

Motor 16

HYUNDAI IONIQ PLUG IN HYBRID

Bajo la lupa



20.000 KILÓMETROS DE MINICONSUMO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.732 del 31 de julio al 13 de agosto de 2018



Verano caliente PROBAMOS LAS NOVEDADES MÁS EXCITANTES

A fondo



Nissan Leaf 40 kWh Tekna
Kilómetros sin estrés

A fondo



Alpine A110 Première Edition
Superdivertido

Contacto



Audi Q3 Más carácter

Al volante



Seat Tarraco Va de cine

Prueba

1.0 EcoBoost 140CV



▲ Ford Fiesta Active +

Al volante



▲ Honda CR-V

Al volante



▲ Hyundai i20

Al volante



▲ Mazda6

¿SALIR DE LA ZONA DE CONFORT?

Si es con Sensores de aparcamiento trasero, Cámara marcha atrás y Front Assist puede que no sea del todo salir de la zona de confort ¿no?



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ŠKODA
KODIAQ

ŠKODA
KAROQ



GAMA SUV ŠKODA

desde

18.900€* o 10€/día**

SIN ENTRADA CON MY RENTING

¿PARA QUÉ QUIERES UN COCHE?

skoda.es

*El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA KAROQ AMBITION 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Manual 4x2. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). La oferta incluye un descuento por valor del nivel de conectividad "Care Connect" o descuento equivalente en los modelos que puedan no equiparse con este nivel de conectividad. Oferta de financiación válida hasta el 31/08/2018 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC, un crédito mínimo de 14.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: ŠKODA Karoq Ambition con opcionales. Oferta Volkswagen Renting S.A. para un ŠKODA Karoq Ambition Gris Acero 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Plazo 36 meses. 36 cuotas de 301,03€ (sin IVA incluido). Sin Entrada. 10.000 km/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario ŠKODA. Ofertas válidas hasta 31/08/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras

Consumo combinado gama Karoq: [4,4-5,6] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Karoq: [117-138] g/km.
Consumo combinado gama Kodiahq: [5,0-7,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Kodiahq: [131-170] g/km.

Al detalle

UNA HUELGA RIDÍCULA...

El bombazo del fichaje de Cristiano Ronaldo por la Juventus de Turín parecía ensombrecerse tras el anuncio de una huelga de los trabajadores de Fiat –la familia Agnelli controla el club italiano– en protesta contra el gasto en este fichaje cuando los trabajadores siguen manteniendo grandes sacrificios. Pero el resultado de estos paros pone cada cosa en su sitio, pues solo 5 empleados secundaron la huelga. Una vez más no conviene ‘mezclar la velocidad con el tocino’.

... Y OTRA PREOCUPANTE

El conflicto entre los taxistas y las plataformas VTC de transporte con conductor amenaza con enquistarse y seguir creciendo en su intensidad. La huelga general de taxistas en Barcelona se extiende a Madrid, Valencia, Alicante... A la espera de alguna decisión por parte del ministerio para una regulación que permita la convivencia y sobre todo, el mejor servicio para los consumidores. Pero los episodios vividos, con taxistas atacando y volcando coches incluso con ocupantes dentro, no invitan al optimismo. Y los cortes de las ciudades, tampoco.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

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

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

Boyacá

jd

ARI
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Guerra del Gobierno al diésel

La generalización de que el diésel contamina más que la gasolina es una falsedad... Y parte de una estrategia de acoso al gasóleo

Dejando de lado la metedura de pata de la ministra en tránsito, perdón, de Transición Ecológica, cuando aseveró categóricamente que «el diésel tenía los días contados» en España –sin matizar sus palabras cuando se dio cuenta de que lo que había dicho era incierto–, entremos en la realidad de este combustible. Por ejemplo, en la manipulación de la verdad, siempre que se afirma en genérico que el diésel es más contaminante que la gasolina. De hecho, los coches nuevos que se venden en la actualidad, tanto en diésel como en gasolina, dependen de la normativa Euro6. Estos, no sólo emiten la misma cantidad de partículas, sino que además los de gasoil emiten menos gases de efecto invernadero (CO₂), que son los que nuestro país está obligado a reducir para cumplir con las medidas medioambientales internacionales y no tener que pagar multas. Solo los óxidos de Nitrógeno (NOx), están en algún caso ligeramente por encima en 0,02 gramos. De ahí que la Unión Europea, por medio del comisario europeo de Acción por el Clima y Energía, Miguel Arias Cañete, haya respondido al Gobierno de Sánchez que «hablar del gasóleo en general, es un error ya que hoy los vehículos que utilizan este producto son limpios». Cuestión diferente es referirse a un parque automovilístico español que tiene una edad media que supera los 12 años y emite hasta un 90 por ciento más de gases que un diésel Euro6.

En este punto, merece la pena recordar que un día antes de la sentencia de muerte al diésel por parte de la ministra, la asociación de fabricantes (Anfac), con su presidente José Vicente de los Mozos a la cabeza, le planteó la situación del sector incluyendo medidas que

incentiven a esta industria y el cambio de coches antiguos por nuevos. Por eso, nadie podía imaginarse este repentino acoso al coche diésel, con grave perjuicio para 18 millones de propietarios que tienen vehículos de esta tecnología y ven cómo el valor residual de su coche cae en picado. Tampoco podía preverse que la ignorante irresponsabilidad de una ministra mal documentada, pusiera en jaque a una industria automovilística, dependiente de inversiones del exterior, con 17 fábricas en las que se produce un 42 por ciento de vehículos diésel y se emplea a 600.000 trabajadores. Por otra parte y en línea con lo anterior, está ‘el impuestazo’, que va directo al bolsillo de los automovilistas con motorizaciones diésel. La equiparación de la fiscalidad de este con la gasolina ya tiene como posible resultado que llenar un depósito de 60 litros de gasoil representará 5,7 euros más que ahora, o lo que es lo mismo, unos 780 millones de euros más que pagaremos unos ciudadanos a los que no nos quitan ningún impuesto, incluido el de circulación que está en base a

la cilindrada y potencia, en vez de las emisiones.

Cuantan, con la boca pequeña, que el gremio de los camiones que representa el 90 por ciento del transporte, no se verá perjudicado porque tendrán el beneficio del gasóleo profesional. Cuestión diferente son los miles de autónomos o ciudadanos que necesitan usar un vehículo por trabajo. Estamos de acuerdo que la salud es lo primero, pero restar derechos a millones de personas y a su libertad de movimiento y aumentar a la vez los impuestos es un abuso, además de ser injusto.

Este acoso al diésel es un grave perjuicio para 18 millones de propietarios de vehículos de esta tecnología. Y la ignorante irresponsabilidad de una ministra mal documentada, pone en jaque a una industria, dependiente de inversiones del exterior, con 17 fábricas en las que se produce un 42% de vehículos diésel y se emplea a 600.000 trabajadores.



NKM945J05

P.V.P. 129€
CAJA SLIM 10MM
DISPONIBLE VERSIÓN
SEÑORA Y CABALLERO
CRISTAL MINERAL CURVADO

Neckmarine

V I N T A G E S L I M S P O R T



OFFICIAL WATCH RFEV

SUMARIO

Nº 1.732 • 31 julio al 13 agosto de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

MERCEDES CLASE A SEDÁN

El segundo modelo de la gama del Clase A es este sedán, el coche de producción más aerodinámico.

PORSCHE MACAN

La marca alemana actualiza el Macan, su todoterreno de corte más deportivo.

8.- FOTOS ESPÍA

Los últimos prototipos cazados por nuestros 'paparazzi'.

10.- EN PORTADA

AUDI Q3

La segunda generación supone un salto impresionante: es más espacioso y ofrece lo último en tecnología o seguridad.

13.- AUDI TT

Para celebrar el 20 aniversario de su deportivo, Audi actualiza el TT.

14.- CUATRO RUEDAS

ALPINE A110

La marca Alpine vuelve de la mano de un deportivo ligero, ágil y exclusivo que se puede utilizar a diario. Y con el encanto del original.

20.- NISSAN LEAF 40 KWH

Más potencia y carácter para el Nissan Leaf, que sobre todo convence por su autonomía que ya no produce tanta ansiedad.

26.- FORD FIESTA ACTIVE+

Con el motor más potente de la gama, con 140 CV, esta versión Active + convierte al Ford Fiesta en una especie de 'explorador GTI'.

30.- SEAT TARRACO

Antes de su presentación en septiembre, hemos podido conducir el nuevo Seat Tarraco, un Altea por comportamiento, pero con más tamaño y siete plazas.

34.- HONDA CR-V

Para la nueva generación del CR-V Honda dice adiós a los motores diésel; pero llena a este SUV de argumentos para ser un éxito.

36.- HYUNDAI I20

El utilitario coreano apuesta por la tecnología y la eficiencia en su nueva generación, que mantiene

10



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALPINE	14
AUDI	10
FORD	36, 52
HONDA	34
HYUNDAI	36, 40
LEXUS	44
MAZDA	38
MERCEDES	6
NISSAN	20, 47
PORSCHE	6
RENAULT	7
SEAT	30



26

40



44



38

sus tres variantes de carrocería: cinco puertas, coupé y el crossover Active.

38.- MAZDA6

La firma japonesa renueva su berlina, dotándola de argumentos premium en acabados y tecnología.

40.- BAJOLA LUPA HYUNDAI IONIQ PLUG IN A LOS 20.000 KILÓMETROS

Llegamos a los 20.000 km en una prueba de larga duración en la que nos sigue fascinando el consumo.

44.- GAMA HÍBRIDA LEXUS

La apuesta de Lexus por los híbridos hace ya tiempo que está dando sus frutos; ahora es el momento de comprar un híbrido.

47.- BATERÍAS LEAF

Las baterías usadas del Nissan Leaf ya iluminan el Amsterdam Arena.

48.- LA SEMANA

50.- ADIÓS A MARCHIONNE Sergio Marchionne, figura capital en la industria del automóvil, fallece a los 66 años.

52.- +INTERESANTE 24 HORAS FORD

15 años de la carrera solidaria en la que todos ganan.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS HAMILTON-VETTEL

Después de años de insultante dominio de Mercedes, por fin este año, hay lucha por el título.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

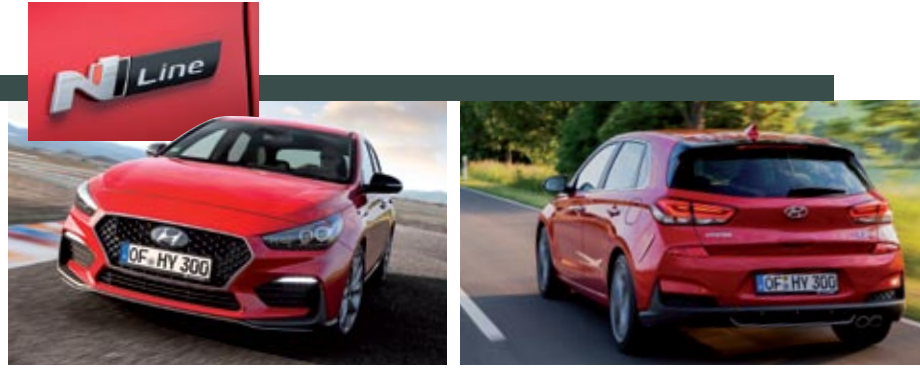
64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...

MÁS PICANTE PARA EL HYUNDAI I30

Este compacto añade en Europa el acabado N Line, que incluye elementos de diseño exteriores e interiores del exclusivo i30 N. También se mejoran las cualidades dinámicas con ajustes en el chasis, la suspensión, los frenos y en la respuesta de los motores. El conductor puede elegir entre un propulsor de gasolina 1.4 T-GDI con 140 CV o un turbodiésel 1.6 CRDI con 136 CV.



BUGATTI CHIRON CON VISTAS AL CIELO

Este exclusivo deportivo lo será más a partir de ahora. El motivo es que contempla en opción el Sky View, un sofisticado doble techo de vidrio que permite disfrutar del cielo o de las estrellas sin perder rigidez torsional o confort acústico y térmico.

CAMBIO DE 9 MARCHAS

El eficiente motor diésel 1.6 i-DTEC de 120 CV del Honda Civic ya está disponible con una nueva transmisión automática de nueve relaciones, combinación que anuncia un consumo medio de 4,1 litros. Está a la venta desde 26.950 euros.



Mercedes Clase A Sedán

Amigo del **viento** y con **inteligencia** artificial

Su debut oficial será en octubre, en el Salón de París, pero ya conocemos buena parte de los secretos del nuevo Clase A Sedán. Mide 4,55 metros de longitud, anuncia una altura al techo récord en las plazas traseras, un maletero con 420 litros y hace gala de una aerodinámica de récord con un Cx de 0,22, convirtiéndose en el modelo de producción más aerodinámico del mundo.

Su lanzamiento se producirá antes de que con-

cluya el año y en su debut contará con dos motorizaciones, la versión A 200 de gasolina con 163 CV y cambio de doble embrague 7G DCT, y una variante turbodiésel A 180d con ese mismo cambio y 116 CV de potencia. En función del motor se ofrecen diferentes tipos de trenes de rodaje.

El puesto de conducción cuenta con tres escenarios diferentes, en los que varía el tamaño de las dos pantallas digitales, y se incorpora en su

dotación de serie el sistema multimedia MBUX, cuya virtud reside en su capacidad de aprender gracias a la inteligencia artificial, creando un vínculo emocional con el conductor. Este modelo hereda sistemas de ayuda a la conducción de la Clase S, como un asistente activo de distancia DISTRONIC, un detector activo de cambio de carril, otro de parada de emergencia automática o los sofisticados faros Multibeam Led.



▲▼ El puesto de conducción más avanzado recurre a dos pantallas digitales de 10,25 pulgadas cada una. El coeficiente aerodinámico es de récord.



Nissan X-Trail 4x4 FAN

Tradición **off road** para el más duro de la gama

Nissan ha lanzado este atractivo X-Trail FAN en honor al Nissan Patrol patrocinado por Fanta que participó en el París-Dakar de 1987. La transformación salpica a unos eficientes protectores de la carrocería y de los bajos, al montaje de unos neumáticos BF Goodrich All Terrain montados en llantas de 17 pulgadas, faros antiniebla de led o unas prácticas alfombrillas interiores, entre otros detalles. El precio en la versión dCi de 130 CV 4x4 de acceso es de 30.000 euros; la transformación cuesta 2.750 euros en cualquier otra variante.



Porsche Macan

Refresca su **imagen** y su dotación **tecnológica**

Modelo de éxito desde que viera la luz en 2014, el Macan se somete a una intensa actualización en su ciclo medio de vida. Desvelado en Shangai, el renovado SUV compacto presenta cambios en su diseño y mejoras a nivel de equipamiento que salpican a aspectos como la

dinámica, el confort o la conectividad.

El frontal ha sido retocado para dar una mayor sensación de anchura y los faros, de led de serie, se asemejan más a los del icónico 911.

También en el interior el nuevo volante GT consolida su vínculo con el 911, se

han reubicado las salidas de aire y se incorpora una pantalla táctil de 11 pulgadas en el nuevo Porsche Communication Management (PCM). Además ahora se incluye un asistente para atascos, un ionizador para la calidad del aire y un parabrisas calefactado.

El Macan ha reajustado, asimismo, el chasis e introduce neumáticos

de nuevo desarrollo con prestaciones superiores. Por último, está equipado de serie con el módulo

ConnectPlus, con función como un control por voz inteligente y navegación 'on line'.



► Las primeras unidades comenzarán a llegar a la vuelta del verano. Se ha presentado en China, su principal mercado.



Renault Mégane R.S. Trophy

Un **purasangre** fabricado en Palencia

Sello español para uno de los deportivos compactos más apetecibles del momento. El nuevo Renault Mégane R.S. Trophy estrena una evolucionada versión del propulsor 1.8 e incrementa la potencia hasta los 300 caballos y el par máximo hasta los 42,9 mkg.

Para lograr este aumento del potencial los ingenieros han mejorado la eficacia del turbocompresor con tecnología que hereda de la Fórmula-1. Además, se ha mejorado el rendimiento de la línea de escape. Así se consi-

gue que este purasangre alcance los 260 km/h y acelere de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos. Está disponible tanto con caja manual como automática EDC.

De serie está equipado con el Chasis Cup, que contempla un diferencial mecánico Torsen en el eje delantero, una suspensión más firme y unas estabilizadoras más rígidas. También monta la dirección a las cuatro ruedas 4Control, llantas de 19 pulgadas y frenos aligerados Brembo. Llegará a finales de año.



◀ Tecnología de F-1 para el nuevo Mégane R.S. Trophy, que llegará a finales de año con una potencia de 300 caballos bajo el capó.





AUDI RS Q8

Nuestros espías de CarPix han pillado al futuro Audi RS Q8 rodando en el circuito de Nürburgring. El SUV deportivo de Audi compartirá el motor con el Lamborghini Urus, pero todavía no estamos seguros si el RS Q8 compartirá los 650 caballos o si tiene que conformarse con un poco menos. Destacan los generosos neumáticos que equipa.



FOTOS ESPÍA

Ford Mondeo

Ligeros cambios en **diseño**

Con cambios visuales menores que incluyen un nuevo diseño de paragolpes, una nueva parrilla y algunos cambios en los pilotos traseros, suponemos que el nuevo Ford Mondeo contará con un sistema de asistencia al conductor Ford Co-Pilot 360, que incluye el frenado automático de emergencia con sistema de detección de punto ciego y detección de peatones y el sistema de mantenimiento de carril, entre otras características.



FOTOS ESPÍA



PORSCHE 911 992

La gente de CarPix ha sorprendido al nuevo Porsche 911 sin camuflaje y esos pilotos traseros delgados con el nombre Porsche en el centro nos recuerdan mucho al Panamera, incluso con pilotos más delgados. Y los tubos de escape casi se ven como si estuvieran escondidos en el área ennegrecida en la parte inferior del paragolpes. Habrá una versión Turbo Convertible con 600 caballos.



FOTOS ESPÍA



BMW Serie 7

Nueva **parrilla**, y mejor aerodinámica

La Serie 7 actualizada tendrá una rejilla mucho más grande y unos faros más elegantes que harán que la parte frontal se vea más moderna y estilizada. El prototipo de las fotos es probablemente el M760 con motor V12 y, por lo tanto, también cuenta con un paragolpes delantero más deportivo. La rejilla delantera parece ser activa y es posible que se cierre para mejorar la aerodinámica.



FOTOS ESPÍA



LEXUS LC F

Lexus prepara una versión F de su coupé LC. Y la gran pregunta es, ¿qué motor llevará? Los dos rumores más recientes sugieren que puede ser un V8 5.0 o un nuevo desarrollo de 4.0 litros twin-turbo V8. Pero sea cual sea el motor elegido seguro que ofrece más potencia que el LC 500 que rinde 471 CV de su motor V8. Nosotros suponemos que la cifra rondará los 615/630 caballos.



FOTOS ESPÍA



Renault Kadjar

El **todocamino**, francés se renueva

Al margen del lavado de cara que se espera en un Kadjar bastante agraciado estéticamente, en el interior hemos descubierto una pantalla más grande para el sistema de infoentretenimiento. Los diales de control del climatizador también parecen haber cambiado, lo que podría indicar que la pantalla de los controles ahora se ha movido a la pantalla de información y entretenimiento. También se esperan algunos sistemas de seguridad nuevos y actualizados.



FOTOS ESPÍA



DEVORA LA CIUDAD



ABOVE & BEYOND



DESDE 29.950 €*

La ciudad es una jungla, y en la jungla cuando sales tienes dos opciones: o comes o eres comido. Por eso el Range Rover Evoque viene equipado con tecnología de vanguardia como nuestra Pantalla Táctil Multifunción, pero también con el espíritu salvaje necesario para comerse la ciudad.

landrover.es

3 AÑOS GARANTÍA
SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

Gama Range Rover Evoque 18MY: consumo combinado 4,2-8,2 l/100 km, emisiones de CO₂ 109-185 g/km

*P.V.P. Range Rover Evoque Pure Tech Edition 18MY 110 kW (150 CV) 4x2 desde 29.950 € (IVA o IGIC, transporte, descuento promocional e impuesto de matriculación incluidos). Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. No obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función de la comunidad autónoma de residencia. Precio promocional exclusivo para 100 unidades financiadas con FCA Capital España, EFC, SAU según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 20.000 €, a un plazo mínimo de 37 meses y una permanencia mínima de 24 meses. Oferta válida hasta el 31/08/2018 o hasta finalización de unidades (100) en Península y territorio insular. El modelo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Más información en la Línea Land Rover 902 440 550.



Más equilibrado

Y es que si lo comparamos con el Audi Q3 que todos tenemos en mente, esta segunda generación supone un salto impresionante a todos los niveles. Estéticamente gana enteros, pero además es más espacioso, ofrece lo último en tecnología o seguridad y puede presumir de contar con un habitáculo verdaderamente funcional. Será en noviembre cuando lo tendremos con nosotros.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Concretamente han pasado 85 días –sucedió el pasado 8 de mayo– desde que tuvimos la ocasión de viajar a Ingolstadt para poder conocer en vivo esta segunda generación del Audi Q3, un práctico y compacto crossover del que la firma de los cuatro aros ha comercializado desde que naciera en el año 2011 más de 1,1 millones de unidades por todo el planeta. Y para que ese ritmo no cese, la casa alemana ha desarrollado desde una hoja en blanco un sucesor a la altura, que gana puntos en todos los aspectos para convertirse en el integrante más equilibrado de la ‘familia Q’.

Lo primero que llama la atención es su estética, inspirada en el nuevo buque insignia dentro de la oferta crossover de Audi, el Q8. De él hereda una parte posterior tendida, que aporta dinamismo y que se combina con las marcadas líneas de sus aletas, los delgados pilotos posteriores con tecnología LED o su nuevo frontal, donde la inconfundible parrilla Singleframe adquiere una nueva dimensión. A su lado, aparecen nuevos faros LED, que de forma opcio-



▲ Sus musculoso aspecto proviene de su hermano mayor, el Q8. Audi ofrecerá tres líneas exteriores, entre las que se encuentra este S line, además de llantas de hasta 20 pulgadas.

nal pueden tener tecnología Matrix, por lo que se convierten en adaptativos, suaman intermitentes dinámicos...

Audi también incrementa el importante apartado de la individualización. Para ello, el nuevo Q3 ofrecerá tres líneas exteriores y otras tantas interiores.

Propone once tonos para su carrocería, molduras en contraste para acentuar su carácter off-road, llantas de entre 17 y 20 pulgadas... ¿Seguimos? Sin problema. Dentro habrá iluminación ambiental LED con 30 colores distintos, techo panorámico, diferentes inserciones de

ASÍ ES POR DENTRO

Nueva plataforma para ganar espacio



◀ La ergonomía es sensacional, con mandos colocados de forma inteligente. Ahora hay freno de estacionamiento eléctrico y un sinfín de huecos para dejar pequeños objetos.

La plataforma modular MQB es la base sobre la que se asienta el nuevo Audi Q3. Gracias a ella su distancia entre ejes ha pasado de 2.603 a 2.680 milímetros y eso se nota en su habitáculo, más espacioso que

antes. Pero también más funcional, porque todos tendrán de serie una banqueta trasera que se podrá desplazar longitudinalmente 150 milímetros –son dos piezas asimétricas–, por lo que su maletero oscila

entre 530 y 675 litros. Y si abatimos sus respaldos traseros –divididos en 40:20:40– crece hasta los 1.525 litros. Otro ‘truco’ de Audi para arañar milímetros son unos respaldos delanteros más delgados,

aunque el túnel central sigue estando muy marcado. Sobre el se colocan las salidas de ventilación para las plazas traseras, las cuales incluso tendrán puntos de iluminación ambiental LED.

corativas, incluyendo unas nuevas realizadas en Alcántara...

Para crear el nuevo Audi Q3 ahora se parte de la conocida arquitectura MQB. Además de ser vital para incorporar nuevos propulsores o sistemas de ayuda a la conducción heredados de sus hermanos mayores, también permite instalar suspensiones más avanzadas que van a optimizar el comportamiento dinámico de este crossover. Pero uno de los puntos fuertes de apostar por la

plataforma MQB es que su distancia entre ejes se ha podido estirar 78 milímetros hasta llegar a los 2.681 milímetros. Y es que el nuevo Q3 es ahora mucho más corpulento que antes, tanto que su carrocería mide 4,48 metros de largo, 1,85 metros de ancho y 1,58 metros de alto. Para que te hagas una idea, es 97 milímetros más largo que el actual Q3 y 178 más corto que un Q5.

Esa mayor corpulencia Audi la ha sabido transmitir a su habitáculo: que

además, es mucho más funcional e inteligente. Para comenzar, todos los Audi Q3 van a equipar una banqueta trasera dividida en partes 60:40, que se pueden desplazar longitudinalmente de forma individual hasta 150 milímetros. Así se podrá jugar con la capacidad de su maletero, que oscila entre 530 y 675 litros dependiendo de la posición de sus banquetas. Ahora el actual Audi Q3 tiene un maletero con 460 litros y su hermano mayor, el Q5, se conforma con 550.



7 AÑOS SEPARAN A LAS DOS GENERACIONES DEL AUDI Q3



SOLO HEREDA EL NOMBRE

Inspirado en su hermano mayor, el Q8

Fue en 2011 cuando Audi puso a la venta el primer Q3, que fue actualizado a finales de 2014. Sin embargo ahora nos encontramos con una generación totalmente nueva. Y eso se nota a primera vista, pues los diseñadores de la firma alemana se han inspirado en el buque insignia de la 'familia Q', el Q8. No sólo llama la atención sus nuevas formas, mucho más musculosas, sino también su capacidad de individualización, un apartado cada vez más demandado por los clientes. Así, Audi ofrecerá tres líneas exteriores, además de que permitirá pedir las protecciones exteriores en contraste o en color de la carrocería. Eso es sólo el comienzo. Además, todos los Q3 tendrán iluminación exterior LED.



▲ Audi ha dado un aire mucho más musculoso a su nuevo Q3. Eso se ve a primera vista en estas fotos respecto al modelo actual. Y no sólo eso, sino que también gana en corpulencia, pues su carrocería ha pasado de 4,39 a 4,48 metros de longitud. Sólo cede cinco mm en altura respecto a su antecesor para incrementar la sensación de dinamismo. Las molduras protectoras ahora incluso se podrán pintar en el color de la carrocería.



▲ La ergonomía se ha cuidado al milímetro en el nuevo Audi Q3, que también es mucho más tecnológico y digitalizado. De serie ahora tiene pantalla central táctil de 8,8 pulgadas, además del Audi virtual cockpit de 10,1 pulgadas. Eso era impensable en su antecesor, en la foto derecha.

Por si fuera poco, los respaldos de esa banqueta también se abaten en partes 40:20:40, todo ello de serie, con lo que su maletero puede alcanzar los 1.525 litros.

Su funcionalidad se podrá incrementar con algunas opciones, como pueden ser el portón trasero eléctrico y manos libres, además del engancho para remolque eléctrico.

Audi ha estudiado al milímetro la ergonomía al volante de su nuevo Q3, que de serie ofrecerá una pantalla central táctil de 8,8 pulgadas, la cual se combinará con el Audi virtual cockpit, también de serie. Este último tendrá 10,25

pulgadas, pero como opción se ofrece otra pantalla de 12,3 pulgadas, además de una central de 10,1 asociada al sistema MMI navigation plus, que ofrecerá lo último en conectividad al volante y que es la misma que utiliza por ejemplo el Audi A8.

Cuando se ponga a la venta este nuevo Audi Q3 se ofrecerá con cinco eficientes mecánicas. En gasolina arrancará con la versión denominada 35 TFSI, que recurre a un conocido 1.5 sobrealimentado con 150 CV de potencia, que cuenta con desconexión de cilindros. Irá asociado al cambio S tronic de 7 marchas, pero en primavera llegará el manual. Por en-

cima habrá un 2.0 TFSI que estará disponible con 190 y 230 CV para dar lugar a los 40 TFSI y 45 TFSI respectivamente, que de serie, tendrán tracción total quattro y cambio S tronic.

Si apostamos sin miedo por los diésel, el Q3 se conformará por ahora con el 2.0 TDI disponible con 150 y 190 CV. Serán los 35 TDI y 40 TDI. El primero de ellos llegará con cambio manual y tracción quattro, pero se sumará más adelante un S tronic con tracción delantera.

Será en noviembre cuando llegue a los concesionarios, pero no desde la factoría de Martorell, ya que este Q3 se fabricará en Győr, Hungría.



▲ La versión Roadster pierde las pequeñas plazas traseras del Coupé. Su techo de lona pesa 39 kilos y se acciona en marcha en 10 segundos, mientras no superemos los 50 km/h.

20 años de dinamismo

El Audi TT celebra sus 20 primaveras con una ligera revisión a todos los niveles, sin olvidar esta llamativa edición, limitada a 999 unidades.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 1998 la firma de los cuatro aros lanzaba el ya legendario Audi TT, un pequeño coupé –luego llegaría el Roadster– que a día de hoy sigue siendo una referencia en un segmento cada vez más limitado.

Ahora, el TT se somete a una ligera actualización a todos los niveles, comenzando por el estético. Estrena faros, que pueden equipar tecnología Matrix LED, se revisa la generosa parrilla Singleframe y también sus paragolpes. Quienes busquen más deportividad pueden optar por el paquete S line, que potencia el carácter de este deportivo, que seguirá ofreciéndose



se con carrocería Coupé y Roadster.

A su paleta de colores llegarán los tonos cosmos blue, pulse orange y turbo blue, además de que habrá nuevas llantas de 17, 18, 19 y 20 pulgadas.

Dentro los cambios son

mucho menos apreciables y se mantiene su presentación orientada al conductor, quien seguirá contando con el Audi virtual cockpit de 12,3 pulgadas, aunque llegan nuevo volante, puertos USB...

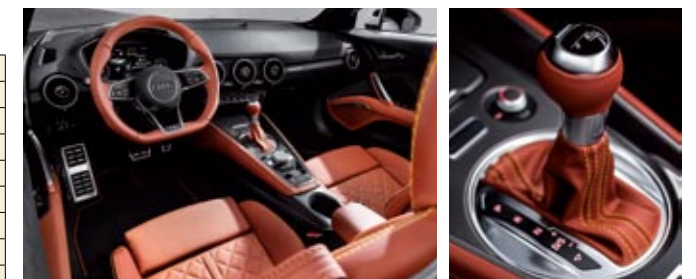
Se podrá comenzar a reservar en septiembre con pre-

cios que arrancan en 39.550 euros –43.270 para el Roadster–, pero no llegará hasta final de año, inicialmente con tres motores, todos ellos con tecnología TFSI y con filtro de partículas. Los 40 TFSI erogan 197 CV y son el escalón de acceso. Por encima habrá un 45 TFSI con 245 CV, el cual ofrecerá como opción el cambio S tronic y la tracción quattro, elementos que serán de serie en los TTS, que alcanzan los 306 CV de potencia.

Y como broche de oro, para conmemorar su 20 aniversario, se lanza la edición 'TT 20 years', de la que sólo se fabricarán 999 unidades, todas ellas con elementos inspirados en el Audi TT Roadster Concept de 1995. De él heredan el tono de la carrocería –Arrow Gray o Nano Gray–, así como un interior tapizado en Nappa mocasin brown con respuntes en color Panna. Se podrá comenzar a reservar en septiembre con pre-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	40 TFSI	45 TFSI	TTS
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984	1.984
Potencia máxima/rpm	197 CV / 4.300	245 CV / 5.000	306 CV / 5.400
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 1.500	37,7 mkg / 1.600	40,8 mkg / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera o Quattro	Quattro
Caja de cambios	Man. 6 vel. o S tronic	Man. 6 vel. o S tronic	S tronic de 7 vel.
De 0 a 100 km/h (segundos)	6,6 (Roadster 6,9)	5,9 (Roadster 6,1)	4,5 (Roadster 4,8)
Velocidad máxima (km/h)	250 (Roadster 247)	250	250
Consumo medio (l/100 km)	N.D.	N.D.	N.D.
Emisiones de CO2 (g/km)	150	150	170



▲ Los cambios en el interior son prácticamente inapreciables. Los 'TT 20 years' cuentan con este tapizado en Nappa mocasin brown con respuntes en contraste, que se inspiran en la combinación del primer concept.

Alégrame el día

Deportivos de hasta 300 CV y 60.000 euros hay un puñado en el mercado, pero pocos que inspiren tanta pasión y ninguno que llegue acompañado de un pasado tan mágico. Alpine ha vuelto de la mano de un deportivo ligero, ágil y exclusivo que se puede utilizar a diario. Esas eran las ventajas del icono de los 70, junto a un diseño único y emocionante que hereda el recién llegado.

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

Jean Rédélé, creador de la marca Alpine en 1955, basaba el éxito de su deportivo en unos sencillos principios: un coche con un concepto innovador, equipado con una mecánica sencilla pero competitiva y bajo una carrocería ligera y atractiva.

Rédélé había entendido rápidamente que para ser el mejor en los sinuosos rallies en los que participaba y ganaba (muchos en los Alpes, de donde viene el nombre de Alpine), la potencia o la fuerza bruta no eran las que marcaban las diferencias, sino la ligereza, el tamaño compacto y la agilidad del coche. Ahora, el nuevo Alpine recupera esa filosofía y aprovechando la tecnología actual pone al alcance de nostálgicos y amantes de lo auténtico un deportivo con pedigrí que lleva en cada poro de su piel el ADN de la mítica marca francesa.

Claro que entonces con recurrir a un chasis tubular y a una carrocería de fibra el problema estaba más o menos resuelto. Sin embargo pa-

ra mantener ese concepto y ofrecer la seguridad exigible en cualquier coche moderno el Alpine actual ha utilizado un chasis de aluminio y una carrocería que combina ese material con el composite del techo y las piezas de plástico reforzado de las tapas de los maleteros. El resultado es que el nuevo Alpine pesa entre 1.080 y 1.103 kilos, cifras que entran dentro del difícil objetivo marcado por parte del equipo de ingenieros, que por cierto trabajó codo con codo con algunos de los que crearon el primer Alpine A110. La mitad del trabajo estaba hecho y a partir de aquí todo sería mucho más sencillo ya que no se tendría que recurrir a un motor muy potente; sería más fácil concebir unos esquemas de suspensión eficaces y a su vez cómodos sin verse obli-

gados a añadir un sistema regulable; y el consumo no les quitaría el sueño.

Otro de los objetivos en el nuevo Alpine era que el conductor, como antaño, tenía que tener la impresión de estar unido a la máquina y de formar un único elemento. Para ello desplazaron el centro de gravedad y el de balanceo hacia abajo recurriendo a una plataforma específica nunca antes utilizada por ningún otro modelo. Y el resultado de todo este trabajo es fabuloso por varias razones. Primero porque el diseño se acerca muchísimo al original tras superar todos los obstáculos impuestos sobre todo por

la seguridad. En segundo lugar el Alpine del Siglo XXI es tan ágil y divertido como el primero pero mucho más utilizable a diario y también más fácil de conducirlo al límite. Y por último el motor utilizado, heredado del Renault Espace y del Mégane RS aunque con diferente potencia, consigue catapultar al deportivo francés con aceleraciones que dejan atrás a rivales de la talla de un Porsche Cayman, con consumos que no se crearán sus propietarios.



▲ Los diseñadores han respetado escrupulosamente el diseño del logo inicial.

Para entrar al Alpine casi hay que tirarse a un asiento situado muy cerca del asfalto. El centro de gravedad se encuentra a la altura de la cadera

y los asientos baquet son fijos en inclinación aunque la elegida nos gusta y se adapta bien a nuestra postura habitual al volante. Y la sensación a ras del suelo en un Alpine resulta difícil de explicar pero tiene mucho que ver con eso que cada vez escasea más: la emoción y la adrenalina que te transmite un fuerte apoyo controlado, un derrape o el rugido del motor.

Por el espejo retrovisor interior se ve más bien poco pero el habitáculo no es nada agobiante. Los asientos, el volante o las inserciones de fibra de carbono enamoran y sitúan al Alpine en un universo de exclusividad y avance tecnológico fuera de toda duda. Sin

PRECIO		61.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : 138 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Diseño cautivador. Ligereza y diversión al volante. Utilizable a diario. Prestaciones. Consumos razonables.	Temperatura en maletero posterior. Algunos mandos muy básicos. Ausencia de portaobjetos.

embargo esta magia se desvanece en parte cuando vemos algunos mandos de utilitarios de Renault o Nissan que desentonan en un conjunto tan

LA CLAVE
amas@motor16.com

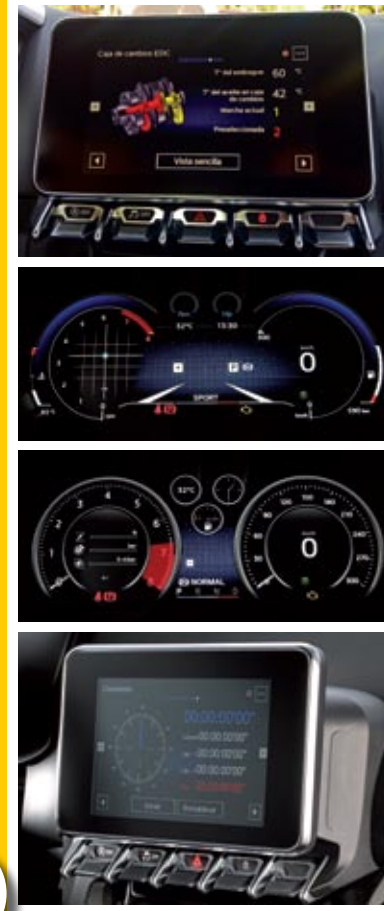
Rejuvenecer es fácil al volante del nuevo Alpine. Basta subir un puerto de montaña con este deportivo para quitarte veinte años de encima. Qué digo, basta ir a por el pan a un kilómetro para volver con la barra, una sonrisa de oreja a oreja y ganas de pasar mucho tiempo con él a solas en la carretera. Todo un acierto.



ALPINE
Motor16.com



◀ **ÁGIL Y MANEJABLE
GRACIAS A SU LIGEREZA
EL ALPINE SE MUEVE
CON SOLTURA EN
LAS CARRETERAS
MÁS RATONERAS Y
HACE HONOR A SU
ANTEPASADO
SENCILLO Y FÁCIL
LA PANTALLA CENTRAL
Y EL CUADRO DE
INSTRUMENTOS
CONFIGURABLE SON MUY
FÁCILES DE USAR** ▼

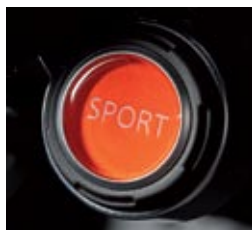


◀ El sistema Alpine Telematics ofrece un control en tiempo real de los parámetros técnicos como potencia, par, temperaturas, presión del turbo... También medición de las prestaciones e incluso una radiografía interior del cambio en la que se ven las marchas engranadas del EDC de doble embrague. Y el cuadro de instrumentos tras el volante es configurable.

▲ El maletero delantero cubica 100 litros mientras que el trasero, extremadamente caluroso, tiene 96 litros.



◀ Discos ventilados de 320 mm en ambos ejes con las pinzas en color azul Alpine y una magnífica calidad de frenada.



▲ Botón Sport en el volante para modificar el setup de conducción. Los tres botones del cambio con la D, la N y la R. La placa numerada de los Alpine de Prensa y los baquet fijos.



▲ Este mando, común a toda la gama Renault, queda antiestético y desentona totalmente con el ambiente sofisticado del interior.

deportivo y exclusivo. La consola portaobjetos situada en un plano inferior del mueble central y único espacio para dejar objetos cotidianos, resulta insuficiente y poco práctica por diseño. Y las salidas de aire centrales no se regulan y no siempre la dirección del frío o calor es la adecuada.

Pero todas estas pegas, unidas a la altísima temperatura que alcanza el maletero posterior por su cercanía al motor central situado por delante del eje trasero, se olvidan fácilmente cuando uno conduce el

Alpine hasta la carretera más alta... o incluso hasta la esquina más cercana.

Para empezar, los 252 caballos del 1.8 Turbo parecen muchos más en el Alpine, sobre todo gracias a su extraordinaria relación peso/potencia de 4,7 kg/CV. Y sirva como referencia los 5,8 segundos que tarda el Mégane RS en acelerar de 0 a 100 km/h con este mismo motor pero con 279 CV, frente a los 4,5 segundos homologados para el Alpine (4,8 en nuestras pruebas). El rapidísimo y eficaz cambio

automático de doble embrague tiene parte de responsabilidad porque es todavía más inmediato que en el Mégane RS, además de que las levas de cambio están mejor situadas en el Alpine, más centradas y al alcance de la posición adecuada de las manos en el volante. El A110 con sus 252 CV deja atrás al RS, pero también a un Porsche 718 Cayman con 299 CV. El peso vuelve a ser clave. Y esa ligereza también permite que sin ir 'de carreras' el gasto medio pueda mantenerse entre 7 y 8 l/100 km,

una alegría más que también agradece un depósito de sólo 45 litros.

También a la hora de calibrar las suspensiones el bajo peso cobra un gran protagonismo. El A110 recurre a un doble triángulo delantero y trasero, un esquema con muchas ventajas y pocos inconvenientes. Por ejemplo, cuando hay balanceo en las curvas, la doble triangulación permite que cuanto más cerrada sea la curva, más se aplasten los neumáticos en el suelo y más aumente el grip.



▲ El Alpine A110 tiene el tamaño perfecto y el peso ideal para convertirse en una pieza de ingeniería de lo más eficaz. Suena a gloria.

Además, gracias a la gran ligereza del A110, los muelles pueden ser relativamente flexibles. Con ello, el coche ofrece un excelente compro-

miso entre agarre y confort sin tener que recurrir a amortiguadores regulables. En la práctica el Alpine, con una dirección muy rápida, ofrece un

tacto deportivo sin penalizar el agrado o la comodidad del día a día. El coupé francés entra en las curvas más cerradas con nobleza, sin tendencia a subvirar. Y sale de ellas con una velocidad endiablada dejando, en función del modo elegido, que el tren trasero deslice lo justo para realizar un pilotaje divertido pero seguro.

Siempre queda un modo 'Track' para los más expertos en el que a los controles de estabilidad se les manda de vacaciones y la conducción entonces se vuelve más exi-

gente. Pero, salvo muy 'quemados', no hace falta llegar a ese extremo para disfrutar muchísimo al volante de un deportivo único pero que no es precisamente barato, sobre todo si pensamos que esta versión Première Edition cuesta lo que un Audi TT o más que un Porsche Cayman.

Sin embargo el Alpine no le tiene nada que envidiar a esos modelos en ningún aspecto. Y la historia que hay detrás del mítico modelo francés es apasionante y mágica como pocas.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8 TURBO
Disposición	Central trasero
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección directa. Turbocompresor e Intercooler.
Potencia máxima/rpm	252 /6.000
Par máximo/rpm	32,6 / 2000-5.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automático de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	44,0

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Disco ventilados en las cuatro ruedas

SUSPENSIÓN	
Delantera	De triángulos superpuestos con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	De triángulos superpuestos con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos delanteros	205/40 R18
Neumáticos traseros	235/40 R18

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.103
Capacidad del depósito (l)	45
Relación peso/potencia (kg/cv)	4,7
Número de plazas	2

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Navegador	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Alpine Telematics	▲		
Faros Full LED	▲		
Pilotos traseros LED	▲		
Freno de parking eléctrico	▲		
Intermitentes dinámicos	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▼

SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▼
Reconocimiento de señales			▼
Alerta cambio involuntario carril			▼
Alerta por cansancio			▼
Llamada de emergencia e-call			▼
Ayuda a la frenada de emergencia	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		
Airbag rodilla			▼
Airbag de cortina			▼
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia			▼
Kit de reparación	▲		
Frenada de emergencia en ciudad			▼
Retrospectores abatibles y calefactables	▲		
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Radar de proximidad trasero	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

El Alpine A110 Première Edition carece de opciones ya que cuenta con un equipamiento específico cerrado muy completo.

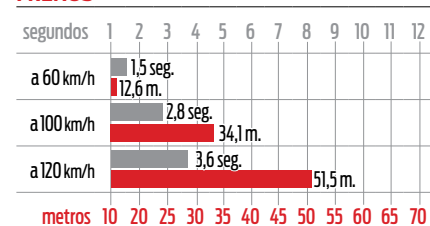
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,0
De 0 a 50 km/h	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,5)
Recorriendo (metros)	76
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	11,6
1.000 m desde 50 km/h en D	22,0
De 80 a 120 km/h en D	2,8
Error de velocímetro a 100 km/h	97

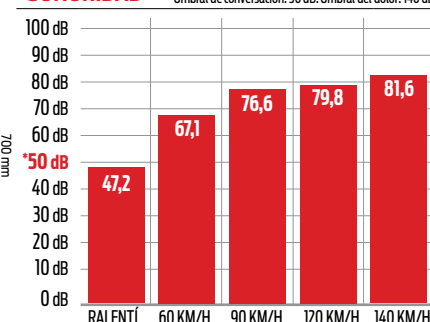
CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	9,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,4
Conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,9
AUTONOMÍA MEDIA	570A
Kilómetros recorridos	
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,2
Ciclo extraurbano	5,0
Ciclo mixto	6,1

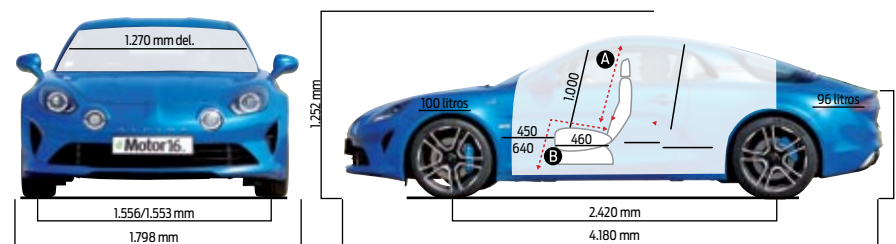
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	Maletero delantero (en litros)	Maletero trasero (en litros)
1.000 mm	1.100/910 mm	100	96

EN COMPARACIÓN CON...



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



	ALPINE A110	ALFA ROMEO 4C	AUDI TTS QUATTRO S TRONIC	PORSCHE 718 CAYMAN PDK
Precio	61.500 euros	66.240 euros	61.750 euros	60.042 euros
Cilindrada	1.798	1.742	1.984	1.988
Potencia	252 CV-6.000 rpm	241 CV-6.000 rpm	310 CV-5.800-6.200 rpm	299 CV-6.500 rpm
Par máximo	32,6 mkg-2.000/5.000	35,7 mkg-2.200/4.250	38,8 mkg-1.850/5.700	38,8 mkg-1.950/4.500
Cambio	7 velocidades/automatico	6 velocidades/automatico	6 velocidades/automatico	7 velocidades/automatico
Tracción	Trasera	Trasera	Total	Trasera
Consumos	8,2/5,0/6,1 l/100 km	9,8/5,0/6,8 l/100 km	8,2/5,8/6,7 l/100 km	9,0/5,7/6,9 l/100 km
Emisiones	138 g/km CO ₂	157 g/km CO ₂	155 g/km CO ₂	158 g/km CO ₂
Autonomía	740 kilómetros	600 kilómetros	820 kilómetros	780 kilómetros
Vel. máxima	250 km/h	258 km/h	250 km/h	275 km/h
0 a 100 km/h	4,5 segundos	4,5 segundos	4,6 segundos	4,9 segundos
Maletero	96+100 litros	110 litros	305 litros	162+150 litros
Dimensiones	4.180/1.798/1.252 mm	3.989/1.864/1.183 mm	4.191/1.832/1.353 mm	4.379/1.801/1.286 mm
Batalla	2.420 mm	2.380 mm	2.505 mm	2.475 mm
Diámetro giro	11,6 metros	10,0 metros	10,9	11,0 metros
Depósito comb.	45 litros	40 litros	55 litros	54 litros
Peso	1.103 kilos	995 kilos	1.460	1.440 kilos

A favor	Es ligero y divertido como pocos. Y su motor turbo, no es demasiado sediento salvo que se le busquen las cosquillas. De hecho es el que menos gasta del grupo. Y también el que más corre junto al 4C. Es un deportivo de calidad utilizable a diario.	Es el más ligero de los tres y el que ofrece la mejor relación peso-potencia. Pero acelera tan rápido como el Alpine. El 4C genera más emociones al volante que ninguno de sus rivales, pero también es más radical e incómodo. El chasis del coche es de fibra de carbono.	Calidad por los cuatro costados para este modelo que recibe en las próximas semanas una actualización. Y un precio muy competitivo ya que es el más potente y añade la tracción total, tiene más autonomía.	A pesar de ser Porsche y todo lo que ese nombre aparezca, el 718 Cayman es el más barato del grupo. Pero el modelo alemán derrocha calidad y deportividad con un sonido que enamora. Se puede utilizar a diario y además es más grande y tiene más maletero.
En contra	Tiene poco espacio para equipaje y el maletero trasero alcanza unas temperaturas altísimas por su cercanía al motor. También falta espacio en el interior para depositar objetos cotidianos. Algunos mandos poco exclusivos.	Dentro de que todos ofrecen un espacio pequeño para equipajes, el 4C es el más pequeño de todos con diferencia. Es el más caro del cuarteto y aunque es exclusivo y muy avanzado tecnológicamente, no está del todo justificado.	Es el único con cuatro plazas pero las traseras son casi testimoniales. Es el más pesado del grupo y eso provoca que a pesar de ser el más potente, no supere en prestaciones al Alpine. Su equipamiento es algo justo.	Su mayor tamaño y peso elevado penaliza las prestaciones por lo que es el que peor acelera de todos a pesar de la llegada del motor Boxer Turbo de 4 cilindros. También es el que más gasta.



EL DETALLE

ALPINE PURE Y LEGEND Más emoción

Después de agotarse los 1.955 ejemplares de la denominada Première Edition, Alpine pondrá a la venta dos nuevas versiones llamadas Pure y Légende. Ambas seguirán contando con el motor 1.8 Turbo de 252 CV y el cambio automático de doble embrague, sin embargo el Pure, que pesa 1.080 kg, se convertirá en el más deportivo, con un equipamiento más rásing y suspensión más firme; mientras que el Légende será más cómodo y refinado, con asientos

más utilizables en el día a día y tarados de amortiguación más mullidos. Los precios oscilarán entre los 57.000 y los 63.000 euros.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO	Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,24 euros/km. Coste financiero: 1,05 euros/km. Coste km total: 1,29 euros/km.	RED DE POSVENTA	2 puntos de asistencia en toda España, en Madrid y Barcelona.
SEGURO	Seguro a terceros: 461,85 euros/año. Seguro a todo riesgo: 632,10 euros/año con franquicia de 450 euros.	GARANTÍA	Tres años o 100.000 kilómetros www.alpinecars.com
DATOS DEL COMPRADOR	Renault Retail Group, C/Avda. de Europa 1, 28108. Alcobendas, Madrid. Tlf: 91 5065358	PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:	61.500 EUROS

Se acabó el estrés

Más allá de ser un coche más convencional en su diseño y más confortable, seguro y dinámico en marcha, el aumento de potencia hasta los 150 CV le brinda más carácter de cara a las prestaciones. Pero no nos engañemos, lo que más nos convence es que su autonomía ya no produce tanta ansiedad. Realizando una conducción eficiente, con la nueva batería de 40 kWh podemos rondar los 250 kilómetros reales, con un gasto desde 1,41 euros cada 100 kilómetros con la tarifa más ventajosa. El tiempo de carga ya es otra cosa...



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

En España estamos muy lejos de las cifras que señalan que cada 12 minutos se vende un Nissan Leaf en Europa. Todavía miramos de reojo la cultura del coche eléctrico, en parte por falta de infraestructuras,

en parte porque siguen siendo unos grandes desconocidos para el gran público, amén de un precio caro si lo comparamos con las alternativas térmicas similares.

Pero que nadie se ponga nervioso porque vehículos como el Leaf nos marcan el camino hacia donde pare-

ce dirigirse el futuro del automóvil. Y cada vez son más atractivos porque según aumentan la autonomía, desciende la ansiedad del que los conduce. Inevitablemente hay que cambiar de hábitos porque hay que 'organizarse' mejor, aunque otros vienen solos y son curiosos. Me explico.

Me gusta conducir, correr donde se puede y 'sentir' al volante. Y sin embargo, creo que tendré que acudir a un psicólogo para que me aclare qué me ocurre cuando conduzco un eléctrico. No me reconozco, porque sacrifico prestaciones por autonomía, aceleraciones por suavidad y me cuesta ho-

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Me gusta más físicamente que antes, me encuentro más a gusto dentro pero, sobre todo, ya no siento tanta ansiedad con la autonomía porque las distancias recorridas ya dan más juego, incluso para varios días en un uso 'normal'. Anda más, pero en este caso no cambio autonomía por prestaciones.



◀▶ Con el conector CHAdeMO a 50 kW la batería se carga al 80% en 40 minutos. En otros casos puede llegar a 21 horas...

PRECIO		38.650 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Confort y refinamiento en marcha. Autonomía real mejorada. Equipamiento de serie. Prestaciones. Efectividad del e-Pedal.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			Precio caro. Tiempo de carga de batería en tomas de hasta 16 A. Distancia de frenado a alta velocidad. Error del velocímetro.	
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				

tros con una sola carga según la homologación NEDC de la marca, aunque la realidad es menos optimista como veremos más adelante.

Esta segunda generación del vehículo eléctrico más vendido del mundo es más convencional. Ya no parece un 'bicho' raro en su diseño, que se asemeja ahora más al Micra en su frontal.

También el interior se ha rediseñado completamente para decantarse por la funcionalidad y ergonomía, aunque el volante sigue sin regularse en profundidad. Es espacioso y el maletero ofrece 435 li-

rreros pisar el acelerador con ganas. Y eso que el nuevo Leaf ya presenta una batería con 40 kWh de capacidad, capaz de completar hasta 378 kilóme-



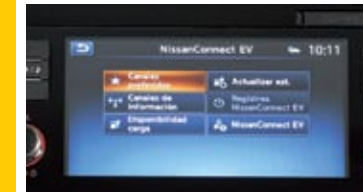
▲ El maletero ofrece 435 litros, aunque en nuestro caso se reduce en 15 debido al equipo de sonido Bosé.



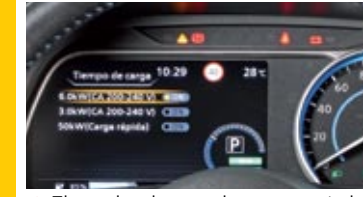
◀▶ Con la nueva función e-Pedal al levantar el pie de acelerador el vehículo frena con una intensidad de 0,2 G. No es necesario pisar el pedal del freno.



◀ **MÁS POTENTE LOS 150 CV Y SU ELEVADO PAR SACARÍAN LOS COLORES A MÁS DE UN RIVAL 'TÉRMICO'. SU DINÁMICA MEJORARÍA CON OTROS NEUMÁTICOS INTERIOR MÁS CONVENCIONAL, ERGONÓMICO Y RODEADO AHORA DE MÁS CALIDAD Y EQUIPAMIENTO**



▲ La pantalla táctil del salpicadero nos brinda múltiples posibilidades para resultar más eficientes al volante.



▲ El cuadro de mandos comparte la información analógica con la digital. Es supercompleto en su información.



◀▶ El interior también es más convencional y está rematado con más calidad y equipamiento. Detrás las banquetas quizás son algo cortas y el túnel central, muy voluminoso, resta confort a la plaza central.



▲ El mando del cambio sigue apostando por un diseño muy 'peculiar'.

tros, aunque nuestra unidad pierde 15 debido al subwoofer del equipo de sonido Bosé que porta en ese compartimento. Y se ha mejorado casi un 20 por ciento la insonorización del interior.

Además se ha aumentado considerablemente la potencia del motor eléctrico, pasando de los 109 CV hasta los 150 actuales. Si a esto añadimos los 32,7 mkg de par máximo desde parado, damos fe de que las prestaciones se han incrementado considerablemente. Sacaría los colores en aceleraciones a muchos rivales térmicos de potencia simi-

liar, aunque nuestra unidad no pasó de los 148 km/h (la marca dice que está limitada a 144) para preservar la autonomía.

Comenzamos nuestra aventura. Me subo al Leaf con la nueva batería de iones de litio cargada al 89 por ciento. El ordenador me indica que tengo una autonomía de 207 kilómetros, o 219 si activo el programa de conducción ECO. Lo hago inmediatamente.

Durante la jornada realizo trayectos urbanos, que es donde más a gusto se encuentra a nivel de consumo, salgo a carretera y remato por tramos

de autopista y autovía. No trato de realizar una prueba de miniconsumo, pero tampoco malgasto energía a lo loco. Eso sí, en julio y en Madrid, tiro del climatizador y parte del recorrido es nocturno, es decir, con luces.

Aprovecho al máximo una de las novedades que incorpora el modelo: el e-Pedal. Lo activamos en un mando en la consola y compruebo que el pedal del freno se convierte en un mero adorno. El motivo es que al levantar el pie del acelerador ya se produce una intensa fuerza de frenado (de hasta 0,2 G) que obliga a activar las

luces de freno. Regulando, por tanto, el acelerador, nos impulsamos y aprovechamos a la vez toda la energía regenerativa posible, que la batería nos agradecerá con más autonomía.

El agrado de conducción es muy elevado porque se gestiona todo de una manera refinada y silenciosa, aunque los decibelios en autopista son ya muy similares a los de un vehículo de combustión debido al ruido de rodadura.

Concluimos la excursión. Hemos recorrido 189 kilómetros y la batería ha descendido hasta el 11 por ciento en su ca-



▲ El compartimento con las tomas de carga se desbloquea desde un mando o desde la llave.

pacidad. Es decir hemos consumido un 78 por ciento de la energía disponible y el consumo medio ha sido 15,4 kWh cada 100 kilómetros. Por lo tanto la autonomía real sería de 259 kilómetros, lejos de los 350 homologados por Nissan en ciclo NEDC, pero muy cer-

cana a los 270 con las nuevas mediciones WLTP.

En cualquier caso el consumo en un eléctrico es mucho más 'volátil' que en un motor térmico porque influye mucho más la manera de conducir de cada uno, el tráfico, la temperatura...

Ahora llega lo menos atractivo: la carga. En apenas 40 minutos la batería se cargará hasta el 80 por ciento en una toma de 50 kW. Nuestra realidad es más tozuda. La toma es de 16 A y en 6 horas y 49 minutos efectúa una carga del 37 por ciento (rondaría las 17 horas al completo). Y ahora más

números. ¿Cuánto cuesta la fiesta? Pues depende de la tarifa de la luz. Entre el precio mínimo y el máximo nos movemos entre 1,41 y 2,83 euros cada 100 kilómetros.

Y para concluir, las sensaciones al volante, parecidas como no puede ser de otra manera a las de un vehículo térmico similar en tamaño y peso. Por los datos registrados en el correvit comprobamos que por las bravas tiene empuje y su pisada es bastante estable. Eso sí, los neumáticos que monta miran más por la eficiencia que por otra cosa y ése es el motivo de que si se

fuerza demasiado, su tendencia a subvirar es acusada. Además, las distancias de frenadas de emergencia son aceptables hasta los 100 km/h, pero largas a velocidades superiores.

De todas formas, y como comenté anteriormente, en el día a día apetece correr lo justo. Y más cuando tenemos tecnología como el nuevo ProPilot, asistente que nos permite coquetear con la conducción autónoma al gestionar la velocidad, la distancia, o iniciar marcha o detenerse en los atascos. Está claro que con el nuevo Leaf el estrés se reduce en todos los sentidos...

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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SINCRONO 110 KW
Disposición	Delantero transversal
Encendido	Electrónico
Potencia máxima/rpm	150CV/3.283-9.795
Par máximo/rpm	32,7 mkg/0-3.283
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Una velocidad
BATERÍA Y RECARGA	
Tipo	Laminada de iones de litio
Voltaje	360 voltios
Capacidad	40 Kwh
Tiempo de recarga	21 horas en toma de 10A, 15 horas en 16A, 7,5 horas con 32 A y 40 minutos al 80% en toma rápida de 50 Kw
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (metros)	11,0
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente por eje de torsión, con muelles y amortiguadores
RUEDAS	
Neumáticos	215/50 R17
Marca	Dunlop
PESOS Y CAPACIDAD	
En orden de marcha (Kg)	1.580
Relación peso/potencia (Kg/CV)	10,5
Número de plazas	5

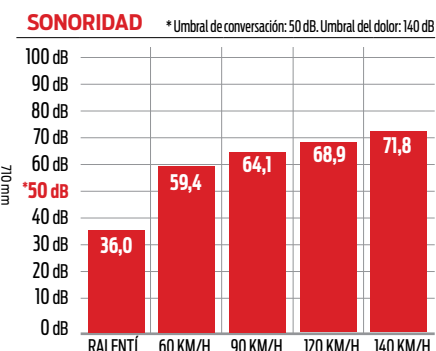
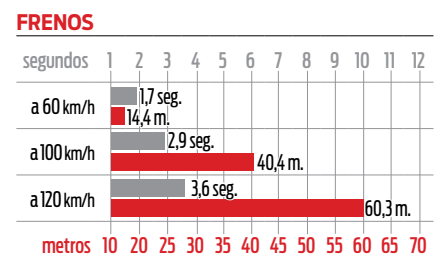
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Control de velocidad de cruceo	▲		
Sensor lluvia, luces y aparcamiento	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Retrovisor interior electrocromático	▲		
Asientos calefactados del./tras	▲		
Chasis Control	▲		
Sistema de sonido Bose	▲		
NissanConnect EV	▲		
Sistema de navegación	▲		
Faros led	▲		
Freno regenerativo e-Pedal	▲		
Climatizador automático	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
SEGURIDAD			
Control del ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Sonido de aviso para peatones	▲		
Control de presión en neumáticos	▲		
Asistente arranque en rampa	▲		
Faros antiniebla	▲		
Airbag frontales y laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina	▲		
Asistente de conducción ProPilot	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara de visión 360 grados	▲		
Control de estabilidad ESP/VDC	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Dos fijaciones Isofix	▲		

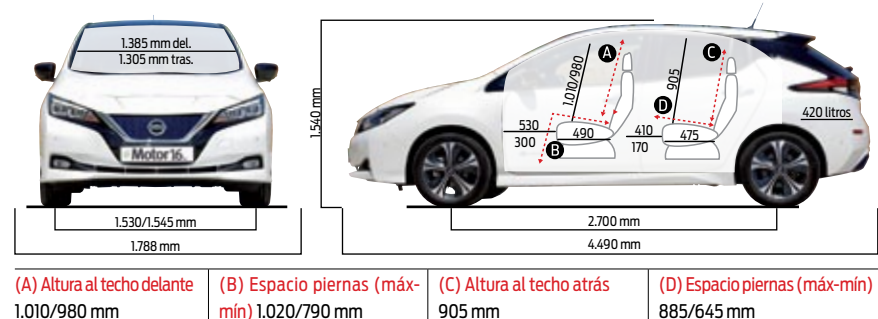
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	148 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,1 (7,9)
Recorriendo (metros)	131
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h enl D	14,0
1.000 m desde 40 en D	28,7
De 80 a 120 km/h en D	5,9
Recorriendo (metros)	167
Error de velocímetro a 100 km/h	95 (+5%)

CONSUMOS	
	Kwh
CONSUMOS MEDIO	
Consumo oficial NEDC (kWh/100 km)	14,6
Consumo en la prueba (kWh/100 km)	15,4
AUTONOMÍA OFICIAL	
Autonomía ciclo urbano WLTP	389 km
Autonomía ciclo combinado WLTP	270 km
AUTONOMÍA DURANTE LA PRUEBA	
Autonomía combinada	259 km



MEDIDAS



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

	NISSAN LEAF 40 KWH ACENTA	HYUNDAI IONIQ EV KLASS	RENAULT ZOE LIMITED R110 ZE40	VOLKSWAGEN E-GOLF EPOWER 100 KW
Precio	33.400 euros	34.925 euros	35.430 euros	38.435 euros
Motor	Eléctrico síncrono	Eléctrico síncrono	Eléctrico síncrono	Eléctrico síncrono
Potencia	150 CV (110 KW)-3.283/9.795 rpm	120 CV (88 KW)- rpm	109 CV (80 KW)-19.980 rpm	136 CV (100 KW)-12.000 rpm
Par máximo	32,7 mkg-0/3.283 rpm	30,1 mkg-	22,9 mkg-3.395 rpm	29,6 mkg-3.000 rpm
Cambio	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático	1 velocidad/automático
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumo	14,6 kWh/100 km	11,5 kWh/100 km	13,3 kWh/100 km	12,7 kWh/100 km
Batería	40 kWh capacidad/iones de litio	28 kWh capacidad/polímeros de litio	41 kWh capacidad/iones de litio	35,8 kWh capacidad/iones de litio
Autonomía	270 km (WLTP)/350 (NEDC)	280 kilómetros (NEDC)	403 kilómetros (NEDC)	300 kilómetros (NEDC)
Vel. máxima	144 km/h	165 km/h	135 km/h	150 km/h
0 a 100 km/h	7,9 segundos	9,9 segundos	11,4 segundos	9,6 segundos
Maletero	435 litros	350 litros	338 litros	341 litros
Dimensiones	4.490/1.788/1.530 mm	4.470/1.820/1.450 mm	4.084/1.730/1.562 mm	4.270/1.799/1.482 mm
Batalla	2.700 mm	2.700 mm	2.588 mm	2.629 mm
Diámetro giro	10,6 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,9 metros
Tiempo recarga	Entre 21 horas o 40 min. (rápida)	Entre 12 horas o 23 minutos (rápida)	Entre 25 horas o 1 h, 40 min (rápida)	Entre 17 horas o 45 minutos (rápida)
Peso	1.580 kilos	1.420 kilos	1.480 kilos	1.615 kilos
A favor	Más allá de presentarse en un formato más convencional, su nueva batería de 40 kWh y la función e-Pedal le brindan una autonomía que supera a buena parte de sus rivales. Su equipamiento de serie es muy completo y avanzado.	Dispone de tres programas de conducción, eco, normal y sport, y presenta el mejor método para regular la intensidad de la regeneración de energía, mediante unas levas situadas en el volante con cuatro niveles de frenado. Es muy agradable y dinámico en marcha.	Comparte mucha de su tecnología con el Nissan Leaf gracias a la alianza de ambas marcas. La gran capacidad de su batería y su menor tamaño provocan que la autonomía sea la más generosa. Las baterías se pueden comprar o alquilar.	Presenta tres modos de conducción, normal, eco y eco+, este último limitando la velocidad máxima a 95 km/h. También ofrece cuatro niveles de regeneración de energía, actuando sobre la palanca del cambio. Ha incrementado ahora su autonomía.
En contra	El tiempo de carga en tomas de hasta 16 amperios es muy elevado. Las distancias de frenado a elevada velocidad son algo largas debido a unos neumáticos más preocupados en incrementar la eficiencia.	Su batería presenta una capacidad de 28 kWh y eso le condena a ser el modelo de esta comparativa con una autonomía menor. La parrilla frontal de plástico es muy aerodinámica, pero no conocemos a nadie que le guste estéticamente.	Sus prestaciones son las más modestas de todos los modelos aquí enfrentados y el precio, pese a situarse un escalón por debajo en tamaño y habitabilidad, es similar al de sus rivales.	Al contrario que el resto de los modelos aquí enfrentados, desarrollados específicamente como vehículos eléctricos, el e-Golf nace desde una plataforma ya existente. Es el más pesado y caro de todos.

EL DETALLE

TECNOLOGÍA V2G Energía compartida

El Nissan Leaf cuenta con la avanzada tecnología V2G (Vehicle-to-Grid) que permite que el flujo de la energía sea bidireccional. De esta manera el vehículo puede integrarse totalmente en la red eléctrica y aprovechar la energía de su batería, por ejemplo, en nuestro domicilio si no vamos a movernos con el coche. Una aplicación muy útil para aprovechar al máximo la electricidad. Esta tecnología se combina con otras aplicaciones que nos permiten controlar desde el smartphone funciones del vehículo, como la autonomía, puntos de recarga, la temperatura del habitáculo...

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,08 euros/km. Coste financiero: 0,74 euros/km. Coste km total: 0,82 euros/km.

RED DE POSVENTA
196 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
3 años/100.000 kms y 8 en la batería.
www.nissan.es

SEGURO
Seguro a todo riesgo: 100 euros/año con la Póliza Respira, con una franquicia obligatoria de 300 euros.

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

NISSAN
Nissan Ibérica, Av. Gran Vía de L'Hospitalet 149-151, L'Hospitalet 08908, Barcelona (BCN) Tlf: 93 290 70 08

PRECIO DE LA UNIDAD PRUEBADA: 38.650 EUROS

Fiesta campera

Ford ha apostado por los acabados Active en algunos de sus modelos, como el Fiesta, y la verdad es que nos ha sorprendido gratamente. Visualmente llena más y nos da más opciones cuando el firme se complica por su adherencia, incluso fuera del asfalto. Asociado al motor más potente de la gama, con 140 CV, esta versión se convierte en una especie de 'explorador GTI' que brinda un tacto de conducción muy agradable y se rodea de un equipamiento tan avanzado como completo.



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

No es nada nuevo esto de 'redecorar' un modelo con una apariencia más robusta y musculada, pero sí que sigue siendo sumamente efectivo. Recuerdo cómo en 2003 el Rover 25 'languidecía' sin pena ni gloria, hasta que lanzó la versión Streetwise, más elevada y con paragolpes fortificados que relanzó de inmediato las ventas.

Ahora ya son muchos los que recurren a esta táctica, incluido nuestro protagonista. El Fiesta Active es un crossover que se sitúa a medio camino entre el Fiesta, con el que comparte plataforma, y el EcoSport, un SUV que ya contempla la tracción total si se desea.

Y tengo que decir que aunque no entro a valorar la estética —para gustos los colores—, sí que destaco que ha llamado y mucho la atención los días

de la prueba. La teoría dice que aumenta en 18 milímetros la altura respecto al suelo, además de incrementar en 10 el ancho de vías.

Claro que sólo con eso no bastaría. Por eso incorpora nuevos paragolpes, se rodea de alguna protección extra, monta barras en el techo y apuesta por unas llantas de 17 pulgadas específicas, así como por una gama de colores más atrevidos, como el amarillo Lux que nos ocupa.

Eso es lo que se ve, pero también es vital lo que no está a la vista, pero que se siente. Hablamos de los ajustes realizados en la suspensión, la dirección o en la electrónica del control de estabilidad. También incorpora un asistente que permite elegir un modo 'Resbaladizo' enfocado a afrontar superficies complicadas, como nieve, hielo o grava, además de los programas 'Normal' y 'Eco'.

Dicho esto, y para que no

falte de nada, apostamos por el propulsor más potente de la gama, el galardonado 1.0 EcoBoost tricilíndrico con 140 caballos asociado a una caja manual de seis relaciones.

Lo primero que tenemos que decir es que se trata de una versión sumamente agradable de conducir, por el excelente tacto de la dirección, de la palanca del cambio y el gran equilibrio que brinda el chasis entre confort de mar-

PRECIO **20.945 €**

EMISIONES DE CO₂: **119 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Tacto de conducción muy agradable. Mayor versatilidad de uso, incluso fuera del asfalto. Motor y prestaciones. Equipamiento completo.

DEBE MEJORAR

- Neumáticos poco aptos para pistas de tierra. Sin opción a tracción total. Consumos en conducción deportiva. Espacio en las plazas traseras.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Me ha gustado tanto que entre el Fiesta o esta versión Active elegiría esta última. Es más coche visualmente, ofrece un tacto de conducción superagradable, el propulsor empuja con ganas para pasar un buen rato y en pistas me ha sorprendido su buen talante. Una grata sorpresa, sin duda.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 ECOBOOST
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	18,4 mkg / 1.500-5.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final en 6ª (a 1.000 rpm)	40,9 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos	205/45 ZR17
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.241
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.068 / 1.756 / 1.498
Capacidad del maletero (l)	311 / 1.093
Capacidad del depósito (l)	42

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (9,4)
Recorriendo (metros)	169

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,7

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,3
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	656
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,3
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,2





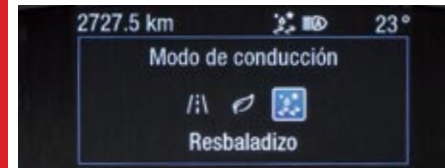
▲ El maletero ofrece 311 litros de capacidad, 7 más que el Fiesta 5 puertas.



▲ Las llantas de 17 pulgadas son de serie y exclusivas de este modelo. Los neumáticos son de corte muy deportivo.



LA AVENTURERO
SU MAYOR ALTURA AL SUELO Y LOS AJUSTES REALIZADOS EN EL CHASIS LE DAN LA POSIBILIDAD DE AFRONTAR PISTAS DE TIERRA COMO SI NADA
INTERIOR
NO DIFIERE EN HABITABILIDAD CON EL FIESTA 5 PUERTAS, AUNQUE SE REMATA CON MÁS ALEGRÍA Y DISEÑOS EXCLUSIVOS EN LOS ASIENTOS



▲ Los mandos en el volante, la pantalla táctil de 8 pulgadas, el asistente con los modos de conducción Normal, Eco y Resbaladizo y las luces de carretera inteligentes se ofrecen en la dotación de serie.



▲ Su dinámica sigue siendo muy ágil, aunque su mayor altura y peso le penalizan algo respecto al Fiesta 'normal'.



▲ En la consola central se ubica el nuevo asistente con los tres programas de conducción. El interior se remata con unos asientos con costuras más alegres.



▲ El cambio manual de seis relaciones ofrece un tacto muy preciso en la palanca.

cha y dinámica. Sí es cierto que su mayor altura y los 77 kilos de lastre le restan algo de agilidad en curva con respecto al Fiesta 5 puertas. Lo notaremos porque la electrónica comienza a trabajar antes en los cambios de apoyo, y también en las frenadas bruscas a alta velocidad, donde no se muestra tan estable, nada preocupante, pero sí que hay que sujetar con más firmeza el volante.

El propulsor es muy agradable y sólo los que tengan el paladar muy fino se darán cuenta de su naturaleza tricilíndrica en forma de un sonido diferente y alguna pequeña vibración extra en el volante. Esta mecánica em-

puja con ganas desde apenas 1.400 vueltas gracias a su pequeño turbo de baja inercia, y estira sin desfallecer hasta superar las 6.000 rpm.

Salvo por los detalles antes citados, no notaremos grandes diferencias dinámicas respecto al Fiesta 'base', eso sí, gozando de una mejor perspectiva de todo lo que nos rodea debido a la mayor altura a la que vamos.

Eso sobre asfalto, pero tenemos ganas de estrenar el programa para terrenos deslizantes. En pleno mes de julio en Madrid es complicado encontrar nieve o hielo, así que nos tenemos que conformar con polvorientas pistas de tierra.

Accionamos el mando y nos llama la atención que no se desconecte automáticamente el TCS. Y también nos sorprende lo bien que se mueve en ese terreno, sin bruscos rebotes o sacudidas motivados por las irregularidades del terreno. Un diez en este sentido, y eso que los neumáticos que monta, unos Michelin Pilot Sport 205/45 ZR17, son más de carreras que campeonos. Tampoco conviene animarse demasiado fuera del asfalto porque, sencillamente, nos sacará de algún compromiso fácil, pero nada más. No contempla ni siquiera un control de descensos.

El consumo, como es habitual con este tipo de motori-



▲ El equipo de sonido premium B&O Play se ofrece de serie.

zaciones de escasa cilindrada, es comedido si nos tomamos las cosas con calma (6,4 litros de media en la prueba), pero si le forzamos la cosa cambia

y las cifras se disparan por encima incluso de lo esperado.

Por cierto, el habitáculo se remata con más alegría vi-

sual, pero no encontraremos diferencias en cuanto a habitabilidad con el Fiesta 5 puertas, aunque sí dispondremos

SUS RIVALES



CITROËN C4 CACTUS 1.2 PURE TECH 130 CV FEEL

Como todos sus rivales apuesta por un motor tricilíndrico. Es el más confortable, algo menos dinámico, y contempla el asistente Grip Control con neumáticos M+S.

Precio	20.100 €
Longitud	4,170 metros
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	9,1 seg.



HYUNDAI I20 ACTIVE 1.0 TGD1 100 CV KLASS

Por filosofía es el rival más directo del Fiesta Active, pero no dispone de ayudas electrónicas para firmes deslizantes. Es menos potente y el más barato.

Precio	18.215 €
Longitud	4,065 metros
Consumo	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	10,9 seg.



PEUGEOT 2008 1.2 130 CV CROSSWAY

Es algo más caro pero se remata con calidad y ofrece de serie un gran equipamiento, como el asistente de conducción Grip Control y sus 5 programas de uso.

Precio	22.300 €
Longitud	4,159 metros
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,3 seg.



▲ La parrilla oscura, los nuevos paragolpes y su mayor altura ofrecen una interpretación más robusta del Fiesta más aventurero.

de siete litros extra en el maletero (311 litros).

Nuestro protagonista con acabado Active+ tiene un precio de 20.945 euros y en su dotación de serie contempla elementos como un control

de cruce con limitador de velocidad ajustable, reconocimiento de señales de tráfico, luces de carretera inteligentes, pantalla táctil de 8" con SYNC 3, navegador o un equipo de sonido B&O Play.

EL TACTO QUE TRANSMITE EL SEAT TARRACO ES EXCEPCIONAL POR ROBUSTEZ Y AGRADO. SE HA PUESTO A PUNTO EN MARTORELL



El nuevo buque insignia de Seat



▲ En la primera toma de contacto con el Tarraco con traje de camuflaje tenemos carta blanca para hacer todo tipo de diabluras con el todocamino de 7 plazas español. En el campo y para compensar la mayor batalla, tiene más altura libre al suelo que el Ateca. Pero peores ángulos de ataque, ventral y de salida.

Hemos conducido un Seat Tarraco camuflado y con cientos de kilómetros a sus espaldas de las pruebas más endiabladas a las que se puede someter a un modelo antes de que vea la luz. Pero las primeras sensaciones son fantásticas. Es más grande y va mejor que cualquiera de sus rivales.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Hemos tenido que ir a buscar los coches a la octava planta de un parking olvidado y vacío en medio de la nada, en un traslado en el que solo ha faltado que nos vendaran los ojos. No hay dossier de prensa escrito, al coche no le cabe ni un psicodélico dibujo más en su carrocería para despistar, y los ingenieros del Centro Técnico de Seat en Martorell que nos acompañan hablan lo justo y responden casi conforme a un guión aprendido de me-

moria en el que no caben palabras de más y sí información de menos. Pero todo este enredo y parafernalia propia de una película de espías merece la pena. Porque, mucho antes de que vea la luz y llegue a los concesionarios, hemos podido probar el nuevo Seat Tarraco durante muchos más kilómetros y más al límite de lo que se suele hacer en este tipo de pruebas, señal de la seguridad y la confianza que los responsables de la marca tienen en su nuevo producto.

En teoría, el Tarraco viene a ser lo que el Skoda Kodiaq es al Karoq o lo que el VW Tiguan Allspace es el Tiguan a secas. Es decir, un Ateca de mayor longitud y dotado de una tercera fila de asientos para acomodar a dos ocupantes adicionales, preferiblemente niños. Sin embargo Seat no se ha conformado con eso, que hubiera sido lo fácil. Y el Tarraco llega con el objetivo de convertirse en el buque insignia de Seat y, además, meter la cabeza lo que pueda en el seg-

mento premium y no precisamente por la puerta de atrás. Desde luego argumentos no le van a faltar, aunque esos objetivos siempre son más fáciles de lograr sobre el papel que en la realidad. No obstante el Tarraco le pone ganas, empeño y tecnología.

El Seat cuya llegada está prevista para los inicios del año que viene, mide 4.735 mm, es decir 370 milímetros más que un Ateca e incluso 30 mm más que un Kodiaq. Y sus 2.787 milímetros de dis-

tancia entre ejes también suponen un gran incremento de 157 mm respecto a la batalla de su hermano pequeño, compartiendo prácticamente este dato con el Skoda de siete plazas. El Tarraco también es seis centímetros más alto que el Ateca lo que se traduce en un todocamino con una presencia mucho más imponente y, sobre todo, con un interior especialmente aprovechado y de espacio generoso, que en definitiva era el objetivo de este modelo.

Todas las unidades que hemos tenido ocasión de probar contaban con tercera fila de asientos por lo que desconocemos el espacio disponible en



▲ La plataforma MQB A2 ofrece en el Tarraco una solidez especial que comprobamos en duras pruebas fuera de carretera.

los modelos con 5 plazas (es de suponer que mucho mayor), pero lo que sí podemos asegurar es que en el Tarraco de siete hay sitio de sobra, al menos en las dos primeras filas. Nuestras mediciones confirman la primera sensación, sobre todo cuando comprobamos que sentados cómodamente y sin agobios al volante con nuestra talla de 1,86 metros, otro ocupante de la misma talla podría ir sentado detrás del conductor y aun así le sobrarían 12 centímetros de espacio hasta tocar con las rodillas en el respaldo delantero. Hablamos de una situación en la que la banqueta de la fila central, desplazable longitudi-

CIRCULAR EN CARRETERA ABIERTA CONDUCIENDO UN MODELO CAMUFLADO DE PRUEBAS ES TODA UNA EXPERIENCIA. TODOS MIRAN



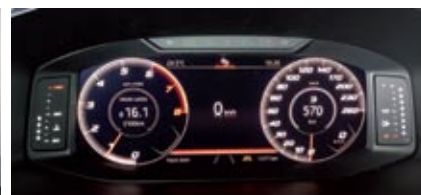
5 Y 7 PLAZAS

Más grande que un Kodiaq

La gracia y la razón de ser del Seat Tarraco en relación al Seat Ateca es, además del mayor espacio y el incremento en el volumen del maletero, una tercera fila de asientos que el segundo no tiene. Como ya ocurre en el Skoda Kodiaq (en las fotos inferiores) el acceso y la salida no son tareas cómodas, y la sexta y séptima plazas son asientos para familias muy numerosas, situaciones de emergencia y traslado inesperado de amigos de clase de tus hijos o trayectos cortos de adultos que, en función de su estatura (la cota de altura es muy limitada), irán mejor o peor acomodados. En la marca hermana Skoda se trata de una opción de menos de 1.000 euros que lleva aparejado un equipamiento adicional que no tiene la versión de 5 plazas.



◀◀ La prueba tiene cierto toque 'peliculero' ya que los coches camuflados están escondidos en la 8ª planta olvidada de un parking. El salpicadero no tiene nada que ver con ningún otro modelo.



◀◀ A pesar de su mayor peso y de sus peores ángulos de ataque, ventral y salida, el Tarraco se defiende de maravilla en situaciones críticas gracias a sus dos centímetros más de altura libre al suelo. El sistema de tracción total es el mismo.

diaq como en Tiguan Allspace, el acceso a la tercera fila no es fácil ni cómodo y la estancia en esa parte adicional gana da con un gran voladizo trasero conviene que no sea muy prolongada.

El maletero también es un regalo para los más necesitados de espacio. El Tarraco con cinco plazas anuncia 760 litros, por 720 de su primo de Skoda. Y la versión de siete asientos libera 700 litros, por 630 del Kodiaq, cuando se abate la tercera fila. Y recordemos que el Ateca se conforma con 510 litros. El espacio que queda libre cuando van las siete plazas ocupadas no sabemos lo que cubica en el Tarraco, pero el Kodiaq anuncia 270 litros, que serán alrededor de 300 en el español.

El Tarraco en España contará con una gama mecánica de cuatro propulsores, dos de gasolina y dos diésel. En gasolina el todocamino español llevará un 1.5 TSI de 150 CV con cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera, y un 2.0 TSI de 190 con cambio DSG de 7 marchas y tracción total 4Drive. Y en diésel, porque hay diésel para rato aunque quieran demonizarlo, un

2.0 TDI de 150 CV que puede ser manual o automático y tracción delantera o total, y un 2.0 TDI de 190 CV con cambio DSG de 6 marchas y tracción total.

Durante la cita a ciegas probamos primero el 1.5 TSI manual cuyo empuje a bajas revoluciones no nos termina de convencer, sobre todo teniendo en cuenta que el Tarraco pesa entre 237 y 272 kilos más que un Ateca en función de si es 5 ó 7 plazas, y 54 más que un Kodiaq a igualdad de motor y cambio. Nos gusta mucho más el Tarraco TDI de 150 caballos, al que notamos más lleno en toda la gama de revoluciones sin que su sonoridad destaque mucho más que la del 1.5 de gasolina y sin que esos kilos extra se noten tanto. Loable en este caso una labor de insonorización que se aprecia intensa buscando el refinamiento propio de un modelo alto de gama.

Y bestial el trabajo del centro técnico de Seat en Martorell que ha sabido dar también a este modelo el toque mágico personal en forma de ADN al conjunto cambio-frenos-suspensiones hasta prácticamente igualar el tacto, las inercias,

el aplomo, en definitiva la dinámica del Ateca a pesar del mayor peso del conjunto. Y si en asfalto el Tarraco nos ha

sorprendido como en su día nos sorprendió el Ateca, en el campo hemos podido comprobar que puede llegar mucho

más lejos de lo que uno se pueda imaginar a pesar de su mayor distancia entre ejes. Parte del truco llega de la mano de

una mayor altura libre al suelo fijada en 201 mm (por 180 del Ateca), pero además derrocha solidez y su chasis apenas se retuerce incluso en las zonas más críticas, las trileras más salvajes o los cruces de puentes más extremos.

Poco sabemos del equipamiento del Tarraco o de los precios, pero sí que el SUV español estrenará nuevos equipamientos de seguridad como el nuevo Front Assist con protección de peatones y ciclistas, un nuevo asistente de precolisión y un sistema antivuelco de nueva factura. Y respecto a precios, a igualdad de motor y cambio el Tarraco estimamos que costará alrededor de 5.000 euros más que el Ateca, sumando 1.000 más si se elige la opción de siete plazas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 150	2.0 TSI 190 DSG	2.0 TDI 150	2.0 TDI 150 DSG	2.0 TDI 190 DSG
Disposición	Del, transversal	Del, transversal	Del, transversal	Del, transversal	Del, transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984	1.968	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	190/4.200-6.000	150/3.500-4.000	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	32,6/1.500-4.100	34,7/1.750-3.000	34,7/1.750-3.000	40,8/1.750-3.250
Tracción	Delantera	Total 4Drive	Delantera o total	Delantera o total	Total 4Drive
Caja de cambios	Man., de 6 velocidades	Aut. DSG de 7 velocidades	Man., de 6 velocidades	Aut. DSG de 7 velocidades	Aut. DSG de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	De 215/65 17 a 235/45 20	De 215/65 17 a 235/45 20	De 215/65 17 a 235/45 20	De 215/65 17 a 235/45 20	De 215/65 17 a 235/45 20
Peso (kg) Batalla (mm)	1.587 (SP) 1.615 (7P) - 2.787	1.587 (SP) 1.615 (7P) - 2.787	1.587 (SP) 1.615 (7P) - 2.787	1.587 (SP) 1.615 (7P) - 2.787	1.587 (SP) 1.615 (7P) - 2.787
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658
Volumen maletero (l)	760 (5P)/700-1.920 (7P)	760 (5P)/700-1.920 (7P)	760 (5P)/700-1.920 (7P)	760 (5P)/700-1.920 (7P)	760 (5P)/700-1.920 (7P)
Capacidad depósito (l)	58	60	58 (4x2) /60 (4x4)	58 (4x2) /60 (4x4)	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	8,0	9,8	9,8	8,0
Velocidad máx. (km/h)	201	211	200	195	213
Ángulo de ataque (grados)	19,1	19,1	19,1	19,1	19,1
Ángulo de salida (grados)	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4
Altura libre al suelo (mm)	201	201	201	201	201



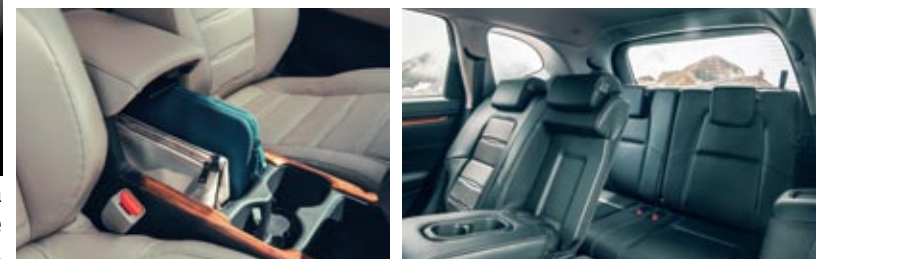
▲ Hasta que se presente el 18 de septiembre, esta es la única imagen del Seat Tarraco sin camuflaje.

nalmente 180 mm, se encontraba retrasada al máximo. Un sistema que permite regular el espacio en la tercera fila en

función de las necesidades. Y van a ser muchas si esas plazas no sean ocupadas por chavales. Como ocurre tanto en Ko-



VERSÁTIL Y ESPACIOSO GRACIAS A SU MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES. EL NUEVO CR-V TAMBIÉN OFRECE AHORA ESPACIO PARA 7 PLAZAS



Apuesta calculada

Honda deja de ofrecer motores diésel en su CR-V, una decisión tomada desde Japón con la vista puesta en la versión híbrida. Pero la nueva generación compensa esta gran ausencia, de momento, con un astuto motor de gasolina y con muchas mejoras para auparlo al segmento premium.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La llegada del CR-V híbrido, el más avanzado del mercado según los ingenieros de Honda, está prevista para los primeros meses de 2019, pero mientras llega ese 'caramelo' hemos tenido la oportunidad de probar el nuevo CR-V con el motor 1.5 VTEC Turbo asociado al cambio manual (173 CV) o al automático de variador CVT (193 CV). Y con tracción delantera o total.

Y lo cierto es que hay mucho de nuevo en el todoterreno de Honda: nueva plataforma con más batalla y suspensiones mejor calibradas; más calidad y más soluciones prácticas y de versatilidad; una tercera fila de asientos opcional que lleva aparejada un despliegue imponente de facilidades

para mejorar el acceso a esos dos asientos adicionales válidos para adultos de baja estatura o niños; mayor altura libre al suelo con una tracción total revisada para mejorar su respuesta y acallar las críticas que el sistema había generado en el modelo anterior; y un espectacular despliegue de seguridad de serie a la altura de lo ofrecido en el Civic y sin rivales en el segmento. En general todo ello, y mucho más que iremos contando, ayuda a que la marca japonesa sitúe a su CR-V en una posición más asentada dentro del segmento premium aunque la gama, una vez eliminado el diésel, se nos antoje un poco limitada.

Pero para que nadie eche de menos ni más potencia, ni más tracción, ni más refinamiento, el CR-V hereda el motor

1.5 VTEC Turbo en diferentes configuraciones, un propulsor que nos ha terminado convenciendo a pesar de que el recorrido por las espectaculares

carreteras del Tirolo no nos ha permitido conocer a fondo algunos aspectos.

El turbocompresor de los motores VTEC Turbo es más

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 VTEC T.	1.5 4X4 5P.	1.5 4X4 7P.	1.5 4X4 CVT
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.498	1.498
Potencia máxima/rpm	173/5.600	173/5.600	173/5.600	193/5.600
Par máximo/rpm	22,4/1.900-5.000	22,4/1.900-5.000	22,4/1.900-5.000	24,8/2.000-5.000
Tracción	Delantera	Total	Total	Total
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Manual, de 6 vel.	Aut. CVT de 7 vel.
Batalla/Altura libre (mm)	2.663/191	2.662/201	2.662/201	2.662/201
Número de plazas	5	5	7	5 o 7
Peso (kg)	1.501	1.573	1.642	1.598/1.705
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.600/1.855/1.679	4.600/1.855/1.689	4.600/1.855/1.689	4.600/1.855/1.689
Volumen maletero (l)	561/1.756	561/1.756	150/472	561/1.756-150/472
Capacidad depósito (l)	57	57	57	57
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	9,3	9,3	10,0
Velocidad máx. (km/h)	210	208	208	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,6	6,6	7,1
Emissiones CO2 (g/km)	143	151	151	162
Precios desde... (euros)	29.900	N.D.	N.D.	N.D.

El CR-V sigue ofreciendo un maletero muy capaz, incluso cuando se solicita con una tercera fila de asientos que resta sólo 60 litros de espacio. El acceso a esa tercera fila se facilita con un asidero y con mucho hueco.



El sistema de tracción total se ha revisado para mejorar su eficacia. Ahora el reparto de potencia se ve en una pantalla. La tercera fila admite sólo niños.

compacto e incorpora una turbina de diámetro reducido, lo que resulta fundamental para obtener la máxima capacidad de respuesta incluso a bajas revoluciones, pero es que además y respecto al motor del Civic, este del CR-V cuenta con un turbo específico que mejora aún más la respuesta a bajas revoluciones.

Lo comprobamos en la versión manual porque te permite circular subiéndolo un repecho en 6ª a 70 km/h y a 1.500 rpm y la respuesta a la presión sobre el acelerador es inmediata. El cambio manual es preciso y rápido pero el automático de variador es el CVT de mejor funcionamiento de cuantos hemos probado ya

que elimina casi por completo ese antipático resbalamiento al acelerar y permite cambiar con levas sobre siete marchas fijas programadas con caídas de régimen de tan solo 800 rpm entre marchas y un modo S que se ajusta a un tipo de

conducción más ágil, en la que por cierto también aumenta la sonoridad a medida que la aguja del cuentavueeltas pasa de las 4.500 rpm.

A falta de probar el coche a fondo en una carretera virada o en superficies resbaladizas o

lejos del asfalto, las primeras impresiones son de un todoterreno que muestra un gran aplomo, pocos balanceos y facilita una conducción precisa y relajada. Además, al nuevo CR-V se le nota robusto porque Honda ha conseguido reducir el peso pero aumentar la rigidez del chasis nada menos que un 25 por ciento.

El motor 1.5 VTEC Turbo está en línea con sus rivales en prestaciones pero con un consumo que, aunque muy sensible al tipo de uso y carga, está en cifras por debajo de la competencia. Y eso que los datos anunciados corresponden ya a la nueva normativa que, en teoría, se acerca mucho más a las cifras reales de consumo.

PRECIO DESDE 29.900 €

EMISIONES DE CO₂ DESDE: 143 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Espacio y versatilidad. Cambio CVT muy logrado. Relación potencia-consumos. Calidad total</p>	<p>Motor algo ruidoso al alto régimen. Tercera fila de asientos solo para niños. Pantalla pequeña.</p>

Pura lógica

Ensombrecido por el tirón popular de los SUV, el Hyundai i20 es el segundo modelo más vendido de la marca coreana. Ahora se pone al día con cambios que apuestan por la lógica, como el abandono de los motores diésel, cada vez menos vendidos en este segmento, o el añadido de las últimas tecnologías.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No será el modelo más llamativo de Hyundai—Tucson y Kona se llevan la palma ahí—, pero el i20 uno de los baluartes de su gama. Porque el utilitario coreano es, tras el Tucson, el modelo más vendido en el mercado europeo y también en España. Y por eso, con cada nueva actualización se le va cargando de argumentos para que pueda seguir creciendo y competir sin ningún tipo de complejos con los utilitarios europeos más ‘clásicos’.

Este nuevo i20 es ejemplo de eso, pues cuenta con un diseño renovado, mucho más expresivo, pero sobre todo con una carga de elementos tecnológicos y con una dotación de elementos de seguridad que lo sitúan en vanguardia. Si a eso unimos que en la parte mecánica se ha renovado con una gama de motores marcados por el rendimiento y la eficiencia—aunque dice adiós a los diésel— o que sigue ofreciendo una auténtica gama con tres variantes de carrocería, el re-

► El diseño del nuevo Hyundai i20 se puede personalizar gracias a 10 colores—tres de ellos nuevos— y la posibilidad de optar por carrocerías con techo bicolor.



sultado es que el nuevo i20 está preparado para seguir dando guerra.

En el diseño gana presencia y carácter, sobre todo en el frontal, que ya incorpora la clásica parrilla ‘en cascada’. También son nuevos el portón trasero y los faros,

además de la ubicación de la placa de matrícula, ahora en el portón. Y estrena llantas de aleación de 15 y 16 pulgadas o, por primera vez un techo solar de gran tamaño.

Con 10 tonos de carrocería—incluyendo opciones de te-

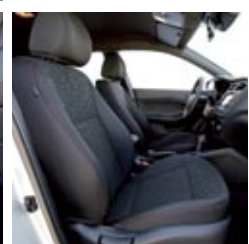
cho bicolor— ofrece 17 combinaciones diferentes para el exterior, que se pueden combinar con tres colores diferentes de la tapicería y de los paneles del salpicadero. En este, el cuadro de instrumentos rediseñado dispone de una pantalla táctil de siete pulgadas desde la que se puede acceder al sistema de navegación con Apple CarPlay o Android Auto.

En seguridad, la dotación incluye de serie Hyundai SmartSenseactive, que cuenta con elementos como el sistema para evitar colisiones frontales, el avisador de cambio de carril, el detector de atención del conductor y el asistente de luces largas.

En el apartado mecáni-



▲◀▶ Pantalla táctil de siete pulgadas, tres colores de tapicería, cambio automático de doble embrague y un espacio interior destacable brillan en el habitáculo del nuevo i20.



GAMA CON TRES VERSIONES AL 5 PUERTAS SE SUMARÁN EN LA PRÓXIMAS SEMANAS EL COUPÉ DE 3 PUERTAS Y EL CROSSOVER ACTIVE



◀▶ En la parte trasera cambia el diseño de las luces y también la ubicación de la matrícula, antes en el paragolpes.



co, Hyundai hace caso a la tendencia del mercado y en esta nueva entrega del i20 deja de comercializar motores diésel. Así el nuevo modelo se ofrecerá con dos motores de gasolina, el 1.0 T-GDI y dos niveles de potencia—100 y 120 caballos— y el 1.2 de 75 caballos como versión de entrada a la gama. Y también introduce un elemento mecánico de alto nivel, pues el i20 ofrece un cambio automático de doble embrague y 7 velocidades

disponible en las dos versiones del motor tricilíndrico 1.0.

Ese es el modelo elegido para nuestra prueba, en un recorrido por los alrededores de Madrid. Nuestro i20 cuenta con el motor de 100 caballos y el cambio automático. Es un i20 de cinco puertas (la variante coupé y el Active aún tardarán unas semanas en llegar) en el que nos acomodamos inmediatamente. El interior no ofrece cambios

respecto a la habitabilidad y el conductor puede encontrar inmediatamente la mejor posición al volante; pero además los pasajeros de los asientos traseros—el central es un poco estrecho— disfrutan de una gran altura al techo y una distancia para las piernas muy notable.

En marcha, el motor tricilíndrico sorprende por su suavidad; solo una ligérrima vibración al ralentí denota su carácter. El cambio es un lujo en un mode-

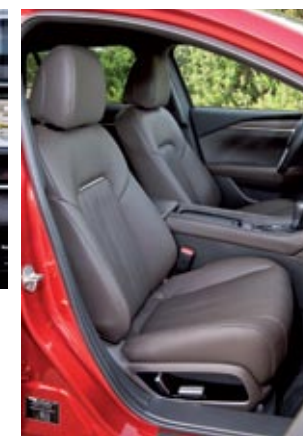
lo de este segmento y casa a la perfección con este motor. Sube y baja de marchas con gran suavidad, sin tirones ni saltos evidentes entre marchas. Dirección y frenos están a buen nivel, con un tacto de la dirección muy conseguido.

Los 100 caballos mueven el i20 con gran soltura el coche y solo se echa en falta un poco más de velocidad de reacción en bajos. Pero luego, estira por encima de las 5.000 vueltas y muestra carácter y un consumo, como es habitual en motores de baja cilindrada, muy sensible al tipo de uso. Cómodo y firme de suspensiones compite en comportamiento con los mejores del segmento.

Y en el precio también da la batalla, pues si a los precios de tarifa le descontamos hasta 5.895 euros por entregar un coche a cambio y financiar con la financiera de Hyundai, el precio de partida se convierte en un atractivo más para un modelo que ya cuenta con muchos atractivos. Seguirá siendo un éxito... por pura lógica.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 MPI 75 CV 5P	1.0 T-GDI 100 CV 5P	1.0 T-GDI 120 CV 5P	1.0 T-GDI 120 CV 3P	1.0 T-GDI 100 CV 5P
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.248	998	998	998	998
Potencia máxima/rpm	75/6.000	100/4.500	120/6.000	120/6.000	100/4.500
Par máximo/rpm	12,4/4.000	17,5/1.500-4.000	17,5/1.500-4.000	17,5/1.500-4.000	17,5/1.500-4.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Man 5 vel/Aut 7 vel	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades	Man 5 vel/Aut 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16	205/45 R17	195/55 R16
Peso (kg)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.035/1.734/1.474	4.035/1.734/1.474	4.035/1.734/1.474	4.045/1.739/1.443	4.065/1.760/1.529
Volumen maletero (l)	301	326	326	301	326/1.042
Capacidad depósito (l)	40	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	13,6	10,8/N.D.	10,2	10,2	10,9/N.D.
Velocidad máx. (km/h)	160	170/N.D.	190	190	176/N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	5,0/4,8	5,0	5,3	5,0/5,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	131	114/111	114	120	115/120
Precios desde... (euros)	16.515	17.215	22.285	19.185	18.215



▶▶ El interior presenta cambios de peso en su diseño y se emplean materiales de más calidad. Los asientos son nuevos y los delanteros están ahora ventilados.

TRIUNFADOR EL MAZDA6 WAGON SUPERARÁ LIGERAMENTE EN VENTAS AL SEDÁN EN NUESTRO MERCADO. LOS DOS CUESTAN LO MISMO



▲ El maletero del Wagon ofrece un volumen de 522 litros, 42 más que el sedán. Las dos carrocerías cuestan lo mismo.



Más premium...

No es nuevo del todo, pero lo parece. La intensa renovación del Mazda6 salpica a los motores, al chasis, a su dotación tecnológica, al diseño y a una mayor calidad que eleva considerablemente el listón. Ya está disponible tanto en carrocería sedán como Wagon.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Mazda6 se ha sometido a una puesta al día casi sin hacer ruido, pero con muchas pequeñas cosas y mejoras que le convierten en un vehículo con mucho más peso específico, aunque en valores absolutos se trata del mismo 'coche'. Es cuestión de actualizarse y, de paso, acercarse un pasito más al añorado 'territorio premium'. Lo ha conseguido.

Aunque la base es la misma, hay mucho más trabajo detrás del que parece a simple vista. El primero se ve enseguida, al hacer gala de un diseño más estilizado, elegante y cuidado. Sin embargo, el salto es más cualitativo en el interior. Hace años los acabados en Mazda creaban algunas dudas; ahora, si nos subimos en este renovado modelo, digamos que se acerca muy mucho a los mejores del segmento.

Por eso se ha dejado tal cual el volante y poco más. La selección de los materiales ha



▲ Las mejoras en el chasis, los motores y en la insonorización convierten al renovado Mazda6 en un vehículo más confortable.

sido vital (piel, napa, madera de sen...) y los ajustes, también. Más detalles: asientos más confortables y ventilados los delanteros, Head up Display con proyección en el parabrisas, pantalla táctil de 8 pulgadas en el salpicadero (antes de 7"), otra de TFT en la esfera central del cuadro de mandos...

Como es lógico, estos avances salpican tanto a la carrocería sedan como al Wagon, que Mazda comercializa al mismo precio. La habitabilidad es muy generosa, más en las plazas traseras del sedán debido a su mayor longitud y distancia entre ejes, aunque el familiar presume de un enorme maletero (522 litros).

Cuatro son las motorizaciones disponibles en el Mazda6. La 'esencia' se mantiene en todos, pero se introducen avances para cumplir con la 'temida' Euro 6d TEMP que entra en vigor en septiembre. Los más potentes aportan más trabajo: el diésel de 184 CV in-



ca se ha perfeccionado. En materia de seguridad incrementa su dotación con elementos como una cámara de visión 360°, un asistente de velocidad inteligente que trabaja codo con codo con el lector de señales de tráfico, un control de velocidad de cruce adaptativo con función Stop & Go o unos faros Smart Full Led adaptativos con nuevas funciones de iluminación.

En nuestra toma de con-

crementa su potencia en 9 CV y el gasolina de 2.5 litros incorpora ahora un sistema de desconexión de cilindros. El cambio es manual o automático de seis relaciones, salvo en el mencionado 2.5, donde sólo se dispone de la transmisión con convertidor de par. Y la tracción total sólo está dis-

FICHA TÉCNICA SEDÁN

MOTOR	2.0 145 CV	2.5 194 CV	2.2 D 150 CV	2.2 D 184 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.488	2.191	2.191
Potencia máxima (CV)/rpm	145/6.000	194/5.700	150/4.500	184/4.500
Par máximo (mkg)/rpm	21,7/4.000	26,3/4.000	38,8/1.800-2.600	45,4/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 o Aut. 6	Automática de 6	Manual 6 o Aut. 6	Manual 6 o Aut. 6
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/55 R17	225/45 R19	225/55 R17	225/45 R19
Peso (kg)	1.391 (Aut. 1.423)	1.426	1.534 (Aut. 1.550)	1.546 (Aut. 1.561)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.870/1.840/1.450	4.870/1.840/1.450	4.870/1.840/1.450	4.870/1.840/1.450
Volumen maletero (l)	480	480	480	480
Capacidad depósito (l)	62,2	62,2	62,2	62,2
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (Aut. 10,9)	8,1	10,0 (Aut. 10,6)	8,5 (Aut. 9,0)
Velocidad máx. (km/h)	208 (Aut. 207)	223	211 (Aut. 205)	227 (Aut. 220)
Consumo mixto (l/100 km)	6,2	6,7	4,4 (Aut. 5,1)	4,7 (Aut. 5,1)
Emissiones CO2 (g/km)	142 (Aut. 141)	153	117 (Aut. 133)	124 (Aut. 133)
Precios desde... (euros)	30.375	39.675	32.625	39.175



▲ En el frontal presenta una parrilla 'retrocedida' con efecto tridimensional y unos faros led más esbeltos y avanzados.

ponible en el Wagon y con las mecánicas diésel.

Para ser más premium se ha invertido en una dinámica más refinada y silenciosa. El chasis presenta ajustes en la suspensión, las estabilizadoras y en la dirección, el conjunto es más rígido y la aerodinámi-

tacto nos gustó la respuesta, refinamiento, estabilidad y confort de la versión 2.5 de gasolina, y el tacto del cambio manual y la eficiencia del diésel de 150 CV.

El abanico de precios del Mazda6 oscila entre los 30.375 y los 43.975 euros.

PRECIO DESDE 30.375 €

EMISIONES DE CO₂: DESDE 117 HASTA 156 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Más calidad y dotación tecnológica. Confort de marcha. Habitabilidad. Tacto general.	Tracción total sólo en el Wagon y con motores diésel. Respuesta a bajo régimen diésel 150 cv.



AERODINÁMICO Y TAN CÓMODO COMO EL MEJOR DE LOS YATES. EL IONIQ PLUG-IN HYBRID ESTÁ HECHO A CONCIENCIA Y GASTA POQUÍSIMO



▲ Lo mejor de esta versión híbrida enchufable es que tiene etiqueta 0 de la DGT y todas las ventajas que ello conlleva.

ta su casa situada a 55 kilómetros de la redacción con medias increíbles de entre 2,0 y 2,4 l/100 km, e incluso un día de los 110 km recorridos, 90 km los hace en modo eléctrico, previa carga de la batería, por supuesto.

Al principio de la prueba algún probador se preguntó por qué este modelo no contaba con una tecla que activara el modo 'Hold' que llevan otros híbridos enchufables y que permitiera preservar la carga de las baterías para utilizarla al llegar a la ciudad.

Y sí que lo tiene, aunque no se llama así. El Ioniq Plug-in cuenta con un botón junto al cambio que permite elegir entre modo eléctrico EV o híbrido. Así puedes por ejemplo salir de casa con la batería cargada en modo hí-

Llegamos a los 20.000 kilómetros

Seguimos sorprendiéndonos con el andar de calidad y los bajos consumos del Hyundai Ioniq Plug-in, una berlina híbrida enchufable que obtiene las mismas ventajas que un eléctrico, gracias a su etiqueta 0 emisiones, pero sin las pegas de estos como la autonomía o los exagerados tiempos de recarga. Una maravilla de la técnica.

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

Seguimos recorriendo kilómetros siempre acompañados de sorpresas con los consumos en este sorprendente vehículo híbrido enchufable. No hace falta cargar la batería cada día para que el Ioniq Plug-in deje anonadados a todos los probadores con consumos más bajos que los de un dié-

sel equivalente y, sobre todo, sin tener que emplearse a fondo para lograrlos realizando un tipo de conducción 'económica'. El último viaje realizado por nuestro director Javier Montoya es concluyente: Madrid-León-Madrid, con cuatro adultos y su equipaje, con la batería con 0 kilómetros de autonomía, aire acondicionado conectado y a 120 km/h de media consiguiendo un con-

sumo medio de 5,2 l/100 km. En cualquier caso no consumos de los más elevados si repasamos los datos de viajeros que no van tan cargados. En el cuaderno de viaje son mayoría los datos que no pasan de 5 l/100 km. Por ejemplo, a Felipe le consume en un viaje entre 4,3 y 4,8, van dos personas sin equipaje; a Pedro, le gasta 3,9 l/100 km, pero va solo; y Julián, llanea cada día has-

MUY EFICAZ AUNQUE ALGO FIRME Y SECA Y CON UNAS SUSPENSIONES QUE OTORGAN UNA AGILIDAD SORPRENDENTE AL IONIQ HYBRID

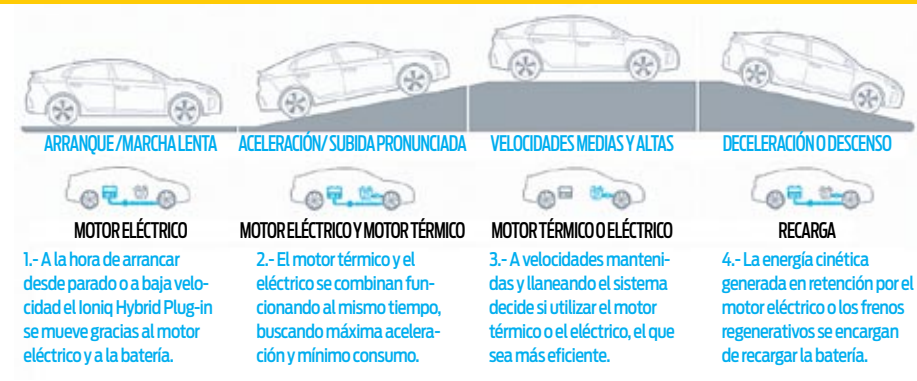


ASÍ FUNCIONA EL SISTEMA

Siempre buscando la máxima eficiencia

El sistema híbrido del Hyundai Ioniq es una pieza fundamental para lograr unos consumos y emisiones casi increíbles. Y la verdad es que el ordenador y calculador que lleva para lograr la máxima eficiencia dejaría en ridículo al que llevaban los primeros cohetes que la NASA lanzó al espacio. Como se puede observar en el gráfico adjunto, el Ioniq Plug-in arranca en modo eléctrico, ya que ese es uno

de los momentos en los que el coche gasta más gasolina. También a baja velocidad este modelo tira de electricidad, mientras que en aceleración o subiendo una pendiente, el sistema combina ambos motores. Y en deceleración o en frenadas pronunciadas, la batería se va recargando. No hay que olvidar que Hyundai garantiza la batería de alto voltaje por 8 años o 200.000 km.



Estas son las piezas clave del coche a nivel tecnológico. El motor térmico, el cambio de doble embrague y el motor eléctrico.



na el modo híbrido, se preserva la batería hasta que se desee usar.

Otro elemento del coche que está convenciendo totalmente a los probadores es el cambio DCT (Dual Clutch Transmission o de doble embrague). Esta solución, poco habitual en modelos híbridos de otras marcas, fue una sugerencia del equipo español de Hyundai al centro coreano de I+D en 2007. Y una de las virtudes que argumentaban esos ingenieros españoles entonces es que el DCT es una transmisión ideal para hibridar. Lo cierto es que el tiempo les ha dado la razón, ya que según nos cuentan desde la marca coreana, es lo que más ha gustado a prensa y compradores de los Ioniq Híbridos.



▲ Hasta en el cargador se aprecia la calidad del Ioniq Hybrid. Lástima que se haya recurrido a un freno de estacionamiento de pedal, un sistema muy americano.



El antiguo Banco Aresbank de Marbella diseñado por el Estudio de Arquitectura Oliver, destaca por su estética exclusiva. En la actualidad el edificio ya no es la sede de ningún banco.



brido y no usar el modo EV hasta que llegas al casco urbano, un truco que consigue simular un modo 'Hold'

Si está cargado y no se cambia nada, el coche arranca por defecto en modo eléctrico hasta que gasta la batería, pero si se seleccio-

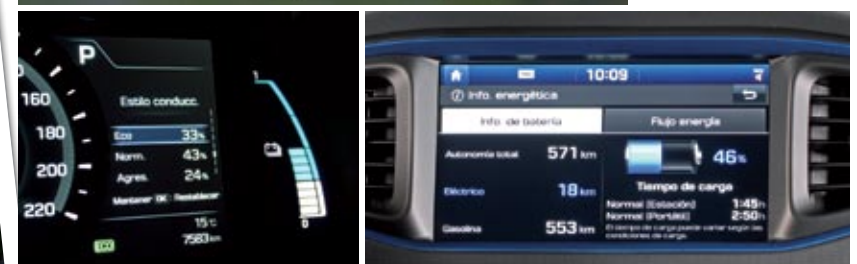
do e Híbrido enchufable. En este caso hay que decir que el motor eléctrico se beneficia de las 6 velocidades del cambio DCT, no solo cuando colabora con el motor térmico. Cuando va en modo eléctrico también se usa el cambio de 6 velocidades. Esto mejora mucho su rendimiento, ya que en general los motores eléctricos no ne-



El Monasterio de Santa María de la Vid en Burgos, es de la Comunidad Agustiniana y para muchos es más bonito que el de Silos aunque no tan famoso.



▲ Con una carga de 2,15 horas en una 'wallbox' el Ioniq Plug-in puede recorrer en modo eléctrico hasta 63 kilómetros reales. El conductor controla numerosos datos.



▲ El Ioniq está construido con aceros de alta resistencia y en aluminio.

cesitan cambio (son capaces de arrancar y hacer su velocidad máxima con una sola marcha y sin embrague). Por lo que si un motor eléctrico no necesita cambio, la realidad es que cuando le ayudan 6 velocidades parece mucho más potente. Además, como siempre arranca con el motor eléctrico y lo hace totalmente embragado

(sin patinar nada el embrague) mejora mucho la suavidad de inicio de marcha y la vida del embrague (no sufre desgaste al arrancar).

Si se carga la batería se pueden recorrer más de 60 kilómetros en modo eléctrico, pero esta carga no siempre se puede efectuar. Por eso, si se desea cargar la batería hay otro truco. Si se

activa el modo sport y se conduce de una forma normal, no parará el motor casi nunca (solo en semáforos) y como en estas condiciones muchas veces sobra energía, la gestión híbrida la va almacenando en la batería y poco a poco va subiendo el nivel de carga.

El Ioniq Plug-in es una caja de sorpresas y un ingenio

técnico que cuando se le sabe sacar todo el partido no deja de dar alegrías en cada traslado corto o viaje largo. Y es ahora, en la recta final de la prueba, en estos últimos 5.000 kilómetros cuando el Ioniq va a realizar un sprint final con dos o tres viajes interesantes de los que daremos buena cuenta en la próxima entrega.

LEXUS PARA TODOS LA GAMA HÍBRIDA DE LEXUS ESTÁ COMPU ESTA POR MÁS DE 40 VERSIONES ENTRE 24.900 Y 120.000 EUROS



Llegó el momento

La apuesta de Lexus por los híbridos hace ya tiempo que está dando sus frutos, pero puede que ahora las cosas les vayan mucho mejor. Y es que los protocolos anticontaminación que están imponiendo muchos ayuntamientos hacen que sea el momento perfecto para comprar un híbrido.

Con más de 12 años de experiencia en la fabricación de vehículos híbridos, Lexus es la pionera del sector, y ya suma más de un millón de vehículos circulando hoy por el mundo. Y en España, desde que Lexus lanzase el RX 400h en 2004, más de 100.000 personas han conducido un híbrido Lexus en nuestro país, recorriendo en total más de 2.000 millones de kilómetros.

Casi el cien por cien de los

Lexus vendidos hoy en España son híbridos (40 versiones de 10 modelos diferentes) y, en total, hoy circulan por nuestro país 30.000 vehículos híbridos Lexus, que suponen el 90 por ciento de los vehículos eficientes (híbridos, eléctricos e híbridos enchufables) comercializados en España en el segmento premium. Pero además del agrado de conducción, la calidad o la fiabilidad, todos los vehículos híbridos Lexus

comercializados en España han obtenido la clasificación ECO, de forma que se pueden acoger a un buen número de ventajas en episodios de contaminación de las grandes ciudades.

En general, los motores de los vehículos emiten diferentes tipos de compuestos químicos. El más conocido es el



▲ El Lexus GS cuenta con tres versiones híbridas con precios que parten de los 53.700 euros.

CO₂ o dióxido de carbono, cuyo exceso es responsable del efecto invernadero. Pero el CO₂ es un gas incoloro, inodoro, y que no tiene ningún tipo de efecto negativo directo sobre la salud huma-



▲ El motor del Lexus ES rinde 218 caballos con un consumo medio homologado de solo 4,7 l/100 km.



▲ En el Lexus NX el modo EV permite aprovechar mejor la carga de la batería.

na. De hecho, es un gas que se genera de forma natural en la respiración, en las fotosíntesis de plantas, y es vital para la vida en la Tierra. Además del CO₂, los motores de los vehículos generan otro tipo de emisiones que sí son nocivas para la salud humana, de las cuales los más importantes son los NOx. La tecnología híbrida de Lexus combina un motor eléctrico con otro de gasolina, obteniendo unos reducidos niveles de emisiones, tanto de CO₂ como de NOx y partículas. De hecho, los híbridos de Lexus emiten entre 10 y 20 veces menos NOx que un motor diésel equivalente. Por eso Lexus abandonó la tecnología diésel hace varios años. Y como referencia se puede decir que un CT 200h tan solo emite 0,005 g de NOx por kilómetro recorrido.

En la tecnología Lexus Hybrid Drive, al arrancar, el motor eléctrico puede propulsar al híbrido de Lexus hasta 80 km/h gracias a la energía eléctrica almacenada en la



Los Lexus híbridos circulan en conducción urbana hasta dos terceras partes del tiempo únicamente con la energía de las baterías. Y la batería híbrida tiene la misma vida útil que el resto de componentes del vehículo, por lo que nunca será necesario sustituirla. En los híbridos de Lexus, una unidad de control de energía controla de forma inteligente las condiciones de conducción para elegir qué fuente de energía es la que se debe usar en cada momento. Opta por usar uno de los dos motores o los dos a la vez. En la foto superior la electricidad se combina con la gasolina para mover las ruedas. En la foto inferior, la frenada regenerativa, la retención con el motor o el sobrante de fuerza permite cargar la batería.

batería. Hasta ese momento, el vehículo se mueve en completo silencio, no gasta gasolina, y produce cero emisiones.

A velocidades superiores o si las condiciones de carga de la batería lo requieren, el motor de gasolina entra en acción y se combina con el motor eléctrico. Juntos, con una magnífica gestión de las

dos fuentes de energía, proporcionan un confort de conducción excepcional, y unos bajos niveles de emisiones y consumos. Al frenar o desacelerar, el motor de gasolina se apaga, y el sistema de frenada regenerativa volverá a cargar la batería. Por este motivo, con la tecnología Lexus Hybrid Drive no hace falta recargar el coche.



▲ El Lexus LC 500h (en la foto adelantando al LC 500) es el modelo más costoso de la gama.

CT 200h ES EL MODELO MÁS ACCESIBLE DE LA GAMA HÍBRIDA



▲ Bajo esta denominación se esconde el eficaz sistema híbrido de la marca premium japonesa.

de un descuento de hasta un 30 por ciento pagando con el ECO Vía T.

La tecnología Lexus Hybrid Drive ha sido concebida para que los conductores reduz-

Todos los Lexus Hybrid Drive están catalogados con el distintivo ECO por la DGT. Esta etiqueta ECO permitirá a los propietarios la reducción o exención de determinados impuestos, descuentos en parquímetros, o vía libre en acceso a centros urbanos en periodos de restricción por índices de alta contaminación.

En Madrid por ejemplo, los Lexus híbridos pueden circular en todos los escenarios anticontaminación independientemente de número de matrícula par o impar. Asimismo, los híbridos

ASÍ TRABAJA EL LEXUS HYBRID DRIVE



▲ Al arrancar, sólo el motor eléctrico puede propulsar al Lexus por sí mismo, en este caso al GS 300h o al 450h, a una velocidad de hasta 64 km/h, gracias a la energía eléctrica suministrada por la potente batería.



▲ A partir de 64 km/h, el motor de combustión y el motor eléctrico se combinan de la forma más eficiente posible para conseguir el consumo más reducido con las prestaciones más brillantes. El calculador del sistema decide.



▲ Si se necesita realizar un adelantamiento o simplemente incrementar el ritmo de forma instantánea, el Lexus Hybrid Drive activa el motor eléctrico para complementar al de gasolina logrando una entrega de par fascinante.



▲ Al desacelerar o frenar hasta detenerse el motor de gasolina se apaga y el coche deja de gastar. En esas situaciones el sistema aprovecha esa energía cinética cargando la batería gracias a la frenada regenerativa.

da tienen hasta un 80 por ciento de bonificación en el impuesto Municipal de Circulación (según ayuntamientos). Y en Cataluña los Lexus Híbridos suman a esta bonificación en el impuesto Municipal de Circulación (según ayuntamientos) un descuent-

to de hasta un 30 por ciento (Eco Vía T) en los Peajes de la Generalitat. Además, pueden circular por el carril BUS/VAO sin necesidad de tener alta ocupación en el vehículo. Y en algunos aparcamientos (como los Saba), los Lexus híbridos disfrutan

can sus emisiones adoptando una actitud responsable hacia su entorno sin sacrificar las prestaciones, la calidad, la artesanía o el diseño que distinguen a Lexus.

La gama híbrida de la marca japonesa está compuesta por 10 modelos que serán 11 cuando llegue el UX a finales de año. Esta amplísima gama da lugar a un total de 40 versiones híbridas con potencias que van de los 136 caballos del CT 200h a los 359 que rinden modelos como el Lexus LC o el buque insignia, la berlina LS. Y los precios de la gama oscilan entre los 24.900 del compacto CT 200h y los 120.000 euros del imponente Lexus LC 500h.



▲ La plataforma del Lexus LS, el buque insignia de la marca, es una imponente obra de ingeniería. La combinación de motores rinde 359 CV.



▲ En la berlina GS también se puede programar un modo eléctrico EV que fuerza el funcionamiento con batería.

de Lexus tienen una bonificación de hasta un 50% en las tarifas de aparcamiento SER (zona azul y verde). En algunas ciudades como Alcobendas o San Sebastián de los Reyes, aparcar en zona azul es gratis con un Lexus Híbrido. Además, los vehículos con tecnología Híbrido



El Amsterdam Arena garantiza su suministro eléctrico en cualquier circunstancia con el sistema de almacenamiento energético más grande de Europa, que se acaba de inaugurar en sus instalaciones.

El Nissan Leaf ilumina el estadio del Ajax

Una segunda vida para las baterías de los coches eléctricos ha dejado de ser teoría. Lo convierte en realidad la puesta en marcha del sistema de almacenamiento de energía más grande de Europa, que alimentan 148 baterías nuevas y usadas del Nissan Leaf.

Reutilizar las baterías usadas de los vehículos eléctricos para proporcionar energía asequible es un hecho. Lo confirma el almacenamiento de energía alimentado con esas baterías, que ilumina el Johan Cruyff Arena de Amsterdam; el mayor sistema de ese tipo con que cuenta un espacio multifuncional en Europa.

Concretamente 148 unidades (85 nuevas y 63 usadas) iguales a las que impulsan al Nissan Leaf generan la fuerza de apoyo, que mejorará la estabilidad de la red durante los multitudinarios eventos que se celebran en el estadio de Ajax. Lo aseguran los 3 megavatios almacenados, que llegan a proporcionar las unidades de conversión de energía instaladas por Eaton y generan las 148 baterías del Nissan Leaf y que convierten a este en uno de los estadios más sostenibles del mundo. También aseguran el suministro eléctrico a visitantes, vecinos y red holandesa si hay un corte de suministro. Pues, como explica Henk van Raan, el director de innovación del complejo, las instalaciones tienen «asegurada una considerable cantidad

de energía, incluso durante un apagón». Además, con esta electricidad de emergencia se reduce el uso de los generadores diésel y se aligera la carga sobre la red eléctrica general al poder hacer frente a los intensos picos de consumo, que se producen, especialmente, durante los grandes conciertos que acoge el estadio holandés por el que pasan más de dos millones de personas cada año.

Esos tres megavatios de almacenamiento flexible ofrecen, capacidad suficiente para cargar medio millón de iPhones o abastecer a 7.000 hogares durante una hora, en un sistema que también permi-

te acumular y usar de manera óptima la electricidad producida por los 4.200 paneles solares instalados en el techo del Arena. Con ello se ahorran 116.683 toneladas de CO₂ de emisiones.

Este sistema además de proporcionar energía sostenible de forma inteligente propicia una segunda vida a las baterías de vehículos eléctricos. Reutilización que demuestra que «estamos poniendo nuestro ecosistema eléctrico en el corazón de un futuro sostenible, transformando la forma en que conducimos y también transformando la forma en que vivimos», considera el Director General de

▶ Las 148 baterías del Nissan Leaf y las unidades de conversión eléctrica de Eaton proporcionan los 3 megavatios, que aseguran suministro y consumo eléctrico fiable y eficiente al estadio del Ajax, convertido en uno de los más sostenibles del mundo.



Nissan Energy, Francisco Carranza. Puntualizando que, si se quiere efectividad, esa segunda vida tiene que partir de un nivel mínimo del 75 % ciento y alargarse diez años; el mínimo comprometido por la marca japonesa antes de que se agoten.

El proyecto, que tiene el respaldo del Fondo para el Clima y la Energía de la capital holandesa (AKEF) y el programa de cooperación europea Interreg, es fruto del programa de innovación gestionado por Amsterdam Innovation Arena y cuenta con la colaboración de Nissan, Eaton, BAM, The Mobility House y el Johan Cruyff Arena. La empresa asociada, Amsterdam Energy Arena BV, es la encargada de comerciar y gestionar la capacidad de almacenamiento disponible.

Sobre la elección del Arena de Amsterdam para el proyecto, Francisco Carranza nos remite a la rapidez de respuesta de los holandeses, su seriedad y compromiso con el medio ambiente. Por contra, ponerlo en marcha en cualquier estadio español topa con una legislación, que no favorece el autoconsumo de energía eléctrica pasados los 10 Kwh de potencia, límite a partir del cual los consumidores deben pagar como si la compraran a un distribuidor. Tampoco se puede devolver la energía sobrante a la red, porque para ello hay que estar dado de alta como productor y pagar el denominado «impuesto al sol». Handicaps que no impiden al responsable de Nissan Energy aventurar que «en tres meses habrá noticias importantes en España» relacionadas con esa innovadora solución.

la frase

Erik Jonnaert. Secretario general de ACEA (Asociación Europea de



Constructores de Automóviles) «La industria del automóvil es la columna vertebral de la economía europea. Los impuestos a los vehículos suponen 413.000 millones de euros al año en Europa, casi tres veces el presupuesto de la UE»

en breve

► **DIÉSEL Y GASOLINA.** - Faconauto, la patronal de los concesionarios, considera que el aumento de emisiones de CO₂ hasta los 116 g/km en los coches vendidos de enero a junio se debe a la caída en las matriculaciones de diésel (-18,3%). Los motores diésel emiten hasta 20% menos de CO₂ que los equivalentes de gasolina.

► **PRESENTACIÓN EN NUEVA YORK.** - El Centro CIFAL Madrid, que gestiona el RACE y que es el único en el mundo de formación en Seguridad Vial de Naciones Unidas, presentó en la sede de la ONU, en Nueva York, su plan de formación en Seguridad Vial para líderes y autoridades.

► **AUTOBUSES MENOS CONTAMINANTES.** - La EMT (Empresa Municipal de Transportes) de Madrid invertirá 138 millones de euros en la compra de 460 autobuses en los próximos 2 años. El objetivo es que la flota sea 100% ecológica de aquí a 2020.

el puntazo

El fiscal coordinador de Seguridad Vial pide que se investigue el uso del teléfono móvil al volante

El fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha pedido a las policías de tráfico que investiguen la utilización del teléfono móvil en relación con los accidentes de circulación, así como las llamadas previas al siniestro. Según la fiscalía, esta medida se fundamenta en el hecho de que buena parte de las 600 muertes que se produjeron el año pasado por salidas de vía pudieron ser causadas por el uso de dispositivos móviles. Vargas también apunta al uso del navegador o el manos libres como desencadenantes de los accidentes.

la cifra

2,6

millones de automovilistas (el 10,9% del censo de conductores) reconoce ser agresivo al volante y utilizar expresiones físicas o maniobras intimidatorias, según un estudio de la Fundación Línea Directa. Murcianos y riojanos admiten ser los más agresivos.



SEGÚN LA MEMORIA DEL INSTITUTO NACIONAL DE TOXICOLOGÍA Y CIENCIAS FORENSES

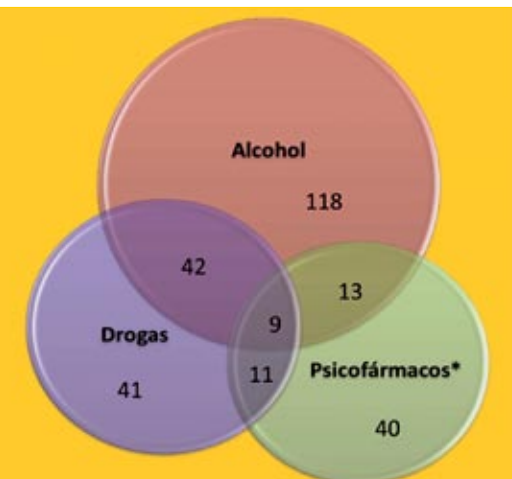
Casi la mitad de los conductores fallecidos consumió alcohol o drogas

El alcohol y las drogas siguen estando muy presentes en los accidentes de tráfico en nuestro país. El 42,1% de los 651 conductores fallecidos durante el año pasado en siniestros en la carretera había consumido alcohol, drogas y/o psicofármacos, según los datos de la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

Esta cifra mejora en un punto la tendencia de conductores fallecidos con resultados toxicológicos positivos (el año anterior, el porcentaje fue del 43%), que se registra desde el año 2011, pero sigue siendo muy preocupante. El informe incide especialmente en el hecho de que entre los fallecidos que han dado positivo por alcohol,

por cada mujer conductora hay once conductores varones.

Los datos están ahí y también los riesgos. Los expertos indican que, cuando la tasa de alcohol supera el límite permitido, se multiplica por cinco el riesgo de sufrir un accidente de tráfico y por más de cien cuando se sobrepasa el



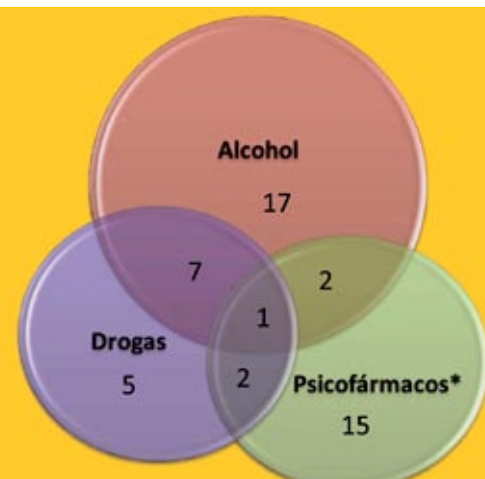
▲ Entre los conductores fallecidos, 118 habían tomado solo alcohol, 41 solo drogas y 40 solo psicofármacos... pero otros 75 habían mezclado varias sustancias.

límite penal (1,2 gramos/litro). Por su parte, las drogas multiplican el riesgo entre 2 y 7 veces respecto a los conductores no consumidores.

El informe presentado por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses destaca que la mezcla de sustancias entre los conductores fallecidos se detectó sobre todo

en edades comprendidas entre los 25 y los 55 años (72,3%), aunque este año se ha constatado un descenso en la franja de edad entre los 45 y los 54 años.

Entre los conductores fallecidos, el 18,1% había consumido solo alcohol y de ellos, el 30,5% viajaba en motocicleta. Además, entre los conductores con resultado positivo, el



▲ 37 de los peatones fallecidos en accidente habían tomado solo alcohol, drogas o psicofármacos. Pero otros 12 habían consumido más de una sustancia.

75,8% presentaban una tasa de alcohol superior a 1,2 gramos/litro (el límite penal).

En el caso de las drogas (principalmente cannabis y cocaína), estaban presentes en 41 casos, es decir, en el 6,29% de los fallecidos. De ellos, 39 eran hombres y solo 2, mujeres.

El Instituto de Toxicología analizó en total 884

casos de fallecimiento por accidente de tráfico, entre ellos 651 eran conductores, 143 peatones y 90 ocupantes del vehículo. Entre los peatones muertos, en 17 casos se detectó consumo de alcohol, en 5 de drogas y en 15 de psicofármacos, todas ellas sustancias que han podido afectar a sus habilidades para hacer frente a imprevistos surgidos en

la vía pública. Un 34% dio positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos.

Los datos fueron presentados en un acto en el que estuvo presente Pere Navarro, director general de Tráfico, quien descartó endurecer las penas y optar por el incremento de los controles para sensibilizar a la población de los graves efectos que tiene ponerse al volante habiendo consumido sustancias de este tipo. Para Pere Navarro, lo importante es que no haya «sensación de impunidad» al volante.

La última campaña de la DGT para perseguir el consumo de alcohol y drogas ha tenido lugar a comienzos del verano, con la realización de más de 25.000 pruebas diarias. Entre los objetivos de la DGT para este año está la realización de cinco millones de pruebas de detección de alcohol y, al menos, 100.000 test de drogas.

Euro NCAP

Ford Focus y Volvo XC 40: dos nuevos 5 estrellas

El Ford Focus y el Volvo XC40 son los últimos modelos que reciben 5 estrellas -la máxima puntuación- en los test de seguridad de Euro NCAP. El SUV de Volvo obtuvo un 97% en protección a adultos, un 87% en la de ocupantes infantiles, un 71% en la de peatones y un 76% para los sistemas de asistencia. El Ford Focus logró un 85% en la protección de adultos, un 87% en protección infantil, un 72% en peatones y un 75% para sus tecnologías.



FORD		FOCUS	
ESTRELLAS	★★★★★	ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%	ADULTOS	97%
NIÑOS	87%	NIÑOS	87%
PEATONES	72%	PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	75%	S. SEGURIDAD	76%



VOLVO		XC 40	
ESTRELLAS	★★★★★	ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%	ADULTOS	97%
NIÑOS	87%	NIÑOS	87%
PEATONES	71%	PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	76%	S. SEGURIDAD	76%

La última campaña de la DGT para perseguir el consumo de alcohol y drogas ha tenido lugar a comienzos del verano, con la realización de más de 25.000 pruebas diarias. Entre los objetivos de la DGT para este año está la realización de cinco millones de pruebas de detección de alcohol y, al menos, 100.000 test de drogas.



PSA crece y saca a Opel de números rojos

El Grupo PSA, que engloba las marcas Peugeot, Citroën, DS, Opel y Vauxhall

(adquiridas hace un año) logró entre enero y junio de este año un beneficio neto de 1.481 millones de euros, lo que supone un 18% más que en el mismo periodo del año anterior. La división que engloba a las marcas francesas (Peugeot, Citroën y

DS) ganó 1.873 millones de euros (+29,8%), mientras que el resultado operativo de la nueva división, compuesta por Opel y Vauxhall, obtuvo un beneficio de 502 millones de euros y una facturación de 9.946 millones de euros, frente a las pérdidas de 179 millones de euros registradas en 2017.

Las matriculaciones del Grupo alcanzaron un volumen de 2,18 millones de unidades en el primer semestre del año, lo que supone un récord, con un

38,1% de crecimiento. Con estos datos, PSA se coloca como segundo fabricante europeo, por detrás del Grupo Volkswagen.

Renault Se mantiene el tercer turno en Valladolid

Renault da marcha atrás y, finalmente, la factoría de carrocería y montaje de la marca en Valladolid mantendrá el tercer turno de

trabajo durante el mes de septiembre, lo que supone en torno a 450 empleos. Según Renault, esta decisión obedece al «éxito comercial del vallisoletano Captur». Este modelo comenzó su producción en febrero de 2013 y, desde entonces, se han exportado más de 1,1 millones de unidades a 66 destinos de todo el mun-



do. El Captur es el segundo modelo más producido en la historia de la factoría, superando los 1,2 millones de unidades en una planta que ha ensamblado 7 millones de coches de 17 modelos desde 1972.

El Renault Captur se mantiene en el ranking de los tres modelos más vendidos en el mercado español y es el segundo vehículo preferido por los clientes en Francia así como uno de los más comercializados en Europa.

Producción Crecimiento de un 4,2% hasta junio

Las plantas españolas de producción de automóviles cierran el primer semestre del año con una notable mejoría. Desde enero hasta junio, ensamblaron 1,63 millones de vehículos, lo que supone un 4,2% más que en el mismo periodo de 2017. Según Anfac, la patronal de los fabricantes, solo en

junio se fabricaron 278.748 vehículos, con un incremento del 7,12%, debido sobre todo al buen ritmo en la producción de turismos. Las exportaciones también repuntaron en el mes de junio, con una subida 12,8%.

Combustibles Nuevo etiquetado para octubre

El próximo 12 de octubre entrará en vigor la norma

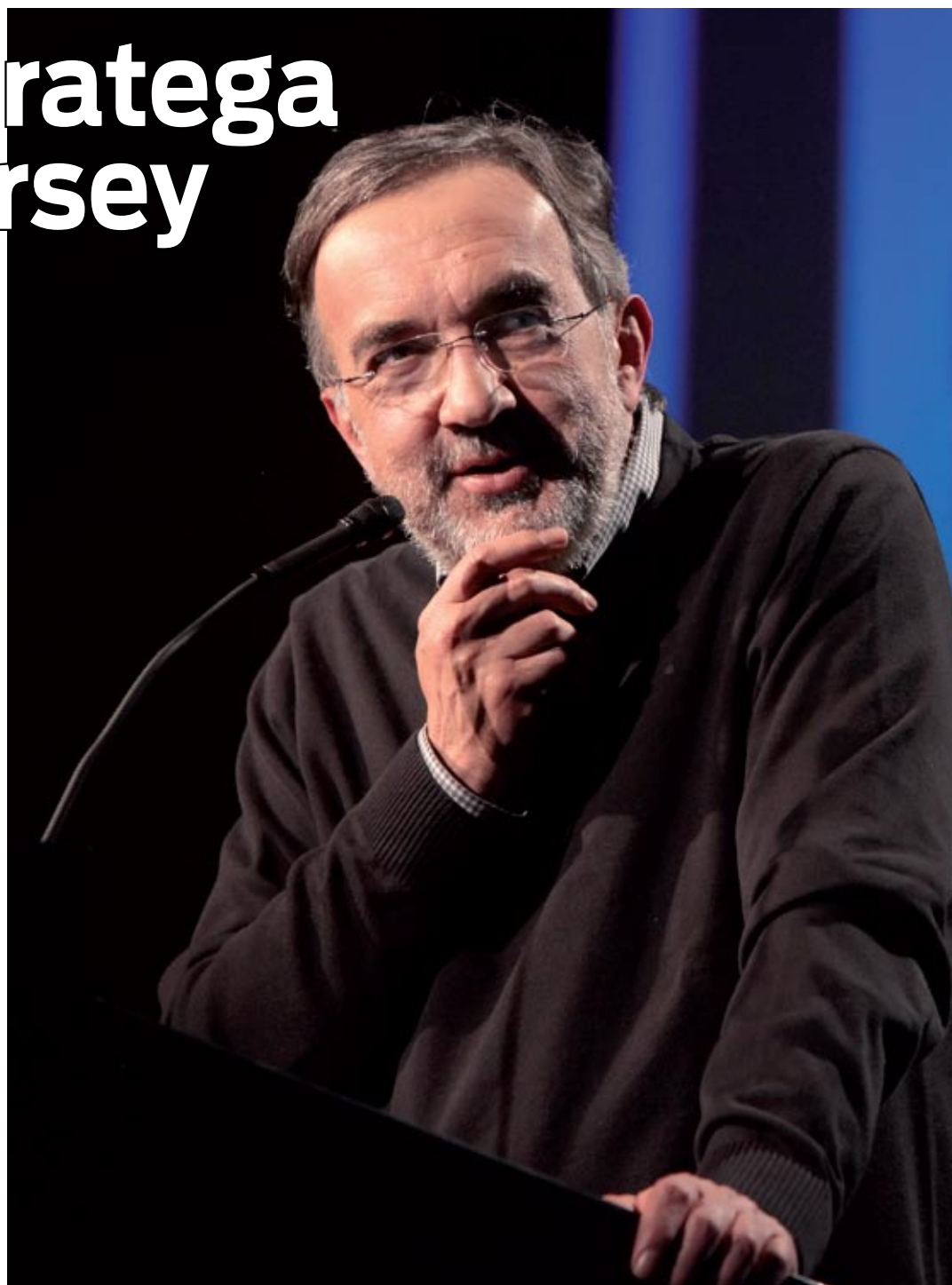
El estratega del jersey

Hombre sin igual, estratega único, salvador de Fiat... Sergio Marchionne, protagonista de la industria del automóvil del Siglo XXI, ha fallecido dejando un desafío tan grande para sus sucesores como el que él mismo afrontó cuando se hizo cargo del grupo italiano hace 14 años.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Presentó su último plan industrial el pasado 1 de junio... y se puso una corbata. Fue algo chocante en él, siempre ataviado con jersey, una más de sus ironías, tal vez la última.

Trabajador incansable, no paraba de viajar, siempre fumando cigarros puros, incluso en el avión de la compañía que le dio plenos poderes para salvar una Fiat en estado ruinoso allá por 2004. Los créditos la ahogaban, había fallecido Umber-



MAGO DE LAS FINANZAS Multiplicó los beneficios

A lo largo de su gestión al frente de FCA, Sergio Marchionne multiplicó los beneficios y el valor de la empresa. Desde un principio veló por los intereses de los propietarios, el principal de los cuales es el Grupo Exor de la familia Agnelli (30,78 por ciento del accionariado). Como muestra, durante 2017 Fiat Chrysler logró 3.510 millones de euros de beneficio neto, un 93 por ciento más que los 1.814 millones de 2016. Durante el pasado ejercicio, el valor de la acción de FCA subió un 172 por ciento; sus ventas anuales totalizaron 4,74 millones de unidades; y el volumen de facturación alcanzó 110.934 millones de euros.



to Agnelli y se sucedían las guerras internas por el poder. Entonces, Luca di Montezemolo y John Elkann le ofrecieron el puesto de consejero delegado (CEO) ante el escepticismo de muchos. Allí empezó todo, pero antes Marchionne se había labrado su porvenir.

De origen italiano (1952), pasó su juventud en Canadá. Sobresalió en sus estudios, trabajó, se formó, y con los años se fue a vivir a Suiza, donde residiría a partir de 2002. Tras dirigir SGS Group, fue nominado a la dirección de Fiat. Nadie suponía que años después eclipsaría a sus predecesores. Marchionne se encontró un grupo preso de sí mismo y con grandes pérdidas. Como primera medida quiso conocer la opinión de sus directivos, y a muchos

italiana había visto su tabla de salvación en la venta a General Motors. Marchionne, sin embargo, consiguió que la multinacional estadounidense renunciara a la operación (la célebre 'put option') y pagara en compensación 1.550 millones de euros. A partir de entonces todo cambió.

El camino emprendido por Sergio Marchionne fue muy difícil. Tuvo que hacer renuncias impopulares, renegociar la deuda con los bancos, entender el modo de pensar de los sindicatos y pactar con ellos, «sacar petróleo de debajo de las piedras»... Pero al final de cada ejercicio los accionistas volverían a ver números negros después de años de cifras en rojo.

La segunda gran jugada



▲ Días antes de su fallecimiento se anunció a Mike Manley, a la izquierda, como sucesor de Marchionne al frente de FCA. En la foto, ambos, en el lanzamiento del Renegade, el primer Jeep fabricado en Italia.

les preguntó qué harían para mejorar la situación. Por otro lado, su visión de los negocios le hizo poner en práctica estrategias casi impensables hasta entonces. La fórmula iba a ser la adecuada, con éxitos como la materialización del modelo 500 o la renuncia de General Motors a comprar Fiat.

Esta fue su primera gran jugada de póker, un juego que conocía bien. La marca

de póker en la trayectoria de Marchionne sería en 2009. El directivo italo-canadiense negoció con la administración Obama la compra a coste cero del Grupo Chrysler, entonces en coma tras el intento de salvación por la alemana Daimler. Primero se haría con el 20 por ciento, porcentaje que iría creciendo con el tiempo hasta llegar al control absoluto. Fiat Automobiles se conver-

LAS CLAVES DE SU GESTIÓN

▲ EN POSITIVO

- Venta a General Motors.** Consiguió impedirla en 2005 cuando ya estaba en marcha, recibiendo Fiat a cambio 1.550 millones de euros
- Lanzamiento del Fiat 500.** De nuevo, un modelo Fiat entre los coches más vendidos. Fue en 2007 y sigue cosechando éxitos.
- Compra de Chrysler.** Tras la crisis del sector y a partir de 2009, la adquirió gradualmente a la Administración Obama. Hoy da beneficios.
- Relanzamiento de Alfa Romeo y Abarth.** Tras varios intentos y retrasos, en 2015 comenzó la nueva etapa de Alfa Romeo: Giulia, Stelvio, F-1...
- Crecimiento de Ferrari y Maserati.** Presidente de Ferrari en 2014, recogería los frutos de Montezemolo y aumentaría beneficios. Hizo de Ferrari una división independiente.



▼ EN NEGATIVO

- Desmantelamiento de Lancia.** La gama se redujo de 5 modelos en 2005 (Ypsilon, Musa, Lybra, Thesis y Phedra) al Ypsilon en 2018.
- Lanzamiento del 500L.** No fue una apuesta ganadora en términos absolutos, pero no por ello se abandona la idea de una 'familia 500' al completo.
- Plan 'Fabbrica Italia'.** En septiembre de 2012 se anuló este plan industrial, lo que fue duramente criticado por los sindicatos.
- Encogimiento de Fiat.** En busca de beneficios con otras marcas más rentables dentro de FCA, la marca Fiat perdió protagonismo.
- No ver campeona a Ferrari.** Se lo hubiera merecido, pero no llegó a verlo pese a 3 subcampeonatos de Fernando Alonso y uno de Sebastian Vettel.



tiría en Fiat Chrysler Automobiles (FCA), y el abanico de marcas, alguna tan rentable como Jeep, crecería, a pesar de que Lancia quedaría reducida al Ypsilon tras haber puesto su escudo en modelos de Chrysler como los 300, Sebring o Voyager.

Amante de la música, el cine y... la Juventus, su des-

aparición ha traído un elenco de declaraciones de toda la industria a través de sus más importantes directivos. Nadie ha permanecido insensible a la desaparición de este titán de la automoción. Michael Manley le ha sucedido como consejero delegado de FCA, y John Elkann como presidente de Ferrari.





Este año Motor16 apoyaba al vehículo patrocinado por Coches.net, en representación de la Fundación A LA PAR, que ayuda a vivir de forma independiente a personas con discapacidad intelectual.

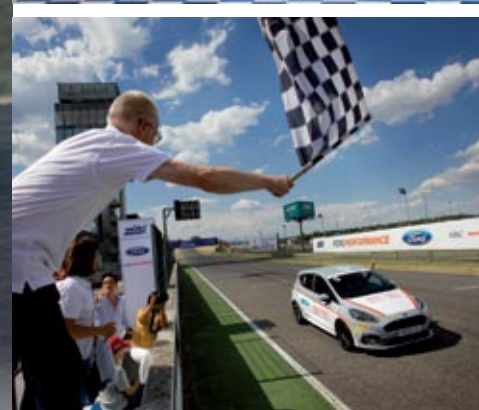
Aquí ganan todos

Un año más, y van 15, Ford España ha organizado su carrera solidaria de 24 Horas, que esta vez enfrentaba 12 unidades del Fiesta ST de 200 CV en el circuito del Jarama. Emoción y caras famosas en una cita donde todas las ONG participantes tuvieron recompensa.

Nada menos que 116.000 euros se repartirían este año entre las 12 ONG participantes –seleccionadas entre 45 candidaturas– en la decimoquinta edición de las 24 Horas Ford, carrera benéfica que, con sus premios, financia proyectos concretos. Y aunque todos ganan, pues cada uno de los equipos que ocupen las cinco últimas plazas reciben 5.000 euros, el objetivo de todos es hacerse con los 30.000 euros del primer puesto. O con los 20.000 del segundo. Unas sumas que dan para mucho en manos de organizaciones acostumbradas a extraer el máximo rendimiento de cada céntimo recibido.

En esta ocasión, Motor16

► La prueba se iniciaba a las 5 de la tarde del viernes, con los coches formados en parrilla según el orden de la carrera virtual disputada unos días antes. Cada equipo disponía de 235 litros de gasolina para las 24 horas de carrera, y cuatro neumáticos de repuesto, que todos acabaron empleando.



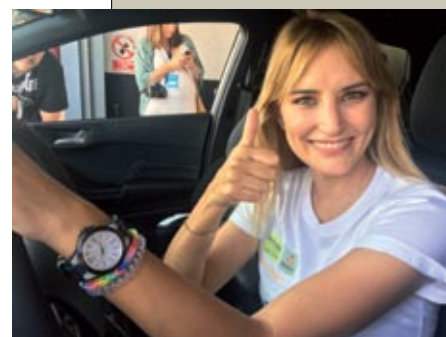
◀ Con una ventaja de sólo 54 segundos sobre el siguiente, el triunfo fue para el Fiesta ST de las revistas Coches y Alta Gama, que representaba a la Fundación Elena Barraquer, dedicada a procurar cuidados oftalmológicos en las zonas más deprimidas del planeta. Con los 30.000 euros del premio financiarán un proyecto en Mozambique.

ponía su granito de arena corriendo en el Fiesta ST inscrito por la web Coches.net, que representaba a A LA PAR, una fundación que desde 1948 está al servicio de las personas con discapacidad intelectual, apoyando su formación y el desarrollo de su vida independiente y de su ocio, y garantizando también su participación en el mercado laboral con empleos protegidos. Y la cosa empezó muy bien, con nuestro coche alternándose en la primera posición du-

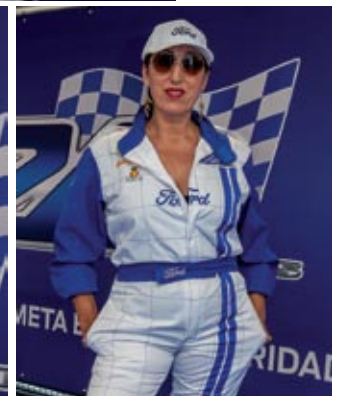
rante varias horas, aunque el primer cambio de neumáticos llegó muy pronto –poco más de 9 horas de carrera– y una penalización a cinco horas del final –dos vueltas de sanción por superar en 1 km/h los 40 de velocidad límite en el ‘pit lane’– cayó sobre nosotros como un jarro de agua fría. Aún así, la cuarta plaza –que aparejaba 9.000 euros de premio– supo a éxito. Y aunque los componentes de A LA PAR nos daban las gracias, el mérito sólo es suyo.

ALBA CARRILLO Modelo... y piloto por un día

Cada vez que un servidor participa en las 24 Horas de Ford –y ya llevo unas cuantas ediciones a mis espaldas–, pregunto sólo tres cosas unos días antes: qué coche se usa, para qué ONG corro y qué famoso hay en mi equipo. Y este año la respuesta a la tercera cuestión fue «Alba Carrillo». Es decir, tendríamos poco más de una hora para convertir a la mediática modelo en la piloto que tomaría la salida con nuestro Fiesta. Y Alba respondió bien al reto porque partió desde la humildad y capeó con calma la lluvia de órdenes: «mete cuarta sólo en esta curva y en esta», «rueda siempre en quinta y en sexta», «frena cuando el coche vaya recto», «no vas a volcar...» Y no volcaste. De hecho, lo hiciste bien... y te divertiste.



◀ El actor Luis Tosar y el torero Óscar Higares sucumbieron ante la actriz Rosy de Palma, cuyo coche logró la victoria.



◀ Muchas caras conocidas del cine, como Fernando Tejero o Santiago Segura, y de los medios de comunicación, como Jesús Álvarez.



◀ El actor Tamar Novas, el jinete Cayetano Martínez de Irujo –siempre rodeado de ‘caballos’– y la modelo y actriz Vanessa Romero.

AUDI



EL Q8 DEBUTA EN EL CINE

El nuevo Audi Q8 es protagonista del cortometraje 'La octava dimensión', que se presentará oficialmente en el Festival Internacional de Cine de San Sebastián, a finales del mes de septiembre.

El filme, que narra cómo una escritora de novelas de misterio imparte a sus alumnos una clase magistral, está producido por Audi y dirigido por Kike Maíllo. En el reparto cuenta con Alberto Ammann, Nawja Nimri o Javier Pereira, entre otros.

TROFEO DEL TOUR

UN DISEÑO DE SKODA
Los trofeos que el 29 de julio recibieron los ganadores del Tour de Francia son obra de Skoda Design. El departamento de diseño



de la marca, patrocinadora del Tour desde 2004, se encargó de la creación de estos premios. Son de cristal, miden 60 cm y pesan 4 kilos.

70 ANIVERSARIO

Con esta iniciativa, Lindbergh colaboró con el Porsche Talent Project.



El famoso fotógrafo de moda Peter Lindbergh celebra el 70 aniversario de Porsche con una sesión especial, con el 911 y el Mission E (futuro Taycan) como protagonistas.

EL PORSCHE MISSION E Y EL 911, MODELOS POR UN DÍA

El icónico Porsche 911 y el prototipo Mission E, que se convertirá en el futuro Taycan y será el primer coche completamente eléctrico de la marca, han posado para el objetivo de uno de los fotógrafos de moda más reconocidos. Peter Lindbergh, el artista que ha retratado en blanco y negro a varias gene-

raciones de top model y actrices de todo el mundo, celebró el 70 aniversario de Porsche con una colaboración especial en la que fotografió a estos dos modelos automovilísticos en una playa francesa. La serie de imágenes forma parte del Porsche Talent Project, una iniciativa lanzada por el fabri-

cante de automóviles el año pasado con el objetivo de dar a artistas jóvenes la oportunidad de colaborar con otros reconocidos. Gracias a ello, el joven alemán Skander Khlif siguió a Lindbergh en el rodaje y tuvo la oportunidad de producir sus propias imágenes bajo la guía del fotógrafo de las estrellas.

www.lexusauto.es

ATENTOS A... HASTA EL 1/09

En la página web de Lexus y en sus redes sociales, se puede votar para elegir a los cuatro finalistas de la primera edición de los Premios de Excelencia de la música, promovidos por la marca y la directora Inma Shara.



www.facebook.com/PeugeotScootersEspana

EN MOTO

Gabriel Puertas, un aventurero mallorquín, ha recorrido 11.000 kilómetros de Palma de Mallorca hasta el Círculo Polar Ártico a bordo de una motocicleta Peugeot Metropolis.

BRIDGESTONE

TRES DEPORTISTAS SUPERANDO OBSTÁCULOS

Sergio Rodríguez, Javier Gómez Noya y Lidia Valentín, los tres embajadores de la marca Bridgestone, siguen participando en la iniciativa 'Persigue tu sueño, supera los obstáculos', con la que la marca pretende transmitir a sus seguidores los valores de esfuerzo, perseverancia y superación propios del deporte. En el último evento, Sergio Rodríguez retó en Madrid a 120 fans del baloncesto, en una cancha repleta de obstáculos.



www.cupraofficial.com/yes

EMBAJADORES DE LA MARCA LAIA SANZ Y SAÚL CRAVIOTTO SON LA IMAGEN DE CUPRA

El piragüista y medallista olímpico Saúl Craviotto y la piloto multicampeona del mundo Laia Sanz se suman al plantel de embajadores de Cupra, que ya cuenta en sus filas con la representación de los pilotos Jordi Gené, Jorge Lorenzo o Andrea Dovizioso. Craviotto participará en diferentes actos de la marca y será uno de los primeros en conducir el Cupra Ateca, el primer modelo que llegará al mercado: un SUV con 300 CV de potencia. Por

su parte, Laia Sanz colaborará en eventos de la marca y participará en citas del calendario de carreras a los mandos de un Cupra TCR. En concreto, formará

equipo con Jordi Gené, Alba Cano y Francesc Gutierrez en las 24 horas de resistencia en el Circuito de Barcelona-Cataluña (8-9 septiembre).

El piragüista olímpico Saúl Craviotto conducirá el Cupra Ateca y la piloto Laia Sanz correrá a los mandos del Cupra TCR.



www.hyundai.com

SE FABRICARÁ EN EDICIÓN LIMITADA ESTE KONA TIENE UN TRAJE DE 'IRON MAN'

Hyundai fabricará en edición limitada el Kona Iron Man, inspirado en el superhéroe de Marvel. La marca lo ha presentado en el salón Comic-Con de San Diego (EE.UU).

Si entre tus superhéroes preferidos se encuentra 'Iron Man', seguro que te gustará la personalización que ha hecho Hyundai del SUV Kona inspirada en este personaje de Marvel. El coche —que llegará al mercado en el primer trimestre de 2019 en edición limitada— tiene elementos de diseño interior y exterior que recuerdan al traje de

'Iron Man'. Las luces delanteras se asemejan a la máscara y la forma del ojo del héroe y el capó delantero se remata en forma de 'V' con la firma de Marvel en el centro. El logotipo con la máscara de Iron Man destaca en las aletas delanteras y, en el interior, la firma de Tony Stark adorna el panel de instrumentos.



Los colores gris y rojo de la carrocería son dos tonos exclusivos.



En la parte central de las llantas personalizadas destaca la máscara de 'Iron Man'.

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

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

LA IGUALDAD VETTEL-HAMILTON HACE QUE CADA MÍNIMO FACTOR —ESTRATEGIA, FIABILIDAD, FACTOR HUMANO...— PUEDA SER CLAVE

Cuando al mejor Ferrari en años no le salen las cuentas

Ferrari posiblemente disfrute en 2018 de un monoplaza superior por la mínima a Mercedes. Al menos competitivo en la mayoría de los circuitos. Sin embargo, al término del Gran Premio de Hungría y ante la pausa veraniega, tanto Hamilton como el equipo alemán son líderes de ambos campeonatos. En su caso con 24 puntos de ventaja a favor del británico, la mayor desde el comienzo de temporada en el intenso duelo que mantienen ambos pilotos. La vuelta del verano será caliente por fuerza.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

La Fórmula 1 alcanzaba el descanso veraniego tras un espectacular duelo entre Mercedes y Ferrari de una igualdad desconocida desde la pasada década. Tan intensa pugna se está produciendo porque el salto cualitativo de Ferrari le permite ahora aspirar al triunfo en numerosos trazados, uno de sus hándicaps de temporadas anteriores. Sin embargo, la clasificación no lo está reflejando así, para desconcierto y decepción en Maranello.

«¡Ganamos en su casa...!» Mercedes no caía derrotado en Silverstone en la reciente historia de la tecnología híbrida en la Fórmula 1. Pero Sebastian Vettel celebraba por la radio con su equipo en Gran Bretaña algo más que una simple victoria en el circuito británico. Un año antes el equipo italiano había sufrido la derrota más humillante de la temporada, y su triunfo en 2018 ponía en evidencia el gran salto cualitativo de su monoplaza. Dos semanas más tarde, en Hockenheim, Toto Wolff reconocía que el motor del SF71H era medio segundo más rápido en las rectas que la unidad de poten-

cia del W09. Quién hubiera imaginado semejante panorama en estos últimos años. Sin embargo, cuando Ferrari podía haber sellado con puntos esa superioridad en Alemania, el error de Sebastian Vettel y la victoria de Hamilton confirmaron que cada mínimo factor de rendimiento —estrategia, fiabilidad, factor humano...— influirá de forma determinante en la resolución del título en la actual temporada. Y Ferrari tampoco pudo

hacer valer en Hungaroring su teórica superioridad.

El pasado año, Ferrari dominaba en Mónaco, Hungría, o Singapur, trazados sinuosos y de curvas lentas donde la plataforma más corta de su monoplaza se movía como pez en el agua, y con un aprovechamiento general del neumático en la mayoría de los trazados. Pero en las pistas rápidas no podía con Mercedes. En 2018, Ferrari aumentaba la longitud del SF71H de 3.550

mm a 3.678 mm para mejorar su rendimiento aerodinámico. Hoy, está al nivel del W09 en trazados rápidos, como se confirmó en las recientes victorias de Canadá y Silverstone. La presión que ahora soporta el equipo alemán también se ha reflejado en los fallos estratégicos y de fiabilidad en la presente temporada, marcada por el toma y daca constante entre Vettel y Hamilton, Ferrari y Mercedes.

Pero la pretemporada ha-

bía dejado flotando en el aire una sensación de preocupante superioridad del equipo alemán. Al llegar a Australia, los entrenamientos confirmaron inicialmente semejante presunción cuando Hamilton lograba la pole con seis décimas de diferencia sobre Kimi Raikkonen, y ante un Vettel impotente con un monoplaza alejado de sus gustos personales. Pero en la carrera, el equipo alemán tuvo un error de cálculo al no controlar la ventaja de su piloto en cabeza y, tras la última salida del coche de seguridad Vettel robó la cartera al británico gracias a rodar descolgado en tercera posición. Un triunfo relativamente afortunado, porque incluso Kimi Raikkonen le había superado durante todo el fin de semana.

En Bahrein, Vettel y sus ingenieros reaccionaron para adaptar el SF71H a su estilo de pilotaje. Ferrari logró el doblete en los entrenamientos y Vettel el segundo triunfo consecutivo para el equipo italiano, algo que no ocurría desde 2004. Hamilton remontó hasta la tercera posición, condicionado por el retraso que supuso la sustitución de la caja de cambios. Tras solo dos pruebas y Vettel lideraba ya por 17 puntos.



▲ Cuando las cosas parecían ponerse de cara para Ferrari, el error de Vettel en Hockenheim y la exhibición de Hamilton bajo la lluvia, en la calificación de Hungría, han dado la vuelta al Mundial.



TRAS AÑOS DE DOMINIO MERCEDES EL SALTO DE FERRARI AUGURA UN OTOÑO CALIENTE. LA LUCHA VETTEL-HAMILTON PROMETE 

▲ Curiosamente Mercedes no ha sido capaz de vencer en los circuitos más favorables para su coche y Ferrari ha hecho lo propio. Las dos últimas carreras han significado un inesperado éxito para Hamilton, que se va de vacaciones con la mayor ventaja del año.

Mercedes debía responder cuanto antes, pero Red Bull se interpuso en su camino en China. Otro coche de seguridad fue determinante, y los favoritos se vieron sorprendidos por la maniobra de Red Bull al cambiar neumáticos con Daniel Ricciardo y Max Verstappen. El australiano llevó a cabo una extraordinaria remontada para lograr el triunfo, mientras que el segundo se llevó por delante a Hamilton primero y luego a Vettel, cuarto y octavo respectivamente en la meta. El británico acortaba distancias, pero Mercedes seguía sin ganar hasta el momento. Increíble.

A medida que competía en trazados de diferente naturaleza se confirmaba la igualdad de los dos monoplazas protagonistas, lo que se visualizó definitivamente en Bakú. Pero Vettel cometió el primero de esos errores que le pasan factura a final de año. Como

en esta misma pista el pasado año (con su agresión a Hamilton de coche a coche) y en Singapur. Falló al intentar adelantar a Bottas tras la interrupción de la carrera (accidente de los dos Red Bull) y regaló a los Mercedes una prueba que el equipo italiano había tenido controlada. El abandono de Bottas resultó un golpe de suerte para el británico, que con su victoria lideraba el campeonato por primera en la temporada. El péndulo comenzaba a oscilar de un lado a otro.

La segunda parte del campeonato arrancó en el GP de España. A diferencia de Australia, un coche de seguridad se volvía ahora contra Vettel, que al salir de boxes perdió posiciones para acabar cuarto. Pero el alemán no le vio el pelo a su rival en todo el fin de semana. La ventaja aumentó entonces a 17 puntos y parecía que Mercedes cogía la inercia

de temporadas anteriores ante un grupo de pistas favorables que llegaban después del Gran Premio de Mónaco. Red Bull se interpuso en el camino de ambos equipos, y la diferencia entre Vettel y Hamilton se redujo a solo 14 puntos tras esta carrera. A partir de aquí Toto Wolff se marcó como estrategia aumentar su ventaja sobre Ferrari y Vettel a la espera de pistas donde el W09 no sería presumiblemente tan competitivo como su rival.

En Canadá Ferrari introdujo la última evolución en su unidad de potencia y saltó la sorpresa cuando Vettel ganó en una de las pistas favoritas de Hamilton y Mercedes en los últimos años. Con algunos problemas de motor y un desmoralizado piloto, Vettel recuperó el liderato por tan solo un punto. Seguía un periodo frenético con tres grandes premios consecutivos en pistas tam-

bién idóneas a priori para las características del W09.

Pero Mercedes incorporaba en Francia otra evolución de su unidad de potencia. El equipo alemán copó la primera línea y Vettel embistió a Bottas con una salida alocada que le supuso el segundo error de la temporada. El alemán remontó hasta la quinta posición gracias también a la pírrica sanción de cinco segundos recibida. Aun así Hamilton se marchaba del Paul Ricard con 14 puntos de ventaja. En la pista no se producían enfrentamientos directos entre ambos pilotos, pero la clasificación general reflejaba esa intensa pugna.

De nuevo era el turno para Mercedes en el Red Bull Ring, circuito que había mimado a los monoplazas alemanes en temporadas anteriores. Sin embargo, la mecánica traicionó tanto a Hamilton como a Bottas, y el equipo alemán perdía sus dos coches por avería mecánica por primera vez desde 2014 mientras lideraban la prueba. Los neumáticos traicionaban antes a un nervioso Vettel, pero la victoria no fue esta vez para el alemán (sancionado por obstaculizar a Sainz en los entrenamientos), derrotado por Verstappen, aunque recuperaba la primera posición por tan solo un punto.

El Gran Premio británico sirvió como prueba de la evolución de Ferrari. Hamilton fue enviado a la última posición por Raikkonen en el incidente de la primera vuelta, pero voló hasta el podio para intercarse entre los dos Ferrari. El británico seguía firmando actuaciones magistrales y sin error. Sin embargo, el mensaje ya flotaba en el aire: Ferrari no era el equipo de 2017, ni su monoplaza tampoco. Vettel se marchaba a su país con ocho puntos de ventaja sobre Hamilton.

«Estamos viendo en esta temporada un patrón diferente», reconocía Toto Wolff tras el sprint de esas tres carreras seguidas, «todo va so-

bre el aprendizaje constante sobre el comportamiento del neumático, el factor más determinante de rendimiento. Y aciertas, y te equivocas, tenemos que aprender a controlarlos», explicaba en relación al comportamiento del W09, que sufre con los compuestos más blandos al mínimo aumento de la temperatura. «Obviamente, me hubiera gustado abrir una diferencia en Montreal, Austria y Silverstone, y perder parte de ella en Hungría y otra en Singapur. Pero tenemos que lograr la mayor cantidad de puntos posible». La realidad fue diferente a lo esperado. Quizás, para ambos equipos.

Cuando Vettel y Ferrari tenían a Mercedes contra las cuerdas en Hockenheim el error del piloto alemán supuso un auténtico mazazo psicológico, tanto como el regalo moral y deportivo que supuso para Hamilton. El británico remontó desde la decimocuarta posición, mientras el piloto alemán solo tenía que llegar hasta la meta en una prueba perfectamente controlada. Delante de la cúpula de Mercedes, de sus compatriotas, cerca de donde se había criado. Con las noticias sobre la salud de Sergio Marchionne en el aire. Y justo antes de un Gran Premio de Hungría al que Mercedes y Hamilton acudían ya resignados. Pero Hamilton salió de Hockenheim en cabeza de la general, con un enorme balón de moral y oxígeno, además de 17 puntos de ventaja sobre Vettel. Era la mayor diferencia de la temporada, la misma que llegó a disfrutar el alemán ya en la segunda cita del campeonato. Pero en Hungría, sucedió nuevamente lo inesperado: Ferrari desperdició su último cartucho antes de la pausa veraniega para coger oxígeno moral.

La lluvia descolocó a los monoplazas italianos el sábado. Ferrari perdió el control de la carrera desde la segunda línea, y Vettel otros siete puntos más en un terreno a priori favorable. Hamilton le superaba en 24. Hubiera sido mayor a favor de Vettel de no haber desperdiciado las dos últimas carreras previas a las vacaciones. Sin duda, a la Fórmula 1 le espera un otoño caliente. Afortunadamente.



MATRICULACIONES EN EUROPA

ESPAÑA Y FRANCIA IMPULSAN EL MERCADO DE AUTOMÓVILES

Las matriculaciones de vehículos en Europa sumaron 1.569.067 unidades en el mes de junio y se incrementaron un 5,2% impulsadas por mercados como el español, que creció un 8% con respecto al mismo mes del año anterior, lo que supone un incremento del 10,1% en los primeros meses del año. Entre enero y junio las ventas de vehículos nuevos han crecido en Europa un 2,9%, según datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

Entre los grandes mercados, Francia —con 252.216 unidades matriculadas— también participó en la subida, con un crecimiento del 9,2% en junio. Suecia, Polonia y Holanda también destacan en positivo, al igual que Alemania, que sigue siendo el principal mercado europeo. En este país se vendieron 341.308 vehículos, con un incremento del 4,2%, mientras que la subida anual es del 2,9%.

El incremento en las ventas de automóviles en junio fue el mejor registrado hasta la fecha en términos generales. En el lado contrario de la balanza se colocan, sin

embargo, Reino Unido e Italia, con bajadas en las matriculaciones de un 3,5 y un 7,3% respectivamente.

Precisamente, en una entrevista a Europa Press, el secretario general de ACEA, Erik Jonnaert, advertía que la incertidumbre política en la zona euro y la salida del Reino Unido de la Unión Europea podrían provocar una desaceleración de las ventas después de cuatro años consecutivos de crecimiento. También mostró su preocupación por el comportamiento del mercado ante una posible subida de los aranceles a la UE por parte de EE.UU.

Por marcas, Volkswagen fue la preferida por los europeos, con 186.817 unidades y un fuerte incremento del 16,8% en junio. También es el fabricante líder en los seis primeros meses del año. Renault, Peugeot y Opel le siguen en el ranking entre las marcas preferidas, aunque de esta última no se ofrecen datos comparativos al haberse integrado recientemente en la estructura de PSA. Mercedes (-7,6%) y Fiat (-9,4) son las marcas que experimentaron mayores caídas en junio.

	Junio	%18/17	Enero/Junio	%18/17
VW	186.817	+16,8	965.471	+9,4
RENAULT	135.728	+1,9	621.357	+0,47
PEUGEOT	98.128	+7,2	535.478	+8,9
OPEL	89.052	---	486.822	---
FORD	86.352	-8,6	540.010	-4,1
BMW	83.617	+10,8	410.295	-1,1
AUDI	76.921	+6,0	421.179	-1,6
MERCEDES	76.134	-7,6	438.670	-1,9
FIAT	73.868	-9,4	418.950	-9,0
SKODA	72.009	+9,1	387.100	+9,0

	Junio	%18/17	Enero/Junio	%18/17
ALEMANIA	341.308	+4,2	1.839.031	+2,9
FRANCIA	252.216	+9,2	1.188.150	+4,7
REINO UNIDO	234.945	-3,5	1.313.994	-6,3
ITALIA	174.702	-7,3	1.120.829	-1,4
ESPAÑA	142.376	+8,0	734.649	+10,1
SUECIA	66.244	+72,9	225.543	+16,5
BELGICA	56.211	+2,0	331.369	+2,8
POLONIA	46.090	+10,0	273.045	+10,5
HOLANDA	47.117	+15,5	253.410	+12,1
AUSTRIA	38.015	+7,3	192.861	+3,4
EU	1.569.067	+5,2	8.449.247	+2,9
EFTA	49.918	+1,3	246.538	-1,6
EU+ EFTA	1.618.985	+5,1	8.695.785	+2,8

OPEL

Combo Life: se admiten pedidos

Con dos distancias entre ejes y cinco o siete plazas en cada tamaño ya se puede reservar el Combo Life, que llega al mercado con un precio de partida de 14.900 euros, aplicados todos los descuentos. Adecuado al ocio y al trabajo ofrece versatilidad y espacio, además de un amplio nivel de sistemas de confort y seguridad para hacer más fácil y segura la vida del conductor. Alerta de colisión frontal con detección

de peatones, frenada automática de emergencias, asistente de mantenimiento de carril y

arranque en rampa, limitador y adaptador inteligente de velocidad, reconocimiento de señales de tráfico o alerta de somnolencia forman parte de



la larga lista de equipamiento disponible en este vehículo, que ofrece un espacio de carga de 597 litros en longitud estándar y cinco asientos. Volumen que puede llegar a los 2.693 litros en la versión largas, con los asientos traseros abatidos y utilizando hasta el techo

12 versiones para elegir

	L	XL
Expression 1.2T110 CV/S/6v	22.100 €	23.300 €
Expression 1.5TD75 CV/5v	21.600 €	-
Expression 1.5TD100 CV/S/5v	23.000 €	24.200 €
Selective 1.2T110 CV/S/6v	23.250 €	-
Selective 1.5TD75 CV/5v	22.750 €	-
Selective 1.5TD100 CV/S/5v	24.150 €	25.350 €
Selective 1.5TD130 CV/S/6v	25.750 €	26.950 €
Selective 1.5TD130 CV/S/AT8	27.250 €	28.450 €
Innovation 1.2T110 CV/S/6v	24.750 €	-
Innovation 1.5TD100 CV/S/5v	25.650 €	-
Innovation 1.5TD130 CV/S/6v	27.250 €	-
Innovation 1.5TD130 CV/S/AT8	28.750 €	-



Por 53.900 euros
A la venta solo en Internet

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

50 UNIDADES

Llega el exclusivo VW Golf R Unlimited

Ya está a la venta la variante más exclusiva del Volkswagen Golf: el Golf R Unlimited se comercializa en una edición limitada de solo 50 unidades, que únicamente se podrá comprar a través de Internet, en la web: <https://50golfr.com>. Cuesta 53.900 euros.

El modelo está basado en el

Golf R 2.0 TSI de 310 caballos y añade elementos específicos que acentúan su deportividad, como una carrocería recubierta en vinilo gris grafito metalizado mate, en contraste con las llantas Petroria Black de 19 pulgadas. Está equipado con escape deportivo de titanio Akrapovic, tren de rodaje adaptativo DCC,

paquete performance con frenos deportivos y deslimitador electrónico de velocidad máxima, característica que le da la denominación 'Unlimited'.

Los compradores de este exclusivo modelo recibirán un certificado de 'Edición Limitada' y podrán participar en un curso de conducción de VW Driving Experience.

TOWCAR OF THE YEAR 2018

Los mejores remolcando caravanas

El BMW 520d Touring xDrive M Sport es el modelo más idóneo para tirar de una caravana. Lo acredita el «Towcar of the Year 2018» y la victoria entre los de su mismo peso conseguidos en la duodécima edición de los premios que organizan las revistas especializadas Practical Caravan y What Car? y el club inglés Camping&Caravanning.

Al título, que la marca alemana ha conseguido por primera vez, optaban en esta ocasión 44 modelos llegados recientemente al mercado, que demostraron cualidades dinámicas y ergonómicas (aceleración, frenada, estabilidad a alta velocidad, arranque en subida, cambio de carril en emergencia...) tirando de hasta 1,6 toneladas, en una serie de exhaustivas pruebas diseñadas para averiguar el mejor coche para viajar con una caravana a cuestas. También calidad, precio, comodidad de conducción, costes de mantenimiento o habitabilidad son cualidades valoradas para decidir los mejores de las cinco categorías en juego y el vencedor absoluto.

En la lista de los mejores hay ganadores habituales, como los Skoda Octavia y Superb o el Land Rover Discovery, con rendimiento inmejorable en sus categorías de peso, y recién llegados, como el Volkswagen Polo (destacable estabilidad de remolque), el Kia Stinger (demostró que no se necesita una gran familiar o un SUV para tirar de la caravana) o el ganador BMW 520d (excelente resultado en todas las pruebas).

Éxito también del Peugeot 5008 (práctico siete plazas con impresionante estabilidad de remolque a velocidad y en la maniobra de cambio de carril de emergencia), nuevo Volvo XC40 (poder y la estabilidad

GANADORES POR PESOS Y CATEGORÍAS

Por debajo de 1.400 kg
Skoda Octavia Hatch 2.0 TDI 150PS SE L DSG
De 1.400 a 1.549 kg
Skoda Superb 2.0 TDI 150PS SE L Executive
De 1.550 a 1.699 kg
Peugeot 5008 2.0 BlueHdi EAT8 S&S GT
De 1.700 a 1.899 kg
BMW 520d Touring xDrive M Sport
Por encima de 1.900 kg
Land Rover Discovery 3.0 Td6 HSE
Mejor Pequeño
Volkswagen Polo 1.0 TSI 115PS SEL DSG
Mejor Gasolina
Kia Stinger 2.0 T-GDI GT-Line
Mejor SUV Compacto
Volvo XC40 D4 AWD R-Design Pro
Más Ahorrador
Hyundai i30 Tourer 1.6 CRDi 110PS Premium

con una amplia gama de caravanas y remolques) e Hyundai i30 Tourer (el más ahorrador y uno de los más estables).



GANVAM

EL MERCADO DE OCASIÓN CRECE EN EL PRIMER SEMESTRE

Con un total de 1.129.498 unidades, las ventas de vehículos de ocasión crecieron un 12,6% en el primer semestre del año, impulsadas sobre todo por los usados procedentes de flotas.

Según datos de Ideauto para la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM), las ventas de usados de hasta cinco años aumentaron un 29,4% de enero a junio mientras que la comercialización de modelos más jóvenes subió un 23,5%. Esto supone que uno de cada cinco usados del mercado tiene menos de tres años.

RENTING

RÉCORD HISTÓRICO EN ESPAÑA

El parque de vehículos en renting en España alcanza las 606.203 unidades, la cifra más alta registrada en nuestro país. Según datos de la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER), esto supone un incremento del 14,6% en relación a junio de 2017.

En los últimos 12 meses, los vehículos en renting han subido en 77.332 unidades, un crecimiento al que han contribuido especialmente pequeñas y medianas empresas, autónomos y particulares, con un 74,8% de cuota. Además, el número de clientes en renting aumentó un 41,6% en ese mismo periodo y se eleva a 122.362. La facturación del sector creció un 13,7%, hasta los 2.659,88 millones de euros.





Te ayudamos a **dibujar** la visión de futuro de tu organización

En **dealerBest** apostamos por herramientas de coaching para el desarrollo profesional de las organizaciones y en esta ocasión os queremos presentar la herramienta de **Mandala**, para trabajar un aspecto tan importante en cualquier organización, como su visión sobre el futuro y que esta vaya acompañada de sus valores y sea coherente con su estrategia y sus objetivos. ¿Estamos preparados como organización en nuestro sector para avanzar en la dirección que deseamos? La respuesta a veces no es fácil y requiere de un espacio para la reflexión por parte de las personas que lideran el rumbo a seguir. ¿Para qué un espacio para la reflexión? Para poder trabajar en el contexto adecuado los pilares que nos permitirán ser la mejor versión que queremos ser como organización y que las obligaciones del día a día junto con la planificación a corto plazo, nos impiden pararnos a trabajar en

esta parte. **Tener una visión clara sobre nuestro futuro nos ayudará a trazar la estrategia adecuada**, de manera que seamos nosotros los que decidamos el futuro que queremos en lugar de ir avanzando sin un rumbo claro. La forma de lidiar con los obstáculos que nos encontraremos por el camino será muy diferente y el resultado que vamos a obtener también lo va a ser. El Mandala es una herramienta creativa facilitadora de este espacio. Se puede trabajar de manera individual con la gerencia, mandos intermedios, personas con potencial..., o también de manera grupal con equipos gerenciales, de ventas, o departamentos clave. **Permite alinear la visión de futuro de la organización entre varios departamentos en momentos de cambios internos, cultura organizacional, de gerencia, momentos de cambios impuestos por el entorno en nuestro sector...** ¿Todos los departamentos o perso-

nas de nuestra organización comparten la misma visión de futuro? ¿Cómo de importante es esto para avanzar en la dirección deseada?

En ocasiones tenemos marcados objetivos muy claros pero el resultado ha quedado lejos de lo esperado. ¿Qué ha fallado? El primer aspecto a revisar es si compartíamos todos la misma visión de futuro.

El coach trabajará la visión con esta herramienta, y el resultado será una visión única y compartida por todos los integrantes, para que estén preparados para trabajar en los objetivos de la organización. El siguiente paso debe ir de la mano de otra herramienta que nos ayude a diseñar el plan de acción que vamos a poner en marcha para conseguir los objetivos. En resumen, **el Mandala es una herramienta perfecta para conseguir dirección única y compromiso por parte de la gerencia y del resto de integrantes de la organización.**

¿Qué hace del Mandala una herramienta más productiva que otras? **Trabajar la visión desde la parte menos racional de nuestro cerebro**, que en ocasiones no estamos acostumbrados a trabajar. Lo que a veces es difícil visualizar y explicar con palabras, surge de manera natural y espontánea a través de imágenes. El dicho de que una imagen vale más de mil palabras tiene aquí un significado real. **Las imágenes, la música y el acompañamiento del coach permiten trabajar de manera más productiva que otras herramientas habitualmente utilizadas en la práctica empresarial.**

En una sola sesión el coach es capaz de que el grupo o la persona tenga una visión clara, por lo que el benefi-

cio inmediato es el ahorro de tiempo en reuniones o comunicaciones y una dosis importante de compromiso por parte de todos, que sienten que la organización cuenta con ellos para conseguir lo que se propone y que tienen un espacio donde poner en común sus dudas, sus miedos y sus fortalezas conjuntas.

El Mandala trabaja en cuadrantes cuatro aspectos clave: la **visión** o situación ideal en el futuro como si ya estuviéramos allí; el **aprendizaje**, incorporado o desarrollado para llegar a la situación ideal; los **lastres**, frenos, obstáculos o miedos que nos impidan avanzar; y por último lo que nos da **energía** o nos pone las pilas.

Nuestro último trabajo con esta herramienta en **dealerBest** ha sido con nuestra querida red de concesionarios de **Acevas** en una sesión con un formato fuera de lo habitual, **con más de 40 gerentes de la red**. Trabajaron codo a codo su visión conjunta como red de concesionarios. Un reto para nosotros, y para ellos, permitiéndose ser los **verdaderos gurús de sus negocios**. Su conocimiento del sector, su experiencia y sus esfuerzos a lo largo de tantos años son aval suficiente. Preguntas como cómo va a ser nuestros clientes dentro de cinco años, nuestras instalaciones, cómo serán nuestros coches, cómo seremos como gerentes, cómo serán nuestros equipos, qué servicios vamos a vender, cómo nos van a percibir nuestros clientes, qué proyectos vamos a llevar a cabo, nuestros valores o los retos a los que nos enfrentamos, **generaron respuestas comunes para liderar el cambio al que se enfrenta el sector.**

Algunos aprendizajes fueron que comparten muchos miedos e incertidumbres puestos en común, la importancia del trabajo en equipo, lo mucho que pueden aportar como grandes empresarios que son y las muchas acciones que como asociación pueden llevar a cabo. **Les felicitamos a todos** y seguimos trabajando desde el reto que nos supone llevar la herramienta a algunas de sus organizaciones como punto de inicio para conseguir sus objetivos. Nos causa gran satisfacción la apuesta cada vez mayor en las organizaciones por programas de coaching para sus planes de formación, entendiéndolo como **una metodología más eficaz que las tradicionales formaciones dentro de áreas clave del negocio.**

Yolanda Fernández
Coach Ejecutivo en **dealerBest**



Para elegir:
1.0 TSI 115 CV: 20.250 €
1.6 TDI 115 CV: 21.300 €

SKODA Equipamiento y precio, las bazas del Karoq Like

Conectividad y tecnología no faltan en esta serie especial del SUV compacto checo, con campañas y financiación, presenta un precio de lo más atractivo. Disponible con el 1.0 TSI o el 1.6 TDI de 115 caballos y con cambio manual de seis marchas, el Karoq Like parte del acabado Ambition, equipa-

miento al que añade elementos como faros full Lead, cristales oscurecidos, marcos cromados en ventanillas, barras de techo plateadas y llantas de 16 pulgadas para el gasolina y de 17 para el diésel. Se ofrecen dos colores de carrocería (Gris Metal y Blanco Luna) también incluye de serie el navegador Admunsen, pantalla a color Maxidot en el cuadro de instrumentos, Smartlink+ y sistema de infoentretenimiento Online. Se une el Travel Assist con reconocimiento de señales y el sistema Varioflex en los asientos traseros para el diésel.

PEUGEOT El Rifter llega en septiembre

Con un precio que parte de 17.800 euros, aplicados todos los descuentos, inicia su comercialización el polivalente Peugeot, que se ofrece en dos longitudes: Standard con cinco plazas y Long con siete y se adecúa a todos los usos y terrenos. Por eso, su interior compendia modularidad y practicidad, cualidades que complementa el excepcional volumen de carga de su maletero —que llega a los 4.000

litros en la versión larga con los asientos abatidos—, al que se accede por un amplio portón trasero. También dispone de los últimos avances de ayuda a la conducción y conectividad, como regulador de velocidad activo, alerta de cambio involuntario de carril, Active Safety Brake, o cámara de marcha atrás. Cuatro acabados, tres mecánicas

PRECIOS*	Standard	Long
Access BlueHDI75	22.400 €	-
Access BlueHDI100	23.650 €	24.850 €
Access PureTech110	22.900 €	24.100 €
Active BlueHDI100	24.750 €	25.950 €
Active BlueHDI130	26.500 €	27.700 €
Active BlueHDI130 EAT8	28.000 €	29.200 €
Active PureTech110	24.000 €	25.200 €
Allure BlueHDI100	26.150 €	27.350 €
Allure BlueHDI130	27.900 €	29.100 €
Allure BlueHDI130 EAT8	29.400 €	30.600 €
Allure PureTech110	25.400 €	26.600 €
GT Line BlueHDI100	27.000 €	28.200 €
GT Line BlueHDI130	28.750 €	29.950 €
GT Line BlueHDI130 EAT8	30.250 €	31.450 €
GT Line PureTech110	26.249 €	27.450 €

*PVP sin IVA y aplicados el descuento promocional para particulares y autónomos.



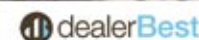
¿Buscas trabajo?

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 / Avilés)
- Jefe de Ventas (Albacete)
- Operario - Conductor (Madrid)
- Auxiliar administrativo (Madrid)

- REF: AVN-MAD-M16
- REF: AVN-SAN-M16
- REF: AVN-AST-M16
- REF: JVN-ABT-M16
- REF: CND-MAD-M16
- REF: AUX-MAD-M16

Encuentra nuestras ofertas en dealerbest.com/buscar-empleo



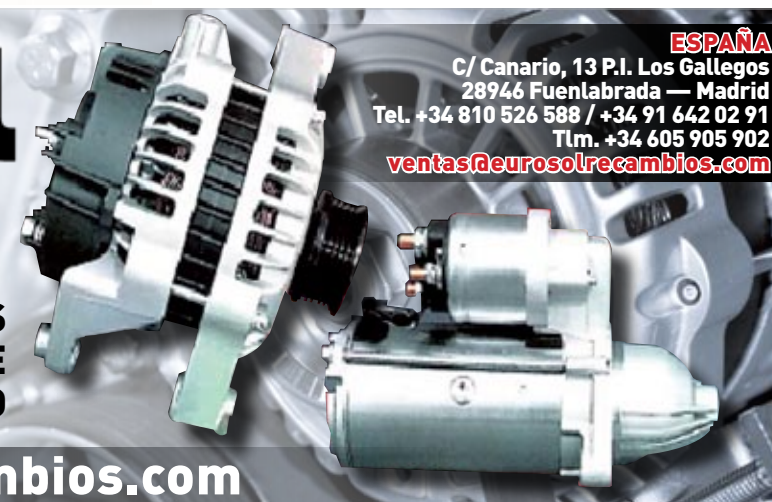
EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- 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





¿VOLKSWAGEN POLO O FORD FIESTA?

CARTA DE LA SEMANA

Santiago Muñoz

Tengo 61 años y me gustaría que me asesoraran sobre la compra de mi próximo vehículo. Estoy dudando entre el Volkswagen Polo y el Ford Fiesta. Me muevo lo justo por Madrid los días de diario, pero en fin de semanas me desplazo con mi mujer a 160 kilómetros de la capital para disfrutar de la segunda residencia. Allí sí que nos movemos más para realizar compras y visitar amigos. Tengo claro que quiero gasolina, sobre 100 CV y cambio automático. ¿Qué me pueden decir al respecto? ¿Cuál sería su opción si se ponen en mi caso? Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

Son dos de las mejoras bazas que puedes encontrar en el segmento de los utilitarios, aunque cuesta ya denominarlos así debido a su tamaño y a la tecnología que portan. El Volkswagen Polo siempre ha sido una referencia en este segmento, pero el Ford Fiesta ha dado un salto cualitativo abismal en su última generación y cuenta con un acabado Vignale que supera incluso en la calidad de materiales y en la atención al cliente en el concesionario a su rival. Aun así la precisión en los ajustes del alemán es soberbia.

Por tamaño el Polo es un poquito más largo y más ancho, pero sobre todo es mucho más habitable. Delante no encontrarás diferencias, pero en las plazas traseras sí que es evidente su mayor generosidad, tanto en el espacio para las piernas, como en la altura hasta el techo y, sobre todo, en la cota de anchura a nivel de los hombros (seis centímetros más). También la capacidad del maletero que ofrece el modelo de Volkswagen es superior, ofreciendo 351 litros frente a los 303 de su rival.

Sobre la decisión de decantarse por motores de gasolina de potencia intermedia, en ambos casos parten de un bloque de un litro con tres cilindros y turbos de baja inercia para que su reacción sea inmediata. En el Polo te recomendamos la variante 1.0 TSI de 95 CV con caja DSG de siete relaciones, mientras que en el Fiesta la



opción sería el 1.0 EcoBoost de 100 CV y cambio automático de seis marchas. La 'teoría' es muy similar en ambos, pero en la práctica las personalidades difieren.

En el Polo la gestión del cambio de doble embrague es más rápida y por eso la sensación es que todo va más deprisa. En el caso del Fiesta el convertidor de par se muestra más progresivo y refinado, es un cambio más agradable si nos tomamos las cosas con calma. Digamos que el alemán goza de unas mejores prestaciones y que su rival se mueve más a gusto en la zona baja del cuentarrevoluciones. No es que no corra, es que lo hace de una manera más suave y amable que su rival. Son apreciaciones personales llevadas un poco al extremo, porque en

una conducción eficiente las diferencias son mínimas. Pero lo notarás si tienes, por ejemplo, que aparcar en rampa, donde el acelerador del Polo es más complicado de gestionar de una manera progresiva.

Si analizamos el confort, digamos que el Polo es más equilibrado en este sentido, mientras que el Fiesta es un poquito más ágil en curva. Si la conducción no es muy dinámica, nos decantamos por la pisada del alemán, que también presume de un consumo medio homologado algo menor.

El Polo está disponible desde 18.695 con el acabado Advance, y el Fiesta desde 19.745 con el sello Titanium. Este último es algo más caro, pero está mejor equipado de serie.

CONSULTAS RÁPIDAS

RUIDOS AL GIRAR

Alfonso Ruiz

Por las pistas que nos das, ese ruido puede llegar de los palieres que unen las ruedas a la transmisión. Podría deberse a una rotura de una junta homocinética del palier, es decir, de las puntas de esas barras que transmiten el movimiento del motor a las ruedas. Son rodamientos llenos de bolas y crucetas que están unidos a las ruedas. Puede que la avería se haya producido por la rotura o desgaste de los guardapolvos que

evitan que la suciedad llegue a los rodamientos. Comprueba que no se haya producido una pérdida de aceite y acude al taller lo antes posible, ya que si terminara de romperse, el vehículo quedaría totalmente inmovilizado, y existe riesgo serio de sufrir un accidente.

¿ADIÓS AL VOLKSWAGEN GOLF GTI 230 CV?

Luis Pertierra

La nueva normativa de homologación WLTP que entrará en vigor el próximo mes

de septiembre, y que sustituye al actual ciclo europeo NEDC, es más severa y exacta en sus homologaciones. Esto está provocando que algunos modelos, como al que haces referencia, el VW Golf GTI con 230 CV, no se comercialice a la vuelta del verano al no cumplir con la nueva normativa en materia de emisiones. Es cierto que sigue en el configurador de la marca, pero son unidades en stock. No es el único caso, en VW y en otras marcas...

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁNDO PUEDE UN NIÑO DEJAR DE USAR EL ALZADOR PARA IR SENTADO EN EL VEHÍCULO ÚNICAMENTE CON EL CINTURÓN DE SEGURIDAD PUESTO?

La normativa de tráfico establece que los menores de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar un sistema de retención infantil homologado, adecuado para su talla y su peso. Por tanto, aplicando la normativa, si el menor mide 135 centímetros o menos, deberá seguir utilizando el adecuado sistema de retención infantil. Recordemos que deberá viajar siempre en los asientos traseros, excepto que estén ocupados por otros menores en las mismas circunstancias. Teniendo en cuenta que la responsabilidad por viajar con un menor que no cumple con estas normas recae, siempre, en el conductor del vehículo, excepto que se trate de un conductor profesional prestando servicio público a terceros, conviene recordar que en caso de no cumplir con los citados requisitos, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, cuya sanción sería de 200 euros y la pérdida de 3 puntos. Además, el vehículo también podría ser inmovilizado, impidiendo con ello que se pueda continuar la marcha hasta que se resuelva el problema del uso del sistema de retención infantil, que generó dicha inmovilización. En este caso los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización serán por cuenta del conductor que cometió la infracción.

BUENA PREGUNTA

LA SANCIÓN POR NO CUMPLIR CON LAS NORMAS PUEDE LLEGAR A 500 EUROS Y 4 PUNTOS

Como me voy a ir de vacaciones me gustaría colocar un cofre o arcón de techo en la baca del vehículo. ¿Quisiera saber los requisitos que debo cumplir y si puedo ser sancionado por ello?

RESPUESTA

Si se cumple toda la normativa no hay ningún motivo para ser sancionado por hacer un uso adecuado y legal de este tipo de elementos. Hay que recordar que es obligación del conductor utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.

Básicamente se deben tener en cuenta una serie de premisas generales, como son que se deberá colocar de tal forma que no pueda arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa, ni tampoco podrá comprometer la estabilidad del vehículo. Además, hay que tener en cuenta la mayor altura del vehículo a la hora de acceder a un aparcamiento.

También se deberá tener en cuenta que no podrá sobresalir de la proyección en planta del vehículo.

No obstante, y como norma general, cuando se transporta cualquier tiro de carga en el exterior del vehículo, también podría sobresalir

por la parte posterior hasta un 10 por ciento de la longitud del vehículo, o el 15 por ciento si lo que se transporta es indivisible. En este caso será necesario proteger la parte que sobresalga y señalizarla con la señal V-20.

Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga, perpendicular al eje del vehículo.

Además, cuando la carga sobresalga longitudinalmente por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, se colocarán transversalmente dos paneles de señalización, cada uno en un extremo de la carga o de la anchura que sobresalga, debiendo ambos paneles formar una geometría de 'V' invertida.

En todo caso, siempre se deberá tener en cuenta que entre la carga y los pasajeros no se podrá rebasar la masa máxima autorizada del vehículo ya que, de lo contrario, podríamos ser sancionados por ello.

La sanción por no llevar bien sujeta la carga podría llegar a ser considerada una infracción grave, cuya sanción podría ser de 200 euros, pero en caso de caer sobre la vía y crear grave peligro para otros usuarios, podría ser considerada muy grave y sancionada con multa de 500 euros e, incluso, la pérdida de 4 puntos. Además, el vehículo podría ser inmovilizado mientras persista el mal acondicionamiento de la carga.



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 16MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

Adiós al W124; llega el Mercedes Clase E

Hace 25 años la marca alemana iniciaba la historia de un modelo que sigue de plena actualidad. Con cuatro carrocerías diferentes, el Clase E de Mercedes empezaba a redefinir el concepto de vehículo premium.

En pleno mes de julio de 1993 la industria no daba tregua en cuanto a la presentación de nuevos modelos. Y esta revista es un claro ejemplo. De todas esas novedades, la que más ha perdurado en el tiempo es el cambio de denominación de Mercedes para su familia de berlinas intermedias. Adiós al W124

Y para deportiva, nuestra primera toma de contacto con un elegante coupé, el Ferrari

y bienvenida a la Clase E. La gama ofrecía dos motores 250D (113 CV) y 300D (136 CV) y cuatro carrocerías: sedán, familiar, coupé y cabrio.

Un aire más deportivo impregnaba el resto de novedades. De Italia llegaba el espectacular amarillo del Fiat Coupé y de Alemania la versión cabrio del Opel Astra.

Y para deportiva, nuestra primera toma de contacto con un elegante coupé, el Ferrari

456 GT que combinaba lujo con prestaciones.

En las pruebas a fondo, analizábamos el Ford Probe (3,7 millones y 163 CV) que nos gustaba por lo espectacular de su carrocería y su excelente comportamiento dinámico.

Y una berlina compacta con detalles exclusivos como su tracción total o el motor boxer. Del Subaru Impreza nos quedábamos con su excelente dirección.



LA PORTADA

Nº 507

FECHA

6-7-1993

HABLAMOS DE

El deportivo Probe era el Ford más dinámico que se ofrecía en el mercado español. Su prueba era la gran imagen de nuestra portada junto a otro coupé de esos que llaman la atención, el Ferrari 456 GT que conducíamos por primera vez. Y también, mención especial para la nueva Clase E de Mercedes.



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

Los más deportivos de Opel, a examen

Desde el pequeño Corsa GSi al gran Omega 3.0 24V, la gama más dinámica de Opel pasaba por nuestras manos. Bueno es recordarlo ahora que la firma alemana vuelve a poner en liza el apellido GSi para sus modelos.

Que lo de los eléctricos no es nuevo lo confirman datos como que hace 25 hablábamos de una gama de furgonetas Peugeot J5 compradas por la eléctrica Enher

para hacer pruebas de uso real. Su autonomía era de 70 kilómetros, y solo las baterías pesaban más de 800 kilos.

Si en el número anterior veíamos por prime-



LA PORTADA

Nº 508

FECHA

13-7-1993

HABLAMOS DE

Protagonismo casi exclusivo en nuestra portada para la gama deportiva de Opel, que habíamos reunido en un circuito. Junto al Corsa, Astra, Vectra, Calibra y Omega aparecían los Astra y Calibra de Grupo A que también habíamos conducido. Y espacio para la primera prueba de un Mercedes Clase C, el 180.

ra vez los nuevos Clase E de Mercedes, esta semana ya nos poníamos al volante de la gama de la estrella.

También probábamos toda la gama de Honda con su tecnología de motores VTEC, desde el Civic al imponente y añorado NSX:

De Mercedes la gran novedad era, sin duda, la prueba a fondo del Clase C, el modelo que 'democratizó' el acceso a la marca. En la prueba a fondo del C180 (3,9

millones y 122 caballos), el modelo 'básico', nos gustaba su comportamiento y calidad.

La otra prueba reunía a los modelos más deportivos de Opel: del Corsa GSi (1,9 millones y 109 CV) y el Astra GSi (2,7 millones y 150 CV) nos gustaban sus mecánicas. Vectra y Calibra compartían motor Turbo de 204 CV y brillaban por prestaciones y rendimiento. Y el señorial Omega, con un 3.0 V6, por su calidad.



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:

10€ pueden cambiarte la vida.



Todo un Golf por 10 € al día con My Renting*
TOTALMENTE EQUIPADO Y CON TODO INCLUIDO.

-
- | | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| ✓ App-Connect | ✓ Sin entrada |
| ✓ Climatizador bi-zona | ✓ Seguro a todo riesgo |
| ✓ Asistente de aparcamiento acústico | ✓ Todo el mantenimiento |
| ✓ Regulador automático de velocidad | ✓ Asistencia en carretera |
-



Volkswagen

Emisión de CO₂ (g/km): 106. Consumo medio (l/100 km) de 4,1.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen GOLF 1.6 TDI READY2GO 85 kW (115 CV) 5 vel. 5p con pintura metalizada. Plazo 36 meses. 36 cuotas de 292,99 € (IVA NO INCLUIDO). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida sólo para unidades en stock hasta 31/08/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen Golf Sport con opcionales.