el familiar –Wagon en algunos

mercados, y que aquí seguirá llamándose Sportbreak–, que con sus 4,67 metros se convierte en uno de los ‘cocos’ de la clase, ya que anuncia 608 litros de maletero –375 tiene la carrocería ‘normal’–, puede multiplicar el volumen hasta los 1.653 litros y ofrece una anchura entre pasos de rueda impresionante.

Si los nuevos Focus, fabri-

cados en la planta germana de Saarlouis, convencen por espacio, también lo hacen por calidad general. Es entrar y ya percibes que la construcción es robusta y refinada, con materiales mullidos por todas partes, magníficos acabados, asientos firmes y cómodos, un tacto estupendo de cada mando... Buen trabajo. Y en marcha veremos unos minutos después que la solidez no es aparente, sino que todo encaja y nada vibra, incluso sobre asfaltos degradados.

No hay instrumentación configurable, pero la que lleva es completa y se ve bien, y podemos reforzarla con un Head-up Display que proyecta, a buen tamaño, informaciones a la altura de los ojos del conductor. Además, bajo la pantalla central táctil hay un buen número de botones



◀ Maletero de 375 litros ampliable a 1.354 en el Focus de cinco puertas. Y en el Sportbreak son 608 litros, que llegan a 1.653 –138 más que antes– al abatir el respaldo. La anchura, récord en su clase: 115 centímetros.

–ni muchos ni pocos, los necesarios– para las funciones principales, y desde el volante, con algo de práctica, podremos controlar muchas cosas. Menos nos gusta la ubicación del botón de arranque –arrinconado, a la derecha del volante– o la posición un tanto retrasada –sobre todo en las versiones automáticas– del selector de modos de conducción: Eco, Normal y Sport son de serie en toda la gama –en

algunas versiones, los programas son cinco–, influyendo nuestra elección en dirección, tacto del pedal acelerador, rapidez de los cambios –con caja automática–, control de tracción o funcionamiento de ciertos asistentes; e incluso en el tarado de suspensión si el coche equipa la amortiguación activa CCD opcional, otra de las primicias en el Focus.

Pero antes de salir del habitáculo, cuyo aspecto depende

bastante del acabado elegido –del deportivo ST Line al lujoso Vignale, pasando por el Titanium o los Trend, más básicos–, una crítica aplicable a ambas carrocerías y a todos los niveles de equipamiento: no hay salidas de aireación ajustables en las plazas traseras, curiosa ausencia –casi imperdonable en el Vignale– cuando en los Focus destinados a China... sí hay. Las explicaciones al respecto por parte de

Ford, referentes a ‘gustos’, resultan poco convincentes, especialmente cuando el diseño ya está hecho y sus principales rivales sí las llevan.

Nos acomodamos al volante, una tarea que lleva pocos segundos, y nos disponemos a iniciar nuestro primer test. Un Focus Sportbreak con motor diésel EcoBlue de 120 caballos y cambio manual es el elegido, y pronto nos damos cuenta de que hemos acertado. La carretera trepa en poca distancia desde la costa hasta comarcas que rebasan los mil metros de altitud, pero el coche, con dos ocupantes y dos maletas, empuja de maravilla a poco que le mantengamos en su zona ‘de confort’: entre 1.600 y 4.500 vueltas. Más abajo, poca fuerza. Y aunque hablamos de la carrocería familiar y de un motor que prio-

PRECIO desde 19.575 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 91 A 133 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Dinámica, agrado y confort. Amplitud. Maletero (Sportbreak). Calidad. Tecnología. Ligereza.	 Ubicación de algunos mandos criticable. Sin salidas de aire traseras. Sonoridad 1.5 EcoBoost.

EL FAMILIAR SPORTBREAK MIDE 29 CENTÍMETROS EXTRA Y TAM BIÉN ES AERODINÁMICO: CX DE 0,284



En las versiones automáticas, de ocho marchas, no hay palanca, sino una rueda selectora y las dos levas en el volante.

MOTORES Y TRANSMISIONES

Unos nuevos, otros actualizados

Aunque la lista de precios para España incluye sólo dos motores de gasolina –1.0 EcoBoost de 100 y 125 CV– y dos diésel –1.5 EcoBlue de 95 y 120 CV–, con el tiempo irán llegando otros, como el nuevo 1.5 EcoBoost –deriva del estrenado en el Fiesta ST de 200 CV–, en versiones de 150 y 182 CV, o el 2.0 EcoBlue de 150 CV. Y es éste uno de los apartados donde el cuarto Focus innova más. Porejemplo, la arquitectura de tres cilindros del 1.0 EcoBoost se extiende también al 1.5 EcoBoost, y tanto uno como otro se benefician de la desactivación temporal de un cilindro: bastan 14 milésimas para conectarlo o desconectarlo. En el 1.0, además, los gases de escape se calientan antes para reducir emisiones, la presión de inyección aumenta hasta 250 bares, la combustión es más eficiente por la mejora de las turbulencias en la cámara y se han aminorado las fricciones internas; mientras que en el 1.5 se combina la inyección directa con la indirecta –más potencia, pero también mayor eficiencia cuando aceleramos poco–, las fricciones se moderan al máximo, el diseño del conducto de escape logra que el motor coja antes la temperatura óptima y la utilización del aluminio reduce el peso. Y los diésel EcoBlue



▲ Todos los motores –cinco de gasolina y tres diésel– se combinan con la caja manual de seis marchas, de manejo rápido, suave y preciso.

de cuatro cilindros, en variantes 1.5 y 2.0, también son nuevos, destacando el primero por su turbo de baja inercia o las mejoras en inyección y combustión, y el segundo por sus nuevos pistones de acero o un sistema de lubricación rediseñado. En cuanto a las transmisiones, son nuevas las cajas de cambio manuales –todas de seis marchas–, con mejoras en su guiado –menos fricción, recorridos más cortos...–; así como la caja automática –releva a la Powershift de doble embrague–, con ocho marchas y funcionamiento más intuitivo, pues gana en rapidez, tiene en cuenta curvas, subidas o bajadas, y ‘aprende’ del estilo del conductor.

▲▼ Nos ha gustado la postura de conducción y el buen tamaño de los datos en la pantalla Head-up Display. También la calidad general, o que toda la gama ofrezca de serie tres modos de conducción.



▲ En el lujoso acabado Vignale, disponible con ambas carrocerías e inicialmente sólo con los motores 1.0 EcoBoost 125 y 1.5 EcoBlue 120, hay tapicería de cuero, asientos delanteros calefactables y Active Park Assist.

Boost de 150 CV y cambio automático. En proporción nos enamora algo menos, pues el motor traduce en forma de sonido su condición tricilíndrica si aceleramos mucho; y el cambio es rápido... pero no muy rápido. No obstante, tiene un empuje muy progresivo –su par máximo llega a sólo 1.600 rpm– y podemos ir realmente veloces con él. De hecho, más rápido que con el diésel, pues hablamos de una versión que requiere sólo 8,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Y al ser más corto y pesar menos, culebrear por

carreteras retorcidas es un placer, especialmente en modo Sport, que por desgracia no modula el sonido del motor. Para el final hemos dejado el Focus 1.0 EcoBoost de 125 CV con caja manual, que podría erigirse en ‘best seller’ por la gran demanda de motores de gasolina, y porque realmente va de cine: anda muy bien, parece sonar menos que el 1.5 y es agradable en todo tipo de escenarios. Además, fue con el que probamos más a fondo varios de los nuevos asistentes del coche, otro de los puntos fuertes del Focus.

▲ Índice aerodinámico Cx de 0,273 en el Focus ‘normal’. El nivel ST Line aparece llantas de 17 pulgadas, paragolpes específicos, escape doble...

riza la economía –3,7 l/100 km homologa esta variante– podemos imprimir un ritmo de marcha vivo, incluso realizando adelantamientos seguros a vehículos pesados. En eso, tres claves son decisivas: la ligereza del conjunto –88 kilos menos de media que el

anterior–, un par máximo de 30,6 mkg a sólo 1.750 rpm y una caja manual que da gusto manejar por rapidez y suavidad. Suavidad, por cierto, que también caracteriza al motor, que suena poco y bien. En cuanto al comportamiento, ayuda la reducción

▲ A igualdad de motor y cambio, el Sportbreak pesa entre 39 y 61 kilos más que el Focus de 5 puertas; pero va igual de bien en zona de curvas.

de peso pero también la mayor rigidez torsional –un 20 por ciento extra– o la magnífica suspensión, pues el Sportbreak y los Focus 5p más enérgicos recurren a un eje trasero multibrazo que se lo traga todo. El resultado, una actitud noble, precisa y segu-

ra para devorar curvas sin que la trayectoria se descomponga jamás, y con un balanceo bien controlado, unos frenos potentes y una dirección rápida. O sea, fácil y eficaz. Después, ya en plena zona de montaña, nos pasamos a un cinco puertas con el 1.5 Eco-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBO. 85	1.0 ECOBO. 100	1.0 ECOBO. 125	1.5 ECOBO. 150	1.5 ECOBO. 182	1.5 ECOBL. 95	1.5 ECOBL. 120	2.0 ECOBL. 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	1.497	1.497	1.500	1.500	1.996
Potencia máxima (CV/rpm)	85/4.000-6.000	100/4.500-6.000	125/6.000	150/6.000	182/6.000	95/3.600	120/3.600	150/3.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,3/1.400-3.500	17,3/1.400-4.000	20,4/1.400-4.500	24,5/1.600	24,5/1.600	30,6/1.750-2.000	30,6/1.750-2.250	37,8/2.000-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v./Aut. 8v.	Man. 6v./Aut. 8v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v./Aut. 8v.	Man. 6v./Aut. 8v.
Frenos del./tras.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.	Discos. vent./Disc.
Neumáticos	195/65 R16	195/65 R16	195/65 R16	205/60 R16	215/50 R17	195/65 R16	195/65 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.322	1.322	1.322 (Aut: 1.371)	1.369 (Aut: 1.404)	1.369	1.363	1.363 (Aut: 1.394)	1.493 (Aut: 1.518)
Largo/Ancho/Alto (mm) 5p	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471
Volumen maletero (l)	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354
Capacidad depósito (l)	52	52	52	52	52	47	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	13,5	12,1	10,0 (Aut: 11,1)	8,8 (Aut: 8,9)	8,3	11,4	10,0 (Aut: 10,2)	8,5 (Aut: 9,3)
Velocidad máx. (km/h)	177	186	200 (Aut: 195)	210 (Aut: 208)	222	183	196 (Aut: 193)	210 (Aut: 207)
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,7	4,8 (Aut: 5,6)	5,3 (Aut: 5,9)	5,5	3,5	3,6 (Aut: 4,2)	4,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	110	107	108 (Aut: 126)	121 (Aut: 133)	124	91	94 (Aut: 111)	114
Precios desde... (euros)	N.D.	19.575	21.600	N.D.	N.D.	21.075	23.100	N.D.

MISMA LONGITUD PERO MÁS ANCHURA Y MENOS ALTURA, Y UN INTERIOR MÁS AMPLIO



En primera división

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En un periodo de diez días, conduje por vez primera el nuevo Ford Focus y probé a fondo el nuevo Mercedes Clase A y el Renault Mégane R.S., una especie de 'semana fantástica del compacto' que me ha permitido valorar mejor lo que representa este nuevo Ceed, tercera generación de una saga que, en realidad, nació en 2002 con el Cerato, un coche de claro enfoque 'low cost'. Luego llegaría en 2007 el primer Cee'd propiamente dicho, y en 2012 el segundo, ahora relevado por un modelo que cambia de arriba abajo y ve evolucionar el nombre, pues pierde el apóstrofo para facilitar las búsquedas en internet

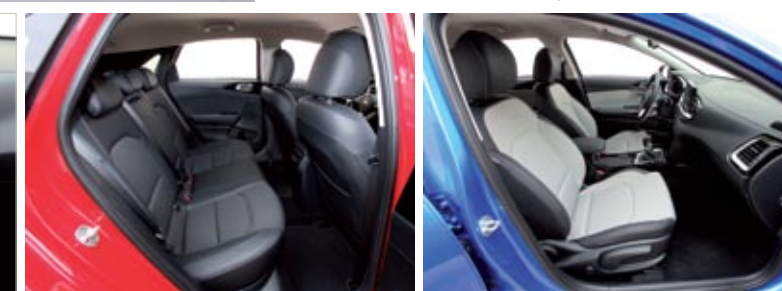
Kia va deprisa. Tanto, que le ha bastado con llegar a la tercera generación del Ceed para que su modelo compacto pelee ya con los más exitosos de la clase: Focus, Golf, León, Mégane, 308 o el i30 de Hyundai, con el que comparte mucho, aunque el Ceed acentúa el dinamismo.

PRECIO	
No disponible aún	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 101 A 142 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Rendimiento general. Motores T-GDI. Agradó y comportamiento. Amplitud. Calidad. Garantía.	- Motor 1.4 CVVT con poco par. Sonoridad del diésel. Cambio DCT algo lento en uso 'deportivo'.

—Cee'd venía de Community of Europe, with European Design—. Desarrollado en Alemania —las carreteras de Eifel y el circuito de Nürburgring han sido sus principales bancos de prueba— y fabricado en Eslovaquia, estamos de nuevo ante un coche creado a la medida de los gustos europeos. Y el trabajo sobre el chasis —comparte plataforma y mecánica con el Hyundai i30— ha sido intenso para lograr más confort aún —reducción de ruido y vibraciones, por ejemplo—, pero con una personalidad más deportiva. Y si eso se ve en un diseño exterior que recurre a detalles más 'racing', o en un interior que acentúa la deportividad incluso en los asientos, también deja huella en



▲ Dirección con menos de 2,5 vueltas, neumáticos Michelin Pilot Sport 4, suspensión con nuevos ajustes y eje trasero multibrazo... El Ceed va de maravilla. El maletero, de 395 litros.



▲ A finales de 2019 se introducirá la instrumentación digital configurable, pero el interior con el cuadro convencional convence plenamente. Todo está a mano, los mandos son intuitivos y racionales, y la calidad es muy buena.

la suspensión, independientemente en ambos ejes —detrás lleva un multibrazo que convierte la trazada de sus ruedas en imperturbable— y que minimiza la ya baja actitud subviradora —tendencia del morro a 'seguir recto'— del anterior ajustando

la dureza de muelles —un 40% más firmes delante y un 10% más suaves detrás— y estabilizadoras —menos duras tanto delante como detrás—, logrando una actitud neutra y equilibrada, con aplomo, poco balanceo... Lo vimos en las re-

torcidas y no siempre bien asfaltadas carreteras del sur de Portugal, escenario ideal para constatar el positivo efecto de otras mejoras: una dirección un 17% más rápida —2,44 vueltas de volante—, neumáticos Michelin Pilot Sport 4 en el

caso de las llantas de 17 pulgadas o frenos que cumplen satisfactoriamente. No creemos que tenga el mejor compromiso eficacia/confort del segmento, pero está en el grupo de cabeza. Además, ninguno de los motores que componen su gama inicial, con potencias de 100 a 140 CV, ha obligado a recurrir a esquemas radicales, por más que el 1.4 T-GDi de gasolina —primicia en el Ceed—, con sus 140 CV turboalimentados, sea ya capaz de imprimir ritmos de marcha 'alegres'. Lo probamos con el cambio automático 7DCT de doble embrague —y sin levas, aunque todos los Ceed automáticos las llevarán en España—, y el conjunto destaca por el empuje progresivo y el agrado, aunque la caja 7DCT brille más por suavidad que por deportividad o rapidez. Además, y eso también es nuevo, los Ceed automáticos cuen-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 CVVT	1.0 T-GDI	1.4 T-GDI	1.6 CRDI VGT 115	1.6 CRDI VGT 136
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	998	1.353	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 6.000	120 / 6.000	140 / 6.000	115 / 4.000	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	13,7 / 3.500	17,5 / 1.500-4.000	24,7 / 1.500-3.200	28,6 / 1.500-2.750	28,6 / 1.500 (32,6 / 2.000)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	205/55 R16	195/65 R15	195/65 R15
Peso (kg)	1.260	1.297	1.315 (Aut. 1.345)	1.388	1.415
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.310 / 1.800 / 1.447	4.310 / 1.800 / 1.447	4.310 / 1.800 / 1.447	4.310 / 1.800 / 1.447	4.310 / 1.800 / 1.447
Volumen maletero (l)	395 / 1.291	395 / 1.291	395 / 1.291	395 / 1.291	395 / 1.291
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	12,6	11,1	8,9 (Aut. 9,2)	10,9	10,2 (Aut. 9,9)
Velocidad máx. (km/h)	183	190	210 (Aut. 205)	192	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,2	5,5	5,7 (Aut. 5,5)	3,9	4,1 (Aut. 4,2)
Emissiones CO ₂ (g/km)	142	125	130 (Aut. 125)	101	106 (Aut. 111)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.





MUY BIEN HECHO, CÓMODO Y CON SIETE AÑOS DE GARANTÍA



▲ En función del acabado elegido —casi todos se combinan con los cinco motores—, las llantas son de 15, 16 ó 17 pulgadas. Las ópticas traseras, de LED, van encendidas siempre; sólo un ejemplo más de su alto nivel de seguridad.



tan ahora con un modo Sport que realza las sensaciones: pedal acelerador más sensible, dirección más firme, leyes de cambio de la transmisión más dinámicas... No estaría mal que ese botón se aplicase también a los Ceed manuales.

Pero vemos quizás más lógica la versión 1.0 T-GDI de 120 CV —sólo con caja manual—, cuyo tricilíndrico no deja de sorprender: suena bien, empuja en línea con lo que pide el 90 por ciento de usuarios y gasta lo justo. Además, pue-

de combinarse con los cuatro niveles de equipamiento de la gama: Concept, Drive, Tech y Emotion. No obstante, si lo que nos preocupa es el consumo podrían ser mejor idea los diésel 1.6 CRDi, con 115 y 136 CV. Probamos el segundo,

y salvo una sonoridad ligeramente elevada y unos desarrollos que pecan de largos en sexta con el cambio manual —intuimos que irá mejor con el 7DCT—, todo convence.

En cuanto a los precios, toca esperar unos días...

ASÍ CRECERÁ LA GAMA CEED
Esto es sólo el principio

La tercera generación del Ceed, que prescinde de la variante de tres puertas Pro_Cee'd de los anteriores, nace con dos carrocerías —de cinco puertas, a la venta en septiembre, y familiar Sportswagon, con maletero récord de 625 litros y disponible desde octubre—; aunque la oferta crecerá muy pronto, pues en enero de 2019 llegará a las tiendas el familiar deportivo Shooting Brake —conocemos el 'concept', pero el modelo definitivo no debuta hasta el Salón de París, en octubre—, y en la firma coreana contemplan el lanzamiento de una cuarta variante sobre la que nada se dice aún.

Sucede algo parecido en cuestión de acabados, pues a los ya existentes se sumará uno de tintes deportivos llamado GT Line; mientras que en cues-

tiones técnicas lo que se avecina es mucho, y muy variado. Por ejemplo las versiones deportivas GT —en cinco puertas y Shooting Brake—, dotadas del 1.6 T-GDI de 204 CV y dos tipos de cambio —manual y DCT—; pero no se prevé un motor de más potencia. O sea, no habrá un rival del Hyundai



▲► El Ceed Sportswagon —arriba— mide 4,60 metros. A la derecha, el 'concept' del Shooting Brake.



i30 N en la gama Kia. Y para 2019 se esperan también los Ceed con motor diésel Mild Hybrid —hibridación ligera de 48V—, basados

▲ La propulsión híbrida diésel EcoDynamics+ del Sportage: **1.-** Motor de arranque y generador Mild Hybrid (MHSG). **2.-** Motor de combustión. **3.-** Batería de 48 voltios. **4.-** Conversor DC/AC.

en los 1.6 CRDi de 115 y 136 CV, y que ahorran entre un 8 y un 10 por ciento de gasóleo. Después, no obstante, habrá motores Mild Hybrid de gasolina.



Deportividad híbrida

Para los que buscan deportividad sin renunciar a las ventajas de un híbrido, Infiniti propone el Q50 con 364 CV y sorprendente rendimiento

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Diseño distintivo y diferente, carácter deportivo, avanzadas tecnologías... Son las armas con las que Infiniti lucha con sus rivales premium. Y el nuevo Q50 es claro ejemplo. Incorpora desarrollos de los que, por ejemplo, se beneficia la escudería Renault de Fórmula 1 de la que Infiniti es socio tecnológico. Entre ellos está una de las estrellas del nuevo Q50, su motor híbrido de gasolina con el sistema Direct Response Hybrid. Un propulsor que convierte al Q50 en una berlina deportiva en sus prestaciones pero de máxima eficiencia.

El nuevo Q50 retoca ligeramente su imagen con elementos como la nueva parrilla de doble arco de la marca, las renovadas luces LED y con un interior, más elegante que deportivo. Pe-

ro lo realmente distintivo de este Q50 está en el apartado mecánico, con un sistema de propulsión que responde perfectamente a esa doble exigencia de las prestaciones y la eficiencia. El Direct Response Hybrid combina un motor V6 de 3.5 litros de cilindrada y 24 válvulas realizado en aleación de aluminio y una batería compacta laminada de iones de litio y control de doble embrague. Con una potencia combinada de 364 caballos y un par de 55,7 mkg el rendimien-

to es sobresaliente, así como los consumos, pues homologa 6,2 l/100 km.

Son datos que lo convierten un híbrido único en cuanto a sus prestaciones; y en su comportamiento no parece que estemos ante un híbrido; pues se aleja de la conducción de laboratorio que parece norma en otros. Lo hemos comprobado en un recorrido por los alrededores de Madrid, donde el Q50 ha destacado por sus suspensiones firmes, pero cómodas, por una dirección



▲ El Infiniti Q50 se ofrece con versión de tracción trasera o total.

PRECIO **37.000 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **144 A 159 g/km**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➤ Prestaciones y comportamiento deportivo. Tacto de la dirección. Calidad de acabado. Precio

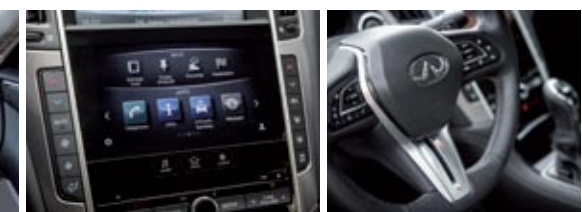
DEBE MEJORAR

■ Capacidad de maletero justa. Túnel de transmisión voluminoso. Habitabilidad trasera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	3.5 V6
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	3.498
Potencia máxima/rpm	306/6.800
Par máximo/rpm	35,7/5.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	50 kW (68 CV)
Par	27,5 mkg
Pot. máx. total	364 CV
Par máx. total	55,7 mkg
Tracción	Trasera/total
Caja de cambios	Aut. 7 vel
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos
Peso (kg)	1.842/1.936
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.810/1.820/1.445
Maletero (l)	400
Capacidad del depósito (l)	70
De 0 a 100 km/h (s)	5,1/5,4
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,2/6,8
Emisiones CO2	144/159 g/km
Precios desde... (euros)	37.027

adaptativa con más maniobrabilidad a bajas velocidades y más tacto y firmeza a alta velocidad. Y con unas aceleraciones fulgurantes y unas rapidísimas recuperaciones propias de una berlina deportiva pero que además se beneficia de la etiqueta ECO. Y de un precio, tras descuentos y financiación de 37.027 euros.



◀▲ En el interior se refleja la calidad y el cuidado por el detalle típicos de Infiniti. Cuenta con una doble pantalla táctil y el acabado es más elegante que deportivo.



La estrella de Audi

El Q8 condensa en un solo coche las virtudes de un todocamino como el Q7 y de una berlina coupé deportiva como el A7 Sportback. Por dinamismo, imagen, tecnología y comportamiento es lo máximo de la marca alemana... La estrella más brillante de Audi.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tiene tantas alternativas en su gama Audi que además de centrarse en configuraciones clásicas—berlinas, compactos, coupés, todocaminos...— puede 'hacer experimentos' mezclando conceptos para lanzar nuevos modelos al mercado. Así, por ejemplo, tener un SUV como el Q7 y un coupé de cuatro puertas como el A7 Sportback en la misma gama, le permite combinar ambos para crear el Q8; que mezcla

sabiamente la versatilidad del Q7 con la deportividad del A7. Con él quieren dar respuesta a una demanda cada vez más furete en el mercado. Porque con el auge incontenible de los SUV, las marcas buscan nuevas fórmulas para seguir explotando y ampliando el filón de los todocamino y crossover. En esa tendencia, los clásicos competidores de Audi—BMW y Mercedes— lanzaron hace ya tiempo al mercado los primeros SUV coupé. X6 y GLE Coupé son, literalmente

eso: SUV con una carrocería de aire coupé muy marcada que se refleja en una línea con una caída del techo en la zona trasera.

Frente a ellos, Audi opta por distinguirse con armas diferentes. Para empezar no responde a sus propuestas con un modelo de proporciones y estética coupé forzadas; sino con un SUV de aire deportivo pero acorde a los 'cánones de belleza del automóvil'. Es un todocamino, pero algo más bajo, con una ligera caída de

techo en la parte trasera mucho más discreta que en sus contrincantes y que nos recuerda a un Q7 pero diferente; más joven, más agresivo, más dinámico, más deportivo.

Eso se nota, por ejemplo en sus medidas, donde los 4,98 metros de longitud, 1,99 de ancho y 1,70 de alto lo hacen ligeramente más corto, más ancho y más bajo que el Q7 (5,05, 1,97 y 1,74). Unas dimensiones exteriores más comedidas pero sin perder nada en el interior; porque

los 3 metros de distancia entre ejes garantizan una habitabilidad sobresaliente y las formas del techo no impiden una altura en las plazas traseras en las que mi 1,75 de altura ni roza en el techo. Y el maletero ofrece unos extraordinarios 605 litros de capacidad, que crecen hasta los 680 si adelantamos la banqueta de los asientos traseros.

La parte de versatilidad de un SUV la cumple a la perfección; y en la parte de coupé o de deportivo, aprovecha las virtudes del A7 Sportback con elementos vistos en la berlina deportiva, como por ejemplo la dirección progresiva, que se hace más directa según se gira el volante o el eje trasero direccional—en opción— que favorece la maniobrabilidad del coche en todo momento (ver recuadro). Si unimos

Los increíbles escenarios del desierto chileno de Atacama, el lugar donde se ha realizado la primera prueba del Q8.



la tracción quattro está claro que el comportamiento va a ser claramente más dinámico; y eso pese a que es 150 kilos más pesado que el Q7. Además respecto al A7 cuenta con la ventaja de que su altura al suelo de 254 mm le permite adentrarse donde, evidentemente este ni se lo plantea.

Añade otras características para ofrecer el mejor comportamiento, como una sus-

pensión con regulación de dureza (de serie), aunque en opción se puede optar por la suspensión neumática adaptativa con ajuste de confort o deportivo, gracias a la cual se puede modificar la altura de la carrocería hasta 90 milímetros en función de la situación del terreno. Y cuenta con 7 modos de conducción, incluyendo uno Allroad y otro

Off road para salir de las zonas más complicadas.

La gama de motores refleja también las más avanzada tecnología. La llegada al mercado se producirá con el Q8 50 TDI, un motor 3.0 V6 de 286 caballos y un par 600 Nm. Y más adelante, se ofrecerán el Q8 45 TDI con un V6 diésel de 231 caballos y el Q8 55 TFSI, con el motor 3.0 de gasolina de 340 caballos. Todos los propulsores cuentan con la tecnología Mild Hybrid con batería de 48 voltios que consigue reducciones de consumo de hasta 0,7 l/100 km. Y disponer de la etiqueta ECO de la DGT.

Con todas estas características lo que se debe esperar es un comportamiento dinámico que realmente distinga al Q8. Eso es lo que hemos tratado de averiguar en la presen-



PRECIO APROX DESDE **85.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **N.D.**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento dinámico. Tecnología. Equipamiento y calidad de acabado.

DEBE MEJORAR

Gama mecánica escasa. Precio elevado. Túnel de transmisión voluminoso.



EL 50 TDI SERÁ LA PRIMERA VERSIÓN EN LLEGAR. DESPUÉS SE SUMARÁN EL 55 TFSI CON 340 CV Y MÁS ADELANTE EL 45 TDI DE 231 CV.

SOBRE LA BASE DEL Q7, EL Q8 ES 6 CENTÍMETROS MÁS CORTO, 2,7 MÁ S ANCHO Y 3,8 MÁS BAJO. ESO GARANTIZA MÁS DINAMISMO



tación internacional de este modelo, en el desierto chileno de Atacama. Para empezar, nos ponemos al volante de la versión 55 TFSI. Las carreteras que nos van a llevar

de San Pedro de Atacama –a 2.500 metros de altura– a algunos de los parajes de esta impresionante zona –hasta llegar a 4.500 metros sobre el nivel del mar– tienen de to-

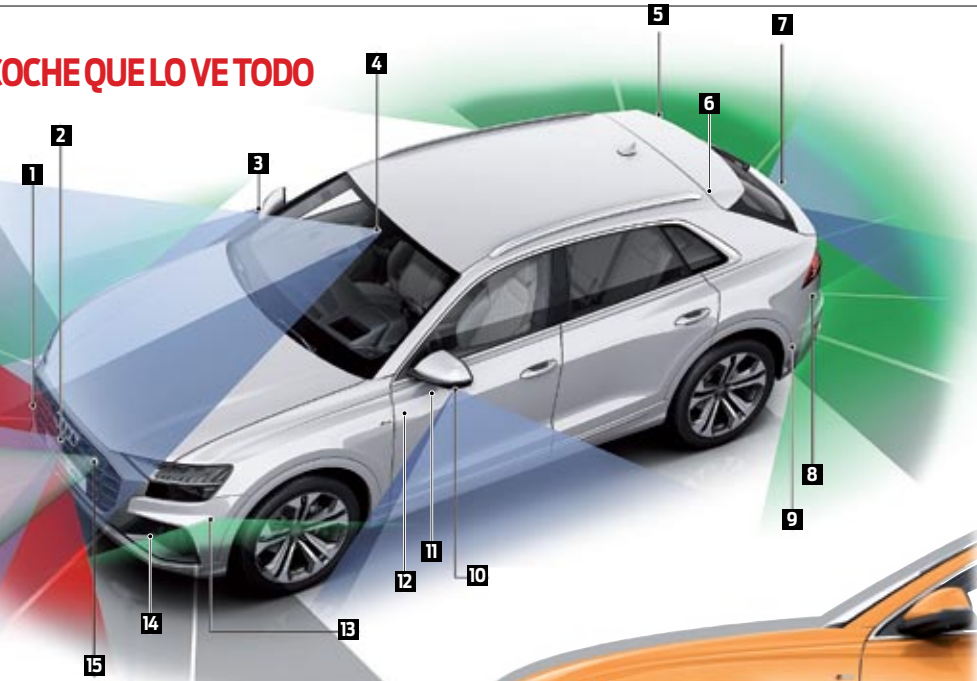
do: pistas asfaltadas, sin asfaltar, caminos, curvas, rectas y un tobogán de subidas y bajadas... Hacemos el recorrido en caravana, con un coche que abre camino, pero con un

ritmo vivo que nos permite analizar el comportamiento en una amplia variedad de terrenos; algunos de ellos –como una ruta off road– mucho más exigentes de lo que el fu-

AUDI Q8 TECNOLOGÍA A RAUDALES

- ▲ 1.- Cámara de visión de 360°.
- 2.- Escaner láser.
- 3.- Cámara de visión de 360°.
- 4.- Cámara de visión frontal.
- 5.- Sensor ultrasónico.
- 6.- Radar de alcance medio trasero.
- 7.- Cámara de visión de 360°.
- 8.- Radar de medio alcance trasero.
- 9.- Sensores ultrasónicos traseros.
- 10.- Cámara de visión de 360°.
- 11.- Unidad de control.
- 12.- Controlador central de asistentes a la conducción zFAS.
- 13.- Radar de medio alcance.
- 14.- Sensores ultrasónicos delanteros.
- 15.- Radar de largo alcance.

EL COCHE QUE LO VE TODO



► En offroad (2), la altura se eleva 5 centímetros respecto al nivel normal (1). Y en modo dinámico (3) baja 4 centímetros. 9 cm de diferencia entre la altura máxima y mínima.



◀ El eje trasero direccional gira las ruedas traseras hasta 5 grados en dirección contraria a las delanteras con lo que reduce el radio de giro; y a alta velocidad las ruedas giran en el mismo sentido que las delanteras y así mejora la estabilidad.

Se podría decir que el Audi Q8 lo ve todo; porque para controlar el arsenal de dispositivos de seguridad o de ayuda a la conducción de que dispone puede incorporar hasta cinco sensores de radar, seis cámaras, doce sensores ultrasónicos y un escaner láser para controlar sistemas como el control de crucero adaptativo, el asistente de eficiencia, el asistente de cruce, el sistema de alerta por cambio involuntario de carril, el asistente de bordillos o la cámara de 360 grados. Y toda esa información la gestiona a través de un controlador central zFAS que monitoriza constantemente el entorno del coche y utiliza los datos para proporcionar la mejor asistencia en todo momento.



▲ El salpicadero, con su doble pantalla, recuerda al del A8. El cuadro de instrumentos con Virtual Cockpit es de serie en el Q8.



▲▲ El interior mima a los ocupantes con un espacio, tanto de altura al techo como para las rodillas sobresaliente.

turo comprador de un Q8 va a recorrer nunca.

No valoramos prestaciones, porque el rendimiento del motor está condicionado por las circunstancias de extrema altitud; pero sí valoramos sensaciones. Para empezar, al volante, el Q8 no parece medir cinco metros de longitud. Aunque esencialmente la base es la del Q7 sus lige-

ras diferencias en volumen y dimensiones lo hacen más manejable; y con su centro de gravedad más bajo se asienta perfectamente sobre la carretera, parece más agarrado al asfalto. En marcha muestra un gran aplomo y menos inercias que el Q7. Y más vivacidad. Las suspensiones –en este caso cuenta con la neumática–, filtran muy bien aun-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	50 TDI	55 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.967	2.995
Potencia máxima/rpm	286/3.500-4.000	340/N. D.
Par máximo/rpm	61,2/2.250-3.250	N. D.
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Aut. Tiptronic 8 vel	Aut. S tronic 7 vel
Peso (kg)	2.145	N. D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.986/1.995/1.705	4.986/1.995/1.705
Volumen maletero (l)	605/1.755	605/1.755
De 0 a 100 km/h (s)	6,3	N. D.
Velocidad máx. (km/h)	245	N. D.
Precios desde... (euros)	85.000	N. D.

que a veces, en carreteras con mucho bache y badenes, dan un poco sensación de ir flotando. Perfecta la dirección y los frenos, y magnífica la maniobrabilidad que ofrece el sistema de cuatro ruedas directrices. El cambio, en este caso el S tronic de doble embrague y 7 marchas, redondea un conjunto magnífico.

El siguiente es el diésel, una versión que cuenta con suspensión neumática adaptativa sport que mejora la de su hermano, pues ofrece aún mayor tacto y sensación de dureza, en absoluto incómoda, en esos lugares donde antes notábamos esa sensa-

ción de flotar. Y a las virtudes mencionadas para el gasolina hay que añadir, en el caso del diésel, un mayor empuje desde abajo, pues el par máximo se ofrece desde 2.250 rpm. Cambio rápido y preciso, en este caso el tiptronic de 8 marchas, y un confort de marcha excelente.

El Q8 puede ser la nueva estrella de la marca a partir de julio –aunque las entregas empezarán en septiembre– pues da la oportunidad de no renunciar a ninguna de las virtudes del Q7 y adornarlas con muchos de esos detalles que se esperan de un coupé como el A7 Sportback.



Llega al mercado el Berlingo, completamente nuevo y que apuesta por la versatilidad, ofrece una habitabilidad de primer nivel, introduce las últimas tecnologías de seguridad y confort, y potencia la utilización fuera de carretera con el Grip Control.

Polivalencia total

M^a Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

El año pasado, el Citroën más vendido en 17 mercados europeos fue el Berlingo, del que ahora llega la tercera generación, que se fabrica en exclusiva mundial en la planta de Vigo y en la de Mangualde (Portugal), y da respuesta a estilos de vida diferentes y necesidades variadas de ocio o trabajo. Es una revolución sobre el modelo al que sustituye, que lleva en el mercado desde 2008, sobrepasando con creces lo que se espera de un vehículo comercial en la versión destinada a particulares y al transporte profesional, la que hemos podido conocer y en la que versatilidad y utilidad han sido puntos claves en su desarrollo. Versatilidad que complementan las dos dimensiones disponibles en cinco y siete plazas –tallas M y XL–, y la opción del Grip Control, que permite transitar fuera del asfalto y potencia ese aire ‘off road’ que desprende su nuevo y desenfadado diseño.

Con una imagen en línea con los últimos lanzamientos de la marca, y manteniendo el alto grado de personalización que Citroën está ofreciendo en sus modelos, el Berlingo sigue siendo referencia en polivalencia y practicidad, innovando en soluciones y equipamiento tecnológico y mejorando habitabilidad, confort y cualidades dinámicas; sin olvidar la apuesta por la conectividad. No en vano, son 19 los sistemas de ayuda a la conducción disponibles, la mayoría opcionales, entre los que no faltan aviso de cambio involuntario

de carril, indicador de atención y descanso recomendado, lector de señales de tráfico y recomendaciones de velocidad, Active Safety Brake, vigilancia del ángulo muerto, alerta de riesgo de colisión o regulador de velocidad adaptativo con función Stop, que va asociado al cambio automático EAT8. Y como complemento se añade el Head-Up Display a color, que proyecta la información en el campo de visión del conductor. Tampoco falta el freno electrónico de parking, que no ofrecen otros modelos del segmento.

Como tampoco es habitual el espacioso y despejado ambiente interior, que proporciona un luminoso habitáculo completamente rediseñado. La instrumentación es completa y el puesto de conducción resulta ergonómico, con muchas posibilidades de regular asiento y volante, lo que hace olvidar que conducimos un ‘vehículo comercial’. A los ocupantes de la segunda fila no les falta espacio para las piernas, pues disponen de 156 milímetros, mientras los dos asientos posteriores –no regulables en la talla M– se mueven 130 milímetros sobre raíles en los XL para jugar con la capacidad del maletero. Habitabilidad excepcional a la que se une un aumento del confort, fruto del ajuste de las suspensiones y de la bajada de la sonoridad a niveles reseñables para un coche de este tipo.

Y si de cualidades dinámicas se trata, la utilización de la plataforma EMP2 en la parte delantera no solo permite contar con las tecnologías de



◀ Todos los mandos están al alcance en un salpicadero despejado. El Head Up Display evita al conductor apartar la vista del asfalto.



▶ Grip Control y cambio automático comparten espacio en la consola central. La luna trasera practicable facilita el acceso al maletero.



seguridad y confort citadas, sino que también aporta maneabilidad y buenas cualidades dinámicas para sacar un buen rendimiento a los eficientes diésel 1.5 BlueHDi de 75,100 y 130 caballos, y al 1.2 PureTech de gasolina con 110

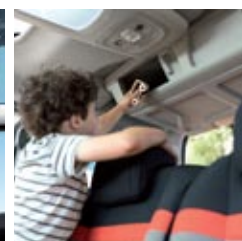
FICHA TÉCNICA (talla M)

MOTOR	PURETECH 110	BLUEHDI 75	BLUEHDI 100	BLUEHDI 130
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	108 / 5.500	75 / 3.500	100 / 3.500	128 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750	25,5 (30,6) / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6 v. (Aut. 8 v.)
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	205/60 R16
Peso (kg)	n.d.	1.635	1.660	1.660
Largo/Ancho/Alto (mm) M	4.403/1.848/1.844	4.403/1.848/1.844	4.403/1.848/1.844	4.403/1.848/1.844
Volumen maletero (VDA)	65 - 775 - 1.414	65 - 775 - 1.414	65 - 775 - 1.414	65 - 775 - 1.414
Capacidad depósito (l)	61	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	16,5	12,3	10,3
Velocidad máx. (km/h)	170	153	175	185
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	4,1	4,3	4,3
Emissiones CO2 (g/km)	125	108	112	113
Precios desde... (euros)	22.395	21.050	22.300	25.300

DIGNOS DE UNA BERLINA SON EL CUADRO, EL EQUIPAMIENTO O EL PUESTO DE CONDUCCIÓN. EL BERLINGO ES IDEAL PARA FAMILIAS, TRANSPORTE Y AFICIONES QUE REQUIERAN MUCHO ESPACIO



▶ Versatilidad y funcionalidad son aspectos claves, que se asocian a gran luminosidad, amplitud interior y la presencia de múltiples huecos portaobjetos.



CV, que configuran una oferta mecánica a la que se añadirá a mediados de 2019 el PureTech de 130 CV, asociado al cambio automático EAT8, ahora sólo disponible como opción –1.500 euros– para el BlueHDi más potente.

Sin duda, uno de los grandes atractivos del Berlingo es su modularidad, que lo adapta a un gran abanico de necesidades, permitiendo llegar de los cinco o siete ocupantes a un espacio de carga totalmente plano, incluso en el puesto del copiloto, ofreciendo 4.000 litros en el XL y 3.500 en el M, y acogiendo objetos de hasta 2,70 metros en la carrocería normal y 3,05 en la larga. Transformación que parte de un voluminoso maletero –con cinco plazas tiene 775 litros en el M y 1.050 en el XL– y posibilitan los tres asientos de la segunda fila, escamoteables y plegables individualmente

–el sistema de accionamiento Magic Flat llegará en primavera–; mientras que los dos de la tercera fila hay que sacarlos del vehículo. El acceso al gran maletero se beneficia de una luneta practicable, y se añade una bandeja escamoteable de dos posiciones para cubrir el equipaje. La capacidad aumenta con los funcionales espacios portaobjetos, 28 huecos de fácil acceso que suman hasta 186 litros; correspondiendo casi la mitad de ese volumen al Modutop de nueva generación, que incluye un arco traslucido a lo largo del techo.

A los concesionarios llegará en septiembre, pero ya se admiten pedidos, con un precio de partida –promociones incluidas– de 14.800 euros. Y apoya su lanzamiento con la serie especial #TOP1 limitada a 130 unidades, que cuesta 16.300 euros e incluye 2.550 euros de regalo en dotación.



MADE IN USA ESTE NUEVO SEDÁN ES EL PRIMER VOLVO QUE SE FABRICA EN NORTEAMÉRICA, QUE JUNTO A CHINA SERÁ SU GRAN MERCADO



Rompe moldes

El nuevo sedán de Volvo se fabricará en Estados Unidos, nace desde la avanzada plataforma global SPA de la marca, da la espalda definitivamente a los motores diésel y se rodea de una dotación tecnológica de última generación. Llegará a España en los primeros meses de 2019.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

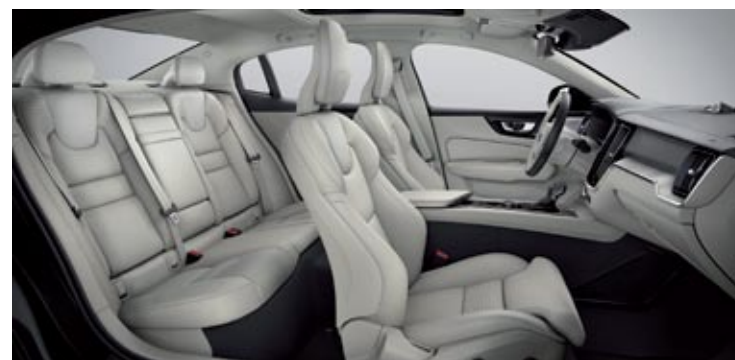
A la estela del práctico familiar V60, presentado recientemente, llega el S60, la nueva variante sedán de tintes deportivos que aterriza en un

segmento donde no se hacen amigos, pues tratará de abrirse un hueco ante rivales de la talla del Audi A4, la Serie 3 de BMW o la recién renovada Clase C de Mercedes.

El modelo de la firma sue-

co tiene 'pasaporte' estadounidense, pues es ahí donde se fabrica –ver cuadro–, y será ese país, junto a China, su principal destino a nivel de ventas. Por eso llama menos la atención el hecho de que no vaya a

tener en su gama ninguna motorización diésel, cuando sí las ofrece el V60 –producido en Bélgica–, con el que comparte prácticamente su genética al completo. Y es que en esos mercados tan alejados de Eu-



◀ El exterior hace gala de un diseño elegante y deportivo. El interior, como en el V60, es amplio y refinado, y se ha cuidado hasta el último detalle para presumir de calidad premium.



◀ La presentación del interior y los avances tecnológicos introducidos son los mismos que en el nuevo V60, modelo con el que comparte genética y plataforma.

PARA EL S60 Y EL NUEVO XC90 Primera planta de Volvo en EE.UU.

La estrategia de Volvo «produce donde vendas» ha dado un nuevo paso con la inauguración hace apenas unos días de la primera fábrica de la marca sueca en suelo estadounidense. Ubicada en Charleston (Carolina del Sur), su primer 'inquilino' en la línea de montaje será la nueva generación del S60, que comenzará a producirse en otoño a pleno rendimiento. Será el comienzo de una relación que tendrá su continuidad en 2021, año en el que también saldrá de estas modernas instalaciones el nuevo XC90, destinado tanto al mercado norteamericano como al resto del mundo; igual que ocurre con el nuevo S60. Esta nueva fábrica creará 4.000 puestos de trabajo, y cuando comience a funcionar a pleno rendimiento se producirán 150.000 vehículos cada año. Las instalaciones ahora inauguradas en Charleston completan las dos fábricas y la planta de motores situadas en Europa, las tres factorías y otra planta de propulsores en China, así como las plantas de montaje que Volvo también posee en India y Malasia.



▲ El S60 se convierte en el primer modelo de Volvo fabricado en Estados Unidos. Se producirán 150.000 vehículos al año.

ropa el gasóleo es pura anécdota; y a estas alturas parecen vender más estrategias como que el año que viene todos los modelos nuevos de Volvo tengan versiones electrificadas en su gama.

También el S60, que presumirá de dos variantes híbridas enchufables de gasolina: un T6 Twin Engine, con una potencia combinada de 340 caballos, y un T8 Twin Engine, que incrementa la potencia

hasta los 400 CV. En ambos casos, la tracción total y una transmisión automática de ocho relaciones se incluyen en su dotación de serie. La gama se completará en el momento de su lanzamiento con los motores de gasolina T5, de 253 CV, y T6, con 310 CV.

No hay grandes novedades tecnológicas respecto a las ya vistas en el citado V60 o los sofisticados XC60, XC90 S90

y V90, con los que comparte la arquitectura SPA. Por eso encontramos asistentes tan avanzados como el City Safety, una frenada de emergencia autónoma que reconoce tanto a vehículos como a peatones o animales grandes. Además, presenta una función que trata de evitar las colisiones laterales. Y la seguridad se incrementa también con el optimizado sistema Pilot Assist,

que permite al vehículo tomar el protagonismo a nivel de dirección, aceleración y frenado hasta los 130 km/h.

A la seguridad y eficiencia de sus motores añade un chasis activo y diversos programas de conducción que permitirán elegir entre un carácter más dinámico o uno más cómodo.

En el capítulo del infoentretenimiento, el nuevo S60 –a la venta en otoño en Estados Unidos, y a comienzos de 2019 en Europa– ofrecerá lo último en conectividad, navegación y servicios. Y la marca sueca propondrá también el servicio de suscripción 'Care by Volvo', que frente al ve-

hículo en propiedad ofrece la posibilidad de hacerse con un S60 mediante una atractiva tarifa plana mensual.



la frase

Reyes Maroto. Ministra de Industria, Comercio y Turismo



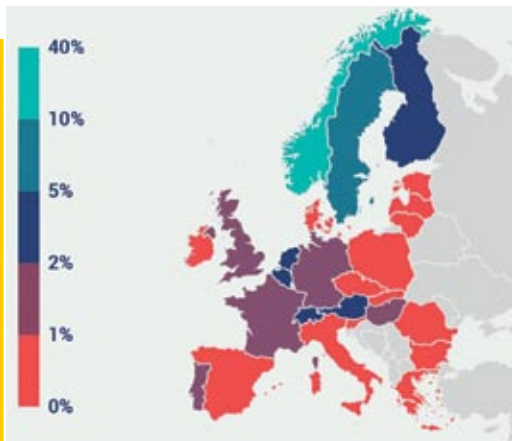
«Estamos ante una tormenta perfecta, porque hay que descarbonizar la economía y reducir emisiones sin perder la competitividad industrial que tenemos».

en breve

► **RENAULT VA BIEN EN ESPAÑA.** - Con 113,6 millones de euros ganados cierra la filial española 2017 (21,5 millones más que en 2016). Líder del mercado por segundo año consecutivo, vendió 101.503 coches que, con los 56.301 comercializados por Dacia, da el 12,9 % de cuota de mercado al Grupo. El 89 % de los 545.771 vehículos, el 82 % de los 1,19 millones de cajas de velocidades y el 69 % de los 1,59 millones de motores producidos en España salieron fuera.

► **AFRICA PARA SEAT, INDIA PARA SKODA.** - Seat liderará la expansión del Grupo VW en el norte de África. La decisión forma parte de la descentralización emprendida por el consorcio alemán, que también llevará a Skoda a asumir las responsabilidades en el mercado indio.

► **REORGANIZACIÓN DE HYUNDAI.** - América del Norte, Europa e India son las nuevas centrales de la marca coreana, que agilizarán la respuesta al mercado y necesidades del cliente. La sede europea asumirá la producción en Chequia y el 'joint venture' de fabricación en Turquía.

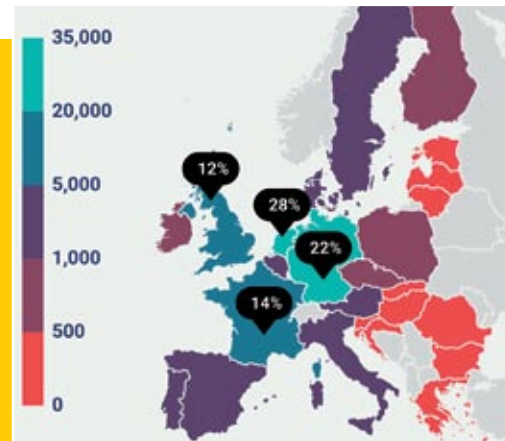


▲ Seis países, que coinciden con los PIB más altos, copan el 85% de los eléctricos que se venden en la UE.

el puntazo

La Ministra de Transición Ecológica considera insuficiente la propuesta europea de reducción de emisiones, que para la industria del automóvil es demasiado agresiva.

Antes de su primera reunión de ministros de Medio Ambiente de la UE en Luxemburgo, Teresa Rivera catalogaba de insuficiente la propuesta de Bruselas sobre establecer límites más estrictos a las emisiones contaminantes de turismos y furgonetas para 2025 y 2030: 80 g/km de CO₂ (-15 %) dentro de siete años y 66,5 g/km de CO₂ (-30%) dentro de doce, un objetivo que la industria del automóvil considera demasiado agresivo.



▲ El 76% de los puntos de carga están en cuatro países. Chipre (36), Grecia (38) y Letonia (73), donde menos hay.

mercado es una excepción en Europa. El análisis de los fabricantes de automóviles europeos debería servir a los responsables de las futuras medidas de descarbonización para legislar soluciones inclusivas, sin suponer que todos los países se encuentran en la posición que un puñado de mercados avanzados en electrificación que, curiosamente, comparten altos PIB.

Como complemento, ACEA ha estudiado la disponibilidad de recarga en los 28 miembros de la UE, constatando que sigue siendo una barrera para la mayoría de los consumidores. Hay unos 100.000 puntos, de los que el 76 % se concentran en solo cuatro países, que apenas cubren el 27 % de la superficie total de la UE. Según estimaciones muy conservadoras de la Comisión, en 2025 se necesitarían, al menos, dos millones.

la cifra

777,7

millones de euros costará a los conductores la subida de impuestos al gasóleo que planea el Gobierno, dado que supondrá entre 9,5 y 14,3 céntimos por litro —en función de la comunidad autónoma—, y afectará a 13 millones de vehículos, según los cálculos de la web Kelisto.es.

ACEA MUESTRA LO IRREAL DE LAS EMISIONES MARCADAS POR EUROPA

Si los precios no bajan, los eléctricos serán utopía

La inminente votación del Parlamento Europeo sobre las exigencias del CO₂ en las emisiones de los automóviles a partir de 2020 ha llevado a la asociación de fabricantes ACEA a pedir objetivos realistas, valorando lo que los ciudadanos se pueden permitir comprar antes de fijar desmesurados objetivos.

Para demostrar lo irreal de las pretensiones de la Co-

misión, que coloca los eléctricos puros con el 25% de las ventas en 2025 y con el 30% cinco años más tarde, Acea presenta un estudio demostrativo de que su precio sigue siendo un fuerte factor de disuasión para los ciudadanos de los estados miembros. Erik Jonnaert, el secretario de la asociación de fabricantes de automóviles, recuerda a los responsables de Bruselas

que «un cambio natural a los vehículos eléctricos no se producirá sin abordar el acceso» a esa tecnología, que prácticamente no existe en los países con un PIB inferior a 18.000 euros. De hecho, sólo representa el 0,7% de las ventas de automóviles en el conjunto de la UE, media que no superan la mitad de los 28 estados miembros.

Tan pobre porcentaje

acrecienta su debilidad cuando la propuesta de la Comisión exige casi un tercio de las ventas totales en menos de doce años; objetivo que el Parlamento endurece con la propuesta de llegar al 50 %. Jonnaert cataloga de «totalmente irreales» las expectativas de algunos responsables políticos, con respecto al ritmo de desarrollo del mercado. De hecho, afir-

ma: «un impulso forzado a la electrificación podría llevar a la exclusión social en muchos países de la UE, reduciendo la movilidad de las personas que más lo necesitan». Dado que, en un mercado tan fragmentado, para alcanzar en 2030 ese 30 % de promedio propuesto por la Comisión más de la mitad de los automóviles nuevos vendidos en Europa Oc-

cidental deberían ser de batería eléctrica. La base de tal afirmación la proporciona el estudio presentado por ACEA, que no solo muestra la división entre Europa Central y Oriental en lo que a comercialización de automóviles eléctricos se refiere, sino que también presenta una profunda división Norte/Sur. Además, se remarca que al 1,8 % del mercado solo se llega en los

Estados con un PIB superior a 35.000 euros, con un 85% de todas las ventas de automóviles eléctricos concentradas en seis países de Europa Occidental, con algunos de los PIB más altos. Sobre la utilización del mercado noruego como punto de referencia, ACEA resalta que, al igual que su PIB de 67.000 euros, más del doble de la media de la UE, el 39,3 % de ECV en su

borada por Midas y la Fundación Pons, que también refleja la falta de respeto de los automovilistas con los conductores de dos ruedas y la existencia de «trampas», como la pintura resbaladiza o los baches, señalados como los mayores peligros del día a día.

Nombramientos Cambios y refuerzos

Para dirigir las ventas en Europa, puesto de nueva creación, Aston Martin ha elegido al español **Enrique Lorenzana**, que tendrá a su cargo diecinueve países y reportará directamente a Ulrich Scäfer, el presidente de Aston Martin Europa; procede de Maserati, donde ha sido director de España y Portugal, director de Operaciones en Europa Occidental y director de Desarrollo de la Red en Europa. Nombramientos también en PSA, que tendrá al director de Asuntos Públicos y Relaciones Gubernamentales de Opel/Vauxhall, **Benjamin Sokolowski**, al frente de ese departamento en el Grupo para todo el mundo. Su homónimo en España y Portugal será **José Antonio León Capitán**.

Estudio Imprudentes en dos ruedas

Con un 85 por ciento de motoristas que reconoce cometer «imprudencias» cuando circula entre coches por zona urbana, no es de extrañar que el 56 por ciento de estos usuarios considere la ciudad más peligrosa que la carretera. Lo dice la «Radiografía del Motorista en España» ela-

Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam) **Ana Sánchez Anes** sustituye a Tomás Herrera en la dirección general de la institución, cargo en el que Herrera estaba a punto de cumplir 30 años. La estructura también se refuerza con **Juan Bareño** al frente del área Digital y **Elías Domingo** dirigiendo Comunicación, Marca y Relaciones Institucionales. Otro cambio que pronto se producirá es el de **Javier Novo**, que deja la dirección de la planta francesa de Renault en Batilly para liderar la transformación de la de Nissan en Ávila en un centro especializado en recambios de la Alianza Nissan-Renault-Mitsubishi. El hasta ahora director de esa factoría, **Óscar Bombín**, continúa al frente de las de Cantabria y Sant Andreu de la Barca (Barcelona). A nivel internacional, la detención de Rupert Stadler por el fraude de emisiones (dieselgate) ha puesto al frente de Audi a **Bram Schot**, el responsable de ventas y marketing de la marca más rentable del Grupo VW, que toma las riendas como presidente interino.



▲ Enrique Lorenzana



▲ Jose Antonio Leon Capitan



▲ Jaime Arsuaga La Porte



▲ Ana Sánchez



▲ Javier Novo



▲ Bram Schot



Nombramiento Pere Navarro vuelve a la DGT

Se da por seguro que volverá a dirigir la DGT el hombre que logró el consenso para poner en marcha el carné por puntos hace doce años y redujo en más de la mitad los muertos por tráfico bajo

su mandato, convirtiendo a España en referente europeo de la lucha contra la siniestralidad. Ocupó el cargo de 2004 a 2012, y en esta nueva etapa su reto será invertir la tendencia al alza iniciada por la siniestralidad en 2016 tras más de una década de caídas continuas. Deberá reactivar la eficacia del carné por puntos y seguro que apostará fuerte por las motos, colectivo por el que ha mostrado especial preocupación en su etapa como Consejero de Movilidad y Seguridad Vial de la Fundación Pons.

Bicis/coches

Convivencia obligada

Con «Share the Road», Ford impulsa la convivencia y el respeto entre ciclistas y automovilistas, mejorando los hábitos y actitudes de ambos colectivos y propiciando la armonía que falta entre ellos. La iniciativa de la maca del óvalo se apoya en «Wheelswap», una aplicación de realidad virtual que simula la peligrosidad de determinados comportamientos sobre cuatro y dos ruedas. Tras la experiencia visual hay un aumento de empatía hacia el otro colectivo en más del 70 por ciento de los casos, con cambio de hábitos en un 60 por ciento.



Seat y Skoda

Diess asume el mando

Herber Diess, el presidente del Grupo Volkswagen, ha asumido la presidencia del Consejo de Administración de Seat, que ocupó diecisiete años el español Francisco Javier García Sanz, que también era vicepresidente mundial de compras del consorcio alemán. Además, entra en el Consejo de Administración de Seat Hiltrud Werner, responsable de Servicios Legales e Integridad del Consorcio Volkswagen. A las



múltiples responsabilidades de Diess se añade la presidencia del Consejo de Supervisión de Skoda Auto, puesto en el que sucede a Frank Witter, que sigue ligado a ese órgano como vicepresidente.

Anfac Subir el diésel no es solución

Ante la equiparación de la fiscalidad de gasóleo y gasolina la asociación de

fabricantes Anfac pide valorar otras alternativas, rechazando que se justifique por cuestiones medioambientales y alertando de la repercusión que sobre la industria de la automoción, el medio ambiente y sectores como el transporte, tendrá la subida —los diésel suponen el 42 por ciento de la producción, con la Euro 6 hay muy poca diferencia con un gasolina, a los que aventajan en CO₂—. Anfac recuerda que, con excepción del Reino Unido, el impuesto del gasóleo es inferior al de la gasolina en los países de la UE, muchos

de ellos competidores de España y grandes productores de vehículos diésel.

Conducción autónoma al alcance de todos

Nissan está dispuesta a sacar más partido que otras marcas al dispositivo de control de velocidad adaptativo con asistente de distancia de seguridad, al que la firma japonesa denomina ProPILOT. De hecho, su objetivo es popularizar este sistema de conducción autónoma de Nivel 2 ofreciéndolo como parte del equipamiento de algunos modelos de su gama.

► Victor García es uno de los ingenieros que validaron el sistema ProPILOT en su adaptación al mercado europeo.



El sistema ProPILOT no es una novedad en el sector; sin embargo, sí lo es la estrategia de un grupo (Nissan-Renault-Mitsubishi) que ya ha establecido un calendario para su implantación y sus sucesivas evoluciones: 2018, movilidad autónoma con cambio de carril; 2020, utilización en ciudad con conductor; y 2022, autonomía completa Nivel 4 o Nivel 5. Ambiciosos planes que demuestran que esta y otras marcas estarán preparadas muy pronto –muchas ya lo están– para una conducción autónoma total, aunque el público y la mayoría de las grandes ciudades no estén tan preparados. Pero otro de los objetivos de Nissan democratizando estos sistemas es que el gran público cambie el chip a la hora de conducir.

Y es que poco a poco ha-

brá que irse acostumbrando a que el coche tome más de una decisión por seguridad. El sistema ProPILOT refuerza el control del conductor asistiendo en las tareas de dirección, aceleración y frenado. ProPILOT trabaja, de momento, en un único carril de la autopista, y está preparado para estar activo a cualquier velocidad.

Esta nueva tecnología, que ha llegado al Qashqai el pasado mes de mayo, viene a sumarse al Escudo de Protección Inteligente Nissan, que ya equipaba el todocamino de la marca japonesa y que, entre otras ayudas, incorporaba aviso de cambio de carril involuntario, control del ángulo muerto, detección de objetos en movimiento y la frenada de emergencia con reconocimiento de peatones.

ProPILOT se estrenó en 2016 en la Nissan Serena vendida en Japón, pero ahora los ingenieros han tenido que adaptar el software al mercado europeo realizando 150.000 kilómetros de prueba para comprobar que se ajustaba a los gustos y a la forma de conducir de este lado del charco. Por ejemplo, con la función adelantamiento, o con la distancia respecto al coche de delante, que se ha adaptado a los gustos europeos ya que aquí se conduce, normalmente, mucho más cerca del vehículo precedente.

Uno de estos ingenieros, el español Víctor García, ha participado activamente en esta adaptación, en la que también ha tenido mucho que ver el Brand Centre de la fábrica de Nissan en la Zona Franca de Barcelona.

Pero pasamos a la acción y nos ponemos al volante de uno de los primeros Qashqai en montar este sistema. Probamos los Qashqai dotados del ProPILOT por autopista de peaje, con señalización horizontal en perfecto estado y con tráfico fluido pero mucho camión y vehículos lentos, por lo que se da la situación ideal para poner a prueba el sistema de la marca japonesa. Hacerlo funcionar es muy fácil porque está claramente destacado sobre los mandos del volante, y se puede activar o desactivar con el dedo pulgar de la mano derecha sin ni siquiera retirar las manos del volante. Ese es uno de sus puntos fuertes, pero hay más. Comprobamos que efectivamente el ProPILOT trabaja de forma muy lógica, y a diferencia de otros sistemas ayuda en



▲ El sistema, de serie en los Qashqai con acabado Tekna y Tekna+, es muy sencillo de activar con el dedo pulgar de la mano derecha. En todo momento el cuadro informa de cada situación.

vez de molestar o provocar rechazo. La forma de centrar el coche en el carril es suave y progresiva, sin el efecto ‘ping pong’ de otras tecnologías que ‘escupen’ el coche constantemente, e incluso de forma brusca, de un extremo a otro del carril.

Otra peculiaridad del ProPILOT del Qashqai es que cuando un vehículo interrumpe por baja velocidad su trayectoria y está funcionando su control de velocidad activo, basta poner la intermitencia del lado izquierdo para que el sistema entienda que el conductor quiere adelantar, y recupera de forma inmediata la velocidad programada. Por supuesto, si se aborta el adelantamiento, el sistema respeta una distancia de seguridad con el vehículo que va delante. La aceleración se produce de forma progresiva y la deceleración, también. El Nissan Qashqai dotado del sistema ProPILOT puede llegar a detenerse por completo si las condiciones del tráfico así se



▲ La distancia con el coche que nos precede se puede regular en tres posiciones. Y la de la foto es en la que el coche queda más alejado.

plantean. Si la detención es por un tiempo inferior a tres segundos, el vehículo retomará automáticamente la marcha cuando el coche precedente lo haga. Si la parada es superior a tres segundos, el conductor deberá presionar el botón ‘RES +’ o hacer una ligera presión sobre el pedal del acelerador para retomar la marcha y ProPILOT volverá a estar activo.

Pero con el sistema activo, el ProPILOT también se convierte en un sistema de seguridad muy interesante, ya que en caso de que el conduc-

CÁMARA FRONTAL
Detecta el coche precedente y las líneas de carril.

DIRECCIÓN PILOTADA
Mueve el volante para centrar el Qashqai en el carril.

RADAR FRONTAL
Mide la distancia con el coche precedente.

ECU
Controla el sistema a partir de la información de la cámara y el radar.

CONTROL DE FRENADO

FRENO DE MANO ELÉCTRICO
Mantiene detenido el coche en situación de atascos.

CONTROL DEL ACCELERADOR ELECTRÓNICO

PROPILOT

Para relajarse, incluso en atascos

El sistema ProPILOT se basa en la lectura del tráfico y de las condiciones de la carretera que realizan, por un lado, la cámara frontal instalada en el parabrisas y, por otro, el sensor de radar ubicado detrás del logotipo de Nissan de la parrilla frontal. La información que generan estos dos elementos es analizada por una centralita, que es la que toma las decisiones activando la dirección eléctrica pilotada, el acelerador electrónico y el freno de mano eléctrico. El ProPILOT en el Qashqai combina tres sistemas que trabajan en equipo: el sistema de mantenimiento de carril con asistencia a la dirección, el control de velocidad y de la distancia respecto al coche precedente, y el control del acelerador a baja velocidad y en atascos.

Asistencia a la dirección
Lane Keep Assist (LKA)

Control de velocidad y distancia
Intelligent Cruise Control (ICC)

A baja velocidad y en atascos
Traffic Jam Pilot (TJP) - CVT only

Estos tres sistemas se combinan en el ProPILOT para conseguir una conducción autónoma Nivel 2. Nissan quiere democratizar este sistema.

PROPILOT

Desde 2016 se han vendido ya 120.000 unidades dotadas del sistema ProPILOT. Y según Adrien Levesque, Product Manager de la gama crossover en Nissan Iberia, “al año, un conductor español pierde cinco días en atascos. Y con este sistema, incrementamos la seguridad y el placer de conducir en cualquier situación, reforzando el liderazgo absoluto de Qashqai en el segmento crossover”.

Y este Control de Velocidad Adaptativo con Asistente de Distancia se combina en el Nissan Leaf con el iPedal y con el ProPILOT Park, dos sistemas de ayuda que poco a poco van conformando el denominado Nissan Intelligent Mobility.

Por ahora, el ProPILOT sólo está disponible de serie en las versiones Tekna y Tekna+ de Leaf y Qashqai, en este último caso asociado al motor diésel 1.5 dCi de 130 caballos con cambio automático XTronic, disponible desde 33.750 euros.

La mejor manera de conocer el producto



Audi Empresa organizó durante el pasado mes de junio la segunda edición de las jornadas 'Audi Empresa Day', un evento integrado en el marco de los cursos 'Audi Driving Experience' y en el que la marca de los cuatro aros presentó al sector de la empresa, y a algunas de las principales compañías de renting, sus últimos lanzamientos y novedades tecnológicas.

Novedades como el nuevo Audi A6, el A7 Sportback o el A8, buque insignia de Audi, que suman un porcentaje altísimo de ventas a través de esos canales. En estas jornadas, muy interesantes y emocionantes para los asistentes, Audi ha presentado al sector, de una forma exclusiva y diferenciadora, sus principales novedades, la más reciente

tecnología y su gama más deportiva cuando los asistentes se han sentado al volante de joyas deportivas, como los Audi R8 o alguno de los modelos de la gama RS, para recibir un curso de conducción como colofón al acto.

Un total de 72 personas –48 en Madrid y 24 en Barcelona– han participado en estas jornadas, en las que los

grandes protagonistas han sido las tres berlinas de gama alta del fabricante alemán. Los asistentes, entre los que se encontraba un nutrido grupo de periodistas especializados, pudieron conducir los tres modelos por carretera, y familiarizarse con los rasgos comunes de los tres coches, como el nuevo lenguaje de diseño de la marca, unos in-

teriores de calidad totalmente digitalizados y las mejoras introducidas en materia de construcción ligera y conectividad. Además, el trío de novedades comparte una interesante señal de identidad que ha sido muy valorada por las empresas y las compañías de renting que participaron en el evento.

Y es que todos se bene-

fician del distintivo ECO de la DGT, al incorporar de serie la tecnología Mild Hybrid (MHEV), o hibridación ligera. Disponible tanto para motores diésel como de gasolina, la tecnología MHEV con batería de 48 voltios –motores de seis, ocho y doce cilindros– ofrece un potencial de reducción del consumo de hasta 0,7 l/100km. Consta de dos componentes principales: un alternador de arranque y una batería de iones de litio. El alternador/motor de arranque (BAS) de 48 voltios complementa el motor de arranque convencional. Por su parte, la batería de iones de litio actúa como acumulador de energía y cuenta con una capacidad de carga de 10 Ah. Esta tecnología, entre otras ventajas, permite que a velocidades entre 55 y 160 km/h el vehículo pueda circular en modo de marcha por inercia con el motor apagado durante 45 segundos, y arrancar de nuevo fácilmente –y de forma casi imperceptible– cuando sea necesario a través del BAS. Además, la energía almacenada en la batería de iones de

litio sirve para alimentar sistemas auxiliares del tipo de la suspensión regulable o el climatizador, con el ahorro que eso supone. La tecnología de 48 voltios lleva tiempo desarrollándose, y ya está muy implantada en algunos mercados. Sin embargo, Audi ha sido pionera en su utilización a gran escala y en la clase premium.

Una vez probadas las no-

vedades, y ya integrados en los cursos de Audi Driving Experience Sportscar dentro de la oferta de la Escuela de Conducción de Audi, los participantes en las jornadas 'Audi Empresa Day' también tuvieron la oportunidad de ponerse al volante de algunos modelos de la gama más deportiva de Audi, disfrutando de la conducción en circuito: Jarama, en

el caso de Madrid, y el trazado de Castellolí, si hablamos de Barcelona.

Como broche final, la marca realizó una entrega de diplomas a los asistentes, en recuerdo de una gran jornada en la que todos pudimos disfrutar de una generosa visión del producto, la tecnología, la estrategia y los valores de una marca premium como es Audi.

AUDI SPORTSCAR DRIVING EXPERIENCE Piloto por un día

Audi ofrece una amplia oferta de cursos de conducción orientados a clientes y curiosos que deseen mejorar sus aptitudes al volante. Y el curso estrella, por ser la máxima expresión deportiva, es el denominado Sportscar, en el que el gran protagonista es el Audi R8 V10 con 610 CV de potencia, 'escortado' de cerca en esta ocasión por el RS 4 Avant 2.9 TFSI con 450 CV. Con todo ese potencial, es vital escuchar las indicaciones del piloto Jordi Gené, director de la escuela, para conocer las características de cada modelo, así como el trazado del circuito en el que se celebra el evento.

Nuestra toma de contacto tuvo lugar en el Jarama. Acompañados por un experimentado elenco de monitores, nos enseñaron a trazar curvas, realizar frenadas progresivas y de emergencia, esquivas... y domar los 610 CV de un R8 de calle que no desentona nada en un circuito de velocidad. El curso tiene una duración de cinco horas y cuesta 545 euros para los clientes de Audi, y 690 euros para los que no lo son. Se puede reservar en la web audidrivingsportscar.es. Además del Sportscar, que es la opción más radical, también se ofrecen los cursos Dynamic y Progressive, así como uno denominado Off Road para conocer la tecnología de los modelos más aventureros de Audi, y uno más, el Winter, que nos permitirá familiarizarnos con la tecnología de tracción total quattro por si aparecen el hielo o la nieve.

▶▶ Jordi Gené, responsable del curso Sportscar, da las explicaciones oportunas para familiarizarnos con los vehículos antes de entrar en acción.



◀▶ A la izquierda, representantes del sector empresas y de compañías de renting con las nuevas berlinas de la marca. A la derecha la teórica del curso.



◀▶ Como si fuéramos el propio Óscar Fuertes, a nuestra derecha estaba su copiloto. 'Volar' con este Tivoli DKR es pan comido.

Del Dakar a mis manos

Tras disputar la edición número 40 del Dakar, hemos podido conducir este SsangYong Tivoli DKR, un buggy con 405 CV realmente salvaje.

Vencer la Dakar Challenge Europea se tradujo en el pasaporte para disputar la cuadragésima edición del legendario Rally Dakar. Esa fue la recompensa para Óscar Fuertes y Diego Vallejo, quienes junto al equipo SsangYong MotorSport se plantaron en Perú para formar parte de una aventura que les llevaría a recorrer los más de 8.500 kilómetros de esa dura prueba, repartidos en 14 exigentes etapas.

De los 92 coches que tomaron la salida, cruzaron la meta 43, y este Tivoli DKR acabó en una meritoria trigésima posición de la general, y cuartos en la categoría T1.3, donde se encuadra este buggy 'Made in Spain'.

Conocer en primera persona a esta criatura ha sido la excusa para sentirnos pilotos por un día, pues la firma co-

reana nos ha dado la oportunidad de conducir este buggy dotado de un chasis tubular fabricado por Herrador Motorsport. A nuestro lado, Diego Vallejo nos da las primeras nociones de cómo poner en marcha esta máquina, cuyo motor es imposible calar, lo que sí es fácil en otros casos cuando no estás habituado a

este tipo de vehículos. Se debe a que apuesta por una transmisión secuencial con un convertidor de par... Vamos, que es automático.

Nos colocan los arneses y el volante, y arrancamos su 6.2 V8 atmosférico con 405 CV, cifra más que suficiente para que este Tivoli DKR, que supera las dos toneladas, acelere



▶ SsangYong ha trasladado las líneas de su Tivoli a la carrocería de este buggy, que esconde un chasis tubular y un 6.2 V8 con 405 CV.

de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos y alcance los 193 km/h. Lento no es, y nos lo hace saber en cuanto hundimos el pedal derecho.

Todo ese potencial va a sus ruedas traseras, y es aconsejable quitar gas para meter el morro en las curvas, pues por su configuración, la parte delantera tiende a flotar. En segundos coges confianza, y sorprende su capacidad de tracción, en la que ayudan sus neumáticos Yokohama Geolandar; y, sobre todo, la facilidad para devorar las irregularidades del firme, pues el circuito donde lo condujimos tenía un par de vueltos que despacha como si nada. Para ello recurre a una suspensión King, que tiene 400 y 500 milímetros de recorrido en su eje delantero y trasero, respectivamente.

Una vez te habitúas al claustrofóbico interior, te rindes ante este Tivoli DKR, que según nos dicen 'devora' 65 l/100 km. Pero en un coche de carreras, el consumo queda en un segundo plano. Más cuando en sus depósitos caben 400 litros de carburante, suficientes para afrontar las etapas más largas de una carrera tan carismática como dura.



▶ Yokohama ha creado estas gomas Geolandar M/T G003. Este Tivoli DKR tiene sistema de autoinflado para las etapas de dunas, y sus suspensiones parecen de otra galaxia. Acceder a su interior no es sencillo, y no sobra espacio, pero a su volante disfrutas como un niño.



◀▶ El centro de desarrollo de Rüsselsheim se encargará de fabricar un nuevo 1.6 PureTech para sus híbridos enchufables. Allí también crearán los asientos para todos los modelos de PSA.

Así es el futuro de Opel

Opel se ha convertido en un eslabón más del Grupo PSA, y será la encargada de desarrollar nuevos motores, plataformas, asientos...

En agosto de 2017, la firma alemana se convirtió en un nuevo eslabón dentro del entramado del Grupo PSA, que a día de hoy está formado por las marcas Citroën, DS, Opel, Peugeot y Vauxhall. Desde ese preciso momento comenzaron a escribir su nueva hoja de ruta lejos de General Motors.

Opel es vital para PSA, y también lo es su legendario centro de desarrollo técnico de Rüsselsheim, en Alemania, donde recientemente nos daban a conocer sus planes de futuro. Hace unos años, Opel dio un salto cualitativo en lo que a ergonomía se refiere al incorporar una nueva gama de asientos con calificación AGR. Por ese motivo, PSA ha decidido aprovechar esos conocimientos, de manera que será la firma alemana la encargada de desarrollar, desde ya, asientos para toda la familia de vehículos del gigante francés.

En Rüsselsheim también han comenzado a trabajar en una nueva plataforma modular que deriva de la actual EMP2, y que será la base para la futura generación de vehículos comerciales ligeros, que en el año 2020 tendrán, incluso, una variante eléctrica.

Y es que la hibridación es un objetivo prioritario que

Opel tiene en mente, lo que les lleva a asegurar que en el año 2024 todos los modelos de la firma alemana ofrecerán ya una versión electrificada. Esto significa que tendrán modelos con tecnología de 48 voltios, híbridos, híbridos enchufables o eléctricos puros.

Para conseguirlo serán de vital importancia las dos nuevas plataformas que van a recibir. Son las conocidas CMP y EMP2, que utiliza ya PSA... Y también algunos vehículos de Opel, pues sus Crossland X, Grandland X y Combo ya las

emplean. Sobre estas dos plataformas fabricarán 26 modelos dentro del Grupo PSA, y 13 de ellos serán Opel. Para crear este mismo número de modelos antes necesitaban 9 plataformas diferentes. Y si tenemos en cuenta que desarrollar la base supone un 60 por ciento de los costes totales, es de lógica pensar que esta alianza repercutirá positivamente en el precio final del producto.

Igual sucederá con los propulsores, pues Opel irá introduciendo las mecánicas de

gasolina PureTech y diésel BlueHDi. Así pasará de tener diez familias de motores a cuatro, que serán verdaderamente eficientes, pues las actuales ya cumplen la normativa Euro6d-TEMP.

El centro de Rüsselsheim ha sido elegido para desarrollar un nuevo 1.6 PureTech, que será una pieza clave en la mecánica híbrida enchufable que estrenará el Opel Grandland X. Se pondrá a la venta en 2020, tendrá tracción total, acelerará de 0 a 100 km/h en 7,0 segundos y se promete 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico.

Más autonomía aún tendrá el futuro Opel Corsa EV, un cien por cien eléctrico que llegará en 2020 y que será fabricado en Figueruelas.

▶ Opel simplificará sus bases de producción, pasando de nueve plataformas a dos; y del mismo modo, pasará de tener diez familias de motores a cuatro. En 2020 llegará un Opel Grandland X híbrido enchufable.



▶ Esta es la primera imagen del futuro Corsa, que estrena la plataforma CMP y que será 'Made in Spain'.



AUDI CREATIVITY



+ en www.hondae.es

RETO PARA EL FUTURO

El concurso Audi Creativity Challenge, impulsado por la marca para promover la creatividad y la innovación entre los jóvenes, ya tiene ganador. El equipo NCP, del colegio M. Peleteiro (Madrid) se ha alzado con el primer premio por el proyecto denominado 'Globed', que pretende poner la educación al alcance de todos con dispositivos 'low cost'.

El equipo ganador de esta tercera edición viajará a Silicon Valley, donde compartirán experiencias con profesionales de empresas líderes como Facebook, Twitter, Google, etc.

ATENTOS A...

HASTA FINAL DE SEPTIEMBRE

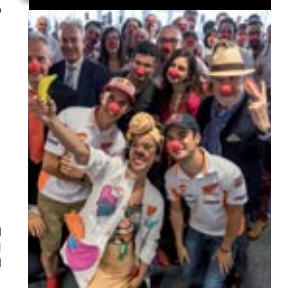
El concesionario **Motor Tomé de Skoda, en Madrid**, exhibe el mural ganador del concurso **#karoqatumanera**, creado por el joven ilustrador Iván McGill.



HONDA

PONTE UNA NARIZ ROJA

Hazte una foto con una nariz roja de payaso, compártela en las redes sociales con el hashtag #hondaelvalordeungesto y conseguirás un euro para la Fundación



Theodora, que reparte sonrisas entre los niños hospitalizados. El donativo lo pone Honda, que quiere recaudar unos 25.000 €. Marc Márquez y Dani Pedrosa ya se han sumado a la acción.

120 AÑOS DE RENAULT

► El Museo Autoworld de Bruselas rinde este verano homenaje a Renault con una exposición sobre los 120 años de la marca.



▲ La muestra recorre la historia de Renault a través de 50 de sus modelos.

EXPOSICIÓN DE ANIVERSARIO

El Museo Autoworld de Bruselas conmemora los 120 años de Renault con una exposición que recorre la historia de la marca a través de 50 de sus automóviles más emblemáticos. La muestra (abierta desde el 13 de julio hasta el 2 de septiembre) permitirá admirar algunos de los primeros modelos de la marca, como el Tipo A

de 1899 -el primer automóvil cerrado de la historia- y el Tipo B de 1900. También se exhibirán coches tan originales como un 'Marne-taxi' de 1914 y algunos de los automóviles que, a lo largo del tiempo, han contribuido a que Renault sea hoy lo que es: Juvaquatre, 4CV, Dauphine, R4, R16, Espace, Scénic, R5, etc.

Además, se podrá recorrer la historia de la marca en la competición automovilística, en la que ha estado presente desde sus orígenes. Para ello, se exhibirán varias versiones deportivas del Renault Clio junto con algunos modelos actuales de RS, Gordini o variantes deportivas del Dauphine, R8, R12...

VERÓNICA BLUME

NUEVA EMBAJADORA PARA EL PEUGEOT 3008

El Peugeot 3008 tiene entre sus embajadores a personajes tan populares como los tenistas David Ferrer o Fernando Verdasco, la cantante Edurne o el piloto Carlos Sainz. A estos se suma ahora la modelo Verónica Blume, que ha elegido este modelo para sus desplazamientos. Blume



COLABORACION

VíaLíder, la red de talleres especializados en neumáticos de Michelin, ha colaborado con **Banco de Alimentos de Madrid** donando 440 lotes de comida, con un valor de 20.000 euros.

Montse Turiel | mturiel@motor16.com

EL M5 DEBUTA EN 'FALLOUT'

MISIÓN IMPOSIBLE PARA BMW

BMW colabora una vez más con la saga cinematográfica 'Misión imposible', en la última entrega, 'Fallout' (llega a los cines el 27 de julio), podremos disfrutar de varios modelos de la marca en acción. Entre ellos, habrá escenas protagonizadas por el nuevo BMW M5, el Serie 7 -buque insignia del fabricante-, un Serie 5 de 1986

o la motocicleta R NineT Scrambler. BMW proporciona coches y motocicletas al conocido agente Ethan Hunt (Tom Cruise) y el resto de protagonistas de la saga 'Misión imposible' desde 2011, cuando debutó en la pantalla el BMW i Vision Dynamics, anticipo del deportivo híbrido BMW i8.



▲ El BMW M5 es el coche elegido por Tom Cruise en 'Misión imposible-Fallout'.

LA MAYOR REUNIÓN DE LA HISTORIA DEL MODELO

UN FIAT PANDA PARA CADA DÍA DEL AÑO

La mayor concentración de Fiat Panda del mundo se ha celebrado hace unos días en Italia con la asistencia de 365 modelos de todas las generaciones llegados de toda Europa.

El año pasado, una joven italiana, propietaria de un Fiat Panda, anunció en Facebook que viajaría con sus amigas en su coche, popularmente conocido como 'Pandino' en italiano, a la ciudad del norte del país del mismo nombre e invitó a los fans del modelo a unirse a la excursión. Lo que comenzó casi como una bro-

ma, se propagó rápidamente por las redes sociales y el 18 de junio de 2017 más de 200 Fiat Panda se dieron cita en la localidad. El evento se ha convertido en algo mayor y este año la segunda edición del 'Panda a Pandino' ha sido la reunión de propietarios de este modelo más grande del mundo, con 365 unidades.

▲ 365 unidades del Fiat Panda se dieron cita en Pandino, al norte de Italia, en la mayor concentración de este modelo celebrada hasta la fecha. Se reunieron modelos procedentes de España, Reino Unido, Francia, etc.



EL ESPAÑOL AFIRMABA HACE POCO QUE SÓLO CABE SEGUIR EN LA FÓRMULA 1 EN UN ENTORNO COMPETITIVO, LUCHANDO POR PODIOS



¿Se acerca el final de Fernando Alonso en la Fórmula 1?

Javier Rubió | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

“Creo que fue en 2007 cuando dije que terminaría mi carrera en Ferrari y, obviamente, no fue así. Ahora, parece que ocurre algo parecido”. Surgió el rumor en Austria de que Kimi Raikkonen era el siguiente en la lista, y así fue preguntado por el posible interés de McLaren. Una semana antes había sido el turno de Daniel Ricciardo, quien confirmaba una posible oferta del equipo británico como potencial sustituto de Fernando Alonso. “Nunca sabes lo que puede venir, siempre se habla mucho de esto y de lo otro, y no estoy muy contento de tener que comentar esto. Veremos, incluyendo para mí”. Raikkonen no cerraba las puertas en una confirma-

ción implícita de los contactos con McLaren.

¿Seguirá o no Fernando Alonso en la Fórmula 1 el próximo año? ¿Ha comunicado ya sus intenciones de futuro a McLaren? De aquí, quizás, los contactos con pilotos de calibre ¿O McLaren únicamente sondea el mercado en previsión de una posible despedida de la Fórmula 1? Porque caben legítimas dudas sobre la continuidad del piloto español. Tanto por la actual situación del equipo británico, que parece sufrir una notable involución en las últimas carreras, como por un cierto hastío que Alonso desprende sobre la situación actual de la propia Fórmula 1.

“¿El problema del coche? Es lento, es el mismo de los últimos tres o cuatro grandes premios. No había pro-

blema con el equilibrio, pero el tiempo no es suficientemente rápido. Vamos hacia atrás, en cada carrera somos cada vez menos competitivos”, denunciaba Alonso cuando los dos monoplazas británicos habían quedado atrapados en el Q1 del Gran

Premio de Francia. “Sin frenos, sin neumáticos, estamos fuera de los puntos... pero no me importa demasiado”. La frase por la radio de Alonso en Paul Ricard recordaba los tiempos de Honda, aunque ahora con motor Renault. El español rodaba



▲ En Francia, y a través de la radio, su frase «sin frenos, sin neumáticos, estamos fuera de los puntos... pero no me importa demasiado» fue clara.

Tras romper con Honda, McLaren tampoco ha respondido en 2018 a las expectativas. En las últimas carreras incluso ha sufrido una involución. Sus responsables técnicos no encuentran el rumbo con el MCL33. Sin aparentes opciones en Red Bull, Ferrari y Mercedes, Fernando Alonso decidirá esta temporada su continuidad en la Fórmula 1 con un panorama con pocos argumentos para volver a aspirar a la victoria.



en las últimas posiciones en carrera.

En la prueba francesa Alonso acumulaba, además, su tercer abandono consecutivo por problemas mecánicos. “El paquete aerodinámico lo trajimos en Barcelona y entramos en la Q3, en Mónaco éramos séptimos. Y luego no traes nada más, y cuando no traes nada a las carreras, el resto va trayendo decimillas y te vas quedando atrás», explicaba en el pasado Gran Premio de Austria. El resultado del domingo, cuando Alonso entraba de nuevo inesperadamente en los puntos después de salir desde boxes, no maquillaba la situación ¿Qué sucede en McLaren para haber llegado a semejante situación, incluyendo el retroceso de las últimas carreras?

Hoy se antojan ingenios



EN AUSTRIA ALONSO ENTRABA INESPERADAMENTE EN LOS PUNTOS, CERRANDO UNA RACHA DE TRES ABANDONOS CONSECUTIVOS

y hasta pretenciosos aquellos mensajes de la pasada temporada al presumir que el MCL32 era uno de los mejores chasis de la parrilla. En invierno McLaren apuntaba a un retorno al podio una vez soltado el lastre de la unidad de potencia de Honda. Sin embargo, el MCL33 de 2018

ha puesto inesperadamente en evidencia importantes carencias técnicas en el equipo británico. Y quizás también organizativas.

El MCL33 ha destacado esta temporada por la falta de velocidad punta, de un excesivo 'drag' –resistencia al avance–, el precio a pagar

es natural que la gente baje la guardia. Cuando montas un nuevo motor te haces complaciente pensando que va a resolver todos los problemas, y te das cuenta que tienes otros. No reaccionamos suficientemente rápido, no queríamos verlos”, explicaba Zak Brown para sintetizar las razones de la crisis. Pero el rendimiento en pista del MCL33 parece derivado de causas más profundas, que se proyectan hacia el liderazgo técnico y organizativo de McLaren. Disfunciones internas que una parte de su plantilla exteriorizaba a través de algún medio británico.

Días antes de la carrera francesa, un periódico británico daba voz a Martin Whitmarsh, antiguo responsable del equipo. Denunciaba el despido de Tim Goss, uno de sus responsables técnicos, así como el descontento interno de la plantilla. Y cuestionaba las consecuencias para McLaren y su rendimiento en la Fórmula 1 de una posible participación en el Indycar americano a partir de 2019, y en Le Mans a partir de 2020. Si Boullier era cuestionado por el fracaso del MCL33, también se ponía en la picota la estrategia de Zak Brown para la compañía. Se desconoce hasta qué punto esa contestación interna es mayoritaria o no en el seno del equipo. Pero no parece que la organización sea una balsa de aceite, exprimida laboralmente por los plazos y las urgencias, y con pocas recompensas deportivas en los últimos años.

por la falta de carga aerodinámica en curvas lentas que es necesario compensar aerodinámicamente. “Creo que hemos identificado las áreas en las que tenemos problemas». Está en la aerodinámica, pero no aparece en el túnel de viento y no podemos replicarlos. Sabemos lo que perseguimos. Lo que no tenemos obviamente es la solución...” Zak Brown daba carta de naturaleza en Paul Ricard a los problemas de McLaren; y en Austria, el americano se manifestaba en el mismo sentido. Honda pudo ser un lastre en términos de fiabilidad y rendimiento, pero McLaren ha demostrado aportar una decisiva cuota de responsabilidad que ha estado enmascarada estos últimos años.

“En los últimos tres años, viendo a Fernando ser adelantado a mitad de una recta,

Cuando Zak Brown era nombrado máximo responsable de McLaren días después del Gran Premio de Bahrein, es de suponer que contara con la aprobación para la diversificación de escenarios más allá de la Fórmula 1. Y estas podrían ser sus razones, al margen de otras de naturaleza comercial y económica. “Habrá que esperar a 2021 para luchar al mismo nivel que Ferrari, Mercedes o Red Bull, cuando tengamos bates

de béisbol de tamaño similar para jugar”, declaraba recientemente el americano. Es decir, McLaren ha de prepararse para el nuevo ciclo técnico y económico que Liberty quiere imprimir en la Fórmula 1, de mayor igualdad económica y financiera de los equipos y con una nueva tecnología de motorizaciones menos complejas y costosas. Hoy, McLaren no puede competir con Ferrari y Red Bull, y así parece haberlo interiorizado su máximo responsable. Por tanto, es mejor buscar nuevos mercados y escenarios deportivos donde poder aspirar a la victoria.

Brown negocia con varios equipos americanos –los can-

didatos, Andretti y Rahal– su presencia a partir de 2019. El mercado americano es fundamental para los intereses de McLaren, también fabricante de sofisticados superdeportivos, cuya promoción recibiría un fuerte respaldo en Estados Unidos. McLaren ha estado también presente en todas las negociaciones para la elaboración del nuevo reglamento de las 24 Horas de Le Mans, con los ‘hipercars’ como protagonistas. Con Fernando Alonso también a bordo, si fuera posible. De aquí el mantra repetido tantas veces por Brown en los últimos tiempos: “Queremos que Fernando Alonso siga con nosotros hasta que se retire, y más

allá de su carrera en la Fórmula 1”

En este contexto, Alonso debe definir su futuro para 2019. Por primera vez se antoja real la posibilidad de su retirada. “Para seguir en Fórmula 1 solo cabe hacerlo en un entorno competitivo, luchando por victorias y podios”, apuntaba el español recientemente. En Austria se avanzaba la continuidad de Ricciardo en Red Bull, parece que también la de los dos pilotos actuales de Mercedes, y el último rumor sitúa a Charles Leclerc en Ferrari.

Para Alonso, McLaren se antoja la única alternativa en estos momentos ¿Un equipo sin opciones a la victoria

en un par de años como mínimo? De momento, el piloto español acumula opciones en diferentes escenarios para tomar su decisión. Sin duda, entre ellas, la de los planes de Zak Brown para McLaren en los próximos años. ¿Pondrá o no fin a dieciocho años de trayectoria en la Fórmula 1? ¿Competirá el próximo año únicamente en las cuatro carreras del Mundial de Resistencia y las 24 Horas? ¿Dará el salto al Indycar americano para completar todo su calendario? De momento, como volvía a repetir en el pasado Gran Premio de Austria: la decisión, “después de verano”. Hasta entonces, hagan sus apuestas.



◀▶ Abajo, a la izquierda, Alonso celebra junto a Buemi su triunfo en las 24 Horas de Le Mans, donde volverá a estar en 2019. A la derecha, Zak Brown, con planes para McLaren, y quién sabe si para el piloto español, tanto en el WEC como en el Indycar americano.



RETOS DE LA DISTRIBUCIÓN



FACONAUTO

EL NUEVO PROTOCOLO DE EMISIONES TRAERÁ REBAJAS, PERO PUEDE FRENAR LAS VENTAS

El cambio al nuevo protocolo de homologación de emisiones WLTP, que entrará en vigor el 1 de septiembre, va a dejar fuera de juego muchos modelos actuales, lo que puede activar campañas de descuentos para propiciar la venta de esos coches invendibles como nuevos en Europa cuando finalice agosto. Lo vaticina Gerardo Pérez, el presidente de la federación de concesionarios Faconauto, que teme una ralentización de las ventas de entre el 7 y el 10 por

ciento, si el sistema impositivo no se adapta a la nueva norma, con la que pagarán impuesto de matriculación el 70 % de los vehículos vendidos, frente al 20 % actual. Adaptación que las asociaciones del sector acordaron con el anterior Ejecutivo y que el nuevo Gobierno debería reafirmar, dado que la bajada de las matriculaciones podría repercutir en el empleo de un sector con casi 163.000 trabajadores directos. En repaso a la situación que viven los concesionarios, Gerardo Pérez

aseguró que es el momento de abordar una nueva regulación de los contratos de las marcas con sus concesionarios, aprovechando el «buen entendimiento» actual entre Anfac (Fabricantes) y Faconauto. Un marco regulatorio necesario, porque para seguir invirtiendo «los concesionarios necesitan tener claro cómo van a ser sus relaciones con las marcas», puntualiza Gerardo Pérez, que considera que las marcas se dan cuenta de que para ellas sería positivo «establecer unas mínimas

los intereses de la distribución en un momento clave, como la clarificación del papel de los concesionarios como intermediarios financieros y el



▼ Gerardo Pérez lleva un año al frente de Faconauto trabajando por mejorar los temas que afectan la actividad de los concesionarios.



reglas de juego» para regularizar los cambios que se vienen produciendo: venta en canales digitales, nuevas formas de posesión de vehículos... En el balance de su primer año como presidente, Pérez destaca el seguimiento de un Plan Estratégico que refuerza la defensa de

tratamiento del IVA en los descuentos por financiar el vehículo conseguida con Hacienda. Se unen los acuerdos estratégicos alcanzados, que ayudan a los concesionarios a mejorar sus empresas y prepararse para el cambio que está experimentando la automoción.

MAZDA

Objetivo, la satisfacción del cliente

Mejorar la experiencia del cliente y acompañarle durante toda la vida del coche es el objetivo de la marca japonesa, que trata de colocarse entre los tres líderes del mercado español en fidelidad y satisfacción de los que compran uno de sus modelos, potenciando también la llegada de nuevos compradores. Para conseguirlo se apoya en nuevos productos y programas, como Flexiopción, que permite disfrutar de la cobertura de seguridad Mazda 730 y el

mantenimiento, con opción de cambiar, entregar o refinanciar el vehículo una vez cumplido el plazo financiado, alternativa que ya supone un 36% de sus ventas. Se suma un renting para particulares, que incluirá todos los servicios y no obligará a la compra, sistema que Mazda se puede permitir por los altos valores residuales de sus modelos. También las expectativas del cliente se superan en el proceso de compra, el personal de venta y posventa se convierte en

asesor, y la red de concesionarios cuenta con herramientas digitales intuitivas y fáciles de utilizar, como la aplicación que ayuda a comprender mejor los elementos tecnológicos del vehículo.



Llega en
septiembre



PEUGEOT

17 versiones para elegir en el nuevo 508

Las primeras unidades llegarán en septiembre, pero ya se puede pedir el nuevo Peugeot 508, que ofrece 17 posibilidades de elección, dado que cuenta nada menos que con cinco motores y seis versiones de equipamiento. Esta generación de la atrevida berlina gala, que ofrece lo último en tecnología, se organiza en torno a los tres BlueHDI, de 130, 160 y 180 caballos, y los PureTech de 180 y 225 CV. Los dos diésel más potentes sólo disponibles con el cambio automático EAT8, que también es obligado en todas las versiones de gasolina. Desde el equipamiento más básico, el Active, el nuevo 508 dispone de todo lo indispensable, que se

va ampliando a medida que sube el nivel de acabado con, por ejemplo, la navegación TomTom 3D en los Business Line o las llantas de 17 pulgadas, la apertura y arranque manos libres, los sensores de aparcamiento delanteros y traseros, y el Pack Safety Plus en el Allure. Para los que buscan mayor deportividad están los GT Line (llantas de 18 pulgadas, toques estéticos y asientos AGR con regulación eléctrica y calefacción) y GT (llantas de 19 pulgadas). El tope de gama, asociado al gasolina más potente, es el First Edition, que suman visión nocturna, Pack City 3, alarma y techo panorámico eléctrico, entre otros elementos.

PRECIOS

PureTech 180 EAT8 Active	30.100 €
PureTech 180 EAT8 Allure	32.700 €
PureTech 180 EAT8 GT Line	35.000 €
PureTech 225 EAT8 GT	41.300 €
PureTech 225 EAT8 First Edition	44.200 €
BlueHDI 130 Active	27.250 €
BlueHDI 130 EAT8 Active	29.250 €
BlueHDI 130 Business Line	28.800 €
BlueHDI 130 EAT8 Business Line	30.800 €
BlueHDI 130 Allure	29.850 €
BlueHDI 130 EAT8 Allure	31.850 €
BlueHDI 160 EAT8 Allure	33.500 €
BlueHDI 130 GT Line	32.150 €
BlueHDI 130 EAT8 GT Line	34.150 €
BlueHDI 160 EAT8 GT Line	35.800 €
BlueHDI 180 EAT8 GT Line	37.900 €
BlueHDI 180 EAT8 GT	41.900 €

Entre las opciones destacan: tapizado en cuero (1.450 euros), sistema de visión nocturna (1.200 euros), sonido Focal (850 euros), maletero manos libres (450 euros), techo solar eléctrico (1.200 euros), asientos AGR (900 euros) y faros Full LED (1.200 euros).

CITROËN

SpaceTourer Rip Curl, para disfrutar del verano

Del acuerdo de colaboración entre la marca de automóviles gala y la compañía de ropa australiana, que evoca el surf desde 1969, nace una nueva serie especial: el SpaceTourer Rip Curl, que refuerza el

espíritu aventurero del espacioso y práctico monovolumen de hasta ocho plazas con esta versión que apuesta por la relajación y la evasión. En su equipamiento tecnológico específico destaca el Rip



PRECIOS

BlueHDI 150 S&S 6v XS	34.500 €
BlueHDI 150 S&S 6v M	34.800 €
BlueHDI 150 S&S 6v XL	35.200 €
BlueHDI 180 S&S EAT8 M	39.300 €

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

CITROËN

REVISA GRATIS EL AIRE ACONDICIONADO

Revisión gratuita del sistema de climatización, tratamiento antibacteriano por 29 euros, recarga del aire acondicionado por 59 euros y precios cerrados para otras operaciones de mantenimiento es la aportación de Citroën para ayudar a pasar un buen verano a sus clientes. Hasta el 31 de agosto estará vigente esta campaña, que colabora en mantener en perfectas condiciones un elemento clave para el confort y la seguridad como es la climatización del vehículo.



PEUGEOT

TECH EDITION PARA EL 308

La serie especial Tech Edition llega al 308, que en esta versión incorpora las últimas tecnologías de ayuda a la conducción (Distance Alert, Active Safety Brake, alerta de cambio involuntario de carril...) y conectividad (Connect NAV 3D, Visiopark 1...). Además cuenta con asientos en Alcantara, con respaldos exclusivos, al igual que en el volante forrado de cuero, pedales y reposapiés de aluminio y alfombrillas exclusivas. El 308 Tech Edition se ofrece con los PureTech (21.050 euros) y BlueHDI (23.300) de 130 caballos y cambio manual de 6 marchas; 1.800 euros más con el automático EAT8.



dealerBest



Es hora de perder el miedo al cambio

El mundo laboral está cambiando a un ritmo cada vez más rápido. Tal y como revela el estudio del Grupo Manpower, el 98% de las organizaciones llevaron a cabo algún cambio estructural importante entre 2009 y 2014 debido, entre otros, a los avances tecnológicos y la situación actual de los mercados. Es en este nuevo horizonte, en el que no podemos plantearnos la posibilidad de mirar hacia otro lado, hay una necesidad imperiosa de adaptarse a la nueva realidad, y encajarlo no como una amenaza, sino como una gran oportunidad para desarrollarnos personal y profesionalmente. En el caso de las organizaciones, la flexibilidad es crucial a la hora de adaptarse a las necesidades de los mercados para poder tener clientes satisfechos. El problema del cambio es el sentimiento de incertidumbre y desorientación que se genera ante una situación que no hemos vivido pre-

viamente y que no estamos seguros de cómo afrontar. Cada vez hay más organizaciones que deciden dar un giro a su cultura organizacional. En unas ocasiones el acto se hace de forma voluntaria, entendiendo el giro como necesario para competir en el mercado. En otras ocasiones es consecuencia de fusiones de compañías, compras, lo que resulta realmente complicado para integrar tanto a personas como a procedimientos. Pero si hay algo constante en esta vida es el cambio, por eso **la flexibilidad y adaptación a las nuevas situaciones son vitales para poder abrir nuestras percepciones y trabajar de forma más eficaz, aceptando los cambios en nuestras organizaciones y también las generadas en el propio puesto de trabajo.** La flexibilidad —uno de los valores más importantes en nuestro decálogo **Fresh People**— suma tanto la

voluntad, como la habilidad de responder de forma rápida y cierta a circunstancias que cambian en el día a día.

Circunstancias que pueden concretarse en forma de cambios en la dirección de una organización, alteraciones en el equipo de trabajo al que estamos habituados o modificaciones en los proyectos y objetivos a alcanzar.

Cuando nos referimos al trabajo, **ser flexible cada vez es más valioso.** Según el estudio mencionado anteriormente, para el 53% de los empleadores la capacidad para lidiar con imprevistos es el atributo clave para el éxito de los empleados del futuro. Y, acorde con la Universidad de Kent, la flexibilidad se sitúa en el 'top 10' de habilidades exigidas por organizaciones como Microsoft o la BBC.

Ser flexible es una competencia universal y convierte a cualquiera en un valioso empleado, independientemente del tipo de trabajo que realice. **Cualquier organización desea disponer de personas flexibles en su equipo,** dispuestas a salirse de la descripción de su trabajo y que modifiquen su aproximación a las tareas cuando la situación lo exija.

Los beneficios de ser flexible están claros. Ahora bien, ¿cómo lograrlo?

¿A quién no le ha ocurrido que cuando está acostumbrado a hacer las cosas de una determinada manera en su trabajo, va su jefe y se las cambia?, o cuando tienes planificado tu día y entra una cosa urgente que te obliga a dejarlo todo. El sentimiento inicial es de ago-

bio, enfado, pero hemos de saber gestionarlo en nuestro beneficio, pensando siempre en este tipo de situaciones como retos, oportunidades que se nos presentan, y aunque a veces no nos apetezcan o incluso nos disgusten, siempre mirando las cosas con perspectiva nos aporta desarrollo, aprendizaje y, seguro, nuevas fuentes de motivación. Sentirse mal es una opción, y si la eliges tendrás que valorar lo que te aporta, no solo a ti, sino a los que te rodean.

Estamos seguros que una actitud positiva y consciente al cambio trae un sinfín de beneficios, no solo personales sino profesionales. ¿Quién sabe? Lo mismo es una oportunidad para alcanzar esa nueva posición de responsabilidad que se ha generado en tu organización y que tanto ansías...

Si cambias el modo en que miras las cosas, las cosas que miras cambian.

Hay personas por naturaleza más predispuestas a la flexibilidad, pero sin duda es algo que se debe ejercitar de una forma consciente. Hacerlo te reportará beneficios a corto y largo plazo en cualquier proyecto profesional y en tu desarrollo personal. Trata de practicar —y demostrar— la flexibilidad: ofrece ayuda a compañeros si notas que están sobrecargados, muestra voluntad de aprender nuevos procedimientos o técnicas, piensa en distintas soluciones ante la identificación de un problema o experimenta con nuevos métodos para lograr tus objetivos. Si abrazas las transformaciones e imprevistos y te acostumbras a gestionar los cambios en lugar de prevenirlos, mejorará tu receptividad ante los problemas y dificultades, las cuales dejarán de ser adversidades para convertirse en oportunidades. **Cada cambio es una experiencia de aprendizaje y una ocasión para hacerte escuchar presentando soluciones.**

Sara Martos

Talent Development Manager en dealerBest

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



Desde 225 € al mes con Pay per Drive

TOYOTA

El **C-HR Hybrid** se renueva, y a la gama llega un **color exclusivo**

Ya está disponible en España el renovado crossover japonés, que incrementa equipamiento, estrena Detector de Ángulo Muerto y Alerta de Tráfico Trasero en el acabado Advance, e incorpora el exclusivo Bi-Tono Azul San-

torini (625 euros) para el tope de gama, que también cuenta con habitáculo negro con líneas decorativas en plata y llantas de aleación nuevas en negro mate. Lo impulsa el sistema de propulsión híbrido eléctrico autorrecar-

gable de Toyota (90 kW/122 CV), homologado en base al nuevo ciclo WLTP y en su completa dotación de serie no faltan 7 airbags, Asistente de Arranque en pendiente, climatizador bi-zona, Control de Crucero Adaptativo, faros bi-halógenos con función Follow Me Home, pantalla TFT de 4,2 pulgadas a color, sensores de luz y lluvia, acceso y arranque sin llave, Toyota Touch 2 o el Toyota Safety Sense.

PRECIOS

	Descuento	PVP
Active	2.250 €	25.050 €
Advance	3.000 €	25.990 €
Advance + Pack Plus	2.900 €	28.190 €
Advance + Pack Plus + P.Luxury	3.400 €	29.690 €
Style Plus	2.900 €	28.650 €
Dynamic Plus	3.400 €	29.900 €

MERCEDES-BENZ

La **Clase C** se completa

El renovado modelo de la marca de la estrella completa la oferta en el mercado español, al que llegó limitada a los C220d y C200, en carrocería sedán o familiar. Cuatro opciones que ahora se complementan con cinco nuevas versiones, también para ambas carrocerías, que incluyen C 200d, C 180 y C 300, además de la tracción integral 4Matic para el C220d y el potente C 43 4Matic de Mercedes-AMG, en el que los ingenieros de AMG han subido hasta 390 caballos la potencia del V6 biturbo, que sigue manteniendo bajas cotas de consumos y emisiones, pero impulsa a la berlina de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y al Estate en 4,8 segundos. En todas sus variantes, el nuevo Clase C equipa de serie en España los faros LED High Performance y, por primera vez, se ofrecen los Multibeam LED con luces de carretera Ultra Range. También son de serie en nuestro mercado el sistema multimedia Audio 20 y el asistente de frenado activo con funciones ampliadas.

PRECIOS

	Berlina	Estate
Diesel		
C 200 d	42.850 €	44.800 €
C 220 d	45.950 €	47.950 €
C 220 d 4Matic	49.400 €	51.400 €
Gasolina		
C 180 (Automático)	41.105 €	43.105 €
C 200	44.500 €	46.470 €
C 300	49.250 €	51.200 €
AMG C 43 4Matic	74.000 €	76.150 €



EUROPA

ETIQUETA INFORMATIVA PARA LOS CARBURANTES

La proliferación de combustibles alternativos ha llevado a Bruselas a elaborar un etiquetado informativo para todos los países de la UE. La normativa entrará en vigor el 12 de octubre, y para ayudar a entender los símbolos, Anfac (fabricantes), Anesdor (dos ruedas), AOP (operadores petrolíferos) y UPI (operadores de productos petrolíferos sin capacidad de refinación) han elaborado unos folletos informativos, que estarán disponibles en www.fuel-identifiers.eu.

MERCEDES-BENZ

MARCA PROPIA DE SEMINUEVOS

Se llama Mercedes-Benz Certified y es la marca creada por la casa alemana para comercializar Mercedes-Benz y Smart seminuevos, que se da a conocer a través de Javier Cámara. Los tres niveles de certificación disponibles parten del Certified, que incluye dos años de garantía, siguen con el Certified Plus, que añade dos de mantenimiento, y culminan en el Certified Premium, que dobla a cuatro garantía y mantenimiento.



¿Buscas trabajo?

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

- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Santander / Torrelavega)
- Asesor Ventas VN (Gijón / Oviedo)
- Asesor Ventas VN (Sant Cugat del Vallès)
- Jefe de Ventas (Albacete)
- Vendedor de flotas B2B (Sant Cugat del Vallès)
- Conductor, turno de tarde fin de semana (Madrid)
- Analista (Madrid)
- Auxiliar administrativo (Madrid)

- REF: AVVN-MAD-M16
- REF: AVVN-SAN-M16
- REF: AVVN-AST-M16
- REF: AVVN-SCV-M16
- REF: JVN-ABT-M16
- REF: B2B-SCV-M16
- REF: CND-MAD-M16
- REF: ANA-MAD-M16
- REF: AUX-MAD-M16

dealerBest

EUROSOL
RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



ESPAÑA
C/ Canario, 13 P.I. Los Gallegos
28946 Fuenlabrada — Madrid
Tel. +34 810 526 588 / +34 91 642 02 91
Tlm. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com



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



EL COSTE DE UNA CARGA EN UN ELÉCTRICO

CARTA DE LA SEMANA

Sergio Pérez

He leído mucho sobre la eficiencia y ecología de los vehículos eléctricos. En casa me muevo con un Ford Mondeo y mi mujer lo hace en un Nissan Micra que tiene ocho años, y queremos sustituirlo ya. Estamos pensando en un eléctrico, pero tenemos muchas dudas todavía: puntos de carga en garaje comunitario y en la vía pública, coste real y tiempo de cada carga... ¿Qué piensan ustedes? ¿Nos podrían orientar o 'animar' al respecto? Muchas gracias.

RESPUESTA

El primer punto que debemos tener claro es que los vehículos eléctricos existen, no son ningún 'bicho' raro. Otra cosa es que todavía hay algunos 'miedos', algunos justificados, referentes sobre todo a la infraestructura o a la autonomía. Es cierto que en nuestro país estamos en pañales en cuanto a puntos de recarga públicos, pero poco a poco se van incrementando. Dicho esto, y al tratarse de un segundo coche en la casa, nosotros nos decantamos sin miedo por un vehículo eléctrico. Si fuera el único automóvil de la familia nos los pensaríamos ya muy mucho... En lo referente a los puntos de recarga, los públicos son los que son, pero en tu garaje comunitario no tendrás problemas, más allá de tener que comunicar al presidente y al administrador tu intención de instalar el punto en tu plaza, amén de pagar los costes de la operación y de la obra. En cuanto al coste, varía lógicamente en función de la tarifa que tengamos contratada, pero en el mejor de los casos, y para que te hagas una idea, el consumo no se dispararía más que el que se



ASISTENTE DE SEÑALES DE TRÁFICO: MUY ÚTIL PERO ¿LEE TODAS O SÓLO ALGUNAS DE ELLAS?

Eduardo Pascual

Cuando comentan que el asistente de señales de tráfico detecta las placas que nos encontramos por delante siempre hacen referencia a las de los límites de velocidad. Creo que las detecta con una cámara. Entonces ¿por qué no reconoce todas?

RESPUESTA

Efectivamente el asistente de señales de tráfico consta de una cámara frontal que lee las placas que nos encontramos por delante. Esta información también se completa en ocasiones con la que llega desde el sistema de navegación. Y pese a que se trata de una cámara, no reconoce todo el abanico de señales del código de circulación, entre otras cosas porque éste varía en función de cada país. Para unificar criterios sólo 'detecta' las señales que implican prohibición, como las del límite de velocidad, la prohibición de adelantar o la que indica el fin de esa última prohibición. Siempre son redondas en su formato. Y la pregunta del millón se vuelve a repetir: si es una cámara frontal la que detecta las señales, tanto fijas como provisionales, cuál es el problema para no reconocer el resto. Por ejemplo, hay

vehículos en los que, en determinados países, el sistema avisa de una prohibición de paso para evitar entrar en sentido contrario en una autopista, pero el asistente no está disponible en la gran mayoría de la Unión Europea. Y nosotros damos fe de que la cámara no lee con exactitud todas las señales. Nos explicamos. En nuestro circuito de pruebas hay una señal de uso interno que tiene un límite de velocidad establecido a 150 km/h. Lógicamente no existe en el código de circulación. Cuando pasamos por delante de ella ocurren dos cosas: hay vehículos que directamente no la reconocen, mientras que en otros casos en el cuadro de mandos –o en el Head-up Display– se refleja automáticamente un límite de 150 km/h! Por lo tanto, además de la cámara hay una base de datos detrás...

pueda producir por el uso de un aparato de aire acondicionado en tu casa. Serían unos 2.000 Kwh al año si el recorrido anual fuera de 13.000 kilómetros, que para el bolsillo se traduciría en unos

300 euros extra al año. Y en cuanto al tiempo de recarga, varía en función de la toma de corriente. Aquí sí aconsejamos un enchufe que no sea doméstico, por tiempo y por seguridad.

CONSULTAS RÁPIDAS

FRENO DE MANO ELÉCTRICO Y... ¿DE EMERGENCIA?

Pedro Canales

Cuando comenzó a instalarse este sistema era muy habitual recibir consultas en este sentido. El freno de estacionamiento eléctrico es más cómodo de utilizar y libera espacio en la consola central al desaparecer la palanca. Atendiendo a tu consulta, si lo activas en marcha porque detectas que el pedal del freno no responde, el vehículo sí frenaría,

pero la intensidad depende de cada vehículo. Los hay que lo hacen de una manera progresiva, pero otros son más radicales y lo hacen de golpe, llegando a bloquear prácticamente las ruedas traseras. En cualquier caso, el coche se detendría, pero hay que tener mucho cuidado.

LA 'R' DE LOS NEUMÁTICOS ¿QUÉ SIGNIFICA?

Daniel Campos

En el flanco de un neumático se indican las medidas, el código

de velocidad, el índice de carga, la fecha de fabricación... La 'R' a la que haces referencia, por ejemplo en un 215/55 R16, refleja que la estructura de las lonas es radial, es decir, los cordones internos que forman las capas están dispuestos de manera perpendicular, aspecto que mejora la tracción, el control, la rotación y la seguridad. Antes era normal una configuración en diagonal, pero ya sólo se emplea en vehículos agrícolas y en algunos comerciales.

CONSULTAS RÁPIDAS



COMO HE ESTADO UN TIEMPO SIN NECESIDAD DE CONDUCIR ME HA CADUCADO EL CARNÉ DE CONDUCIR. AHORA LO VUELVO A NECESITAR. ¿QUÉ DEBO HACER? ¿ME PUEDEN MULTAR SI CONDUZCO CON ÉL CADUCADO?

Efectivamente la normativa exige que para conducir siempre es necesario ser titular de la autorización administrativa correspondiente para el tipo de vehículo que se conduzca, y que dicha autorización cumpla con todos los requisitos administrativos exigidos, para lo que, evidentemente, deberá estar vigente. Por tanto, cualquier persona que conduzca con el carné caducado estaría cometiendo una infracción considerada grave y, por ello, podría ser denunciado y sancionado con una multa de 200 euros; pudiendo incluso suponer en el momento la inmovilización del vehículo. Siempre es recomendable que no haya que esperar al vencimiento del plazo para acudir a renovar el carné, y conviene programarlo con la antelación suficiente como para que, en la fecha de vencimiento, ya se haya podido gestionar la indicada renovación; eso sí, teniendo en cuenta que sólo se podrá solicitar con una antelación máxima de tres meses previa a la fecha de caducidad. No obstante, en este caso, donde la caducidad se ha producido, tan sólo sería necesario acudir a un centro para la realización de las pruebas de aptitud psicofísica, superar las mismas e, incluso, actualmente ya son los propios centros quienes se encargan de presentar y tramitar la renovación ante la Jefatura Provincial de Tráfico.

BUENA PREGUNTA

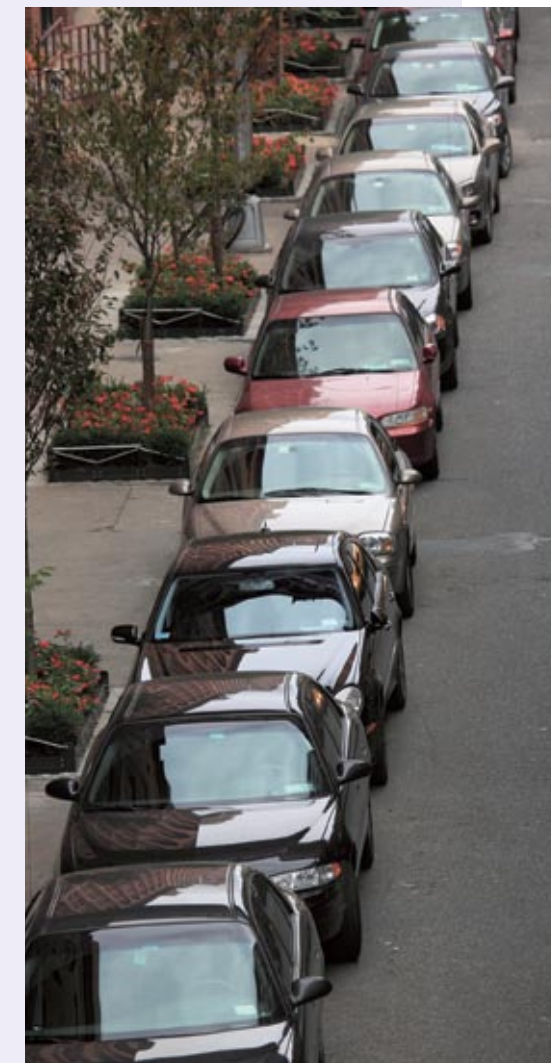
CADA AYUNTAMIENTO REGULA EN ESTE SENTIDO, PERO LA MULTA NO SUPERARÁ LOS 100 EUROS

He oído que me pueden multar si dejo estacionado el vehículo en el mismo lugar durante varios días. ¿Es esto cierto?

RESPUESTA

Efectivamente puede ocurrir, especialmente en las grandes ciudades o en localidades donde el estacionamiento se complica por la falta de espacio. Precisamente son los ayuntamientos los que regulan este tipo de hechos que pueden suponer la comisión de una infracción; por lo tanto, puede haber distintos tratamientos de unos municipios a otros. Recordemos que la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación establecen que la parada y el estacionamiento en vías urbanas se regularán por las ordenanzas municipales que se elaborarán y aprobarán en cada municipio, y que tienen que ser públicas para el conocimiento de todos los ciudadanos. En este sentido, los ayuntamientos serán competentes para acordar las limitaciones de los estacionamientos, así como las medidas correctoras precisas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios. Así, en general, los ayuntamientos suelen hacer uso de estas competencias y limitar el estacionamiento en un mismo lugar, fijando un máximo de días durante los cuales el vehículo podrá permanecer estacionado en el mismo sitio. Así, podemos citar como ejemplo Madrid, donde está fijado un máximo de cinco días, pero en cambio otros municipios lo fijan en siete días, o incluso más. Por tanto, si un vehículo rebasase el tiempo de estacionamiento en el mismo lugar y los agentes pudieran comprobar que, efectivamente, no se había movido del mismo, no sólo podrían denunciar la infracción, sino que incluso podrían ordenar la retirada del vehículo y su traslado al depósito municipal. En este sentido debemos recordar que este tipo de infracciones, al no estar incluidas

en el catálogo de infracciones graves, serían consideradas leves y, en consecuencia, el importe económico de la sanción tendría que ser inferior a los 100 euros, debiendo cada ayuntamiento fijar, en sus ordenanzas, el importe concreto para ese municipio, pero siempre respetando ese máximo de 100 euros.



► 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 resumir o extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



**LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR**

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Conducimos el primer Clase C de Mercedes

La marca de la estrella ya tenía sucesor para el 190, el modelo que había hecho más popular los modelos de Mercedes. Ahora, el encargado de seguir esa senda era el primer Clase C, que esta semana probábamos por primera vez.

Para empezar, una noticia deportiva que parece muy actual... aunque sea de hace 25 años. Renault mostraba en Mónaco un monoplaza totalmente

eléctrico –¿os suena la Fórmula E?– que convenía por prestaciones pero fluqueaba por autonomía. Claramente un precursor. Centrándonos en las



novedades, Opel presentaba una versión con Turbo y tracción total para el Vectra, con la que la berlina alemana coronaba su gama.

Otra berlina y también alemana era el Mercedes Clase C, el sucesor del 190, que conducíamos por primera vez. La nueva Clase C tenía la difícil misión de hacer olvidar a su antecesor con un lema: 'Lo mejor para nuestros clientes'. 25 años después se puede

confirmar que lo ha conseguido sobradamente.

La prueba de esta semana tenía como protagonista la gama del Peugeot 306. Del 1.4 con 75 CV (1,7 millones) destacaba el rendimiento del motor; del 1.6 (90 CV y 1,9 millones) la escasa sonoridad y del 1.8 (103 CV y 2 millones) la relación estabilidad/confort.

Además, prueba a fondo del Saab 9000 CST Aero con 225 CV.



LA PORTADA

Nº 503

FECHA

8-6-1993

HABLAMOS DE

El Mercedes Clase C era gran protagonista de nuestra portada. La berlina alemana llegaba con 7 motores y 4 acabados para hacer olvidar al legendario 190. Junto a él la gama de gasolina, con versiones de entre 75 y 103 caballos del Peugeot 306, que comparábamos y analizábamos a fondo.



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

Llega el Fiat Punto, el sucesor del Uno

Al Fiat Uno, que se había convertido en uno de los utilitarios de referencia, le llegaba la hora de la renovación. Y su sustituto era este Fiat Punto que apostaba por una imagen más elaborada y motores entre 55 y 135 caballos.

Empezábamos esta semana con un récord, el obtenido por Audi 100 TDI conducido por un grupo de periodistas europeos –entre ellos un representante

de Motor16, José María Cernuda– que habían recorrido 2.800 kilómetros con un solo depósito con un consumo medio de 3,47 l/100 km.



La gran novedad de la semana era la llegada de un utilitario italiano, el Fiat Punto, que quería continuar el éxito del legendario Uno con una gama de motores entre 55 y 135 CV y con un cambio manual de 6 marchas por primera vez en un urbano.

También nos poníamos al volante, por primera vez, del Chrysler Visión –una berlina americana de aire futurista– y de las versiones automáticas y con

motor diésel –de 72 y 90 caballos– del Peugeot 306.

La prueba a fondo, con el Ford Mondeo, que en versión 1.8 de 115 caballos se mostraba como una excelente alternativa de modelo familiar. Del Mondeo (2,3 millones) destacábamos su confort, acabado y nivel de equipamiento.

Otra prueba analizaba la gama BMW Serie 5, con sus 7 motorizaciones y 2 carrocerías.



LA PORTADA

Nº 504

FECHA

15-6-1993

HABLAMOS DE

El nuevo Fiat Punto era la imagen predominante en la portada de esta semana. El utilitario italiano, que ofrecería motores de hasta 135 caballos, compartía espacio con el Chrysler Visión y también con dos 'fuera de serie' de Porsche, el 911 RS 3.8 y el 968 Turbo S.

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

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

Nada que demostrar.



Nuevo Volkswagen Touareg.

¿Dar ejemplo o dar consejos? ¿Ser mejor o ser el primero? ¿Hacerlo tú o hacer posible que otros lo hagan? ¿Influir o tener seguidores? Llega el nuevo Touareg con Innovision Copkpit, Asistente de visión nocturna, Faros IQ Light LED Matrix... Un SUV con todo y nada que demostrar.



Volkswagen

Nuevo Touareg: consumo medio (l/100 km) de 6,9. Emisión de CO₂ (g/km): 182.