

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.731 del 17 al 30 de julio de 2018



PEUGEOT 5008 BLUEHDI 130

Prueba



Prueba



AUDI Q5 2.0 TDI 163 QUATTRO

¡IMPRESIONANTE!

PROBAMOS EL FORD GT

- ▶ 620.000 €
- ▶ 347 km/h
- ▶ 655 cv



Bajo la lupa

La gama Renault Mégane, al detalle



Conducimos las últimas novedades



Mercedes Clase C



Hyundai Kona Eléctrico



Jeep Wrangler



Kia Sportage



Volkswagen T-Cross

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.

¡Este verano, multiplica tu **movilidad!**
eco

Hasta
100€
de regalo
al comprar
unos neumáticos
BRIDGESTONE



¡Y además
sorteamos un **coche eléctrico**
Renault Zoe entre todos nuestros clientes
que participen en la campaña!

Al detalle



ADIÓS AL MAESTRO PACO COSTAS

Pionero en la información del automóvil y en el seguimiento de la Fórmula 1, pero sobre todo en dar importancia a un aspecto en el que nadie había reparado: la seguridad. Paco Costas fue un auténtico creador de tendencias con su estilo personal y una capacidad didáctica que cautivaba a todo el que lo escuchaba o leía en cualquiera de los medios en los que trabajó, incluida esta revista. Y en todos dejó huella. Nuestro recuerdo para toda su familia. Hasta siempre, Paco.



ENEMIGO DIÉSEL

Metidos como estamos en culpar al diésel de todos los males de la Humanidad, las declaraciones de la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera de que «el diésel tiene los días contados» sorprenden por el simplismo habitual. No todo el diésel es malo y contaminante—los Euro6 emiten diez veces menos NOx que los de hace 25 años y solo un 20 por ciento más que un gasolina Euro 6— pero el mensaje es acabar con todos. Aunque haya daños—en forma de puestos de trabajo o menos ingresos en impuestos— en los que no se piensa antes de hablar.

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/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983
© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Los retos de **Pere Navarro**

El nuevo director general de Tráfico tiene como objetivo volver a poner la seguridad vial entre las prioridades. En su primera etapa, España se convirtió en referente europeo contra la siniestralidad.

Pere Navarro ha vuelto a la Jefatura de la Dirección General de Tráfico y lo hace con el encargo de reducir al máximo la siniestralidad en la carretera. Su tenacidad y su capacidad de trabajo, demostrada en los ocho años (2004-2012) en los que estuvo al frente de este organismo, tuvo como resultado una reducción de un 62 por ciento en el número de fallecidos por accidente de tráfico. Las víctimas pasaron a ser la mitad y convirtió a nuestro país en un referente europeo en la lucha de la siniestralidad. Medidas como la puesta en marcha del carné por puntos, una reforma que convertía en delito los comportamientos irresponsables al volante o el aumento de radares contra los excesos de velocidad, fueron claves para invertir una estadística luctuosa de escalofrío. A base de realismo y provocación fomentó con los medios una política informativa que, además de formar sobre seguridad vial, ponía el foco en la conciencia social. Esto, unido al fomento de la educación vial y el apoyo a las asociaciones automovilísticas, tuvo como resultado un cambio de hábitos en muchos conductores. Ahora, después de la gestión de sus sucesores, María Seguí primero y Gregorio Serrano después, regresa a la Dirección General de Tráfico con el propósito de invertir la tendencia al alza de los accidentes. Tendrá que enfrentarse a nuevos y diferentes retos, que van más allá de las numerosas sancio-

nes por velocidad. Hoy, los casi 900 radares entre fijos, móviles, de tramo y de helicóptero, ponen en torno a los tres millones de multas y la mayoría son por pequeños excesos, según la DGT. En cambio, los accidentes no disminuyen y hay todo un catálogo de distracciones, móviles incluidos, que produjeron un tercio de los accidentes con víctimas en 2017.

En este sentido, un estudio realizado por BP, Castrol y el RACE concluyó que la mala señalización es la tercera causa de desconcentración de los conductores. Sumen a esto la necesidad de rejuvenecer el parque y mejorar el estado de las carreteras, especialmente las secundarias, que producen el 80 por ciento de las víctimas mortales. Dicho esto, considero urgente aumentar la presencia de agentes y controles que retiren de las carreteras a tanto drogadicto y alcohólico. Otro de los retos urgentes es el que tiene

que ver con la relación, incluyendo derechos y obligaciones, de los automovilistas con los motoristas, ciclistas y peatones, que son los grandes olvidados y representan la mitad de las víctimas por accidentes de tráfico. Por último, y sin ánimo de molestar, estaría bien que el señor Navarro, utilizando sus conocimientos automovilísticos de años pasados, le explique a su ministro, Grande-Marlaska, que ni un coche es un arma ni los conductores son unos pistoleros.

A base de realismo y provocación fomentó con los medios una política informativa que, además de formar sobre seguridad vial, ponía el foco en la conciencia social. Esto, unido al fomento de la educación vial y el apoyo a las asociaciones automovilísticas, tuvo como resultado un cambio de hábitos en muchos conductores.

6.- SUMARIO

8.- QUE PASA
SUZUKI JIMNY

Todo un clásico en el mundo de los pequeños TT. El Jimny de Suzuki regresa con carácter off road y máxima tecnología en estos tiempos de SUV.

8.- FIAT 500 SPIAGGINA 58

La marca italiana celebra el 60 aniversario de su mítico 500 Jolly Spiaggina con una versión especial y limitada a 1958 unidades de aire retro.

10.- EN PORTADA

FORD GT

Es lo más brutal de Ford, un modelo con nombre legendario y características con las que convertirse en mito; 655 caballos, 347 km/h, 3 segundos para acelerar de 0 a 100...

16.- CUPRA ATECA

Cupra, la marca deportiva de Seat, ya está lista para su llegada al mercado en el mes de octubre. Su primer modelo, el Ateca, cuenta con características para hacerlo triunfar: 300 caballos, tracción total y un precio de 44.750 euros.

18.- CUATRO RUEDAS

AUDI Q5 2.0 TDI 163 CV

La gama del Q5 ofrece múltiples variantes mecánicas; y esta con sus 163 caballos destaca por ser una de las más lógicas y racionales. Un coche que lo tiene todo.

20.- PEUGEOT 5008 HDI 1.5 BLUEHDI 130

El nuevo motor diésel de Peugeot le sienta como anillo al dedo al 5008, el SUV grande de la marca. Buen rendimiento, suavidad de marcha y economía de uso son las claves del familiar de la marca del león.

22.- VOLKSWAGEN T-CROSS

Aunque no se presenta hasta el 25 de octubre y no llega hasta la primavera de 2019, el Volkswagen T-Cross ya está casi listo. Hemos podido conducir unos prototipos con tres de las variantes mecánicas que ofrecerá el modelo fabricado en Pamplona sobre la base del Polo.

25.- HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

El SUV compacto de la marca coreana llega ahora con una versión eléctrica que en realidad son dos, pues ofrece diferentes potencias y niveles de

autonomía. Se pone a la venta a partir de 33.300 euros.

27.- HYUNDAI NEXO

La firma coreana se atreve con todo; y la tecnología de hidrógeno y pila de combustible llegará al mercado con el Nexo, un atractivo SUV que hemos probado en Noruega.

28.- JEEP WRANGLER

Una leyenda que se pone al día. Llega una nueva generación del Jeep Wrangler que estará disponible en septiembre y estrena un motor de 4 cilindros.

30.- KIA SPORTAGE

Para la renovación del Sportage, Kia apuesta por trabajar en aspectos técnicos enfocados a la eficiencia. Así, ofrece sistema Mild Hybrid y un nuevo motor 1.6 CRDI, el más eficiente de la historia de la marca.

32.- MERCEDES CLASE C

Nueva generación del Clase C que llega con múltiples alternativas de carrocerías y también mecánicas, incluyendo los deportivos AMG.

34.- BAJO LA LUPA

UN MES CON EL SEAT IBIZA TGI

El Seat Ibiza de GNC es una perfecta alternativa por economía y ecología. Lo hemos conducido durante un mes para valorar todas sus virtudes.

38.- GAMA RENAULT MÉGANE

El compacto francés fabricado en España es uno de los líderes del mercado y un modelo que ofrece alternativas para todas las necesidades, incluyendo el espectacular Mégane RS con sus 280 caballos.

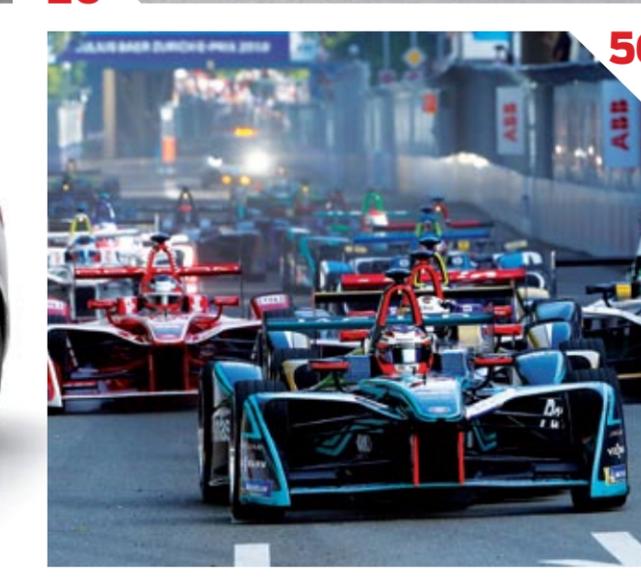
44.- PEUGEOT 308 GT EAT8

El nuevo cambio automático EAT8, suave y rápido en su uso se acopla a la perfección con el 308 GT, el modelo más dinámico de la gama del compacto francés... con permiso del 308 GTI.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE
TRAVESEAT 2018

Una nueva edición de la ruta que todos los años organiza el departamento de coches históricos. Con el Seat 600 como protagonista hemos recorrido la isla de Mallorca.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca	
AUDI	18
CUPRA	16
FIAT	8
FORD	10
HYUNDAI	25
JEEP	28
KIA	30
MAZDA	52
MERCEDES	32
PEUGEOT	20, 44
RENAULT	38
SEAT	34, 48
SUZUKI	8
VOLKSWAGEN	22

Síguenos en...

CUPRA PRUEBA LAS 6.072 PILAS DEL E-RACER

Cupra, la nueva marca deportiva de Seat, mostró en Ginebra el E-Racer, un coche de competición cien por cien eléctrico con 500 kW, equivalentes a 680 CV. Y el Cupra e-Racer acaba de ser probado en circuito por vez primera, funcionando bien la integración de su batería –formada por 6.072 pilas– con el resto de elementos del vehículo. Lo siguiente será optimizar las prestaciones del coche y, finalmente, participar en el recién creado Campeonato de Turismos Eléctricos E-TCR.



▶▶ El primer test en pista del Cupra e-Racer ha tenido lugar en Croacia. Su destino, el nuevo campeonato E-TCR.

UN RENAULT CROSSOVER

En el próximo Salón de Moscú, a pocos kilómetros de la factoría de Renault donde se fabricará para todo el mundo, la firma del rombo desvelará un nuevo crossover del segmento C. Poco más se sabe, salvo que Rusia será también el primer donde se comercialice, o que se trata de un modelo de enfoque más deportivo que el Kadjar.



VOLKSWAGEN GOLF R UNLIMITED

50 unidades forman la edición limitada y numerada Golf R Unlimited, basada en el Golf R 2.0 TSI de 310 CV y con carrocería en vinilo gris grafito metalizado mate. Sólo se puede comprar en la web 50golf.com y la marca regala al cliente un curso en Montmeló.

Nueva serie especial

Fiat **500 Spiaggina '58:** un regalo de cumpleaños

Fiat está celebrando el cumpleaños de su modelo icónico, el 500, pero también las seis décadas transcurridas desde que vio la luz el 500 Jolly Spiaggina, una mítica serie especial símbolo de la 'Dolce Vita'. Y para esa doble conmemoración lanza la edición Spiaggina '58, limitada a 1.958 coches –todos con carrocería descapotable 500C en color Volare Blue y techo de lona beige–, que reciben detalles como la línea de cintura blanca, las

carcasas de retrovisores cromadas o unas llantas de aleación vintage de 16 pulgadas. Y dentro, salpicadero en el mismo color azul del exterior, asientos bitono con una base de rayas grises y una sección superior de color marfil, alfombrillas especiales, volante con logo vintage y una rica dotación que incluye climatizador automático, sensores de parking traseros, Uconnect 7" HD Live con pantalla táctil, Apple CarPlay integrado y compatible con

Android Auto, navegador con mapas TomTom y radio digital DAB. En cuanto al motor, el 500 Spiaggina '58 monta el 1.2 de gasolina, con 69 CV. Como parte de la celebración, además, el centro creativo Garage Italia y el diseñador Pininfarina han rendido, en forma de 'show car', su propio tributo al 500 Jolly Spiaggina de 1958: se llama Spiaggina by Garage Italia.



▶▶ El 500 Spiaggina '58 llega a España en septiembre. Más a la derecha, el 500 Jolly Spiaggina de 1958 –arriba– y el Spiaggina by Garage Italia.

PARA PENSAR

2.693

litros es el volumen máximo del maletero del Opel Combo Life en su versión larga.

Con precios desde 14.900 euros, el práctico Combo Life –'pariente' de Citroën Berlingo y Peugeot Rifter– llega con dos carrocerías: la de 4,40 metros –maletero de 597 litros ampliable a 2.126– y la de 4,75 metros, que con cinco plazas en uso deja para el equipaje 850 litros.

EL PUNTAZO

Nada menos que 717 CV rinde el 6.2 Hemi V8 del Dodge Challenger SRT Hellcat. Y por si alguien cree que aún es poco, la versión SRT Demon del Challenger sube la cifra a 797 CV.



Maletero, uso 'off road', tracción...
Más detalles sobre el nuevo **Suzuki Jimny**

Si en el número anterior ofrecíamos las primeras fotos del nuevo Jimny, ahora seguimos con nuevos datos que la firma nipona va aportando, como sus ángulos de movilidad 'off road':

37 grados el de ataque y 49 el de salida. Además, el actual motor 1.3 es relevado por un 1.5 con mejor respuesta a bajo régimen y un 15 por ciento más ligero. Y en las versiones que mon-

ten el sistema de tracción más avanzado, el AllGrip Pro, el conductor podrá elegir entre los tres modos clásicos de transmisión: 2H –tracción trasera y marchas largas–, 4H –tracción total con marchas largas– y 4L –tracción total con gama de marchas cortas–. Pa-

ra garantizar la máxima tracción, su sistema LSD frenará las ruedas que patinan para evitar perder motricidad, reenviando el par a las ruedas contrarias. Asimismo, ofrecerá el sistema de seguridad DSBS, que detecta

riesgo de colisión –también contra peatones– y alerta al conductor, frenando incluso si éste no reacciona.



▶▶ Cuando abatimos las plazas traseras se crea un espacio de 377 litros, 53 más que en el modelo anterior.

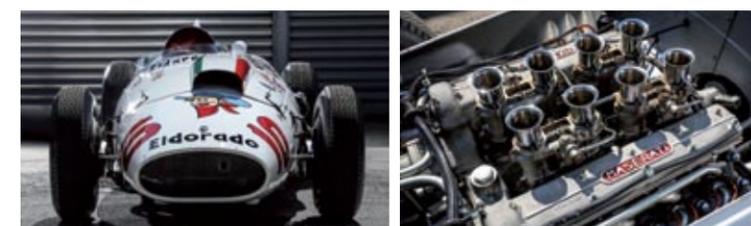


Maserati 420/M/58

El **pionero del patrocinio moderno**, homenajeado

La Colección Panini, dedicada a la firma del tridente y ubicada en Módena, muestra entre sus joyas el Maserati 420/M/58 de bastidor 4203, primer monoplaza en Europa patrocinado por una marca no ligada al sector del automóvil: Helados Eldorado. El coche, blanco y con el emblema de la casa –un cowboy sonriente– en el morro, fue pilotado por Stirling Moss en las Mille Miglia de 1958, tomaba como base el exitoso 250F y ponía en juego una mecánica impresionante: un ocho cilindros de 410 CV a 8.000 rpm que se montaba des-

plazado 9 centímetros a la izquierda del eje longitudinal para equilibrar masas en las curvas de la carrera de Monza. Y para reducir el peso hasta sus 758 kilos, tenía carrocería de aluminio, usaba discos de freno de Magnesio y sus neumáticos Firestone se inflaban con gas helio.



▶▶ La carrocería montaba una aleta aerodinámica vertical y una gran toma frontal dirigida al motor.



SU MOTOR 3.5 ECOBOOST V6 RINDE 655 CV Y LE PERMITE ALCANZAR 347 KM/H. PERO MÁS QUE LO QUE CORRE, IMPRESIONA CÓMO LO HACE

Me voy a Le Mans y ahora vuelvo



▲ Ni Ferrari, ni Lamborghini, ni McLaren... Lo más 'hot' que ha pasado por mis manos hasta ahora es este Ford GT, un auténtico coche de carreras que podemos matricular. De los primeros 500, sólo dos llegarán a España.

Cuando te dicen que vas a probar 'algo' que sólo dos españoles podrán disfrutar, tu atención se despierta. Y si añaden que es un coche de 655 CV que alcanza los 347 km/h, el corazón late con más fuerza. Pero lo que no sabíamos es que el GT nos iba a dejar impresionados casi de por vida.

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

Te preguntan por los mejores deportivos y sueles contestar lo de siempre: Ferrari, Lamborghini, Aston Martin, Bugatti, Porsche... En ocasiones, sin embargo, hay marcas generalistas que se meten en el exclusivo club de los mitos con productos impactantes. Nos viene a la mente el

GT-R de Nissan, y a partir de hoy pondremos como ejemplo el GT de Ford, compañía que te puede vender un Ka Plus de 70 caballos por menos de 7.000 euros... o esta 'bestia parda' nacida en Canadá –se ensambla en Markham, Ontario– y de factura casi inconfesable. Porque empezó hablándose de 500.000 dólares, pero cuando preguntamos por el precio en España nos contestan con un «620.000

euros» que deja boquiabierto. Y que nadie se vaya al cajero a sacar dinero, porque las dos únicas unidades que vendrán a España de los primeros 500 coches fabricados –dos años de producción– ya están adjudicadas. Las otras 500 –Ford ha limitado esta exclusiva serie a cuatro años y 1.000 unidades– aún no tienen destinatario, de modo que todavía hay esperanza.

Nos comentan que podremos recoger

el GT en el Jarama, pero que no rodaremos en el circuito, sino que la prueba será en carretera. Y con dos requisitos: tres horas como máximo y acompañados siempre por un piloto profesional. No son las condiciones soñadas, pero cuando me dicen que a la derecha llevaré a Víctor Fernández, un 'exMotor16' que ha corrido en GT con aparatos como un Diablo SVR Trophy o un Viper GTS-R, la cosa mejora.

Reconozco que no había valorado al Ford GT en su justa dimensión. Sabía muchas cosas sobre su tecnología, y que rendía tributo al GT40 que ganaba carreras cuando yo nací, pero me imaginaba un

Gran Turismo algo 'burgués' e ideado para que afortunados millonarios se paseen por Mónaco, Dubai o Beverly Hills. Es decir, imaginaba que entre la versión 'de calle' y la de competición –que a punto ha estado de ganar en Le Mans hace unas semanas– habría pocas analogías. Error.

Y es que el Ford GT de serie es ya un coche de carreras tal y como le llega al cliente, que además de abonar esos 620.000 euros debe comprometerse a no vender el vehículo en los primeros dos años. «Más de carreras –me comentará luego mi copiloto 'Vitín'– que algunos de los coches con los que he corrido en circuito».

PRECIO **620.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **N.D.**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Impresionante a todos los niveles. Sensaciones y prestaciones. Eficacia deportiva. Relativa facilidad de conducción al límite. De carreras, matriculable. Exclusivo.

DEBE MEJORAR

Altura al suelo en modos Track y V Max. Rudeza de algunos sistemas: alerón, variación de altura al suelo... Maletero. Asiento fijo. Mandos del volante mejorables.

LA INSTRUMENTACIÓN ES UNA PANTALLA DE 10" CON TODO TIPO DE INFORMACIONES. EN 'SPORT', DESTACA LA MARCHA ENGRANADA



EL FORD GT EN COMPETICIÓN Todo empezó por una 'venganza' contra Ferrari

En 2016, Ford regresaba a las 24 Horas de Le Mans con el nuevo GT de la mejor forma posible: venciendo en su clase LM GTE Pro, y tras una dura batalla contra Ferrari. Gran homenaje a los éxitos del GT40 –el modelo que inició la saga– medio siglo atrás, cuando el deportivo americano logró la victoria absoluta en cuatro ediciones consecutivas: 1966, 1967, 1968 y 1969. Lo que no todos saben es que ese dominio de Ford en la carrera gala, que convirtió al GT40 en mito, partió de un desencuentro empresarial entre Ferrari, que arrasaba en Le Mans desde 1959, y la firma del óvalo. En 1963, Enzo Ferrari hizo saber a Ford que podría estar interesado en vender la firma de Maranello, iniciándose unas negociaciones que incluyeron caras auditorías, pagadas por la empresa americana. Pero al final no hubo acuerdo, y Henry Ford II, muy dolido, ordenó dar a Ferrari donde más le doliese. Y ese sitio era Le Mans, donde la impresionante racha de Ferrari alcanzó hasta 1965, cercenada por el GT40 creado por Ford y Lola. Imbatible de 1966 a 1969, debió hacer sonreír mucho a Henry Ford II.



▲ Pantalla táctil con navegación, telefonía, audio... Pero a esta parte le hicimos poco caso. A su derecha, las ruedas del 'útil' climatizador.



◀ A los baquets hay que dejarse caer –vamos sentados casi en el suelo– tras levantar las puertas y salvar el pontón lateral, de fibra de carbono como todo el monocasco y buena parte del interior. La postura de conducción es cómoda, y el formato de la instrumentación depende del modo de conducción.



▲ El respaldo es ajustable –incluso se abate un poco para guardar los arneses si preferimos el cinturón de tres puntos–, pero las banquetas son fijas para garantizar el reparto ideal de peso sea cual sea la talla del conductor. Lo que se regula es el volante –altura y profundidad– y los pedales –tiramos del 'cajón' que los soporta mediante una cinta de la consola–. Entre los asientos va el botón de arranque, la rueda del cambio y cuatro botones 'vitales'.



▲▶ El alerón sube y se repliega instantáneamente, y sin suavidad alguna. Y en función del modo de conducción, el alerón sale a una velocidad o a otra... o no sale. Además, al frenar con fuerza se pone vertical.



Lo compruebo al entrar en el box donde, resguardados del abrasador sol mesetario de julio, varios mecánicos británicos de Ford Performance lo limpian a fondo para el test. A medio metro de distancia, el GT impresiona. No sé si más que un Ferrari, pero es más 'racing'. Como si cogié-

semos un coche que acaba de correr las 24 Horas y le pusiéramos matrícula. Mientras Bryan toma fotografías del habitáculo, dedico los primeros minutos a investigar detalles exteriores. Abunda la fibra de carbono, y la enorme doble salida de escape central va altísima, casi al nivel

de nuestras rodillas. Además, hay tomas, branquias, bocas, rejillas y rejillitas por todas partes, incluidas unas muy curiosas escondidas en el interior de las ópticas traseras. La refrigeración es clave, y por ese motivo son incontables también los radiadores interiores para la mecánica.

En cuanto a la aerodinámica propiamente dicha, la forma del GT viene marcada por las necesidades de penetración y apoyo, y al flujo del aire se le ha dado vía libre, como demuestran las enormes 'trincheras' existentes en paralelo a las ruedas posteriores, bajo el enorme alerón. Este, por cierto, es activo y tiene tres posiciones de funcionamiento: abajo, arriba y... aerofreno. La velocidad a la que se despliega y se pliega no es siempre la misma, pues influye el modo de conducción elegido. En el programa Normal, por ejemplo, sale a una velocidad más alta que si circulamos

en Sport, y en Track, ideado para circuito, va siempre fuera. Por el contrario, en el modo V Max –de 'velocidad máxima'– no sube nunca para asegurar el mejor Cx –0,35– y la mayor velocidad posible. Sabemos, porque nos lo cuentan, que el GT alcanza 347 km/h de punta; pero también recordamos que los helicópteros Pegasus de la DGT pasan de los 250 mientras 'inmortalizan' desde el cielo. En nuestro análisis previo reparamos en los enormes discos cerámicos y en la portentosa medida de los neumáticos traseros: 325/35 R20. Todo sea en aras de la

máxima tracción. En cambio, el tren delantero, que sólo debe dirigir y no transmitir al suelo potencia alguna, se conforma con unos 245/35 R20. Por cierto, buenas gomas: Michelin Pilot Sport Cup 2. También levanto el estrochito capó delantero, que esconde depósitos de todas las formas y tamaños. Pero del maletero no hay rastro, y ya sólo me queda buscar detrás. Si está allí, debe ser mínimo. Y acerté: es mínimo. En concreto, 11,3 litros. Es la primera vez que veo un volumen de maletero escrito con decimales... y menor que la capacidad de aceite del



◀ EN EL MODO V MAX NO SE ELEVA NUNCA EL ALERÓN TRASERO PARA CONSEGUIR LA MÁXIMA VELOCIDAD FRENOS CERÁMICOS DE 394 X 36 MM CON PINZAS DE 6 PISTONES DELANTE, Y DE 360 X 32 MM CON PINZAS DE 4 PISTONES DETRÁS. LOS FIRMA BREMBO ▶



◀ Entre el maletero –con sus 11,3 litros, da para el kit reparapinchazos y poco más– y el motor se ubica la toma del aceite: 14,5 litros. Y bajo el capó delantero van los depósitos del resto de líquidos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.5 ECOBOOST
Disposición	Central longitud.
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.497
Potencia máx. (CV/rpm)	655 / 6.250
Par máximo (mkg/rpm)	76,5 / 5.900
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. DCT, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos cerámicos
Neumáticos delanteros	245/35 R20
Neumáticos traseros	325/30 R20
Diámetro de giro (m)	12,2
Peso en seco (kg)	1.385
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.779/2.003/1.109
Volumen maletero (l)	11,3
Capacidad depósito (l)	57,5
De 0 a 100 km/h (s)	3,0 (aprox.)
Velocidad máx. (km/h)	347
Consumo mixto (l/100 km)	16,8 (EPA)



En Track y V Max, el GT reduce la distancia al suelo de 120 a 70 milímetros. Como en carretera hay riesgo de rozar, nos 'recomendaron' evitar esos dos programas.

motor, que en este caso es de 14,5 litros. De hecho, cabe el kit reparapinchazos, una liviana palanquita destinada a desbloquear la transmisión y apenas nada más: un neceser, el bañador y una camiseta bien doblada; pero olvídate de llevar maleta o mochila. Y el habitáculo va en esa línea, porque tras varios segundos de 'tetris' consigo acoplar el móvil –en un hueco de la consola que parece hecho a medida del iPhone 6S– y la cartera –bajo una tapa en el frontal de la banqueta–. Después toca acomodarse en el puesto de conducción. El asiento va cerca del suelo, y entre eso, que el respaldo tiene mucha forma y que hay que salvar la puerta levantada o los anchos pontones laterales, entrar bien requiere práctica. Ya en el baquet, imposible moverlo, pues va anclado al monocasco para que la diferencia

de tallas de los ocupantes no altere el reparto de masas entre ejes. O sea, que esto va en serio. La inclinación del respaldo sí puede ajustarse algo, pero para ponernos cómodos dependemos del reglaje de volante –en altura y profundidad, lo que fue una agradable sorpresa– y de los pedales, que podemos acercar o alejar, respectivamente, tirando de una cinta o empujando con el pie el cajón que los soporta. Y aún nos queda habituarnos a otros mandos, pues casi todo se integra en el volante: los botones de los intermitentes, la rueda del limpia, el ajuste del control de velocidad... Y el selector de modos de conducción –ya podría ser algo más vistoso, como el 'manettino' de Ferrari–, con sus programas Wet –ideado para lluvia, el coche arranca en primera también pero los cambios de marcha se hacen a un régimen bajo–,

Normal, Sport, Track y V Max. Y en la consola, junto a la rueda selectora del cambio automático –recuerda la del nuevo Focus–, va el gatillo de freno de mano y cuatro botones más: luces 'warning', elevación del morro del coche a baja velocidad, amortiguación en modo Comfort y desconexión del ESP. Con tanta exploración del interior, y ya con el motor al ralentí desde hace minutos, acabo sudando como un pollo; pero es activar el climatizador –el GT tiene hasta navegador– y en un rato la temperatura vuelve a ser compatible con la vida, de modo que estamos listos para partir. Aunque con nuevas condiciones, como mantener el estabilizador conectado –está activo en todos los modos de conducción si no lo apagamos manualmente– y no usar los programas Track o V Max, que

reducen la altura libre del coche de 12 a 7 centímetros. Y según está el asfalto patrio, mejor evitar riesgos. Tras superar algunas bandas sonoras –muchas deberían figurar en los mapas, con sus curvas de nivel y su altitud– salgo a la autovía, y ya en la propia incorporación me da la sensación de que el tráfico se ha parado a mis espaldas. La instrumentación es grande y legible, y veo que no he rebasado aún el límite, pero nadie me adelanta. Todos quieren verlo y en segundos hay un pelotón de coches siguiendo al GT; y alguno demasiado cerca. Mejor desaparecer de allí. ¿Pero cómo? Y aquí iría bien poner un emoticono de sonrisa. Basta con hundir el pie en el acelerador y... sorpresa: la máquina amarilla ya no está. O está, pero cientos de metros por delante del pelotón de 'fans' y alejándose

en el horizonte. Lo que corre el Ford GT es impresionante, y el sonido que genera te traslada al mundo de los circuitos. Pero en plena aceleración, algo nos ha llamado la atención por detrás. Es el alerón, que sube de forma instantánea hasta una altura considerable. Y cuando baja, no baja... se desploma. Cae con tal fuerza que parece golpear la carrocería, lo que aumenta las sensaciones 'racing', que ya están al cien por cien dentro del habitáculo. He conducido coches de Lamborghini, Ferrari o McLaren, y alguno de ellos con más potencia que el GT, pero en ninguno me he sentido tan cerca del mundo de las carreras como en este Ford brutal en dirección a Somosierra. Son 655 CV los que salen del V6 EcoBoost de doble turbo y 3,5 litros, y sólo deben mover 1.385 kilos, de modo que anda como el mismísi-

mo demonio. Y las marchas –hay grandes levas– entran con tremenda rapidez hasta llegar a la séptima, incluso si no vamos rápidos, pues en el modo Normal podemos conducir de manera bastante civilizada. Probado el GT en autovía, salimos en busca de carreteras de montaña, y siempre con la lógica precaución: tráfico abierto, tracción trasera, 655 jacos... O sea, mucho ojo. Pero el GT, además de bestial, sabe ser suave y dócil, y empezamos serpenteando con eficacia: apoyos francos, un balanceo algo mayor del esperado que ayuda a sentirse cómodo, unos frenos que clavan el coche cuando falta un metro para la curva... Y si avivamos el ritmo, el agrado continúa, porque la tracción es magnífica y la respuesta en curva es previsible, con derrapes progresivos y que el ESP controla sin brusquedad.

CUPRA ATECA EL PRIMER LANZAMIENTO DE LA MARCA LLEGA AL MERCADO EN OCTUBRE

Ya está aquí Cupra



◀▶ Máximo equipamiento en el Cupra Ateca, incluyendo el cuadro virtual o unos asientos deportivos tipo bacquet. Un aire muy racing.

Cupra debuta como marca independiente apoyada en cuatro pilares: el producto, la competición, una distribución especializada y la imagen de marca. Su primer modelo, el Cupra Ateca, llega en octubre y añade otro pilar en su precio de 44.750 euros.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Cupra llega como marca con un objetivo: consolidarse en los próximos años en un terreno intermedio entre las marcas generalistas y las premium. Porque han detectado que ahí pueden llegar al cliente que no se compraría un Seat pero puede ver en Cupra una alternativa a modelos premium, con un diseño distintivo, una carga tecnológica con el respaldo del Grupo Volkswagen y una deportividad por encima de toda duda. Y por supuesto a un precio lejos de los premium.

Hay más elementos que el producto –lo que en Cupra llaman ‘Garaje’– que pueden inclinar la balanza hacia ese cliente indeciso. Hablamos de una red de distribución especializada, que contará con 29 concesionarios que dispondrán de un ‘corner Cupra’ con su propio estilo y un servicio de asesoría comercial específica. Otro pilar es la imagen de marca; crear un ‘Universo Cupra’ a través de experiencias y una gama de accesorios o complementos –entre los que ya hay una bicicleta o una línea de gafas de sol– para la que la firma

española buscará acuerdos con fabricantes líderes en cada uno de sus campos.

Y queda el último pilar de la nueva marca, la competición, que fue el inicio de la historia de Cupra allá por 1996 y que va a estar en su ADN ‘fundacional’. Tanto que la división de competición de Seat –Seat Sport– pasa a llamarse Cupra Racing. Y este nuevo enfoque se plasma ya en dos bólidos con los que Cupra empieza a triunfar, el León TCR y el futuro Cupra e-Racer, un modelo totalmente eléctrico, con más de 650 caballos con el que la firma quiere ser líder en las futuras e-Series de turismos eléctricos.

No hay cifras concretas para esta ambición, pero el objetivo es triplicar las ventas de Cupra, que en los 22 años de historia de modelos Cupra han ascendido a más de 60.000 unidades (de ellas, 10.000 en 2017).

Y en este lanzamiento, el primer paso es el Cupra Ateca, que con características y equipamiento sin rival en el mercado



◀▶ Boutique y gama de accesorios para generar imagen de marca.



La historia de Cupra comenzó con el Seat Ibiza y después de ampliarse al León. En estos años se han vendido más de 60.000 unidades de los Seat más deportivos.

HISTORIA DE UN NOMBRE De Seat Cupra a Cupra

La historia de Cupra empezó como un homenaje. Seat quería celebrar la victoria en el Campeonato del Mundo de Rallys en la categoría 2 litros con el Ibiza Kit Car poniendo en el mercado un modelo que proporcionará a los clientes la posibilidad de disfrutar de un coche de rallys de calle.

Nació así Cupra, que resumía en una palabra el concepto Cup y Racing. Un nombre que suscitó muchas reuniones y discusiones en diferentes estamentos y comités de dirección. Lo cuenta Fernando Carranza, por entonces Product Manager en el área comercial del Ibiza. «Se habían barajado muchos nombres apoyados por empresas de investigación y naming... pero no acabábamos de encontrar algo que funcionase. Las marcas deportivas que evocaban de manera directa los atributos del producto ya estaban inventadas y registradas, no podíamos usarlas. Cerramos la propuesta Cupra con algunas retenciones y se llevó al comité de dirección para su aprobación final. Pasó lo esperado: “Fernando, hay que buscar otro nombre, Cupra no vende. Debes encontrar algo así como Diablo, Tornado, Fuego...”»

La explicación que da Fernando tiene ese aire de improvisación y picaresca tan español que a veces no parece que pudiera ser verdad: «Créame, lo hemos intentado



pero los nombres buenos son como las tías buenas... todas tienen novio».

Fuera por eso o por otra cosa, el nombre Cupra se aprobó y ahora, inicia una aventura que según Luca de Meo es «sinónimo de espíritu deportivo, algo que forma parte de la identidad de nuestra empresa. Cuando está al volante de un Cupra, el cliente sabe perfectamente que dispone de un vehículo con las máximas prestaciones. Los coches que han sido la bandera de este concepto a lo largo de estos años son la mejor prueba de que Seat ha sabido mantenerse fiel a este compromiso, y de que la apuesta por el mismo continuará en el futuro como marca independiente».

costará 44.750 euros. Cuenta con un motor 2.0 TSI de 300 caballos que unidos a su ligereza –solo pesa 1.557 kilos–, su caja automática DSG modificada para este modelo y su tracción total 4Drive de tipo Haldex le dotarán de prestaciones sobre-



▶ 300 caballos, tracción total, cambio DSG... El Cupra Ateca costará 44.750 euros.

salientes (0 a 100 km/h en 5,4 segundos o 245 km/h de velocidad máxima y con consumos muy notables, pues los 7,3 l/100 km de consumo medio o los 165 g/km de CO₂ son cifras muy ajustadas para un modelo de estas características.

Equipamiento a la altura con marcado carácter deportivo. Porque de serie el equipo que ofrece el Cupra Ateca es realmente exhaustivo: Control Dinámico de Chasis con amortiguadores adaptativos, tracción total 4Drive, dirección progresiva o el selector de modos de conducción Drive Profile que dispone de seis perfiles: Comfort, Sport, Snow, Offroad, Individual y Cupra.

Y los últimos asistentes de ayuda a la conducción, como frenada de emergencia automática con detector de peatones ‘Front Assist’, asistente de atascos ‘Traffic

Jam Assist’, asistente de salida involuntaria de carril ‘Lane Assist’, detector de ángulo muerto, control de velocidad de crucero adaptativo...

Si todo esto no es suficiente, aún se puede personalizar más el Cupra Ateca gracias a equipamientos opcionales que incluyen elementos como la tapicería de cuero y los asientos tipo bacquet. Y habrá dos paquetes de equipamiento disponibles, el Performance Pack que incluye sistema de frenos Brembo con discos de 18 pulgadas y pinzas en color negro y llantas de nuevo diseño, de 19 pulgadas en color cobre o plata. Y si le añadimos el Carbon Fiber Exterior Pack, las carcasas de los retrovisores exteriores serán en fibra de carbono. Todo por un precio de 44.750 euros que será el elemento definitivo para conquistar cientos.



Hay un Q5 más accesible aún, con tracción delantera, caja manual y motor TDI de 150 CV, pero si buscamos un SUV de prestigio con todo lo exigible, como tracción total y cambio automático, el primer escalón es nuestro protagonista, con 163 CV y que brilla por calidad y confort.



No renuncia a nada

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

Quienes busquen un Q5 con tracción Quattro, cambio S Tronic de doble embrague y motor diésel –la mejor alternativa en un SUV hasta que se demuestre lo contrario– durarán entre las dos versiones 2.0 TDI disponibles, con 163 y 190 CV, separadas por 2.700 euros. Y como el más enérgico de los dos nos defraudó ligeramente por prestaciones en su día, lo lógico era pensar que el 'básico' iría aún más justo. Pero no, de modo que la cosa empieza bien. Y eso que el peso es exactamente el mismo: 1.845 kilos.

En concreto, al 2.0 TDI 190 le medimos 8,7 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h –anuncia 7,9– y 16,3 en los 400 metros con salida desde parado, cuando el 2.0 TDI 163 ha registrado ahora 8,7 segundos en la primera maniobra –anuncia 8,9– y 16,3 en la segunda. Es decir, empate total, pese a los 27 caballos menos. Y se queda muy cerca en nuestras simulaciones de adelantamiento: 6,5 segundos tardó el

de 190 CV en recuperar de 80 a 120 km/h y 6,9 ha requerido nuestro protagonista. Traducido a distancia, sólo 11 metros más en el carril contrario.

O sea, que va igual en carretera –en proporción, mejor– y encima ahorramos dinero, pues el equipo de serie es idéntico. Como idéntico es el gasto medio oficial: 4,9 l/100 km; o 5,2 litros si monta las llantas opcionales de 20 pulgadas –como alternativa a las de serie, de 17 pulgadas, también

se ofrecen varias de medida 18 y 19–. En la práctica, el Q5 aquí probado se ha ido a una media real de 6,6 l/100 km en nuestro recorrido, que también es menos de lo gastado en su día por el de 190 CV: 7,0 l/100 km. Y puede que haya una explicación que justifique el buen rendimiento del motor 2.0 TDI 163: por ejemplo, que el par máximo es el mismo –40,8 mkg– y se mantiene entre 1.750 y 2.750 rpm; o que si en el 2.0 TDI 190 la po-

tencia máxima está disponible de 3.800 a 4.200 vueltas, en el de 163 CV ese valor se mantiene entre 3.000 y 4.200 rpm. Es decir, claro empuje a cualquier régimen y mucha progresividad, lo que se redondea con la rápida y suave actuación de la caja automática S tronic de siete marchas. Y aunque hay más agrado que brillantez, a un porcentaje elevado de usuarios le valdrá perfectamente, sobre todo en ciudad, autovía... Si acaso, en carreteras de montaña echaremos de menos algo más de 'punch', sobre todo a plena carga.

Al respecto, el Q5 tiene buena capacidad interior, con espacio para cinco –detrás, el ocupante central se quejará un poco por el tamaño del túnel de transmisión– y un maletero de 550 litros que puede alcanzar los 610 litros si pedimos –430 euros– la banqueta trasera corredera, que tiene un juego de 12 centímetros.

Más caras son opciones –la lista es enorme, y muy tecnológica– como la suspensión neumática –2.385 euros–, la amortiguación regulable –1.195– o los fabulosos faros



◀▶ Calidad de primera, aunque seguimos pensando que el acabado no es mejor que el de su antecesor. El interior es amplio y comodísimo, y podemos pedir una segunda fila corredera por 430 euros.s



▲ La rueda de repuesto es opcional y de emergencia: inflable.

Matrix LED –2.320–, con las que el Q5 mejora... a base de disparar el precio. Y aunque la dotación del Q5 Básico es al-



◀▶ Con la suspensión neumática opcional –2.385 euros–, el Audi Drive Select, que es de serie, pasa a tener siete modos. La estabilidad es soberbia, pero los 225/45 R20 de nuestra unidad parecen excesivos.

LAS CIFRAS ultimate ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI 163
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	163 CV / 3.000-4.200
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750-2.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de doble embrague, 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	66,0 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, con eje de cinco brazos y brazos transversales de aluminio, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, con eje de cinco brazos y brazos transversales de aluminio, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/65 R17 - 8,0J x 17"
Unidad probada - Marca	255/45 R20 - Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.845
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.663 / 1.893 / 1.659
Capacidad del maletero (l)	550 - 1.550
Capacidad del depósito (l)	65

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	211 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,3
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,7 (8,9)
Recorriendo (metros)	148
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,8
De 80 a 120 km/h en D	6,9
Recorriendo (metros)	196
Error del velocímetro a 100 km/h	-1%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción dinámica	11,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	984
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,3
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	4,9

SUS RIVALES



JAGUAR F-PACE 2.0 140 180 CV AWD AUTO. PURE
Hay un F-Pace de 163 CV, pero sólo con tracción trasera. Para tener AWD ha que subir a 180 CV –manual o automático–, lo que eleva el precio. Gran maletero y menos peso.

Precio	52.060 €
Maletero	650 l.
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,7 seg.



MERCEDES GLC 220 D 4MATIC 170 CV
Es algo más caro que el Q5, con el que está igualado en muchos capítulos: comportamiento, maletero, calidad... Pero el GLC gasta un poco más y es algo más ruidoso.

Precio	49.100 €
Maletero	550 l.
Consumo	5,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,3 seg.

LA CLAVE



En su día, el Q5 con motor 2.0 TDI de 190 CV nos pareció estupendo, aunque dijimos que sus prestaciones distaban de ser deportivas: rápido, pero no muy rápido. La sorpresa ha sido comprobar que, con 27 CV menos, la versión 2.0 TDI 163 logra casi las mismas prestaciones. Y como gasta algo menos y es más barato, interesa más.

PRECIO	47.650 €
EMISIONES DE CO₂: 129 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS
	COMPORTAMIENTO *****
	ACABADO *****
	PRESTACIONES *****
	CONFORT *****
	SEGURIDAD *****
CONSUMO *****	
PRECIO *****	
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad. Amplitud y maletero. Banqueta trasera Plus en opción. Comportamiento y tracción. Tecnología.	Prestaciones a plena carga. Precio alto y opciones caras. Túnel central. Equipo de serie Básico. Rueda repuesto.

La familia, bien



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

Semanas atrás probábamos el renovado 308 con el motor 1.5 BlueHdi de 130 CV y el cambio manual, y las conclusiones fueron muy buenas: tacto general agradable, refinamiento en marcha... Pero ahora tenemos esa combinación mecánica a un test más duro, pues bajo el capó del 5008 este diésel debe mover 250 kilos extra, una carrocería más voluminosa y un máximo de siete ocupantes. ¿Reto excesivo?

Lo milagros no existen, y 130 caballos contra 1.505 kilos –al usar la plataforma EMP2, el 5008 se asegura una loable ligereza en comparación con sus rivales– da como resultado una relación peso/potencia de 11,6 kg/CV, que no es para tirar cohetes. Pero son 10 CV más que en el 1.6 anterior, y el par máximo sigue siendo de 30,6 mkg pese a la reducción de cilindrada, de modo que el empuje no es tan modesto. No hay que dejarse desanimar por los 12,7 segundos que anuncia en el paso de 0 a

Desde hace meses, Peugeot está relevando en todas sus gamas el veterano 1.6 BlueHdi por un nuevo 1.5 BlueHdi que esta vez probamos en combinación con un SUV de siete plazas. Sus 130 CV mueven correctamente al 5008, aunque los puntos más brillantes son otros.

100 km/h; y no tanto porque en la práctica haya dejado el registro en 12,4 segundos, sino porque el rendimiento, refiriéndonos a sensaciones, es

mayor; sobre todo al activar el modo Sport. Hay agrado y cierto dinamismo a poco que no dejemos caer el motor de 1.600 rpm, pues entre ese ré-

gimen y las 4.000 la energía aparece con progresividad –no entendemos lo del cuentavueltas hasta 6.500 rpm y la zona roja desde 5.000–. Y con unos desarrollos de cambio algo más cortos en quinta y sexta ganaría brío. Más que nada, para no tener que tirar tanto de la cuarta en adelantamientos por carretera: en esa marcha, tarda 9,3 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, frente a los 12,1 segundos en quinta y los ya excesivos 16,8 en sexta.

A cambio, este 5008 BlueHdi 130 nos regala un confort de marcha encomiable –67,8 decibelios a 120 km/h, cuando al Audi Q5 de la página 16 le medimos 68,2– y un consumo aquilatado: 6,4 l/100 km reales. Si pensamos que se trata de un SUV de 4,64 metros, con siete plazas de serie y un maletero de 702 litros, muchos verán en él algo así como el familiar idóneo. Sobre todo si damos más prioridad al ahorro –llama la atención lo poco que gasta en ciudad– y a la economía –el GT Line probado baja ahora de 34.150 a

PRECIO		34.150 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Ligereza. Consumo. Amplitud y maletero. 7 plazas. Calidad. Agrado y comportamiento. Precio-equipamiento.	Prestaciones algo justas. Suelo alto en las filas traseras. Consola central voluminosa. Sin tracción total.	



◀ La instrumentación es configurable. En la segunda fila, las tres butacas son independientes y se desplazan longitudinalmente. Esta versión se ofrece con la caja manual y la EAT8.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.641 / 1.844 / 1.651
Capacidad del maletero (l)	702 - 1.862
Capacidad del depósito (l)	56

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	191 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,6
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,4 (12,7)
Recorriendo (metros)	212

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,8
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,8

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,5
En conducción dinámica	10,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,1
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	875
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,7
Ciclo extraurbano	3,8
Ciclo mixto	4,2

SUS RIVALES



NISSAN X-TRAIL 1.6 DCI 130 ACENTA 7 PLAZAS

La versión básica Acenta sale más cara que el 5008 Active, pero Nissan ofrece una buena relación entre precio y equipamiento. Y la gama es más variada: 5 ó 7 plazas, tracción 4x2 y 4x4...

Precio	31.200 €
Maletero	135-445 l.
Consumo	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 seg.



SKODA KODIAQ 2.0 TDI 150 AMBITION 4X2 DSG 7 PLAZ.

Aunque es muy amplio, no puede con el 5008 en ese punto. Pero el Kodiaq presume de mayor calidad aún, tiene versiones de 5 y 7 plazas, y ofrece tracción 4x2 –sólo DSG– y 4x4.

Precio	35.485 €
Maletero	270-560 l.
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.

den extraerse –ganamos 60 litros para carga– y la segunda fila está formada por tres asientos que, de forma independiente, se desplazan 12 centímetros, permitiendo aumentar el maletero, con cinco plazas en uso, a 780 litros.

El comportamiento redondea el conjunto: facilidad de conducción, estabilidad, frenada enérgica... No se ofrece tracción total, pero sí el útil Grip Control como opción.



▲ Las dos plazas de la tercera fila se pueden abatir o quitar, lo que aumenta el maletero a 780 litros.

33.150 euros, pero con acabado Active cuesta 29.700 euros y se queda ahora en 28.000– que a las prestaciones puras.

Además, el 5008 despunta por calidad general, equipamiento, amplitud –anchísima segunda fila de 141 centímetros– o versatilidad, aquí con dos ejemplos claros: las dos butacas de la tercera fila pue-

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

El nuevo diésel 1.5 BlueHdi de 130 CV, agradable y progresivo, le sienta bien al 5008. No hay que esperar prestaciones de impresión, pero como el SUV de siete plazas de Peugeot es muy ligero, en carretera se mueve mejor de lo esperado. Y con un gasto real ajustado: 6,4 l/100 km. Ideal para las familias más ahorradoras.





◀ La mayor altura al suelo respecto al Polo le da un aire aventurero. Las barras de techo serán de serie salvo en el acabado básico.

detección de peatones' y la 'Protección proactiva de los ocupantes' (reacciona antes de un accidente cerrando las ventanillas y el techo corredizo, pretensando los cinturones de seguridad y estableciendo la adecuada presión de frenado).

El diseño, que ya hemos podido ver, aunque hasta octubre no se mostrará ofi-

FOTOS ESPÍA 



Operación Triunfo

Aunque aún va a tardar en llegar al segmento más competido del mercado, el Volkswagen T-Cross atesora virtudes que lo harán destacar. No se presenta hasta el 25 de octubre, pero en nuestra primera conducción, con unidades de preserie, demuestra carácter de triunfador.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No se va a presentar hasta el 25 de octubre y no llegará al mercado hasta la próxima primavera, pero en Volkswagen

trabajan a fondo en el nuevo T-Cross, el futuro SUV urbano sobre la misma plataforma del Polo que se va a fabricar en la factoría navarra de Landaben. Y quieren tenerlo to-

do tan afinado que ya hemos podido probar unas versiones preseries aún meses antes de que se empiece a fabricar.

Porque la marca alemana quiere ir mostrando 'los pode-

res' de su nuevo modelo del que dicen que 'es más'. Y lo demuestra con cifras, porque aunque está realizado sobre la misma plataforma MQB A0es 5,4 centímetros más

largo que el Polo y 11,2 más alto manteniendo la misma distancia entre ejes, con una altura al suelo de 18,4 centímetros. Esas cifras exteriores lo hacen más habitable con un espacio interior que ofrece una considerable altura al techo y espacio a la altura de las rodillas. Y también una capacidad de maletero que parte de 385 litros de capacidad, 34 más de los que ofrece el Polo. Además se puede modular esta capacidad pues los asientos

traseros, de serie, se deslizan hacia adelante 15 centímetros de forma que aumente el espacio para las piernas o para el equipaje (en este caso puede llegar a los 455 litros de capacidad) y hasta 1.281 abatiendo los asientos traseros en una proporción 60:40. Como remate, el respaldo del asiento del copiloto se puede abatir para introducir objetos de gran longitud.

Otra de las características del T-Cross es la posición elevada de los asientos, que se encuentran a 59,7 centímetros de altura los delanteros (10 centímetros más alto que en el Polo) y a 65,2 los traseros. Con eso se consigue un acceso cómodo al interior y también una mayor visibilidad para el conductor al ir sentados a mayor altura.

El T-Cross estará disponible únicamente en versiones con tracción delantera y con una gama de motores que combina eficiencia y rendimiento. En gasolina, el 3 cilindros 1.0 TSI cuenta con dos nive-

les de potencia: 95 (con cambio manual de 5 marchas) y 115 caballos (con caja manual de 6 o automática DSG de 7 marchas); y por encima el 1.5 TSI con 150 caballos y sistema de desactivación de cilindros (únicamente con cambio DSG). El apartado diésel lo cubrirá únicamente –al menos por ahora– con el 1.6 TDI de 95 caballos con cambio manual de 6 marchas o DSG de 7.

La conducción será dinámica y divertida pero también segura. Para ello, el T-Cross va a disponer de un arsenal de dispositivos de seguridad y ayuda a la conducción. Por ejemplo, equipará de serie el sistema de vigilancia 'Front Assist' y el sistema de aviso de salida del carril 'Lane Assist'. Y otros dispositivos como el sensor de ángulo muerto 'Blind-Spot Sensor' con 'Asistente de salida del aparcamiento' (advierte de vehículos que se aproximan al T-Cross desde la parte lateral trasera), el 'Sistema de

cialmente, recuerda inmediatamente a una mezcla entre el T-Roc y el Polo, con una parrilla amplia que integra los faros LED integrados. En la parte inferior incorpora los faros antiniebla enmarcados, integrando en el mismo hueco la luz diurna. En la trasera se aprecian unos fuertes hombros con mucho carácter y una banda reflectora que une las luces traseras en la parte superior del portón y va enmarcada por un emblecedor negro.

Y en ese diseño, la personalización será importante, con 12 colores para elegir –incluyendo carrocerías bitono– y una gran capacidad de personalización que se concreta, por ejemplo, en un interior en el que el cuadro de instrumentos, el salpicadero y la zona de la palanca de cambios se combina con los tonos de la carrocería y puede ofrecer diseños en esa decoración con efecto 3D.

En ese cuadro de instrumentos, un aspecto impor-





NAVARRO EL T-CROSS SE FABRICARÁ EN LANDABEN, EN PAMPLONA. LA VERSIÓN LARGA, PARA CHINA Y SUDAMÉRICA, AÚN NO TIENE FACTORÍA CONFIRMADA



tante será la digitalización pues contará con una pantalla táctil central de 6,5 u 8 pulgadas y en opción dispondrá del cuadro de instrumentos digital VW Digital Cockpit. Además, todas las posibilidades de conexión, con cuatro tomas USB (dos delante y dos detrás), sistema de carga inalámbrica, o la posibilidad de reproducir contenidos del smartphone o servicios en streaming a través del sistema de sonido opcional 'Beats' con 300 W de potencia.

Más elementos tecnológicos serán el sistema –opcional– de cierre y arranque sin llave 'Keyless Access' o el asistente para luz de carretera 'Light Assist' que se ofrecerá como opción.

Llega el momento de ponernos al volante de tres unidades, con un llamativo camuflaje exterior. Nos advierten que se trata de prototipos hechos de manera 'artesanal' en Wolfsburg cuyo precio supera el millón de euros cada unidad. Y nos dicen que están 'terminados' al 90 por ciento. También nos advierten de que no podemos fotografiar el interior, que ofrece un cuadro de aire similar al del Polo en sus rasgos generales.

Con esas premisas nos acomodamos en el coche más fácilmente que en el Polo por esos 10 centímetros más de altura. E inmediatamente la racionalidad del diseño alemán nos hace encontrar la

postura perfecta al volante. El primer modelo que cae en nuestras manos es el 1.6 TDI de 95 caballos. Con gran empuje y potencia suficiente, mueve con soltura un conjunto cuyo peso es unos 95 kilos superior al del Volkswagen Polo. Con cambio automático DSG, estira hasta rozar las 5.000 vueltas. Además, como se trata de una versión

Highline, dispone de cuatro modos de conducción (ECO, Normal, Sport e Individual) con lo que el conductor puede ajustar el comportamiento a sus gustos. Suspensiones bien, mejor de lo que se espera en un modelo de tan incipiente desarrollo y dirección y frenos a buen nivel.

Siguiente paso, el 1.0 TSI de 115 caballos. Con cam-

bio DSG, posiblemente sea la versión más equilibrada –sobre todo si cunde eso de que el diésel tiene los días contados–. Muy vivo de reacciones, se mueve con mucho ímpetu y suavidad. La sonoridad es más elevada de lo que recordamos en el Polo, pero seguro que el trabajo de insonorización de esta unidad aún no está al nivel de un modelo de producción. El motor estira con ganas y desde abajo ya muestra mucho carácter.

Y para el final nos queda el 1.0 TSI de 95 caballos, que será la versión de acceso y como tal, a priori nos parece el 'patito feo'. Con solo 5 marchas en su cambio manual y algún detalle como una pantalla táctil que no dispone de navegador o no cuenta con sistema de arranque sin llave, el resultado en marcha es muy satisfactorio, pues el motor ofrece mucho brío y un funcionamiento redondo. El cambio es agradable por recorrido y tacto de la palanca. Y el rendimiento, más dinámico de lo esperado. Se convierte, por tanto, en una interesante versión de acceso a la gama; sobre todo si el uso mayoritario que se le va a dar es urbano.

En otoño tenemos la siguiente cita con el T-Cross; y hasta la primavera no podremos conducir las versiones ya de producción. Pero la primera impresión es que Volkswagen lo ha vuelto a hacer... Ha creado otro triunfador.



Hasta octubre no se desvelará la imagen definitiva del T-Cross, pero estos dos bocetos, unidos a las fotos camuflado ya dan una clara idea de cómo va a ser el nuevo SUV urbano de Volkswagen.

RANGO DE ACCIÓN HASTA 546 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA



Silencio, se rueda

El compromiso de Hyundai con los vehículos cero emisiones es firme. Hemos probado sus dos últimas criaturas, el Kona Eléctrico y el sofisticado Nexo alimentado con hidrógeno, y nos han convencido plenamente. Ambos modelos ya están a la venta y llegarán en septiembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La eco-estrategia de Hyundai pasa por introducir en todo el mundo un total de 18 modelos respetuosos con el medio ambiente desde este momento y hasta 2025, superando el 60 por ciento de las ventas de sus modelos ECO en apenas tres años. Modelos como el Kona Eléctrico y el Nexo de pila de combustible son clave en este sentido y en Motor 16 hemos tenido ocasión de probarlos en Noruega, curiosamente el país del petróleo y, a la vez, auténtico paraíso del los vehículos eléctricos.

El Kona Eléctrico es el primer B-SUV cero emisiones de la marca, versión que cierra el círculo de este exitoso modelo. Las diferencias con respecto al resto de la gama son evidentes porque nuestro protagonista borda el aspecto aerodinámico. La parrilla frontal está cerrada porque la refrigeración del motor ya no es una priori-

dad y también incorpora paraportes y llantas específicos en su particular lucha contra el viento. Además es 15 milímetros más largo y 20 más alto que un Kona 'térmico', manteniendo la cota de anchura y la distancia entre ejes. Esto provoca que la habitabilidad y el maletero (332 litros) no se resientan.

Sin embargo, el interior sí que se presenta con un formato más avanzado. Totalmente digitalizado, llama la atención la consola central 'flotan-

te' donde se ubica el sencillo cambio 'shift-by-wire'.

El Kona Eléctrico se comercializa con dos versiones, ambas con tracción delantera. La de acceso ofrece un motor con el equivalente a 136 caballos y una batería de polímeros de iones del litio con una capacidad de 39,2 KWh, que le otorga hasta 345 kilómetros de autonomía (312 con el nuevo ciclo WLTP que entra en vigor en septiembre).

Pero la mayoría de las ventas la protagonizará la varian-

te con 204 CV de potencia y una batería que incrementa la capacidad hasta los 64 KWh. No sólo son mejores las prestaciones; la autonomía aumenta hasta los 546 kilómetros (482 en ciclo WLTP). El tiempo de carga en la versión básica es de 6 horas y 10 minutos en una toma de 7,2 KW (3 horas y 25 minutos más para la versión más potente), aunque en ambos casos se puede realizar una carga rápida en una toma de 100 KW, al 80 por ciento en 54 minutos.

Tuvimos ocasión de probar la variante de 64 Kwh, la más completa por prestaciones y autonomía. Suave y refinada en marcha, presenta tres modos de conducción, ECO, Comfort y Sport. Con este último sacaremos los colores a la hora de acelerar a más de uno porque los 40,3 mkg de par máximo se ofrecen desde el inicio. En el modo ECO, y realizando una conducción eficiente, nos llamó la atención el consumo

PRECIO DESDE		38.500 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Autonomía de la versión con 64 KWh. Suavidad y confort de marcha. Equipamiento avanzado.	 Precio algo elevado. Huecos bajo consola central incómodos. Agarre de neumáticos.

APUESTA DECIDIDA HYUNDAI YA ES UNA REFERENCIA EN VEHÍCULOS DE PILA DE COMBUSTIBLE. EL NEXO ES UNA MARAVILLA



◀ La eficiente versión eléctrica es algo más larga y alta que un Kona 'convencional'. El interior está totalmente digitalizado y se incorpora una consola central flotante.



◀ La habitabilidad y el maletero, con 332 litros, no sufren cambios con respecto al resto de la gama. El cambio 'shift-by-wire' con una sola relación es muy sencillo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	VERSIÓN 39,2 KWH (136 CV)	VERSIÓN 64 KWH (204 CV)
Posición	Delantera	Delantera
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Peso (kg)	n.d.	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.800/1.570	4.180/1.800/1.570
Maletero (l)	332 / 1.114	332 / 1.114
Tipo de batería	Polímeros de litio	Polímeros de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	7,6
Velocidad máx. (km/h)	155	167
Consumo (Wh/km)	13,9 KW/h	14,3 KW/h
Emissiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Autonomía NEDC (km)	345 (312 WLTP)	546 (482 WLTP)
Tiempo de carga	6 h 10' en una toma normal o 54 minutos al 80% en un cargador de 100 KW	9 h 35' en una toma normal o 54 minutos al 80% en un cargador de 100 KW
Precios desde... (euros)	38.500	41.500

medio registrado: 13,5 kWh en el primer recorrido y 12,0 kWh en el segundo. Vital en este sentido es el práctico sistema de frenada regenerativa ajustable en cuatro niveles. Se controla con las levas del volante y en su máxima expresión evita que tengamos que frenar con el pie, aprovechando al máximo la energía.

No menos atractivo resulta el generoso y avanzado equipamiento que contempla este modelo. En seguridad, y bajo el paraguas SmartSense, ofrece un control de velocidad adaptativo con función Stop&Go, frenada de emer-



gencia autónoma con reconocimiento de peatones, control del ángulo muerto, asistente de mantenimiento de carril, alertas de fatiga del conductor y de tráfico cruzado en la zaga, lector de señales de tráfico, luces de carretera inteligentes... así como una completa dotación en conectividad.

El Kona Eléctrico parte desde los 38.500 euros (41.500 euros el más potente). A esos precios hay que aplicarles un descuento de 5.200 euros.

HYUNDAI NEXO

El hidrógeno pide paso

Hemos conducido el Hyundai Nexo, un vehículo especial porque recurre a una pila de combustible para impulsarse. Especial no quiere decir 'raro'. Por fuera es un SUV al uso, situado por tamaño por encima del Tucson, con cinco amplias plazas, un maletero con 461 litros, unos acabados de alto nivel y un equipamiento que abruma.

Lo más sorprendente es lo que no se ve. Bajo el capó monta el propulsor de pila de combustible, que pesa 180 kilos. Es una especie de central química. Veamos. Cargamos hidrógeno, que se reparte en tres tanques ubicados bajo los asientos traseros y el maletero (156 litros en total, acción en la que tardamos cinco minutos). El hidrógeno, en contacto con el oxígeno y por medio de un proceso electroquímico, produce electricidad, que se almacena en unas baterías situadas en el maletero. Con esa 'energía' alimentamos el propulsor eléctrico, que ofrece 163 CV y un generoso par máximo de 40,3 mkg desde el inicio, y que se gestionan por medio de un cambio de una sola relación. El Nexo alcanza los 179 km/h y ofrece una autonomía de 756 kilómetros (666 en el nuevo



◀ El Nexo estrena plataforma y pese a su complejidad tecnológica se trata de un SUV convencional que se conduce como cualquier otro vehículo eléctrico.



▶▶ Amplio y muy bien rematado, la información del sistema de pila de combustible es muy completa. Su equipamiento es tan generoso como avanzado tecnológicamente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO PILA COMBUSTIBLE

Posición	Delantera
Potencia máxima	120 kW (163 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos
Peso (kg)	1.873
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.670/1.860/1.640
Maletero (l)	461 / 1.466
Potencia salida batería	40 KW
Combustible	Hidrógeno
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	179
Consumo	0,95 kg/100 kms
Emissiones CO ₂	0 g/km
Autonomía NEDC (km)	756 (666 WLTP)
Tiempo de repostaje del hidrógeno	5 minutos a 800 PS
Precio (euros)	69.000

ciclo WLTP). Va como la seda por su refinamiento, suavidad y confort de marcha, y en nuestra toma de contacto por carreteras noruegas registramos un consumo medio de 0,9 kilos por cada 100 kilómetros (homologa

0,84). Como dato, simplemente anecdótico, en el surtidor que repostamos el precio era de 9 coronas por 0,1 kilos; por lo tanto el coste fue de 9,45 euros a los 100 kilómetros. El precio del Nexo en España

es de 69.000 euros, equipado hasta el techo, pero la ausencia de hidrogenas (seis en toda España) le convierten en un vehículo muy apetecible, pero inviable en nuestro país... de momento.



PLUG-IN EN 2020 LA VERSIÓN UNLIMITED OFRECERÁ UNA VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE CON EL NUEVO 2.0 TURBO DE GASOLINA

Civilizado aventurero



Por exigencias del ejército norteamericano, en 1941 Jeep fabricó el Willys, un legendario todoterreno que con el tiempo fue civilizándose y convirtiéndose en un excelente vehículo recreacional. Hasta el día de hoy, cuando se estrena este nuevo Wrangler que mejora en todos los apartados, y sin renunciar a su ADN. Llega en septiembre.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En la última edición del Salón de Los Ángeles, los chicos de Jeep presentaron su nuevo Wrangler, la más reciente evolución de un legendario todoterreno que ya hemos tenido ocasión de conducir por tierras austríacas, y que en el mes de septiembre llegará a los concesionarios europeos con una completa gama, pues mantendrá sus dos carrocerías, contará con cuatro niveles de acabado –Sport, Sahara, Overland y Rubicon–, estrena dos propulsores, dispondrá de más de 180 accesorios originales Mopar...

Estéticamente no rompe moldes, ya que en la firma americana han respetado al máximo el legado de sus antepasados. Eso sí, han dado las

pincladas justas para mejorar la aerodinámica y aportar un toque tecnológico gracias a la llegada de faros y pilotos con tecnología LED.

Independientemente de la carrocería elegida, se ofrece con los techos Zipperless Premium Sunrider, es decir, la clásica capota de lona; además del denominado

Freedom Top, compuesto por cuatro paneles de fibra, que ahora son más ligeros y fáciles de poner y quitar. Si aún buscas una mayor libertad, el Wrangler permite abatir la luna delantera y desmontar sus puertas, ofreciendo una experiencia de conducción única en su segmento... Y también fuera de él, aunque

▲ Los faros LED serán de serie en los Overland y opción en el resto. Llantas de 17" para los Rubicon.

igual al margen de la legalidad en España. Los Unlimited ofrecerán el Sky One-Touch, una opción que rondará los 3.000 euros y que apuesta por un techo de lona totalmente eléctrico, que es operativo mientras la velocidad del vehículo no sea superior a 88 km/h.

Sin perder su esencia, Jeep ha trabajado para mejorar su interior. Ahora hay materiales blandos, mejores ajustes; y, sobre todo, una mayor ergonomía, pues sus mandos se han colocado de forma más lógica, sin olvidar que estrena pantallas táctiles con el sistema Uconnect. También hay cámara de marcha atrás, sensores de ángulo muerto, pantallas TFT de 3,5 ó 7 pulgadas frente al conductor... Conductor que, por cierto,



▲ El diseño interior mantiene su esencia, pero han mejorado los materiales y la ergonomía. Ahora hay pantallas táctiles de 5, 7 y 8,4 pulgadas, con conectividad Uconnect. Tanto los dos como los cuatro puertas tienen salidas de ventilación trasera. Ahora sólo se ofrece cambio automático.



◀▶ Su capacidad de vadeo es de 76 centímetros. Los Unlimited, con más batalla, tienen un mejor comportamiento en carretera que los de dos puertas.

encontrará una posición de conducción más lógica gracias a los nuevos asientos y a un volante que tiene regulación en altura y profundidad. Pero se echa en falta un reposapiés, y acceder a las plazas traseras en los Wrangler de dos puertas requiere un extra de agilidad.

Todo ello se sustenta sobre un chasis de largueros equi-



▲ Jeep ofrece tres diferentes techos para el Wrangler, que además permite desmontar sus puertas y abatir la luna delantera. Así, la sensación de libertad es máxima. En su interior hay mucho espacio.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 M-JET 2P	2.2 M-JET 4P
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.143	2.143
Potencia máxima/rpm	200 CV/3.500	200 CV/3.500
Par máximo/rpm	45,9 mkg/2.000	45,9 mkg/2.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	N.D.	N.D.
Peso (kg)	2.029 (Rubicon: 2.086)	2.158 (Rubicon: 2.207)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.334/1.894/1.839	4.882/1.894/1.891
Volumen maletero (l)	203/598	548/1.059
Capacidad depósito (l)	66	81
De 0 a 100 km/h (s)	8,9 (Rubicon: 9,6)	10,3 (Rubicon: 10,3)
Velocidad máxima (km/h)	180 (Rubicon: 160)	180 (Rubicon: 160)
Consumo mixto (l/100 km)	7,4	7,6 (7,9)
Emissiones CO ₂ (g/km)	195	202 (Rubicon: 209)
Precios desde... (euros)	46.000	N.D.

pado con ejes rígidos, una solución idónea para el uso off-road, pero no lo mejor para viajes por carretera. Aunque los Unlimited, gracias a su mayor batalla –3.008 milímetros frente a 2.459–, pisan con más nobleza, si bien su dirección necesita de constantes correcciones para mantenernos entre las líneas y el tacto del freno no es su punto fuerte.

Pero para viajar, ahora ayuda su nuevo diésel 2.2 Multijet, un corazón que mantiene los 200 CV del anterior 2.8 CRD, aunque su par gana 4 mkg. Aunque superan las dos

toneladas, sorprenden sus prestaciones y gana velocidad con mucha soltura ayudado por su nuevo cambio automático de 8 marchas, heredado de los Grand Cherokee. Esto, y el Start-Stop, ayuda a minimizar el consumo, y a 130 km/h ronda los 9,0 l/100 km.

La capacidad 'off-road' es vital para un Wrangler, y más aún si hablamos de los Rubicon, que tienen ejes Dana 44, bloqueo de diferencial delantero y trasero, desconexión de estabilizadora, neumáticos específicos... Lo imprescindible para pasar por cualquier sitio que te propongas.

PRECIO APROX. **46.000 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 195 A 209 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Capacidad off-road. Imagen. Amplitud. Calidad. Más tecnología. Diésel más eficiente.

DEBE MEJORAR

Precios elevados. Dirección imprecisa. Consumo elevado. Acceso trasero en los 2 puertas.



1.6 CRDI EN PLENO ACOSO AL DIÉSEL, KIA HA DESARROLLADO EL MOTOR MÁS EFICIENTE DE SU HISTORIA, REBAJA UN 11,5% EL CONSUMO

Kia renueva el Sportage, su modelo más vendido, que ofrece interesantes cambios en aspectos técnicos –sistema de hibridación ligera o un nuevo motor 1.6 diésel– que refuerzan sobre todo el compromiso por la eficiencia. Son buenas cartas las que tiene el Sportage para seguir peleando en la partida que se disputa en el segmento de los SUV.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Nuevas cartas

El Kia Sportage es el modelo más vendido en la historia de la marca y, por tanto, el niño mimado. Por eso se le ha cuidado al máximo, sobre todo en el apartado de la eficiencia. Porque esta renovación de la cuarta generación del SUV va más allá de la fachada –los cambios estéticos son muy ligeros y se centran en la parrilla, sobre todo en la parte inferior y en el diseño de las luces, mientras que en la traseira se refleja sobre todo en un difusor en la parte baja, rematado en metal, que refuerza su estética off-road– y se centra en aspectos técnicos.

Y hay dos principales, con la reducción de consumos y emisiones en el punto de mira. Por un lado el sistema de hibridación ligera, con batería de 48 voltios, que se ofrece por primera vez en este segmento y reduce los consumos en torno al 7 por ciento. Y por otro, el nuevo motor 1.6 CRDI, el más eficiente creado hasta la fecha por Kia.

El sistema de hibridación ligera está disponible, por ahora, con el motor diésel más

potente, el 2.0 de 185 caballos –en 2020 llegará a las versiones 1.6 CRDI–. Este sistema (ver recuadro), por un lado apoya al motor de combustión cuando precisa máxima potencia o al arrancar; y en modo ‘generador’ acumula

la energía almacenada al frenar o al circular en retención. Y ofrece una función de parada y arranque en marcha apagando el motor térmico y circulando a vela cuando no tocamos el acelerador. Y el sistema se pone en marcha de manera imperceptible al volver a pisar el acelerador.

Además el sistema de parada y arranque refina su funcionamiento parando el motor

del coche cuando al acercarnos, por ejemplo a un semáforo, la velocidad baja por debajo de los 30 km/h. El resultado, una rebaja de emisiones de un 4 por ciento y la etiqueta ECO de la DGT.

La otra gran novedad en el terreno mecánico viene por parte del nuevo motor diésel 1.6 CRDI que sustituye a todo un clásico, el 1.7 CRDI. El nuevo motor está disponible con 115 y 136 caballos de potencia y unas emisiones que oscilan entre 123 y 126 g/km de CO₂ ya con la normativa WLTP. En gasolina no hay cambios en la gama, con el 1.6 T-GDi con turbo y 177 CV o el mismo bloque sin turbo y 132. Y ambos con un nuevo filtro de partículas, que reduce aún más las emisiones.

En los alrededores de Fráncfort nos hemos puesto al volante, empezando por el 2.0 Mild Hybrid en un recorrido que nos lleva por zonas del centro de la ciudad, autovías y carreteras de doble dirección. Para empezar, decir que detectamos que el sistema está en funcionamiento porque en el cuadro de instrumentos, aparece un esquema del coche que va cambiando indicándonos los diferentes modos de uso. No se notan vacíos de po-



PRECIO		NO DISPONIBLE
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 126 A 175 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Reducción de consumos. Cambio automático. Comportamiento. Calidad de acabado	Cambios estéticos mínimos. Depósito de combustible y maletero en Mild Hybrid.	



▲▲ Sin grandes cambios en el interior: nuevo volante, pantalla de 7 u 8 pulgadas. Habitabilidad y calidad a buen nivel.



◀ Los cambios estéticos se centran sobre todo en el el diseño de las luces, tanto delante como detrás, en la zona inferior de la parrilla delantera y el difusor trasero rematados en metal y que refuerzan su imagen y le dan un aspecto más aventurero.

tencia ni saltos o transiciones bruscas al entrar en funcionamiento la parte eléctrica. El motor empuja con decisión y habría que tener un Sportage equivalente, sin Mild Hybrid para apreciar las diferencias.

En autopista circulamos a vela con suavidad y en cuanto pisamos el acelerador el coche responde desde su lado ‘clásico’ con contundencia. El cambio automático de doble embrague es rápido y suave.

Nuestro siguiente compañero de viaje es el 1.6 CRDI

Arranque El coche se pone en marcha con el motor eléctrico, más instantáneo y sin vibraciones gracias a la transmisión por correa frente a un motor de arranque convencional.	Asistente de par Tanto el motor de combustión como el eléctrico ofrecen simultáneamente par para acelerar el vehículo y reducir consumo y emisiones.	Crucero A velocidad constante, el motor de combustión recarga la batería en marcha si, debido a su bajo estado de carga, es necesario hacerlo.	Recuperación de energía Al desacelerar o frenar la energía generada por el movimiento se convierte en energía eléctrica para recargar la batería.	Start & Stop Al desacelerar hasta detenerse (por debajo de 30 km/h), el motor de combustión se apaga automáticamente durante ese proceso de desaceleración y frenado para mejorar el consumo de combustible.
---	--	--	---	--

con 115 caballos, con tracción delantera y cambio manual de 6 velocidades. Será la estrella en las cifras de ventas de la gama

ma y nos parece una versión muy racional; porque su nivel de potencia es más que suficiente y ofrece una suavidad

de funcionamiento que supone un gran salto adelante frente al anterior motor 1.7 que debido a su edad mostraba un funcionamiento un tanto áspero. Este motor es mucho más agradable. No anda escaso de brío, como comprobamos en algún adelantamiento, y estira con ganas más allá de las 4.000 vueltas y empuja desde muy abajo. Bien por recorrido el cambio manual pero mejorable por su tacto. La dirección es precisa y esta junto a los frenos, rematan una versión que supone un excelente punto de partida a la nueva gama del Sportage.

Aún sin precios, cuando llegue al mercado, en septiembre, el nuevo Sportage lo hará con cartas renovadas para aumentar su éxito.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 GDI	1.6 T-GDI	1.6 CRDI 115	1.6 CRDI 136	2.0 CRDI MILD HYBRID
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.591	1.591	1.598	1.598	1.995
Potencia máxima/rpm	132/6.300	177/5.500	115/4.000	136/4.000	185/4.000
Par máximo/rpm	16,4/4.850	27/1.500-4.500	28,7/1.500-2.750	32,6/2.000-2.250	40,8/1.750-2.750
Tracción	Delantero	Delantero o 4x4	Delantero	Delantero o 4x4	4x4
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Man 6 vel./Aut 7 vel	Manual 6 vel.	Man 6 vel./Aut 7 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	215/70 R16	215/70 R16	215/70 R16	215/70 R16	215/70 R16
Peso (kg)	1.415	1.470/1.562	1.504	1.501	1.678/1.672
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635
Volumen maletero (l)	491/1.480	491/1.480	491/1.480	491/1.480	439/1.428
Capacidad depósito (l)	62	62	62	62	55
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	9,2 (2WD)/9,5 (4WD)/9,1 (4WD aut)	11,5	11,5 (2WD)/11,5 (2WD aut)/11,5 (4WD)/11,5 (4WD aut)	9,5
Velocidad máx. (km/h)	182	205/202/201	175	180	201
Consumo mixto (l/100 km)	6,9	7,4/7,6/7,4	4,8	4,8/4,7/5,1/5,1	5,2/5,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	159	170/175/170	126	126/123/134/133	138/149

390 CV HASTA QUE NO LLEGUEN LOS AMG C 63, LA VERSIÓN MÁS PODEROSA ES ESTE AMG C 43, DISPONIBLE CON CUALQUIER CARROCERÍA

Apuesta segura



◀▶ Las formas interiores se han mantenido, al igual que la ergonomía y la calidad de construcción. Estrena botones táctiles en su volante y, como opción, todos pueden equipar el cuadro de instrumentos digital.



◀▶ El maletero de los Estate oscila entre los 490 y los 1.510 litros. El techo del Cabrio se pone o se quita en 20 segundos.

Hace diez años que el Clase C es el modelo de la firma de la estrella más vendido en el mundo. Para continuar su éxito, ahora lo han puesto a punto con el mimo que necesitaba, estrenando pincladas estéticas, tecnología y nuevos propulsores con su sistema EQ Boost de 48 voltios.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el pasado Salón de Ginebra era presentado este actualizado Mercedes Clase C, que ahora hemos tenido la ocasión de conocer en movimiento. Para mantener al día a este superventas, la firma de la estrella ha introducido ligeras mejoras estéticas, y hablan de que se han revisado más de 6.500 componentes. Y las modificaciones, además, llegan a la berlina, al Estate, al Coupé y al Cabrio.

Parrilla delantera, paragolpes y faros son los cambios más significativos en su exterior. Pero también estrena nuevos colores para la carrocería, llantas... Precisamente sus faros presumen ahora de ofrecer la tecnología Full LED, y como opción proponen los Multibeam LED, adaptativos y con función Ultra Range para iluminar has-



▲ Los C200 son los únicos con tecnología EQ Boost, que añade un alternador-motor de arranque para ahorrar y emitir un 7% menos.

PRECIO DESDE		38.200 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 117 A 208 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Gama completa. Tecnologías del Clase S. Confort de marcha. Calidad general. Mecánicas.	Amplitud interior. 48 voltios sólo en C200. Sólo cambio 9G-Tronic. Precios elevados.	

ta 650 metros por delante del vehículo. Lo máximo permitido por ley.

Todas las unidades que se vendan en España contarán con la línea Avantgarde, y como opción proponen los niveles Exclusive –aporta un aire clásico con la inconfundible estrella presidiendo su capó– y AMG Line.

Una vez en su interior, se mantienen las líneas interiores, así como la calidad de materiales y ajustes. No es que presuma de un habitáculo verdaderamente espacioso, pero tampoco es pequeño. Detrás, en los Coupé y Cabrio se echa en falta más hueco para las piernas, y si eres de viajar en familia, el Estate es la opción ideal.

Unos 900 euros es lo que cuesta una de las novedades más llamativas del Clase C. Se trata del cuadro de instrumentos digital, compuesto

por una pantalla TFT de 12,3 pulgadas, configurable por el conductor, que, eso sí, no se conecta con la pantalla central como sucede en los Clase A, de los que tampoco hereda su avanzado sistema de infotretreimiento MBUX.

Esta pantalla central es de 7 pulgadas, pero como opción hay otra de 10,25 pulgadas, que no es táctil. Opcional también será el nuevo Head-Up display, el cargador inalámbrico, el sistema de sonido Burmester... Y es que en este

apartado no anda descalzo precisamente.

Mecánicamente el nuevo Clase C introduce importantes novedades, comenzando por el C200, que estrena la tecnología EQ Boost de 48 voltios. Su mecánica añade

un motor de arranque y alternador que suma 14 CV de potencia y 160 Nm extra de par. Este sistema permite al Start-Stop apagar el motor a mayor velocidad y optimizar la función 'inercia', que ahora directamente apaga el propulsor. Esto sólo lo hace en las versiones con cambio 9G-Tronic, la única opción disponible para los renovados Clase C... por ahora.

Hablamos de la teoría, porque no tuvimos oportunidad de conducirlo, al igual que el nuevo C200d, que con cambio manual apuesta por un nuevo propulsor 1.6 diésel con 150 CV de potencia. En automático recurre al nuevo 2.0 diésel estrenado en el Clase E, como sucede en los 220d. Ofrecen una gran suavidad y una excelente respuesta, pero pecan de una alta rumorosidad a pesar de su cuidada insonorización.

Muy interesantes son los C300, que estrenan un bloque de dos litros que presume de energía, así como las versiones firmadas por el departamento de Affalterbach, cuyo 3.0 V6 Biturbo ha pasado de 367 a 390 CV para convertirlos en la antesala de los salvajes AMG C 63.

FICHA TÉCNICA*

MOTOR	C180	C200	C300	AMG C 43	C200d	C220d
Disposición	Del. longitudinal					
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.497	1.991	2.996	1.950	1.950
Potencia máx. (CV)/rpm	156/5.300	184/5.800-6.100	258/5.800-6.100	390/6.100	150/3.200-4.800	194/3.800
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.200-4.000	28,6/3.000-6.100	37,7/1.800-4.000	53,0/2.500-5.000	36,7/1.400-2.800	40,8/1.600-2.800
Tracción	Trasera	Trasera o 4Matic	Trasera	Total 4Matic	Trasera	Trasera o 4Matic
Caja de cambios	Automático, 9 vel.					
Frenos del./tras.	Discos Vent./Discos	Discos Vent./Discos	Dis. Vent./Dis. Vent.	Dis. Vent./Dis. Vent.	Discos Vent./Discos	Discos Vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	225/50 R17	225/50 R17	225/45-245/40 R18	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.460	1.505	1.555	1.690	1.585	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.686 / 1.810 / 1.442	4.686 / 1.810 / 1.442	4.686 / 1.810 / 1.442	4.702 / 1.810 / 1.429	4.686 / 1.810 / 1.442	4.686 / 1.810 / 1.442
Volumen maletero (l)	455	435	455	480	455	455
Capacidad depósito (l)	66	66	66	66	66	66
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	7,7	5,9	4,7	8,1	6,9
Velocidad máx. (km/h)	225	239	250	250	222	240
Consumo mixto (l/100 km)	6,2	6,0	6,5	9,1	4,4	4,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	141	136	148	208	117	117
Precios desde... (euros)	38.200	44.500	49.250	74.000	42.850	45.950

*Datos correspondientes a versiones de carrocería sedán.



Muy ECO, muy lógico



El año pasado, Motor 16 probó durante un mes el Seat León 1.4 TGI, capaz de circular con gas natural o gasolina. Y ahora acabamos de concluir esa experiencia con el Ibiza 1.0 TGI, de similar tecnología y que también nos ha convencido por el bajo coste de uso y su adaptación a la ciudad.

Las grandes ciudades están cambiando. Y deprisa. La necesidad de bajar los niveles de contaminación en esas áreas ha llevado a clasificar los vehículos por sus emisiones y respeto al entorno, y aumentan el número de municipios –se suele hablar sólo de Madrid y Barcelona, pero ya hay muchos más en nuestro país– que permiten o no el acceso a determinadas zonas en función de esas emi-

netas, que en España expide la DGT. Por no hablar de ventajas fiscales o beneficios en el uso diario –descuentos al estacionar o en peajes, por ejemplo–, destinados a promover la compra de coches ‘verdes’. De ahí que el usuario urbano –pero no sólo ese tipo de automovilista– apunte cada vez más a modelos que pueden lucir la pegatina ‘0 Emisiones’, limitada a eléctricos

o híbridos enchufables; o la ‘ECO’, reservada a híbridos enchufables con menos de 40 kilómetros de alcance eléctrico, híbridos convencionales o vehículos alimentados por gas licuado GPL o gas natural GNC. Y es este último el protagonista de nuestro Ibiza 1.0 TGI, cuyo motor tricilíndrico deriva del 1.0 TSI de gasolina de 95 CV pero ha sido modificado en profundidad para po-

der funcionar con GNC, un gas limpio cuyo poder energético es muy superior al del GPL, la gasolina o el gasóleo.

En dos artículos previos explicábamos ya en qué consistían esos cambios –dos tanques de GNC bajo el maletero, motor de 90 CV que prioriza el uso de gas, instrumentación especial...–, que apenas interfieren en el uso del vehículo –lo más reseñable, quizás, sea

la reducción del maletero de 355 a 262 litros, o la imposibilidad de pedir rueda de repuesto– pero permiten un uso híbrido muy ecológico –las emisiones de CO₂ son de sólo 88 g/km– y de lo más económico. Y no nos referimos sólo al consumo –según Seat, cada kilómetro cubierto con el Ibiza TGI 90 cuesta un 45 % menos que con el TSI 95 y un 31 % menos que con el TDI 95–, sino también al ajustado precio de compra: con acabado Reference, 17.110 euros... antes de aplicar descuentos.

Nuestro mes largo de pruebas ha tenido de todo. El objetivo era simular en pocas semanas la mayor cantidad de supuestos; del mismo modo que hicimos el año pasado con el León 1.4 TGI, que nos causó una gratísima –obsérvese el aumentativo– sorpresa.

Y empezamos la prueba del Ibiza 1.0 TGI con un largo viaje. Concretamente a Sevilla, en un periplo circular de ida y vuelta que nos permitió ‘tomar el pulso’ a la red de gasineras del país. Ronda las 60 estaciones, concentradas sobre todo



▲ El Ibiza TGI apareja la etiqueta ‘ECO’ de la DGT, que supone múltiples ventajas.

LAS CIFRAS ultimate ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TGI 90 S/S
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa (TSI) e inyección multipunto (GNC), con turbo
Potencia máxima/rpm	90 CV / 4.500-5.800
Par máximo/rpm	16,3 mkg / 1.900-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, de eje semi-rígido, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos (FR)	215/45 R17
Marca	Bridgestone Turanza

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.239
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444

Capacidad del maletero (l)	262
Capacidad de los depósitos	40 l. (gasolina) - 13 kg (GNC)

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,9
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (12,1)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	17,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,2 (gasol.) - 4,7 (GNC)
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,4 (gasol.) - 3,4 (GNC)
En conducción dinámica	8,9 (gasol.) - 5,7 (GNC)
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,5 (gasol.) - 4,2 (GNC)
A 140 km/h de cruceo	7,3 (gasol.) - 5,0 (GNC)
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5 (gasol.) - 4,2 (GNC)
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	615 (gasol.) + 309 (GNC)
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto (gasolina)	5,0 l/100 km
Ciclo mixto (GNC)	3,3 kg/100 km
Emisiones medias CO ₂ (gasolina - GNC)	114 - 88 g/km



▲ A los cambios en el motor para permitir el uso híbrido gasolina/GNC se suman otros, como los tanques bajo el maletero.



▲ El maletero se reduce, aunque presume de 282 litros y es fácilmente ampliable.



◀ **SEGURO Y AGRADABLE NOS HA ENCANTADO EL COMPORTAMIENTO DEL NUEVO IBIZA, IDÉNTICO EN ESTA VERSIÓN TGI AL DEL RESTO DE LA GAMA. Y UNA OPINIÓN GENERALIZADA: PISA LA CARRETERA COMO UN COCHE MÁS GRANDE CUATRO VERSIONES EL IBIZA DE GAS NATURAL PROBADO TENÍA ACABADO FR, MUY DEPORTIVO. PERO TAMBIÉN HAY REFERENTE, STYLE Y XCELLENCE** ▼



▲▼ El repostaje de GNC es tan sencillo, y prácticamente tan rápido, como el de un combustible clásico. Y más limpio: el gas no mancha el suelo ni las manos. En el día a día hay ventajas, como descuentos al aparcar en ciudad.



◀▶ Ha sido en ciudad donde más hemos disfrutado del Ibiza TGI, tanto por su agrado o su mínimo gasto—cada kilómetro recorrido sale un 45% más barato que en la versión de gasolina de 95 CV— como por las ventajas de la etiqueta ECO.



▲ Cuando funciona con gas, lo recuerda el testigo verde 'GNC'. Y el dato sobre autonomía es doble: con gasolina y con gas.

en ciudades, pero en carretera están distribuidas de manera que podemos programar fácilmente la recarga de GNC. Es ahí donde queda más trabajo por hacer, pero Seat lo sabe y tras el acuerdo alcanzado recientemente con Gas Natural Fenosa y otros operadores el número de gasineras crecerá deprisa: serán unas 100 a finales de año, se pasará de las 200 en 2020 y deberían ser más de 300 los puntos de repostaje en el año 2023.

El Ibiza 1.0 TGI equipa dos depósitos bajo el maletero que admiten 13 kilos de gas natural—en la práctica caben unos 14—, y considerando un gasto

medio en torno a 4,2 kg/100—en función del recorrido o el estilo de conducción bajará de 4 kilos o se acercará a 5—, eso se traduce en una autonomía superior a 300 kilómetros usando GNC. A diferencia de lo que ocurre con los vehículos que emplean GLP, en los que podemos elegir manualmente entre usar gasolina o gas, en los Seat de gas natural se prioriza—y parece lógico— el combustible más limpio, que es el utilizado mientras haya reserva. Cuando se agota—el coche nos habrá avisado unos 40 kilómetros antes—, lo único que sucede es que se apaga el testigo 'CNG' del cuadro y el motor

TGI pasa a funcionar con gasolina, pero eso no se aprecia ni en el rendimiento—las prestaciones son idénticas en uno y otro modo, e incluso mejores en la práctica que las oficiales— ni en el sonido, que es tan bajo como en los Ibiza TSI de gasolina y más contenido que en los diésel TDI.

Es importante: el Ibiza TGI conserva tal cual el depósito de gasolina, con sus 40 litros de capacidad, lo que garantiza una autonomía enorme en viajes sumando el alcance con ambos combustibles. La marca española habla de 1.194 kilómetros sin repostar, y durante nuestro test hemos pasado

fácilmente de los mil kilómetros, pues el motor 1.0 también gasta muy poco cuando funciona con gasolina.

Nos ha gustado lo bien informados que estamos siempre, pues la instrumentación ha sido adaptada para que sepamos en todo instante la autonomía restante con uno y otro combustible, o el alcance total. Y si el coche monta navegador—810 euros en el acabado FR de nuestra unidad de prueba—, antes de que el GNC se agote el sistema preguntará si deseamos repostar, ofreciendo la relación de gasineras cercanas o las que se hallan en nuestra ruta si circulamos ha-

cia un destino. Más ayudas, imposible.

En cuanto al repostaje en sí, todos los miembros de la redacción de Motor16 nos encargamos, al menos una vez, de esa operación. Muchos ya tenían 'callo' tras nuestra experiencia con el León en 2017, pero otros eran nuevos en la tarea. Y ni unos ni otros manifestaron queja alguna: es fácil—el pago, por ahora, se realiza siempre con tarjeta de crédito—, es limpio—adiós a las salpicaduras de gasolina o gasóleo en ropa y calzado— y es rápido; aunque sobre esto diferían algo las opiniones.

¿Realmente se tarda más

más en cargar GNC que en repostar gasolina? Como no había acuerdo, lo cronometramos. Y la respuesta es clara: no. Porque el repostaje propiamente dicho de gasolina o gasóleo sí lleva un par de minutos menos, pero después hay que pasar por la tienda a pagar; mientras que al repostar gas natural, el procedimiento actual es algo más largo pero ya lo incluye todo: metes la tarjeta, seleccionas cantidad, repostas, coges el comprobante... y te vas.

No obstante, sí hemos apreciado mayor afluencia a las gasineras que hace unos meses, pues las ventas de vehículos

animados por GNC se han disparado—según Seat, el 5% de sus coches matriculados en España este año equiparán esta tecnología— y las estaciones de servicio que dispensan gas natural no lo han hecho en idéntica proporción. Sin duda, el aumento previsto de la red debería notarse muy pronto de manera positiva.

Aunque los 90 caballos de potencia—constantes de 4.500 a 5.800 vueltas— garantizan buenas prestaciones en carretera, es la ciudad donde el Ibiza 1.0 TGI da lo mejor de sí: maniobrable, con una amplia carrocería de 4,06 metros fácil de estacionar y cinco

puertas que facilitan la accesibilidad... Y el consumo urbano es realmente moderado, de modo que con una utilización media—50 kilómetros diarios, por ejemplo— el gas dura sin problemas toda la semana laboral. Y con 'premios' por el camino, como el descuento del 50% al aparcar en Madrid en zonas de estacionamiento regulado, libre acceso al centro cuando hay restricciones al tráfico por alta contaminación... Si un día Seat ofreciera el Ibiza 1.0 TGI también con cambio DSG—por ahora incorpora sólo la caja manual, de cinco marchas— la 'sonrisa' del urbanita ya sería total.



Español ejemplar



▲ Berlina de cinco puertas, el familiar Sport Tourer y el R.S. con 280 CV, cada uno con su carácter.



El Mégane es un compacto de referencia en un segmento atractivo como pocos por su durísima competencia. El modelo francés, con pasaporte español, hace gala de un excelente equilibrio entre confort, calidad y dinámica, y se beneficia de una auténtica avalancha tecnológica.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Asentado sobre su cuarta generación y liderando el mercado español asiduamente a los largo de sus 22 años de historia, el Renault Mégane tiene

detrás una vasta experiencia que se combina ahora con la mejor calidad y una tecnología punta, que no se encuentra al alcance de todos.

Tampoco será un problema encontrar la versión más adecuada

entre las 28 que ofrece la berlina de cinco puertas, las mismas que encontramos en la variante familiar Sport Tourer. Y es que la oferta en motorizaciones es amplia y sumamente eficiente, con

bloques de cuatro cilindros turboalimentados. Si nos decantamos por la gasolina podemos elegir entre un motor de 1,2 litros con 100 y 120 caballos de potencia, un 1.6 que eroga 205 CV y el brutal 1.8

con 280 CV, este último asociado a la variante R.S.

Si preferimos una mecánica diésel, la oferta pasa por un 1.5 dCi con 90 y 110 caballos –fabricado en Valladolid–, y un 1.6 dCi, disponible con 130 o 165 CV.

Según sea la versión elegida, se asociará a una caja manual o a la automática de doble embrague EDC, en ambos casos de seis relaciones; con la excepción del motor de gasolina de 205 CV, ligado a la caja EDC de siete marchas.

La gama actual del Mégane se estructura sobre ocho niveles de acabado, empezando

por el Life de acceso, siguiendo por los Limited, Business, Zen, Bose, GT Line y GT, y terminando en el poderoso R.S. El equipamiento es generoso desde la versión de entrada, y se va incrementando con avanzados elementos tecnológicos en el resto, algunos de ellos no disponibles en sus rivales directos.

Es el caso de la sofisticada dirección a las cuatro ruedas 4Control –ver recuadro–, que incrementa considerablemen-

te la estabilidad, la agilidad a elevada velocidad y la maniobrabilidad circulando por ciudad. Las versiones deportivas GT y R.S. también contemplan la función Launch Control, que asegura una aceleración desde parado perfecta, o el asistente Multi-Change Down, que permite reducir automáticamente varias velocidades de una vez si mantenemos pulsada la leva izquierda y pisamos el pedal del freno a la vez.

Asimismo, nos podemos

beneficiar del asistente de conducción MULTI-SENSE, sistema que nos permite personalizar el vehículo con los programas Neutro, Sport, Confort, Personalizado y Eco, más un modo R.S. en las variantes deportivas.

Otro de los puntos fuertes de la nueva gama Mégane es la seguridad. Con las preciadadas cinco estrellas logradas en los exigentes ensayos de EuroNCAP, el equipamiento enfocado hacia este apar-



▲ La pantalla táctil vertical de 8,7 pulgadas del asistente R-LINK 2 nos brinda buena parte de la información del vehículo. Se maneja como una tablet, de manera rápida e intuitiva.



La carrocería Sport Tourer estira su longitud y la distancia entre ejes para ofrecer aún más habitabilidad detrás, sí como un mayor maletero.

A LA CARGA EL MÉGANE SPORT TOURER INCREMENTA EL MALETERO, LA AMPLITUD EN LA ZONA TRASERA Y LA POLIVALENCIA DE USO



tado vital es muy generoso, heredando tecnologías de sus hermanos mayores, como el Talisman o el Espace.

En su dotación contempla elementos como una alerta de cambio de carril involuntario, una frenada autónoma de emergencia activa entre 30 y 140 km/h, asistentes de distancia de seguridad y de exceso de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico, un control del ángulo muerto generado por los retrovisores o una práctica cámara de visión trasera. Otra 'ayuda'

destacable es el Head-up Display retráctil en color, que nos brinda información sin necesidad de tener que desviar la vista de la carretera.

El Mégane también introduce otros asistentes que nos harán la vida más fácil, como un control de velocidad de crucero adaptativo, el cambio inteligente de luces de carretera o el denominado Easy Park Assist, un sistema de aparcamiento asistido 'manos libres'.

Además, en las versiones superiores ofrece el sistema



◀▶ En los asientos delanteros del Sport Tourer no encontraremos diferencias respecto a la berlina en cuanto a ergonomía, confort o visibilidad se refiere. Sin embargo, en las plazas traseras sí disfrutaremos de un mayor espacio para las piernas, debido al incremento que protagoniza la distancia entre ejes.

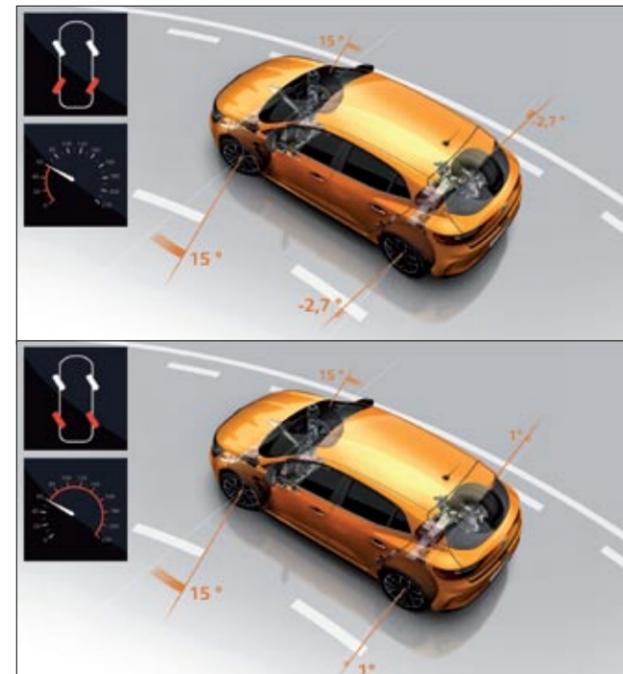


▲ La capacidad del maletero, uno de sus grandes argumentos, varía entre los 521 y los 1.504 litros.

MÉGANE SPORT TOURER FUNCIONALIDAD FAMILIAR



▲▶ El diseño de esta variante Sport Tourer resulta muy equilibrado, y sigue haciendo gala de una dinámica muy ágil y confortable. El nivel GT –abajo, con carrocería azul– se asocia sólo a los motores más enérgicos.



▲ En función de la velocidad a la que circulemos, las ruedas traseras girarán en el sentido de las delanteras o en el contrario.

4CONTROL Significa agilidad y estabilidad

La tecnología 4Control que Renault aplica a los Mégane GT y R.S., y que permite al Mégane ser referencia en cuestión de comportamiento, cuenta con un sistema de cuatro ruedas directrices que procura una experiencia de conducción más eficaz, pues mejora la agilidad en las curvas cerradas, pero también la estabilidad en curva rápida o al cambiar de carril a alta velocidad. En las primeras, hasta 60 km/h de velocidad, las ruedas traseras giran en sentido opuesto a las delanteras, dentro de un límite de hasta 2,7 grados. Y eso reduce también el radio de giro en ciudad, por ejemplo. En cambio, en maniobras a alta velocidad –más de 60 km/h– las cuatro ruedas giran en el mismo sentido; las traseras, con un límite de 1 grado. En el modo 'Race' del Mégane R.S., la transición de un tipo de giro a otro se produce a mayor velocidad: 100 km/h.

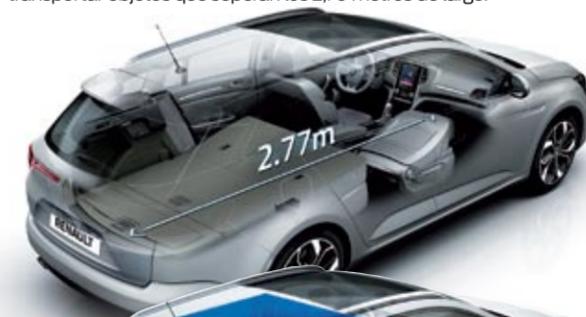
Las carrocerías familiares van ganando adeptos en nuestro país. Seguimos a años luz de otros mercados del norte de Europa, pero su mayor polivalencia y capacidad, y unos diseños más atractivos van calando en los usuarios. Es el caso del Mégane Sport Tourer, un vehículo muy equilibrado por proporciones y personalidad. La versión familiar de la gama mide 4,63 metros, es decir, incrementa su longitud en 26,7 centímetros con respecto al Mégane berlina, correspondiendo 4,3 centímetros a una distancia entre ejes más generosa.

Eso conlleva dos consecuencias inmediatas muy positivas. Por un

lado, los pasajeros de las plazas traseras gozan de un espacio más desahogado para las piernas; por otro, la capacidad del maletero aumenta hasta los 521 litros, es decir, 137 más que la berlina de cinco puertas, que ya ofrece un generoso volumen. Y esto partiendo de mínimos, con las cinco plazas en uso, porque en caso de necesidad el compartimento de carga crece hasta los 1.504 litros (1.695 litros de agua), abatiendo los respaldos traseros, y si hacemos lo propio con asiento del copiloto podremos introducir objetos superiores a los 2,70 metros de largo.

Tampoco será problema elegir

▼ El volumen máximo del maletero, tras abatir el respaldo trasero, nos permitirá hacer una prácticamente una 'minimudanza'. Y se pueden transportar objetos que superan los 2,70 metros de largo.



motor, pues ofrece un amplio abanico de mecánicas que se ajustan a todas las necesidades. En gasolina contempla las variantes TCE con 100, 130 y 205 CV, mientras que en ciclo turbodiesel ofrece los económicos dCi con 90, 110, 130 y 165 CV, disponibles con cajas manuales de seis relaciones. El cambio automático EDC es de serie con el acabado GT –asociado exclusivamente a los dos motores más potentes, tanto en gasolina como en diésel–, modelos que incrementan su talante deportivo gracias a una puesta a punto del chasis más dinámica y al sistema de dirección a las cuatro ruedas 4Control, que garantiza agilidad total y máxima estabilidad. Avanzada también es su tecnología en cuanto a ayudas de conducción, con elementos como las alertas de cambio de carril y de distancia de seguridad, frenada autónoma de emergencia, control del ángulo muerto o asistente de señales de tráfico, entre otros.



UN MÉGANE 'DE CARRERAS' LA VERSIÓN R.S PRESUME DE 280 CV, ALCANZA LOS 255 KM/H Y PRESENTA DOS TIPOS DE CHASIS

R-LINK 2, que nos permite gestionar, desde la pantalla central táctil vertical de 8,7 pulgadas—o mediante reconocimiento de voz—, funciones de la navegación, telefonía y



▲ La amplia gama del Mégane ofrece actualmente un total de 54 versiones, con dos tipos de carrocería y una generosa oferta de motorizaciones y cajas de cambio.

un amplio abanico de conectividad con diversas aplicaciones.

Y todo este arsenal de tecnologías lo disfrutaremos en un interior amplio, ergonómico y bien rematado e insonorizado, con asientos cómodos y

envolventes; completado por un maletero de 384 litros.

La gama Mégane arranca ahora en 17.152 euros, y en lo más alto de su extensa oferta aparece el R.S. de 280 CV dotado de la caja EDC, con un precio de 31.905 euros.



▲▲ El interior del Mégane R.S. mantiene la amplitud y puesta en escena del resto de la gama, pero se remata con detalles más deportivos: volante, palanca, levas de cambio, pedales o unos fantásticos asientos sport.

Si nos gustan las fuertes sensaciones, la tercera generación del Mégane R.S. cumplirá con todas nuestras expectativas. La experiencia de Renault Sport en el mundo de la competición permite 'poner' en la calle un vehículo de grandes prestaciones; que sin duda se convierte en uno de los 'gallitos' del segmento.

El alma de este modelo deportivo es un nuevo propulsor de 1,8 litros turboalimentado que eroga 280 caballos de potencia y rinde un par máximo de 39,8

mkp. Estas cifras se pueden gestionar mediante un caja manual o la automática EDC con doble embrague —y grandes levas detrás del volante—, en ambos casos con seis relaciones.

La velocidad máxima es de 255 km/h —250 con el cambio EDC—, y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos. Por su condición de tracción delantera, es determinante la función Launch Control, que permite salir desde parado como un misil, traccionando eficazmente.

Con ese potencial a nuestra dis-



posición es esencial contar con un bastidor de garantías. Y en este caso también podemos elegir por partida doble. El chasis Sport estrena nuevos amortiguadores y un sistema electrónico de reparto de par; mientras que el chasis Cup



MÉGANE R.S. PARA AMANTES DE LAS GRANDES SENSACIONES



▲▲ La imagen del Mégane R.S. resulta más agresiva debido a los nuevos paragolpes, el alerón y difusor traseros, el ensanchamiento de las vías o las llantas de hasta 19 pulgadas con frenos Brembo.



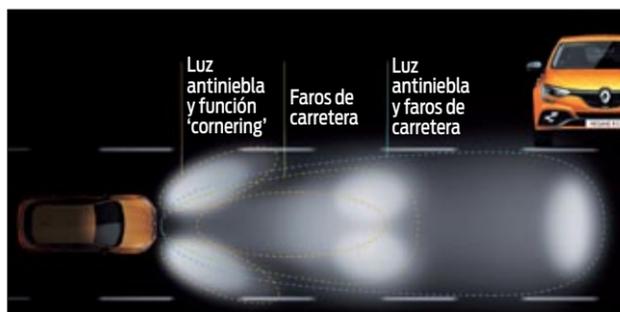
incrementa un 10 por ciento la firmeza del tarado de la suspensión y añade un diferencial mecánico Torsen de deslizamiento limitado para afrontar una conducción más deportiva e intensa. En ambos

casos, y como complemento al aumento del ancho de vías delante y detrás, contamos con la eficaz dirección a las cuatro ruedas 4Control, así como un sistema de frenado potenciado y firmado por Brembo.

Corre mucho y corre bien, pero el Mégane R.S. también es com-

pletamente apto para el día a día. El asistente de conducción MULTI-SENSE, por ejemplo, permite dulcificar su carácter con los modos Comfort y Normal; y también se añaden el Sport, el Race —enfocado a circuitos— y el Perso, este último para ajustar parámetros del motor, el cambio, la dirección o el pedal acelerador. Y no faltan avanzados sistemas tecnológicos en materia de seguridad, confort y conectividad.

Y por si con todo esto no tenemos suficiente, antes de que concluya el año aparecerá la versión Trophy, que incrementa la potencia hasta los 300 CV y apuesta de serie por el chasis Cup y llantas de 19 pulgadas.



▲ El alcance de las luces de carretera es ahora de 460 metros, un 17 por ciento más que en la generación anterior del Mégane R.S.

R.S. VISION

La noche se convierte en día

Presente ya en el Clio R.S., el sistema de iluminación de múltiples reflectantes LED R.S. Vision es de serie en el nuevo Mégane R.S. En forma de bandera de cuadros, esas ópticas se integran en el paragolpes delantero, son únicas en este segmento y responden a la necesidad de una iluminación eficaz, al nivel de las prestaciones del coche. Dotado de nueve LED por bloque, este sistema reagrupa cuatro funciones de iluminación de alto rendimiento: luces de posición, luces de curva, faros antiniebla y luces de carretera de largo alcance. Con una proyección de 460 metros, un 17% más que en el Mégane III R.S., las luces de carretera son el complemento perfecto de los faros principales con tecnología Full-LED, y por vez primera la firma luminosa C-Shape se extiende a los intermitentes.



Las versiones GT del 308 SW combinan la deportividad con una gran funcionalidad: maletero de 610 litros ampliable a 1.660 litros.

Confort y carácter

Las siglas GT son sinónimo de altas prestaciones, y en el caso del nuevo 308 GT, también de confort, magnífico acabado o un equipamiento completo que incluye la moderna caja de cambios automática EAT8, complemento perfecto a sus briosos y eficientes motores de 180 y 225 caballos.

La historia del nuevo Peugeot 308 está marcada por el éxito, pues nada más nacer recibió el prestigioso galardón 'Coche del Año en Europa 2014', distinción a la que siguió el reconocimiento del público, traducido en éxito de ventas. Pero la vitalidad del segmento C –el más importante en la mayoría de mercados europeos– obliga a estar siempre en forma, de modo que en 2017 llegaba un Nuevo 308 con líneas exteriores revisadas, un interior aún más innovador, equipamientos inéditos y primicias técnicas como la caja de cambios automática EAT8, elemento clave en los Peugeot 308 GT y 308 SW GT, cuya deportividad se refuerza con la presencia bajo el capó de dos

motores de alto rendimiento. En primer lugar, el diésel 2.0 BlueHDI 180 S&S EAT8, que rinde su potencia máxima a 3.750 rpm y entrega un par de 400 Nm a 2.000 rpm, valores que asociados a la nueva caja automática permiten una relación prestaciones/consumo soberbia: de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos y 225 km/h de velocidad, pero con un gasto de 4,4 l/100 km y emisiones de CO₂ de 116 g/km que eximen de pagar impuesto de matriculación. Y podemos disfrutar de este propulsor bajo la carrocería del 308 SW, con datos similares: aceleración de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, velocidad de 223 km/h, gasto de 4,6 l/100 km, emisiones de 120 gramos... Es decir, al-

tas prestaciones y economía, pero disfrutando de un maletero de 610 litros, que incluso alcanza los 1.660 litros.

No obstante, la palabra 'prestaciones' potencia su significado cuando los 308 GT y 308 SW GT montan el motor de gasolina PureTech 225 S&S EAT8, un 1.6 recién incorporado a la gama que multiplica las sensaciones –los 235 km/h de velocidad son buen ejemplo– pero manteniendo un alto grado de economía y ecología: el 308 de cinco puertas homologa en ciclo mixto 5,7 l/100 km y 132 g/km, mientras que el 308 SW tiene un consumo de 5,9 litros y sus emisiones se quedan en 136 g/km.

Genio... y figura. Porque el nivel GT apareja un chasis con reglajes específicos –las suspensiones, Pseudo McPherson delante y de barra de torsión detrás, reciben un tarado deportivo que evita el balanceo–, de modo que la conducción es más precisa y no hay tendencia al subviraje o el sobreviraje. Los amortiguadores, de hecho, incluyen nuevas leyes de esfuerzo/velocidad que se adaptan de manera instantánea al tipo de conducción practicado.



▲ Ambiente interior deportivo, con recubrimientos de color antracita, respuntes rojos, aluminio en los pedales, tapicerías especiales...



◀ Al activar el modo Sport, el 308 GT se transfigura: más datos en el cuadro de instrumentos, iluminación en rojo, sonido deportivo...



Entre las señas de identidad del 308 GT destacan los retrovisores lacados en negro, el exclusivo color Azul Magnético o las llantas diamantadas de 18 pulgadas.

El dinamismo de su imagen se logra con detalles como los retrovisores lacados en negro, los embellecedores de los bajos, las llantas diamantadas de 18 pulgadas, el difusor negro lacado o el doble esca-

pe; al margen de la firma GT en parrilla, portón trasero y aletas delanteras. Decoración deportiva que se extiende al elegante interior, con techo y recubrimientos en color antracita, aluminio en los pedales, acero inoxidable en los umbrales de puertas, respuntes rojos y tapicería que combina TEP y piel Alcántara, y que in-

cluso recurre al exclusivo Curo Club Nappa.

Y al volante, el Driver Sport Pack intensifica las sensaciones gracias a una sonoridad del motor amplificadas y más deportiva, una respuesta del acelerador más ágil, una instrumentación en rojo o la presencia en el cuadro de datos como la potencia y el par utilizados, la presión de sobrealimentación y las aceleraciones longitudinal y transversal.

CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA EAT8 Funcionamiento 'premium'

Los 308 GT equipan el cambio automático EAT8, que ofrece mucho más que 8 velocidades. Por ejemplo, agrado 'premium' en el paso de marchas gracias a la optimización en los cambios de par entre motor y caja, que reduce los saltos de régimen en cada cambio de relación. Y el convertidor de par flexible asegura confort en el arranque y en las maniobras de estacionamiento. Además, su mando Shift and Park by Wire –una ergonómica palanca eléctrica que no requiere esfuerzo– destaca por su uso sencillo e intuitivo; y las levas en el volante, de serie, permiten cambios de marcha en modo manual sin perder la función automática. En cuanto a la seguridad, la función Park se activa automáticamente cuando apagamos el motor.



▲ El cambio EAT8 de nueva generación ha sido desarrollado en colaboración con el especialista japonés Aisin.



la frase

Lorenzo Vidal de la Peña. Presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM).

«Es temerario que la ministra haga esas declaraciones, porque no está teniendo en cuenta que con las tecnologías de hoy el diésel expulsa menos gases de efecto invernadero. Justo lo que debemos reducir para cumplir los objetivos medioambientales».



en breve

► **EL T-CROSS SE HARÁ EN NAVARRA.** - Andreas Tostmann, el responsable mundial de Producción y Logística de Volkswagen, lo ha confirmado: el nuevo SUV compacto de la marca se fabricará en Landaben, donde se produce el Polo desde 1984 y a la que llega un segundo modelo por primera vez en su historia.

► **UN BUS-VAO EN LA A-2.** - Un carril de entrada y otro de salida agilizará la circulación en horas punta desde el nudo de la M-300 hasta pasado el enlace de la A-2 con la M-30 en dirección Madrid, y desde el kilómetro 6,1 al 14,9 hacia Zaragoza. Costará 3.250.000 euros.

► **SIN CAMIONES EN LA N-340 Y N-240.** - El elevado volumen de vehículos pesados que circulan por esas carreteras descenderá cuando entren en vigor las restricciones que tramita el Servei Català de Trànsit para los tramos más conflictivos de esas vías. La prohibición se compensa con bonificaciones en AP-7 y AP-2.

el puntazo

La nueva etiqueta identificativa de los carburantes no sustituye la información que dan las estaciones de servicio.

La llegada el 12 de octubre del etiquetado europeo para los carburantes no debe crear dudas. Serán 13 las etiquetas distintivas de los diferentes tipos de combustible, y como se trata de facilitar la identificación del que corresponde a cada vehículo, irán cerca del tapón de llenado o en la tapa que lo cubre en los nuevos modelos, y aparecerán en los surtidores y sus boqueras. Es una herramienta visual, que complementa la información que ofrecen, y seguirán ofreciendo, las estaciones de servicio, que mantendrán los mismos productos que suministran ahora, puntualizan las asociaciones del sector.

la cifra

1.000

millones de euros va a invertir el Grupo VW en «India 2.0», proyecto que lidera Skoda para desarrollar modelos en ese mercado; el primero será un SUV en 2020. La intención es sentar las bases en el que será el tercer mayor mercado automovilístico del mundo para alcanzar, junto a Volkswagen, el 5 % de cuota a largo plazo.



PERE NAVARRO ABRE UNA NUEVA ETAPA AL FRENTE DE LA DGT

No hay que buscar culpables, hay que buscar soluciones

Antes de cumplir 24 horas desde su toma de posesión, Pere Navarro, de nuevo al frente de la DGT, ha aprovechado la presentación de los datos de siniestralidad consolidados de 2017 para reflexionar sobre «uno de los principales problemas que sigue teniendo este país»: la seguridad vial. Un tema especialmente sensible en un periodo, como

el veraniego, en el que se multiplican los desplazamientos y los riesgos de la carretera. Buen conocedor de una dirección general que gestionó entre 2004 y 2012, y desde la que implantó el Permiso por Puntos en julio de 2006, asegura que su objetivo es buscar soluciones y no culpables y excusas. Se refiere a atajar el

repunte de la siniestralidad en los últimos cuatro años, reiterada tendencia al alza que enciende la luz roja de que algo no se está haciendo bien. Como recuerda, de las 1.680 muertes por tráfico de 2013 –la cifra más baja de la historia– se ha pasado a los 1.830 (+150) de 2017 (20 más que en 2016). Son cifras a 30 días del siniestro, que ya suman ciudad y ca-

rrera. La disección de los datos del año pasado, con 102.233 accidentes con víctimas y 9.546 heridos con ingreso hospitalario, vuelve a reflejar que el peligro mortal se concentra en las vías interurbanas (37 % de los accidentes), con 131 muertos de los que el 77 % perdió la vida en una carretera convencional. En ese balance del año también destaca la vulnerabilidad de los colectivos que no van sobre cuatro ruedas y, como en el resto de Europa, la tendencia al alza de sus cifras. En 2017, peatones (351 fallecidos), ciclistas (78) y motoristas (359 en moto y 49 en ciclomotor) se anotaron casi la mitad (46 %) de las muertes; números desproporcionados pues, por ejemplo, las motos representan el 10 por ciento del parque de vehículos y se anotan el 20 % de los muertos. Son trazados y colectivos en los que Pere Navarro



▲ Pere Navarro ya está a pleno rendimiento al frente, de nuevo, de la DGT.

muestra su intención de trabajar, como también hay que trabajar para atajar el preocupante aumento de la accidentalidad mortal entre 25 y 34 años (293 en 2017 frente a 223 el año anterior), el consumo de drogas y alcohol (uno de cada tres fallecidos daba positivo en uno o ambos) y las distracciones, que siguen presentes en el 29 % de los accidentes con víctimas ocurridos en vías urbanas y tienen en el uso del móvil la principal causa; no en vano, desde hace un par

de años causa más muertes que la velocidad y el alcohol. Consumo y móvil, que el nuevo director de la DGT considera atacar con

la concienciación colectiva de que es «una responsabilidad de todos no dejar conducir» al que va bebido o drogado o no sabe pasar del teléfono.

Parece que Navarro tiene claras las líneas a seguir para luchar contra la siniestralidad, aunque espera presentarlas a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso antes de hacerlas públicas, como respeto a ese órgano que vela por la seguridad del tráfico.

Al nuevo director no le valen «excusas» como el aumento de los desplazamientos, el envejecimiento del parque o la mala conservación de las carreteras. Sólo apunta que, «como los datos dicen, habrá que

hacer algo con las carreteras secundarias, las motos, las ciudades, los colectivos vulnerables, las distracciones...». Pero deja clara la necesidad de actualizar el permiso por puntos, aprovechando la experiencia acumulada para darle un nuevo impulso y el análisis de lo que funciona en los países más seguros. Pese a todo, resalta que no estamos mal situados en la UE, «donde seguimos siendo un referente», aunque lamenta que del quinto puesto de 2016 hayamos pasado al octavo en 2017.

De momento, a 11 de julio, el tráfico se ha cobrado 587 vidas, frente a las 590 de 2017 en esa fecha. Tenemos grandes desplazamientos por delante, y para Navarro es un reto de todos, puesto que de todos depende, que no se repitan los 225 muertos de julio y agosto de 2017.

ESPAÑA EN EL RANKING EUROPEO

País	Tasa*
Suecia	25
Reino Unido*	27
Dinamarca*	32
Irlanda*	33
Países Bajos	36
Estonia	36
Alemania*	38
España	39
UE-28	50

LOS ÚLTIMOS VERANOS

Mes	2015	2016	2017
Julio	113	124	121
Agosto	113	131	104
Verano	226	255	225

*Fallecidos a 24 horas del accidente en vías interurbanas.

EL ÚLTIMO QUINQUENIO

Año	Víctimas Totales	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos No hospitalizados
2013	126.400	1.680	10.086	114.634
2014	128.320	1.688	9.574	117.058
2015	136.144	1.689	9.495	124.960
2016	142.200	1.810	9.755	130.635
2017	140.992	1.830	9.546	129.616



Joint Venture
Seat venderá eléctricos en China

El acuerdo de incorporación a la empresa creada por Volkswagen Group

China y JAC, el fabricante local controlado por el estado, asegura la presencia de Seat en el mercado automovilístico del gigante asiático y la convierte en la marca líder del Grupo VW en esa asociación. El proyecto contempla la puesta en marcha en 2021 de un centro de I+D dedicado al vehículo eléctrico, la conectividad y el coche autónomo. El proyecto se completa con el lanzamiento de una plataforma para eléctricos, y Seat po-

drá comercializar en China coches de la marca adaptados al mercado local.

Gobierno socialista
La ministra quiere acabar con el diésel

Esta al frente de la Transición Ecológica pero no parece estar muy bien informada, porque sus argumentos para acabar con el diésel no han tardado en ser rebatidos. Teresa Rivera aseguró en el

Congreso que «el diésel tiene los días contados» y que su impacto en partículas es lo que respiramos «es suficientemente importante para ir pensando en un proceso de salida». Aseveraciones a las que el sector, encabezado por Anfac (fabricantes) respondía resaltando que esa persecución se inicia «cuando los motores están más avanzados tecnológicamente que nunca», que desde 1992 los diésel «emiten hasta 100 veces menos NOx y partículas» y que los

automóviles actuales se pueden considerar de «ultrabajos emisiones respecto a los de hace tres o cuatro décadas». Y todo ello recordando los grandes perjuicios que el veto a esa tecnología supondría para una industria que fabrica más de 1,2 millones de vehículos diésel al año, representa el 10 % del PIB y da empleo al 9 % de la población activa. También Ganvam (vendedores) pide al Gobierno que evite lanzar dardos sin fundamento contra esa motorización, cuando

es un hecho, puntualiza su presidente Lorenzo Vidal de la Peña, que los nuevos Euro 6 emiten la misma cantidad de partículas que un gasolina, pero menos CO₂ por ser más eficientes y consumir menos carburante.

Transporte
Gigante logístico

La unión del Grupo Bergé y Gefco para gestionar conjuntamente el transporte de vehículos terminados ha dado lugar a un gigante de



la logística. Será capaz de mover 1,4 millones de unidades al año en España, con una flota de más de 700 camiones y 100 vagones portavehículos. La operación, pendiente de la aprobación de la Comisión Europea, da paso a Bergé Gefco, empresa participada al 50 % por la filial

española del importante grupo francés y la división de logística del grupo de distribución español.

Opel España
Un año sin pérdidas

A punto de cumplir un año bajo la tutela del Grupo PSA, al que se incorporó el pasado mes de agosto, Opel España anuncia un beneficio de 34,2 millones de euros antes de impues-

tos en 2017, frente a los 2,3 millones de pérdidas de 2016. La filial española aumentó su cifra de negocio un 7 %, llegando a los 4.606 millones de euros, gracias a que la planta de Figueruelas fabricó 382.000 coches (21.000 más que en 2016), con una plantilla de 5.450 empleados.

Nombramientos
Españoles en la cumbre

La apuesta por el talento español en las empresas de automoción no cesa. De hecho, **Genís Alonso** asumirá en septiembre la vicepresidencia de Nissan Motor Ibérica (NMISA), que agrupa las operaciones industriales del fabricante japonés en España y de la que ahora es subdirector general. Otro nombramiento con un compatriota como protagonista es el de **José Amoretti-Córdova**, elegido vicepresidente de Recursos Humanos Corporativos para Europa, Oriente Medio y África (EMEA) del Grupo BMW, puesto al que da el salto desde la dirección de ese departamento en España. Destacable también es la nominación de **Luca de Meo** para presidir el Consejo de Administración de VW Group España Distribución (VGED), responsabilidad que lo convierte en el máximo responsable del grupo en el país. De Meo, también presidente de Seat España desde noviembre de 2015, sustituye a **Francisco Javier García**

Sanz, cuyo trabajo como máximo responsable del consorcio alemán es catalogado de «brillante» por el presidente mundial de Volkswagen, Herbert Diess. Otro sucesor de García Sanz, pero al frente del departamento de compras mundial, es **Stefan Sommer**, mientras que **Thomas Sedran** es el nuevo director de VW Vehículos Comerciales. En cuanto a PSA, el actual director general de Peugeot, Citroën y DS para España y Portugal, **Christophe Mandon**, suma a su cargo la Dirección de Comercio del consorcio, desde donde gestionará ventas y marketing para todas las marcas del grupo en ambos mercados. Se añade la elección de **Jorge Tomé** y **Hélène Bouteleau** para asumir la dirección de Opel y Peugeot, respectivamente, en la Península Ibérica. Por su parte, el subdirector general de la Movilidad en la DGT durante los cuatro últimos años, **Jaime Moreno**, se incorpora como consejero delegado a Ideauto, el Instituto de Estudios de Automoción propiedad de Anfac.



▲ Genís Alonso



▲ José Amoretti-Córdova



▲ Luca de Meo



▲ Christophe Mandon



▲ Jorge Tomé

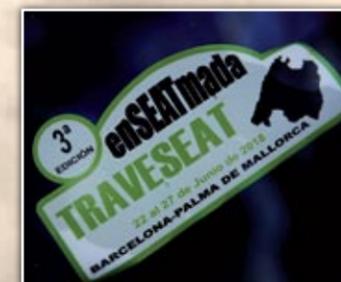


▲ Hélène Bouteleau

No te vayas todavía



Si el mundo de los clásicos es especial, el de los Seat 600 es mágico. Y concentraciones como las que organiza TraveSeat 600, con el apoyo y la ayuda de Seat, se convierten en una terapia infalible contra la rutina y la conducción autónoma, que cada vez está más cerca. El Seat 600 se queda para siempre. Y no se conduce solo.



ha defendido con uñas y dientes desafiando los desniveles, interminables kilómetros de curvas, el calor y la humedad y algunos factores climatológicos tan perjudiciales para el 600 como es el viento.

En esta ocasión la organización reunió nada menos que 80 unidades del 600 que se desplazaron a la isla para recorrer hasta su último rincón. Y nosotros tuvimos el honor de hacerlo con un 600 muy especial. Se trata de un 600 D que un particular residente en Madrid dejó en su testamento al Museo de Seat. El coche se encontraba en un aparcamiento público, y cuando los responsables de Seat Coches Históricos fueron a buscarlo la factura de su estancia en ese aparcamiento superaba en mucho lo que el coche costaba en la época: 65.000 pesetas, equivalentes a 390 euros actuales. Pero Seat pagó y se llevó a casa un 600 D prácticamente nuevo con 22.000 kilómetros reales en su marcador; aunque con un problema: el coche estaba totalmente tunado, por lo que el equipo de mecánicos de Seat Coches Históricos se puso manos a la obra, desmontando por completo todas y cada una de las piezas mecánicas del coche hasta dejarlo en su estado original y como si acabase de sa-



◀ El Seat 600, con su remolque, subió a la base aérea del Puig Major EVA 7 (Escuadrón de Vigilancia Aérea).

gran desembolso. Y el protagonista de este gran descubrimiento ha sido mi querido y mítico Seat 600, mi primer coche y una caja de sorpresas que nunca decepciona.

Y es que poco a poco se está perdiendo la magia de conducir, el encanto de llevar un vehículo de un lugar a otro sin prisas, la emoción de estrenar coche... Está desapareciendo esa simbiosis hombre-máquina que históricamente ha llevado al conductor a conocer a fondo su vehículo e, incluso, a establecer una relación de ca-

riño entre ambos, algo habitual hace 40 años.

Y se da la circunstancia de que cuantos más coches pruebo, más interés muestro por el mundo de los clásicos, dispuestos a transmitir a través de su volante muchas más sensaciones, o sensaciones muy diferentes, de las que transmiten los 'supercoches' actuales. Será que ante el despliegue de tecnología—que, he de ser sincero, a veces te deja con la boca abierta—se está perdiendo ese placer de la conducción auténtica que nos otorgaban esos modelos veteranos que todavía hoy en día surcan las carreteras sin rubor y desafiando la normal y flui-



▲ Nunca antes un barco había transportado en sus entrañas nada menos que 80 Seat 600. Miles de historias encerradas en el mítico automóvil que motorizó a España en los años 50. Y Mallorca recibió a la caravana con sorpresa y admiración. No todos los días ocurren cosas así.



Hace unas semanas comprobé que cuando parece que poco a poco el encanto de conducir desaparece y cede terreno a la rutina, a los coches sin personalidad repletos de automatismos, a las multas, a los

embotellamientos o a los recorridos prácticos pero poco gratificantes; todavía existen fórmulas magistrales de pasarlo bien al volante sin correr, sin ayuda de la electrónica, sin grandes comodidades y sin un

da circulación de sus hermanos modernos.

Hace dos años ya tuve la ocasión de comprobarlo en la primera TraveSeat cuando

conduje un Seat 600 del Museo de la marca desde Barcelona a San Sebastian pasando por Andorra. Y todas mis sensaciones y recuerdos se han

confirmado en Mallorca, en la tercera TraveSeat, subiendo y bajando por las tortuosas carreteras de la preciosa isla balear, donde el 'pelotilla' se

lir de la cadena de montaje; lo que ellos llaman «en estado de museo». Y entonces se puso de nuevo el cuentakilómetros a cero. Desde entonces este 600

ÚNICO E IRREPETIBLE
Olor, tacto y sonido especiales



◀▶ Conducir un Seat 600 es experimentar un regreso al pasado repleto de recuerdos y anécdotas.

Da igual que sea un D, un E o un L, absolutamente todos los Seat 600 tienen un olor especial, un tacto único y un sonido inimitable. Y un mínimo despliegue de mandos y relojes que contrasta con las pantallas táctiles y el imponente y constante flujo de información que genera hasta el más económico de los utilitarios actuales. En el 600 no había que 'estudiar' mucho, tres interruptores centrales duros y ruidosos que accionaban las luces del cuadro, las luces de posición y los limpia; un cuadro de relojes con el velocímetro hasta unos 120 km/h que sólo se alcanzaban cuesta abajo y sacando el pedal derecho por el piso, el testigo de la reserva de gasolina con una aguja que no dejaba de moverse y el testigo de la temperatura del agua, con una aguja con cierta tendencia a rozar la zona roja.



▶ En la cima del Puig Major, a 1.445 metros de altura, con Mikel Palomera, director general de Seat España.

D, con un motor de 25 caballos a 4.800 rpm, ha recorrido 15.000 kilómetros, la mayor parte de ellos arrastrando un curioso y llamativo remolque, idéntico al que se vendía en la época por 15.000 pesetas -90 euros actuales-. Este remolque, fabricado por la empresa Cosval de Algemesí, en Valen-

cia, permitía llevar en la época hasta 250 kilos de carga, aunque ahora el equipo técnico de Seat Coches Históricas, comandado por Isidre López, ha decidido limitar ésta a 100 kilos para adecuarla a las capacidades del pequeño modelo. En cualquier caso, conducir el 600 D arrastrando este remol-



▶▶ Este año la TraveSeat, en su tercera edición, viajó a la isla de Mallorca. Cerca de 80 unidades del Seat 600 se embarcaron en esta aventura, que recorrió hasta el más escondido rincón de la isla.



Recorrer la tortuosa isla de Mallorca a bordo del Seat 600 D del museo de Seat ha sido una grata experiencia. ¿Y el remolque?... como si no existiera.



▶▶ El paso de una caravana de 600 no deja a nadie indiferente. Más arriba, el eficaz equipo de mecánicos de Isidre López, responsable de Seat Coches Históricos, ayudando a un participante con problemas.

que es pan comido, porque en ningún momento al volante se aprecia ese peso extra ni el coche acusa en sus modestas prestaciones un sólo kilogramo del remolque. Incluso el más que solvente comportamiento del 600 en las numerosas curvas de la isla no se ha visto nunca comprometido por arrastrar un remolque que

debió sacar a más de un propietario del apuro cuando llegaban las vacaciones. Aunque todos sabemos que, aún sin remolque, el Seat 600 admitía sin rechistar a una familia completa de cinco, o incluso seis integrantes, la mascota y el equipaje de todos para un mes de vacaciones. Y sin conducción autónoma que valga.

EL REMOLQUE DE ORIOL LA SOLUCIÓN A TODOS LOS PROBLEMAS

Oriol Grau es uno de los mecánicos del equipo de Seat Coches Históricos, y un auténtico manitas a la hora de restaurar o fabricar cosas que tengan que ver con el Seat 600. Y además de encargarse de hacer un buen número de 600 descapotables a escala dotados de pedales, ha conseguido fabricar un remolque como el que en su día se vendía para el 600. Una solución para los problemas de espacio que siempre ha tenido el 'pelotilla'. Un accesorio de lujo, y del que se vieron muy pocos, ya que costaba 15.000 pesetas de la época cuando el coche tenía un precio de 65.000. El remolque pesa 100 kilos y no afecta de ninguna forma al comportamiento.



▶ Recurriendo a la estructura de un remolque comercial para no tener problemas de homologación, el remolque del 600 se ha replicado empleando un mes de trabajo y fabricándolo en fibra.



Fuera de Japón sólo existe un museo dedicado a la firma de Hiroshima, y está en Augsburgo, Alemania. Allí la familia Frey abrió hace un año este enclave donde se exponen 48 leyendas de la firma nipona y que se ha convertido en un lugar de peregrinación para todos los amantes de Mazda.

Espacio de culto

La familia Frey se adelantó a su tiempo, pues se convirtió en unos de los primeros importadores de Mazda en Alemania. Y de eso ya han pasado más de tres décadas. Abrieron un concesionario en la localidad de Augsburgo, situada a unos 80 kilómetros de Múnich, que a día de hoy se ha convertido en lugar de peregrinación para los amantes de la firma de Hiroshima. Y es que en Augsburgo, y más concretamente en un singular edificio fechado en 1897 que combina madera y ladrillo, en el que se guardaban los tranvías de la época, decidieron abrir el único museo dedicado a Mazda fuera de su país de origen.

Eso ocurrió en mayo de 2017 con el apoyo de la propia firma japonesa, y hoy, un año después, presumen de que por sus instalaciones, siempre en constante evolución –y es que en diferentes garajes la familia Frey tiene ‘escondidos’ más de 200 clásicos, de los que unos 120 son Mazda– ya han pasado más de 8.500 visitantes procedentes de todo el mundo. Sí es cierto que si viajas desde España hay un paseo, pues tendrás que recorrer los 1.941 kilómetros que separan Augsburgo de Madrid, por ejemplo. Pero una vez allí, sólo deberás abonar cinco euros –2,50 si tienes entre 13 y 17 años, y es gratis para

los menores de 13 años– por la entrada a un museo único en su especie y que requiere tiempo para visitarlo. A día de hoy el Museo Frey cuenta con 48 vehículos expuestos, de los que sólo uno no pertenece a su colección privada. Se trata de un Mazda MX-5 Superlight Concept, un prototipo cedido por la firma nipona que carece de luna delantera o techo, con objeto de dejar su peso en unos escasos 995 kilos. Se trata de una pieza única, que fue creada para conmemorar el 20 aniversario del roadster más famoso y vendido de la historia. Pero la andadura automovilística de Mazda comenzó en 1931, cuando entra

en producción el Mazda DA, un vehículo comercial de tres ruedas que derivaba de una motocicleta. Aquí también hay un ejemplar, pero de 1950. Y es que no es hasta 1960 cuando fabrican su primer turismo, el R360, que medía sólo 2,98 metros de longitud y tenía un motor con 16 CV. Junto a él también encontramos un Carol, un K360... Dentro del museo hay un espacio dedicado a los emblemáticos motores diseñados por Félix Wankel, un ingeniero alemán que, curiosamente, no tenía carnet de conducir. El Mazda Cosmo fue el primero en estrenar esta mecánica rotativa, y la fa-



◀ Las puertas de ‘alas de gaviota’ eran la seña de identidad del AZ-1, un kei-car de los que fabricaron 4.392 unidades. Sólo hay 200 Mazda MX-5 Coupé –abajo–.



◀ En el museo Frey encontrarás los modelos más legendarios de Mazda, que comenzó fabricando vehículos comerciales de tres ruedas, como este K360. El MX-5 Superlight Concept –izquierda, abajo– es el único vehículo expuesto que no pertenece a la familia Frey.



milia Frey expone con orgullo un ejemplar en perfectas condiciones. Todos asociamos los motores Wankel a modelos deportivos, pero aquí podrás

ver esta mecánica montada en una grúa e, incluso, en un autobús: el Parkway, que allá por 1976 presumía de entregar 135 CV y de alcanzar una



◀ A las puertas estaba este RX-7 de 1980, que nos trasladó al pasado, cuando no había aire acondicionado, dirección asistida... Aunque sí un sensacional motor Wankel.

MAZDA RX-7 Viaje al pasado

Visitar un museo como este es una experiencia más que recomendable, pero la sorpresa llegó con este immaculado Mazda RX-7 que tuvimos ocasión de conducir para refrescar sensaciones al volante de un vehículo sin dirección asistida, ni ABS... Pero con un impresionante motor rotativo, su seña de identidad. Este ejemplar de primera serie –se fabricaron entre 1978 y 1985– era de 1980 y escondía el bloque 12A, con dos rotores de 573 centímetros cúbicos cada uno. Atmosférico y equipado con un carburador, presume con sus 110 CV de potencia, que son enviados a las ruedas traseras mediante un cambio manual que es una delicia de utilizar por sus cortos recorridos. Enamora su sonido, sobre todo cuando superas las 4.500 rpm, así como su agilidad, pues este deportivo sólo pesa 1.024 kilos.

velocidad de 120 km/h. Para más inri, hay un Eunos Cosmo de 1992, el único Mazda con un motor de tres rotores; el cual, además, incorporaba doble sobrealimentación y proporcionaba 300 CV. Fue el primer vehículo en equipar GPS y se fabricaron unos 9.000. Aunque no apuestan por los legendarios Wankel, en el museo aparece también un singular Mazda AZ-1, así

como un MX-5 Coupé, versión muy especial que sólo se ofreció en Japón durante dos años y de la que se fabricaron 200 ejemplares. No podía faltar su icónico MX-5 NA, así como un elenco de diferentes RX-7 de todas las generaciones, atmosféricos, sobrealimentados, coupé, cabrio... Y también un Mazda RX-8, el último en apostar por el propulsor Wankel, una institución en la firma nipona.

► Unas cocheras de tranvías de 1897 alojan el museo Mazda en Augsburgo. Allí encontrarás un elenco de clásicos modelos de la firma nipona.



◀ El Mazda DA fue el primer vehículo creado por la firma de Hiroshima. No falta un Cosmo, ni un particular todoterreno llamado Pathfinder.

SKODA



UN AÑO MÁS CON EL TOUR

Skoda es un año más -y ya van 15- vehículo oficial del Tour de Francia. La marca ha cedido 250 coches para la movilidad del evento, de los modelos Karoq, Kodiaq y Octavia. También está presente el Superb del director del Tour, Christian Prudhomme, que abre cada etapa. Además, Skoda patrocina el Maillot Verde de la regularidad y es socio exclusivo de la app #tourdefrance, que proporciona estadísticas e informaciones de interés a los aficionados al ciclismo.

ATENTOS A

HASTA EL 8 DEL 09

Volkswagen

regala entradas para el Festival de Benicassim (19 al 22 de julio) y DCODE (8 septiembre, Madrid) a quienes vayan en su coche y lo compartan. Para conseguirlas, hay que registrarse en la web de la izquierda.



MICHELIN

ANIVERSARIO DE BIBENDUM

El muñeco de Michelin celebra estos días su 120 aniversario.

Creado por el dibujante O'Galop a partir de una pila de neumáticos, su imagen se pudo ver por primera vez en 1898. Hoy en día se



ha convertido en el símbolo más reconocible de la marca a nivel mundial. En 2000, el 'Financial Times' lo nombró 'el mejor icono de marca de todos los tiempos'.

CELEBRACIÓN EN MARANELLO

Los coches reunidos en Maranello para el evento desfilaron todos juntos en la pista antes de colocarse para la foto de recuerdo.



Ferrari ha reunido en Maranello más de 150 unidades del Dino y a más de 300 propietarios de todo el mundo para celebrar el 50 aniversario.

EL FERRARI DINO CUMPLE 50 AÑOS

Ferrari debería haber festejado el 50 aniversario del Dino el año pasado, ya que este modelo se lanzó oficialmente en el Salón de Fráncfort de 1967. Pero se retrasó la celebración para que el evento no se viera ensombrecido por los actos del 70 aniversario de la marca. Y ha sido ahora cuando se han reunido en Maranello más

de 150 unidades del Ferrari Dino y más de 300 propietarios de todo el mundo para celebrar los 50 años de este modelo. El Ferrari Dino fue el primer modelo producido a gran escala por la casa del Cavallino. Equipado con un motor de seis cilindros diseñado por el hijo de Enzo Ferrari, fue también uno de los más ven-

didados. La denominación Dino se utilizó desde 1968 hasta 1976 para designar a los modelos deportivos de Ferrari con transmisión trasera y motores de menos de 12 cilindros. Se nombraban en función del cubicaje y del número de cilindros. Por ejemplo, el Dino 246 equipaba un motor de 2.4 litros y 6 cilindros.

CON EL FÚTBOL

Renault ha firmado como patrocinador oficial del Paris Saint-Germain para las próximas tres temporadas. La marca cederá sus automóviles al equipo técnico del PSG.

CONCURSO DE DIBUJO DE TOYOTA

UN MADRILEÑO SELECCIONADO PARA LA FASE MUNDIAL

Pablo Marfull, un niño madrileño de 11 años, viajará a Japón para participar en la fase mundial del concurso de dibujo infantil 'Toyota Dream Car Art Contest'. Su obra, 'My car is my city, my city is my car' ('Mi coche es mi ciudad, mi ciudad es mi coche') ha sido uno de los 30 dibu-



CITA EN EL CIRCUITO DE ASCARI ABARTH REÚNE A SUS FANS

Más de 300 entusiastas de Abarth se dieron cita en el circuito malagueño de Ascari para la reunión anual de la marca. Un evento que este año contó con la presencia de Alberto Monarri, piloto del 124 Rally con el que Abarth lidera la categoría Dos Ruedas Motrices del Campeonato de España de Rallys de Asfalto. Los fans pudieron ver en acción a Monarri, que demostró la capacidad de los deportivos del escorpión en pista. La marca organizó numerosas actividades para disfrute de todos: esalon, DJ, simuladores, etc. En la zona de exposición, los fans pudieron ver algunos clásicos junto a modelos actuales, como el 595, el 695 Rivale o el 124 Spider.



El piloto Alberto Monarri demostró en la pista la capacidad de los deportivos de Abarth.

LA MARCA ABRE UNA GALERÍA EN LISBOA

EL LEXUS UX, UNA OBRAS DE ARTE

Lexus abre un espacio artístico en Lisboa con el crossover UX como protagonista. El nuevo SUV prémium de la marca llegará al mercado en 2019.

El Lexus UX, el nuevo SUV prémium de la marca, no llegará al mercado hasta 2019. Pero ya lo podemos ver de cerca en Lisboa convertido en obra de arte, en una nueva galería en la que varios creadores emergentes dan su particular visión de este SUV. La exposición 'UX Art Space

by Lexus' es gratuita y se puede visitar hasta el próximo 15 de septiembre. En ella, los visitantes encontrarán una deconstrucción/reinterpretación del nuevo crossover de Lexus realizada por los artistas Inês Zenha, Bence Magyarlaki, Divine Southgate-Smith y Pedro Henriques además de un exclusivo prototipo del UX.



El nuevo Lexus UX ha sido reinterpretado como una obra de arte por varios artistas emergentes. Se puede ver en una exposición abierta en Lisboa.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp ultimate con tecnología ACTIVE

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



TRIUNFADORES EL FRANCÉS VERGNE SE ADJUDICÓ EL TÍTULO DE PILOTOS Y AUDI, CON UNA GRAN REMONTADA, EL DE FABRICANTES



◀ El francés Jean-Eric Vergne celebra en el podio neoyorquino la conquista del título de pilotos en la Fórmula E 2018.



▶ Jean-Eric Vergne, al volante del monoplaza del equipo Techeetah, conquistó el título a lo grande, adjudicándose el triunfo en la última carrera disputada en el circuito urbano de Nueva York. Por su parte, el gran empuje final de Lucas di Grassi ha sido fundamental para que Audi se adjudicara finalmente el título de pilotos.

La Fórmula E dice adiós a su infancia

Con el cierre del campeonato 2018 termina el primer ciclo histórico para la Fórmula E, el certamen de monoplazas eléctricos que arrancó con dudas sobre su futuro y que, ya consolidado, contará con nueve fabricantes la próxima temporada. Jean Eric Vergne consiguió el título en Nueva York para convertirse en el cuarto campeón diferente en cuatro años, mientras que Audi lograba su primer título en su debut como fabricante.

Javier Rubio || jrubio@motor16.com
Fotos || Sutton

Nelsinho Piquet, Sebastian Buemi, Lucas di Grassi y, este año, Jean Eric Vergne, son los cuatro campeones del pri-

mer certamen eléctrico de la historia, con sello de la Federación Internacional de Automovilismo. La última cita en Nueva York (segundo año que el certamen visita la ciudad americana) era el escena-

rio donde el piloto francés y el británico Sam Bird se disputaron el título, así como Audi y el equipo Techeetah el de equipos. La realidad cumplió con las expectativas de un campeonato más reñido y emocionan-

te de lo inicialmente previsto, con incertidumbre hasta, literalmente, la última vuelta de la temporada.

La convergencia en diferentes soluciones con unidades de potencia, invertir



▲ El británico Sam Bird se adjudicó la tercera posición en la clasificación final de pilotos a los mandos del equipo DS.

(sistema para la transferencia de la energía), transmisiones y el formato del campeonato han permitido alternativas para muchos pilotos con opciones de podio y victoria. Cinco habían ganado al menos una

vez al llegar Nueva York. Diez de los veinte participantes subieron al podio en las doce carreras del certamen. Aunque solo dos pilotos se disputaron finalmente el título, los aspirantes eran una vez más di-

ferentes a las anteriores tres temporadas.

“Estoy muy orgulloso de mi equipo y también orgulloso de mí mismo”, explicaba el ya campeón Jean Eric Vergne. “Al comienzo de la temporada nunca pensamos que esto sería posible”, señaló. De hecho, solo fue a partir de los entrenamientos privados de Marrakesh cuando Techeetah dio con la tecla técnica que elevó su nivel incluso por encima del equipo oficial Renault, que les suministra su tecnología.

El francés había puntuado en todas las carreras antes de llegar a Nueva York. Consistente, agresivo cuando fue necesario y eficiente en la gestión energética, había logrado tres victorias en el transcurso del año. Pero además supo sobreponerse a la descalificación

de su monoplaza en la penúltima carrera. Remontó hasta la quinta posición asegurando un título a falta de la última cita que nadie le ha discutido. Por si restaba alguna duda, ganó también la carrera final para terminar a lo grande. “Mi posición en la Fórmula 1 y en la que estoy ahora no tiene comparación, para mí es un mundo totalmente diferente. Tampoco soy la misma persona, ni siquiera un uno por ciento de quien estaba en la Fórmula 1 y está aquí ahora”, explicaba el francés sobre el mayor éxito de su trayectoria deportiva.

El británico Sam Bird mantuvo también una gran regularidad, pero la falta de evolución de DS con su unidad de potencia según avanzaba el campeonato (Audi suministrará al equipo Virgin a partir



ESTRENO NUEVOS MONOPLAZAS PARA LA TEMPORADA 2019

del próximo año) mermaron sus opciones. En el polo opuesto Audi consiguió remontar el vuelo tras sus problemas de fiabilidad en las primeras carreras. Su ritmo de pretemporada asustó a sus rivales, pero solo en la quinta carrera puntuó Lucas di Grassi (campeón del año pasado), por primera vez tras no terminar ninguna de las cuatro primeras carreras. Sin embargo, logró subir al podio en todas las restantes cosechando cinco segundos puestos y dos victorias seguidas. Al final, incluso logró el subcampeonato.

Y Audi logró el título en intensa lucha con Techetah en la última carrera y por tan sólo dos puntos de diferencia, después de recuperar los treinta y tres que perdía antes de comenzar el fin de semana. Mención aparte para Mahindra (gestionado por Campos Racing) otro de los grandes protagonistas en la primera mitad del certamen, cuando Felix Rosenqvist lideró el certamen hasta que desde México (abandonó cuando marchaba en cabeza, al igual que en Roma) empezó a perder terreno frente a Audi y Techetah.

La llegada de BMW, Mercedes y Nissan acompañará la se-

El circuito urbano de Brooklyn despidió el campeonato y a los monoplazas de primera generación.



TEMPORADA 2018/19

Arranca la segunda era de la Fórmula E

La temporada recién terminada ha supuesto el cierre de la primera etapa en la tecnología eléctrica en las carreras. Durante cuatro años la evolución ha sido extraordinaria, a pesar de que los organizadores del campeonato han buscado controlar el desarrollo de gran parte del monoplaza de primera generación. El primer chasis fue construido por Dallara, la batería suministrada por Williams Advanced Engineering y la unidad de potencia por McLaren Advanced Technologies. El uso de la batería se limitaba a los 28 KW y la potencia máxima era de 150 KW en carrera y de 200 en entrenamientos. En principio, la puesta a punto y las estrategias de carrera marcaban diferencias en la primera temporada. A partir de la segunda comenzó la evolución allí donde los organizadores lo permitían. Aunque se mantenía la misma batería y chasis, los motores, inverter y transmisiones se desarrollaron por los equipos, con configuraciones que incluían uno o dos motores, y cambios con distinto número de velocidades. Se subía a 170 KW la potencia en carrera y se aumentaba la capacidad de regeneración en la frenada, que pasaba de los 100 KW a los 150. En la cuarta temporada pasó a 110. Algunos circuitos incluso aumentaban su longitud o número de vueltas como prueba de la evolución en la tecnología y eficiencia energética.



tica de la propulsión eléctrica en la competición. Con la llegada del Gen 2, el nuevo monoplaza, la Fórmula E podrá completar una prueba sin necesidad de cambiar a una segunda unidad como hasta ahora. La batería (a partir del próximo año a cargo de McLaren) y el chasis se mantienen idénticos para todos los equipos, pero manteniendo margen para la evolución del motor, inverter y transmisión. El coche pasa de 880 a 900 kilos de peso, y de los 200 a los 250 KW (unos 335 CV) de potencia. Su aceleración de 0-100 km/h ya alcanza los 2,7 segundos. De aspecto extraordinario y deliberadamente futurista, será el monoplaza que los próximos tres años utilizarán diez fabricantes de automóviles. Cada número de coche contará con dos motores eléctricos, dos cajas de cambio, dos inverter y una batería para toda la temporada, penalizando veinte puestos quienes excedan los componentes anteriores. En carrera, los pilotos podrán utilizar



▲ Arriba el Gen2, el nuevo monoplaza para la temporada que viene, y en la que debutará Felipe Massa.

el denominado 'hyperboost', un programa especial de potencia que se aplicará durante al menos ocho minutos de carrera. El reglamento también sufrirá cambios. Con veintidós monoplazas (llega el equipo HWA con Mercedes), mantendrá el formato clasificatorio, con los seis primeros clasificados en el primer grupo. También se esperan cambios de pilotos. De momento llegará Felipe Massa y algún nombre desde la Fórmula 1.

gunda etapa de la Fórmula E que arranca la próxima temporada. El nuevo monoplaza, el Gen2, debutará el próximo año y representará una nueva era para los monoplazas de energía eléctrica. El próximo certamen empezará en Riad, la capital de Arabia Saudí, el principal productor de petróleo del mundo. El mejor símbolo del éxito de la Fórmula E, cuyo futuro acaba de empezar.



El nuevo Desafío Peugeot

Peugeot vuelve a las copas de promoción con el Rally Cup Ibérica, creado entre España y Portugal. El 'Desafío Peugeot' ya tiene sucesor.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Después de más de 30 años, Peugeot abandonaba su fórmula de promoción en los inicios de la crisis... Pero siempre con la idea de volver. Porque el 'Desafío Peugeot' ha sido el gran semillero de pilotos de rallies en nuestro país. Juan Carlos Oñoro, Borja Moratal, Enrique G^o Ojeda, Sergio Vallejo, Miguel Fuster o Dani Solà son solo algunos de los nombres que dieron sus primeros pasos en los rallies a los mandos de un modelo de la firma francesa desde 1971.

Y ahora, una vez pasada la crisis, en la primera oportunidad que ha tenido la marca francesa, se recupera el espíritu del Desafío para dar la oportunidad a un puñado de jóvenes pilotos de demostrar su valía a los mandos del Peugeot 208 R2. Y lo hace a través de una copa de promoción

puesta en marcha entre Peugeot España y Portugal y las federaciones de ambos países, en una iniciativa con muy pocos precedentes de trabajo en común.

6 PRUEBAS» Incluidos dos rallies mundialistas

La Peugeot Rally Cup Ibérica constará de 6 pruebas –las dos primeras ya se han disputado en Portugal– y en ella participan 23 equipos de los dos países (además de dos coches con pilotos británicos al volante).

Con la colaboración de Peugeot Sport y su distribuidor oficial Sports & You, como socio técnico y logístico y el apoyo de Pirelli y Total como socios técnicos, la Rally Cup Ibérica ofrece nada menos que 20.000 euros en pre-



▲ El Peugeot 208 R2, el coche elegido para esta copa ofrece 185 caballos. Su precio, lo hace muy competitivo.

mios por cada rally, además de un premio final para el ganador que consistirá en poder pilotar un 208 R5 en un rally de los que se disputen en la Península Ibérica en 2019.

De momento, los 23 pilotos y sus copilotos, se afanarán en llevar a lo más alto al Peugeot 208 R2, el coche elegido para esta copa de promoción. El 208 R2 ofrece 185 caballos de potencia a 7.800 revoluciones, cuenta con un cambio manual secuencial de 5 velocidades y tracción delantera.

corporativa del nuevo campeonato. El calendario ofrece, como ya se ha dicho, seis pruebas –tanto en asfalto como en tierra– en total, repartidas en 3 por cada país. Y estas incluyen participar en dos rallies del Mundial. Tras las dos primeras pruebas en Portugal, ahora, la siguiente parada es el Rally de Ferrol. Y el final de este campeonato, en el Rally del Algarve, en octubre. Para entonces tal vez ya hayamos descubierto al futuro Carlos Sainz.

CALENDARIO 2018

VODAFONE RALLY DE PORTUGAL

(1^ª ETAPA, 17 - 20 DE MAYO)

RALI DE CASTELO BRANCO

(30 DE JUNIO - 1 DE JULIO)

RALLY DE FERROL

(20 - 21 DE JULIO)

RALLY PRINCESA DE ASTURIAS

(14-15 DE SEPTIEMBRE)

RALLY RACC CATALUNYA-RALLY DE ESPAÑA

(18 ETAPA, 25 - 28 DE OCTUBRE)

RALI CASINOS DE ALGARVE

(17-18 DE OCTUBRE)



▲ El campeonato, en el que se han inscrito 23 equipos, consta de seis pruebas –tres en Portugal y tres en España– incluidos dos rallies del Mundial.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LOS PARTICULARES RALENTIZAN LAS COMPRAS

Las compras de particulares han perdido fuelle en junio, mes históricamente bueno para las ventas en ese canal, que crece a un ritmo cuatro veces menor que el mercado, pese al esfuerzo promocional, que mantiene los descuentos por encima de 4.000 euros. Lo recuerdan Anfac (fabricantes), Faconauto (Concesionarios) y Ganvam (vendedores), que colocan en 142.376 los turismos y todoterrenos matriculados en junio. Suponen un +8 % sobre ese mes de 2017 y mantiene los dos dígitos de subida en el semestre transcurrido, que cerraba con 734.649 operaciones (+10,1 %). Porcentajes al alza propiciados especialmente por las compras de empresas, que cerraban junio con 41.979 adquisiciones (+13,2%) y con 211.439

el semestre (+15,3 %). También los alquiladores crecían en el mes (39.020 coches y +13,8%), acumulando 186.202 unidades de enero a junio (+6 %). En la distribución por carburantes, con el 35,5% de las operaciones el diésel se mantiene prácticamente en las cotas de mayo, mientras la gasolina (58 %) pierde un punto respecto al mes anterior, que le arrebatan las energías alternativas. En el conjunto del año, domina la gasolina (57,2 %), con las mecánicas de gasóleo copando el 37 % del mercado y los híbridos y eléctricos el 5,8 %, con 9.513 operaciones (+65,5 % sobre junio de 2017) y 43.794 coches (+46,2 %) en el semestre, según los datos proporcionados por Anfac. Mercado híbrido que domina Toyota, con el 70 % de las entregas en lo que va de año y el C-HR Hybrid como líder indiscutible (7.221 unidades). Auris (5.971), Yaris (4.850) y Rav4 (4.850) completan el cuarto de los híbridos más vendidos de enero a junio, según la información aportada por la marca. Toyota también aglutina el 52 % de las ventas en tecnologías alternativas, que dominan

▼ En energías alternativas, el modelo a batir es el Toyota C-HR.



LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Junio	Enero-Junio
VW 13.353	SEAT 62.442
SEAT 11.535	VW 59.713
RENAULT 11.112	PEUGEOT 54.868
PEUGEOT 10.644	RENAULT 53.060
OPEL 8.730	OPEL 49.332
CITROËN 8.354	CITROËN 39.609
TOYOTA 7.791	TOYOTA 38.557
FIAT 6.968	FIAT 35.893
AUDI 6.788	KIA 35.338
KIA 6.471	FORD 34.334

Fuente: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Junio	Enero-Junio
LEÓN 4.363	LEÓN 21.204
POLO 4.191	IBIZA 19.519
GOLF 3.627	POLO 17.183
MEGANE 3.457	SANDERO 16.728
C4 3.304	GOLF 16.551
SANDERO 3.287	C4 16.385
IBIZA 3.235	QASHQAI 15.949
CLIO 3.224	500 15.925
500 3.197	CLIO 15.708
308 2.617	MEGANE 15.155

claramente los híbridos con motor eléctrico (37.888 entregas), muy por delante de las 7.427 unidades animadas por el GLP (gas licuado de petróleo), las 2.799 con GNC

(gas natural comprimido), los 2.017 EV (eléctricos puros) y los 1.947 PHEV (híbridos enchufables), en el ranking elaborado por la compañía japonesa.

de seguridad: siete airbags, i-Size para dos asientos infantiles, asistente de frenado activo y señales de tráfico, detector de cambio de carril,

programa de estabilización de remolques, llamada de emergencia, Tempomat y faros LED.



Disponible en octubre desde 55.964 €

MERCEDES-BENZ VAN

Altas prestaciones para el Clase X

Un tres litros V6 diésel de 258 caballos, transmisión automática 7G-Tronic con levas en el volante y tracción total permanente 4Matic con reductora son parte de las cartas de presentación del pick-up de la marca de la estrella. Combina gran capacidad todoterreno y

carga con una excelente dinámica de conducción, dentro y fuera del asfalto, a la que contribuye el Dynamic Select con sus cinco modos, que permiten desde una conducción relajada y cómoda a la más deportiva y dinámica. Hay dos líneas de equipamiento (Progressive y Power), ambas con un alto nivel



SUBARU Las rebajas llegan a los SUV diésel

Los tres modelos más vendidos de la marca japonesa cuentan en su configuración diésel con descuentos que van de los 6.000 euros del XV a los 8.000 del Outback, pasando por los 7.000 del Forester. Importantes rebajas que permiten disfrutar del modelo 4WD compacto de Subaru desde 21.775 euros (versión Sport), y del Forester desde 27.500 euros (Sport Plus), con

transmisión automática Lineartronic con posibilidad de manejo secuencial con levas en el volante y un gran nivel de equipamiento. Por su parte, la versión tope de gama Executive Plus del buque insignia de la marca se ofrece por 32.500 euros, con cambio automático Lineartronic y sistema de seguridad preventiva Subaru EyeSight, que incluye frenada precolisión, control de

crucero adaptativo y asistente a la permanencia en el carril. Los impulsa el motor Bóxer diésel de cuatro cilindros, con 147 CV en el XV, 148 en el Forester y 150 en el Outback. Toda la gama destaca por un gran nivel de seguridad activa y pasiva, con tracción a las cuatro ruedas permanente Symmetrical AWD y sistema X-Mode con Control de Descenso de Pendientes disponible en el Forester y Outback. Los tres SUV ofrecen un generoso espacio interior y un completo equipamiento tecnológico y de confort en todas sus versiones.

FORD El nuevo Focus ya se puede pedir

La cuarta generación del Focus se pone a la venta con una amplia gama para elegir, que se distribuye entre cuatro opciones mecánicas de gasolina (1.0 EcoBoost de 100 y 125 CV, y 1.5 EcoBoost de 150 y 182 CV) y tres diésel (1.5 EcoBlue de 95 y 120 CV, y el 2.0 EcoBlue de 150 CV), con cambio manual o automático, y seis acabados: los Trend de acceso a la gama, el deportivo ST Line, el completo Titanium y el lujoso Vignale. Casi todos ellos tanto en cinco puertas como en familiar Sportbreak –ver cuadro de precios–. Otro de los puntos fuertes del renovado Focus son los sistemas de asistencia a la conducción que se ofrecen, de serie o en opción, como el control de crucero adaptativo ACC con Stop&Go, reconocimiento de señales y sistema de mantenimiento en el centro del carril, faros adaptativos con función predictiva de curvas, Active Park Assist 2 o asistente de dirección con función evasiva, que ayuda a frenar, e incluso a variar la dirección para evitar choques con vehículos que circulan delante.

PRECIOS	Berlina	Sportbreak
TREND 1.0 EcoBoost 100 cv 6 v	19.575 €	
TREND 1.5 EcoBlue 95 cv 6 v	21.075 €	
TREND EDITION 1.0 EcoBoost 125 cv 5 v	21.600 €	
TREND EDITION 1.0 EcoBoost 125 cv 6 v		22.500 €
TREND EDITION 1.5 EcoBlue 95 cv 6 v	22.100 €	
TREND EDITION 1.5 EcoBlue 120 cv 6 v	23.100 €	24.000 €
TREND+1.0 EcoBoost 125 cv 6 v*	22.350 €	23.250 €
TREND+1.5 EcoBlue 120 cv 6 v*	23.850 €	24.750 €
ST LINE 1.0 EcoBoost 125 cv 6 v*	23.600 €	24.500 €
ST LINE 1.5 EcoBoost 150 cv 6 v*	26.600 €	26.000 €
ST LINE 1.5 EcoBoost 182 cv 6 v	25.100 €	27.500 €
ST LINE 1.5 EcoBlue 120 cv 6 v*	25.100 €	26.000 €
ST LINE 2.0 EcoBlue 150 cv 6 v*	24.375 €	26.375 €
TITANIUM 1.0 EcoBoost 125 cv 6 v*	27.100 €	28.000 €
TITANIUM 1.5 EcoBoost 150 cv 6 v*		25.875 €
TITANIUM 1.5 EcoBlue 120 cv 6 v*	23.475 €	25.875 €
TITANIUM 2.0 EcoBlue 150 cv 6 v*	24.975 €	27.875 €
VIGNALE 1.0 EcoBoost 125 cv 6 v*	26.725 €	27.625 €
VIGNALE 1.5 EcoBoost 150 cv 6 v*	28.225 €	29.125 €
VIGNALE 1.5 EcoBlue 120 cv 6 v	29.725 €	30.625 €
VIGNALE 1.5 EcoBlue 120 cv 6 v*	28.225 €	29.125 €
VIGNALE 2.0 EcoBlue 150 cv 6 v*	30.225 €	31.125 €

* Cambio automático de 8 marchas disponible en ambas carrocerías por 1.600 €



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

VOLVO

M, SU NUEVA MARCA DE MOVILIDAD

Para ofrecer vehículos y servicios fiables a la carta en todo el mundo, Volvo Car Mobility ha presentado M, la marca que ampliará la oferta de movilidad de la empresa a través de una intuitiva aplicación. El estreno, previsto para la primavera de 2019, será en Suecia y Estados Unidos, y la diferenciación estriba en una tecnología de aprendizaje que, en lugar de simplemente informar sobre dónde recoger un vehículo, pregunta a los usuarios sus necesidades específicas para complacer su libertad de movimiento.



PSA

PROVEEDORES CON PREMIO

El grupo francés reconoce un año más la excelencia de sus proveedores otorgando el «Premio especial del Jurado 2018» a GMD, empresa destacada por su reactividad operativa. Además, en siete categorías, otros 16 proveedores han sido distinguidos por su implicación y respuesta a las expectativas de Groupe PSA, destacando las 16 fábricas, que repiten por tercer año consecutivo como las mejores, entre ellas las españolas Faurecia, Financiere Snop Dunois, Plastic Omnium, Plastic ABC Spain SA y Fujitsu Ten Espana SA.





Un 25 por ciento más de tiempo para vender

Papel Cero logra el ahorro de aproximadamente un 25% del tiempo dedicado a trámites administrativos en los concesionarios de Grupo Mundomóvil. La herramienta para la gestión digital del archivo y la administración de la documentación, desarrollada por dealerBest, ya funciona a pleno rendimiento en tres de los seis concesionarios del grupo navarro. El interés por la optimización y la digitalización de su organización fue lo que llevó a Carlos Sagüés, director general de Grupo Mundomóvil, a apostar por nuestra herramienta en septiembre del año pasado: «Somos un grupo que estamos mirando siempre lo que está ocurriendo. DealerBest nos propuso una serie

de proyectos y este nos encajaba perfectamente». Estos nueve meses han bastado para que Papel Cero demuestre en Mundomóvil todas sus virtudes: **aumentos en la productividad, avances en la seguridad, mejoras en el acceso a la documentación...** son realidades de las que ya disfrutaban las personas que trabajan día a día a través de Papel Cero. Nos interesaba enormemente hablar con todas ellas para que nos contaran el impacto que había tenido la incorporación de la aplicación en su trabajo. Por eso, el mes pasado decidimos acercarnos a los concesionarios de Pamplona y recoger sus impresiones de primera mano. Una vez allí, comprobamos cómo el

acceso total a la documentación que aporta la aplicación ha eliminado las limitaciones físicas de las concesiones: **cualquier usuario puede acceder remotamente a cualquier documento.** «Antes, teníamos que tener la administración de ventas al lado de los comerciales», nos recuerda Carlos. «Al ser un grupo de concesionarios multimarca, lo que nos ha permitido la implantación del sistema es trabajar simultáneamente sin necesidad de estar todos en el mismo edificio», subraya Marian, administrativa del grupo. **Un acceso a la documentación que no riñe con su protección y seguridad,** lo que para el director general representa la mayor ventaja: «El día de mañana, con cualquier control o auditoría de la marca en la que tengamos que presentar los expedientes, sabemos que los tenemos controlados y no falta nada de documentación». Utilidad que tam-

bién destaca Javier Pacho, responsable técnico de administración de datos para el grupo: «Antes, había un montón de papeles. Se perdían los importantes, estaban duplicados los que no lo eran, faltaban otros... Además, el expediente pasaba por demasiadas manos. Todo esto lo hemos conseguido superar con Papel Cero».

Los contratiempos de los que nos habla Javier los sufría en sus propias carnes Ángel López, asesor comercial en el grupo. Ángel resopla al recordar cómo era todo antes de trabajar con Papel Cero. «Por ejemplo, en tramitar una matriculación podía estar dos o tres días tranquilamente. Ahora, en cuanto tienes toda la documentación, la escaneas, creas la portada del expediente y la adjuntas al archivo en la aplicación. En el peor de los casos te cuesta veinte minutos», nos cuenta, aliviado. «Al final ganas satisfacción con el cliente, que es lo que interesa», concluye el comercial.

Papel Cero se encuentra como implantado caso de éxito de transformación digital cada vez en más concesionarios, tanto dentro como fuera de Mundomóvil. Desde dealerBest, nos aseguramos de su correcta implantación mediante la comunicación constante con las organizaciones. De esta forma, a medida que actualizamos y ajustamos la aplicación a las necesidades particulares del concesionario, su productividad aumenta y los plazos de implantación se reducen. Así nos lo confirma Javier Pacho, encargado de la introducción de Papel Cero en Zavis - Opel Zaragoza, la más reciente del grupo: «Una mañana me pasé por Zaragoza y a la tarde estaban funcionando con Papel Cero», señala. Tanto en dealerBest como en Grupo Mundomóvil pensamos que los procesos pueden evolucionar y optimizarse. Gracias a esa certeza, el grupo ha conseguido reducir a la mitad sus trámites administrativos y posicionar sus concesionarios un paso por delante. «La gente que viene y que ha trabajado en la competencia lo valora como un avance en el proceso de venta», resume Carlos Sagüés. Si tú también confías en llevar tu concesionario al próximo nivel, no dudes en consultarnos.

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



SEAT León SC FR: 500 unidades para no dejar escapar

Gasolina o diésel, desde 17.900€

Sobre la carrocería coupé y el acabado FR Plus se asientan las 500 unidades del León Limited Edition, que destaca por su excelente relación entre equipamiento y precio. De hecho, por el conjunto cerrado de elementos

añadidos se paga más o menos la mitad (55%) de lo que costarían por separado. Una lista que completa el paquete FR Plus con el nuevo cuadro Digital Cockpit, conectividad Full Link, cámara de visión trasera, iluminación in-

terior LED, techo interior negro, llantas de aleación de 18 pulgadas Performance Machined y 'Driving Assistance Pack', que incluye los asistentes de luces cortas/largas y de alerta por salida involuntaria del carril. Como motor, se puede elegir entre el 1.4 TSI de 125 caballos (21.490 euros) y el 2.0 TDI CR de 150 caballos (24.880 euros), con precio de partida de 17.900 euros tras aplicar las promociones y descuentos programados.

LAND ROVER Edición Landmark para el Discovery Sport

Con un Discovery Sport muy especial Land Rover celebra su setenta aniversario y el éxito de su SUV, el modelo que, con 126.078 matriculaciones en 2017, se convierte en el más vendido por la marca británica en un año. Denominada

Landmark, esta versión ya está disponible en los concesionarios de Land Rover por 53.000 euros, y se ofrece en tres colores (Narvik Black, Corris Grey y Yulong White), con techo Carpathian Grey y tapi- cerías únicas.

También marcan la diferencia los toques Graphite Atlas del paragolpes y las llantas de 19 pulgadas en Gloss Dark Grey, detalles que aumentan la deportividad del aspecto exterior. La diferenciación interior se centra en la tapicería de piel perforada en Ebony, el techo también en Ebony y el acabado en aluminio gris oscuro alrededor de la consola central. Para impulsarlo se recurre al motor diésel Td4, el 2.0 Ingenium de 180 caballos, que cumple la normativa EU6 y, al igual que toda la gama Discovery Sport, equipa filtro de partículas de acoplamiento cerrado, que se regenera cuando el conductor quita el pie del acelerador.



Precio recomendado 53.000€

BLUEMOVE

AMPLIACIÓN DE TERRITORIO

Consolidado en el centro urbano de Madrid, el operador de carsharing Bluemove amplía su radio de acción a Fuenlabrada, Móstoles y Pozuelo de Alarcón, tres municipios del área metropolitana de Madrid que se unen a Getafe, incluido por la compañía de movilidad urbana en sus servicios desde abril. La intención de Bluemove es extender en breve también la cobertura a las localidades de Alcobendas, Majadahonda y Alcorcón.



CITROËN

DATE PRISA Y APROVECHA LA OCASIÓN

No hay mucho tiempo para conseguir un C3 Aircross por 12.990 euros, con hasta 1.500 euros de equipamiento de personalización y el primer mantenimiento gratuito; se unen hasta 800 euros de descuento si se trata de una de las unidades en stock disponibles. Es una oferta de «Los Días de la Colorterapia» Citroën, que exige efectuar el pedido antes del 20 de julio. 85 posibilidades de personalización ofrece el nuevo SUV compacto de la marca gala.



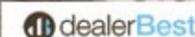
¿Buscas trabajo?

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

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empelo



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
Tl.m. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com





¿OPEL INSIGNIA GSI O ACABADO EXCLUSIVE?

Raúl Marcos

Cuando se pone a la venta una versión deportiva en una gama de un determinado modelo, por norma general se recurre al propulsor más potente y prestacional. He visto que el nuevo Opel Insignia Grand Sport GSI comparte el motor y la potencia con una variante que ya se vendía antes con el acabado Exclusive. E incluso el modelo deportivo es más barato. ¿Hay alguna diferencia de 'peso' entre ellos?

RESPUESTA

Es cierto que las versiones más deportivas suelen recurrir a los motores más potentes, pero no en exclusiva. Hay que tener en cuenta que quizás haya conductores a los que les gusta disfrutar de las máximas prestaciones y rodearse de un mayor equipamiento o dosis de confort. Y éste es uno de los motivos de que el Opel Insignia Grand Sport GSI comparta los motores 2.0 Turbo de 260 CV gasolina y 2.0 CDTi biturbo diésel de 210 CV con la versión de acabado Exclusive. Y no sólo eso, también es idéntica la transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par y el sistema de tracción total que se asocia a los dos propulsores.

Sin embargo, y como es lógico, también hay evidentes diferencias entre ellos. El diseño de la variante GSI —la imagen que aparece más abajo— es más agresivo y radical, y en el interior contempla



AUTOAPROXIMACIÓN PREVENTIVA DE LAS PASTILLAS DE LOS FRENOS ¿CÓMO FUNCIONA?

Luis Antonio Cuéllar

Tengo entendido que hay modelos de alta gama que incorporan sistemas que aproximan las pastillas de los frenos a los discos para que resulten más eficaces a la hora de frenar. ¿Cómo funciona ese sistema? ¿Hay sensores en el sistema de frenado?

RESPUESTA

El sistema de aproximación de pastillas de los frenos ya se contempla desde hace años en muchos vehículos y es una solución muy eficaz a la hora de reducir las distancias de frenado. En su funcionamiento contempla varias medidas porque depende de si la electrónica entiende que queremos realizar una frenada severa de emergencia, o actúa de manera cautelosa cuando detecta que está lloviendo.

En cualquier caso no hay unos sensores en las pastillas o en los discos. En el primer supuesto, si estamos circulando y necesitamos frenar con cierta intensidad, lo lógico es levantar con rapidez el pie del acelerador y pisar a continuación el del freno. Sin embargo, en muchos estudios y pruebas realizadas a conductores se comprueba que la frenada en la mayoría de los casos no es todo lo efectiva que debería ser, bien porque

falta intensidad o bien porque al final tendemos a 'relajarnos' y levantar antes de tiempo.

Para evitar esto, cuando la electrónica detecta ese escenario y levantamos rápidamente el pie del acelerador, el ABS es capaz de acercar las pastillas a los discos automáticamente para reducir el tiempo de reacción. Además, al pisar el pedal del freno el sistema incrementa la frenada para que resulte más eficaz.

Similar, pero diferente, es el funcionamiento cuando detecta lluvia. En este caso el sistema cuenta con una función de autosecado que actúa por medio del calculador del ABS, por la información del sensor de lluvia o por la conexión del limpia-parabrisas. En este caso las pastillas se acercan a los discos para crear fricción, varias veces, con el fin de secarse y poder frenar con mayores garantías cuando sea necesario.

unas butacas tipo bacquet, levas en el volante, pedales de aluminio... Además, los frenos son más generosos y los firma Brembo. En ambos casos la suspensión adaptativa es de serie, pero en el GSI los muelles son más cortos, se reduce la altura al suelo 10 milímetros y el tarado de los amortiguadores es más firme.

Son pequeños matices para diferenciar los dos niveles de acabado, aunque no encontrarás diferencias en cuanto a prestaciones o consumos se refiere. Y, como comentas, si apuestas por el acabado Exclusive la factura final es algo más costosa, acción que se justifica por un equipamiento de serie más completo.

CONSULTAS RÁPIDAS

CARGADORES Y TARIFAS UNIVERSALES PARA COCHES ELÉCTRICOS

Pedro Fernández

Uno de los problemas a la hora de cargar el vehículo eléctrico es poder hacerlo en una toma que sirva para nuestro vehículo. Hay modelos, por ejemplo japoneses, que son incompatibles con las tomas de vehículos europeos. Para evitar esto ya se trabaja, y se cuenta en algunos sitios, con tomas de carga universales. Y sobre el segundo problema que

comentas, tampoco es necesario darse de alta obligatoriamente con un distribuidor. Por ejemplo, Endesa dispone de cargadores que son aptos con sólo bajarnos la aplicación correspondiente en nuestro móvil. Desde nuestro smartphone podremos acceder a la carga, realizar el pago por tarjeta de crédito, reservar un punto determinado, acceder a la factura... sin necesidad de tener una tarjeta física de identificación o tener un contrato firmado con el distribuidor.

HACER RUIDO POR LEY PARA SER MÁS SEGUROS

Asunción Pérez

Uno de los grandes atractivos del vehículo eléctrico es que podemos circular a baja velocidad sin apenas hacer ruido. El problema es que esto se traduce en un peligro para los peatones. Por eso la normativa europea obligará en septiembre de 2019 a que estos vehículos lleven un mecanismo sonoro que alerte a los peatones cuando se circulemos por debajo de 30 km/h.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿TENGO ENTENDIDO QUE LOS VEHÍCULOS NUEVOS TIENEN QUE LLEVAR UN DISPOSITIVO DE LLAMADA DE EMERGENCIA. ¿ES CIERTO?

Efectivamente, el Parlamento Europeo ha establecido, a través de la aprobación de los correspondientes reglamentos, la obligación —entró en vigor el pasado 31 de marzo de 2018— de que los nuevos tipos de vehículos correspondientes a la categoría M1 y N1 vayan equipados con sistemas eCall basados en el número 112 e integrados en los vehículos. Por tanto, los vehículos que a partir de esa fecha tendrán que ser fabricados con este sistema serán los vehículos de motor, con al menos cuatro ruedas, diseñados y fabricados para el transporte de viajeros, de ocho plazas como máximo, excluida la del conductor (M1); así como los vehículos de motor, con al menos cuatro ruedas, diseñados y fabricados para el transporte de mercancías, cuya masa máxima no supere las 3,5 toneladas (N1). Se trata de un sistema integrado en el propio vehículo que, en caso de accidente grave y una vez que salta algún airbag, se activa automáticamente, estableciéndose una comunicación por voz con el centro del 112, además de enviar los datos necesarios y básicos para localizar el lugar donde se encuentra el vehículo, con el fin de que se pueda llevar a cabo la movilización efectiva de los servicios de emergencias para llegar al citado lugar lo más rápidamente posible. En caso de ser necesario, aunque no salten los airbags, también puede realizarse la llamada manualmente, por el propio conductor o alguno de los ocupantes, con solo pulsar el botón SOS que deben llevar los vehículos indicados. Además de los datos relacionados con la ubicación exacta del vehículo, también permitirá conocer la matrícula, la marca y el modelo, el tipo de combustible e, incluso, las personas que iban a bordo del vehículo; esto, lógicamente, será de gran ayuda para los servicios de emergencias, que podrán dimensionar de forma más ajustada su intervención. Es una llamada gratuita que tiene cobertura en toda Europa.

BUENA PREGUNTA

DEJAR MÍNIMO 1,5 METROS DE DISTANCIA, Y SE PUEDE REBASAR LA LÍNEA CONTINUA

Soy ciclista y veo muchos adelantamientos mal realizados y muy peligrosos. Por favor ¿podrían recordar a los conductores cómo se debe realizar esa maniobra para superar sin peligro a los que circulan en bicicleta?

RESPUESTA

Precisamente, el adelantamiento a un ciclista es una de las pocas excepciones que existen para rebasar la línea continua en un adelantamiento, por tanto, no debería generar ningún problema a los conductores del resto de vehículos.

Así, el conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclista o a un grupo de ciclistas debe realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, en su caso de la calzada y guardando una distancia de seguridad de, al menos, 1,5 metros. Además, tanto este adelantamiento como el de cualquier otro vehículo, nunca podrá suponer un peligro para quienes circulen por el carril del sentido contrario, incluso aunque fuesen ciclistas que circulasen por el arcén del otro sentido.

Por tanto, si conduciendo un vehículo a motor nos encontrásemos con un ciclista delante, primero se debería reducir la velocidad, observar si el adelantamiento se puede realizar en condiciones de seguridad para todos los usuarios de la vía, se debería señalar la maniobra convenientemente, dejar una distancia de metro y medio respecto al ciclista y rebasarle utilizando el carril contrario, incluso rebasando la línea continua si fuese necesario y no se crease un peligro para quienes circulasen en el otro sentido.

Por el contrario, si no fuese posible realizar el adelantamiento con las suficientes garantías, se deberá reducir la velocidad y permanecer detrás del ciclista, hasta encontrar el momento adecuado para realizar dicho adelantamiento en las condiciones señaladas.

Por último, se debe recordar que, si el adelantamiento no se realiza cumpliendo con todas las condiciones señaladas, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, que podría ser sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.



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

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

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - 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

30 aniversario del Porsche 911

Se celebraban esta semana 30 años de un mito que ya ha cumplido 55... Y los que le quedan. Y lo hacía la marca alemana con una celebración que reunía más de 300 unidades del 'sueño' de Ferry Porsche.

José Ignacio López de Arriortúa se explicaba tras 100 días de silencio después de su paso de GM a Volkswagen. El ingeniero español, además, desgrana-

ba algunas de sus teorías para reducir costes que, 25 años después, se puede afirmar que cambiaron la fisonomía de este mundo del automóvil.



Un mito, el Porsche 911 celebraba su 30 aniversario, que se reflejaba también en nuestra revista que daba cuenta de una fiesta para más de 300 neoveces.

Entre las pruebas, una peculiar, pues el grupo de revistas integradas en Eurauto, entre ellas Motor16, recorrimos 10.000 kilómetros por Europa con el nuevo Opel Corsa, para buscarle fallos que no era fácil encontrar.

Y con el Peugeot 306 llegábamos a los 15.000 en una de nuestras pruebas de larga duración... Y continuábamos hasta los 30 sin mayores incidencias.

La prueba, una berlina compacta y deportiva de Volkswagen, el Vento VR6 con 174 CV. Y la comparativa diésel entre el Peugeot 205 (60 CV) y el Seat Ibiza (64). Del primero nos gustaban sus prestaciones y del segundo, su comportamiento.



LA PORTADA Nº 505 FECHA 22-6-1993 HABLAMOS DE

La portada de la semana se centraba en las tres pruebas destacando en cada una de ellas una característica. En el VW Vento VR6 hablábamos de seguridad, de fiabilidad en los 15.000 km del Peugeot 306 y economía en la comparativa de 205 e Ibiza.



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

La primera prueba del Renault Twingo

El pequeño y revolucionario utilitario francés pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo en la que demostraba que las soluciones inteligentes a veces no tienen que ver con el precio.

¿Os acordáis de los tiempos de la gasolina super y la normal? Pues bien, esta última iba a dejar de producirse para convertirse en la gasolina de 95 que hoy

conocemos. Y por el camión, por supuesto, le quitaban el plomo.

Un aniversario que habría que celebrar por todo lo alto eran los 90 años de Ford, la marca



que, sin inventar el automóvil, posiblemente fue la que puso la primera piedra de lo que ha sido la industria hasta ahora.

Novedades de la semana eran dos berlinas. Por un lado el Toyota Carina E y por otro las versiones diésel -que tanto éxito cosecharon- del Citroën Xantia.

Y para abrir nuestro Extra de Verano, la primera prueba del Renault Twingo, la gran idea de Renault para

conquistar la ciudad. El utilitario francés nos gustaba por su originalidad y habitabilidad además de por su precio. 'Todo un atrevimiento', titulábamos.

Más pruebas en este Extra eran un monovolumen como el Chrysler Voyager, un compacto deportivo como el Volkswagen Golf GTI 16V, el Innocenti Elba -el familiar más pequeño del mercado- y el imponente Mercedes 600 SL.



LA PORTADA Nº 506 FECHA 29-6-1993 HABLAMOS DE

Protagonismo absoluto en nuestra portada para el Renault Twingo, que por su carácter desenfadado era la imagen perfecta para nuestro Extra de Verano. En esta había más novedades, como la pruebas del Chrysler Voyager o el Volkswagen Golf GTI 16 V.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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



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 

   YouTube renault.es