

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Bajo la lupa **TODO SOBRE EL NUEVO FORD FOCUS**



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.733 del 14 al 27 de agosto de 2018



NOVEDADES ESTRENOS HASTA DICIEMBRE

70



Volvo S60 ▲



Citroën C5 Aircross ▶



▲ Audi Q3



▲ Hyundai Kona Electric



▲ Cupra Ateca



Suzuki Jimny ▼



▲ Peugeot 508



Kia Ceed ▶

Prueba

Audi A6 50 TDI Quattro

Un superdiésel con etiqueta ECO

286 CV



Al volante



▲ Peugeot Rifter

Al volante



▲ Skoda Fabia

Al volante



▲ Gama SUV de Opel



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

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

Síguenos en...



[Motor 16.com](http://Motor16.com) [Motor 16.tv](http://Motor16.tv) **Motor16.com** la información puesta a punto

SAL A EXPLORAR. LA CIUDAD.



Jeep® Renegade Por 13.900€ con 4 años de garantía

JEEP® RENEGADE: Consumo mixto entre: 4,4 y 6,9 (l/100km). Emisiones de CO₂ entre: 115 y 160 (gr CO₂/km).

*Oferta válida para Jeep® Renegade 1.6 TorQ 82kW (110CV) 4x2. PVP recomendado: 13.900€ y solo para unidades limitadas. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 12.000€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 14.827,29€ incluye Seguro Vida (927,29€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 72 cuotas mensuales de 259,61€. TIN 7,95%, TAE 12,11%, comisión de apertura 437,41€ al contado, importe total a plazos 19.129,33€, importe total adeudado 19.129,33€. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida para particulares hasta el 30/09/2018 en Península y Baleares. La versión visionada corresponde con el vehículo Jeep® Renegade Limited 1.4 Mair 103kW (140CV) 4x2 con pintura (PVP Recomendado 21.661,22€). Jeep® es un marca registrada de FCA US LLC.

FCA CAPITAL
España

Jeep®



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

ENTRE NOSOTROS

Al detalle

PANELES MAL UTILIZADOS

Lo venimos denunciando desde hace años, pero el problema perdura: los caros paneles informativos electrónicos que jalonan principalmente nuestras autopistas y autopistas no cumplen a veces el objetivo para el que se instalaron: advertir de hechos puntuales y riesgos en las proximidades, o informar de problemas de tráfico y sugerir soluciones. Para empezar, casi siempre 'cuentan' algo, aunque sea la evidencia de que te abroches el cinturón o no te drogues, lo que hace que ya pocos se fijen. Pero es que a veces 'ocultan' atascos inminentes, impidiendo que los conductores eviten la congestión por otras vías.

EL SEGURO Y EL USO DEL MÓVIL

Junto al alcohol y las drogas, el uso del móvil al volante es la mayor causa de accidentes, y bien está que se intensifique la lucha contra ese mal hábito. Pero la propuesta de que el seguro pueda reclamar los daños a los conductores que estuvieran usando el móvil al ocurrir el accidente es cuestionable, pues abre la puerta a que cualquier conducta –y el factor humano está detrás de la mayoría de siniestros– nos deje sin cobertura.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

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

ojd

ARI

REVISTAS



Pedro Martín
pmartin@motor16.com

El gasóleo más caro y la ruleta rusa

Si el actual Gobierno logra sacar adelante los Presupuestos Generales del Estado de 2019 el precio del gasóleo se disparará

Lo había adelantado tiempo atrás la responsable de Hacienda, María Jesús Montero, pero hace unos días se confirmaba el 'maza-zo' por boca de la ministra de Industria, Reyes Maroto: el Gobierno quiere incluir en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 una nueva fiscalidad del gasóleo de automoción que empezaría a aplicarse desde enero. Al parecer, progresivamente, de manera que el precio crecería con el cambio de año entre 2 y 3 céntimos, para situarse finalmente al nivel de la gasolina, lo que supondría un aumento de 15 céntimos en comparación con el coste actual. Es decir, 6 euros extra –1.000 de las antiguas pesetas– cada vez que repostemos 40 litros. Y aunque cabe la posibilidad de que el Ejecutivo no se salga con la suya –el PSOE necesita el apoyo de los socios que dieron la presidencia a Sánchez, y eso puede resultar caro–, uno ya sabe que conviene ponerse en lo peor, y que habrá 'impuestazo' al gasóleo.

La estrategia viene de largo, y consiste en demonizar el diésel –aunque sea empleando datos sobre emisiones de tecnologías ya superadas–, haciendo una tabla rasa en la que da igual 8 que 80: diésel, malo. Y da igual que los expertos expliquen a ciertos políticos que los motores han progresado, que 36 coches modernos con mecánica diésel emiten menos gases y partículas que uno de hace 20 años, que el fuerte aumento de las ventas de vehículos de gasolina hará que las emisiones de CO2 dejen de caer e incluso crezcan, o que los óxidos nitrosos (NOx) se han minimizado con la norma Euro 6. Da igual: diésel, malo.

Y cuando ya hemos puesto cara al 'malo' y hemos conseguido que buena parte de la población lo asuma, lo crea e incluso lo defienda, viene el momento de fijar la pena: impuestazo al gasóleo. Se escudan en que es una figura disuasoria, de carácter medioambiental, y apunta la ministra Ma-

roto que «tenemos el reto importante de luchar contra el cambio climático». Pero en el reverso de esa moneda cuya cara es la ecología hay una cruz llamada recaudación; en concreto, los 2.140 millones de euros extra que ingresará el Estado si el impuesto, de aquí a dos o tres años, pasa de los actuales 30,70 céntimos por litro a los 40,25 previstos por el Gobierno.

La medida suena a errónea por varios motivos. El primero, que estigmatiza el uso de los vehículos diésel sin distinguir los más avanzados de los obsoletos, de manera que podrían darse casos curiosos: un autónomo –el Gobierno dice que a ellos no les costará más el gasóleo– pagará el combustible más barato, aunque use un vehículo viejo y contaminante, que un particular que acabe de comprar un diésel limpio con etiqueta 'ECO'. El segundo motivo es que pasa por alto la trascendencia de ese combustible en la actividad del país, 'dieselizado' tanto en el sector profesional como en el ámbito particular por las ventajas que tuvieron, tienen y tendrán los motores animados por gasóleo –aunque la ministra de Transición Ecológica prevea su final– cuando el kilometraje anual es alto. El tercero, que los trabajadores con peor sueldo –y el PSOE lleva años diciendo que hay muchos en España– verán aún más mermado su poder adquisitivo. Y el cuarto, que la demanda de gasóleo sigue creciendo aunque las ventas de coches diésel bajen, lo

que demuestra que es un tipo de usuario más rutero que el de los vehículos de gasolina: turismo de compras, hoteles, restaurantes, escapadas a la playa o la montaña... ¿Alguien ha calculado el parón económico que podría producirse si el Gobierno logra su objetivo, que es «disuadimos» de que repostemos gasóleo y usemos nuestro vehículo? Peligrosa ruleta rusa ésta, aunque cuando la cabeza en juego es la de otros...

Turismo de compras, hoteles, restaurantes, escapadas a la playa o la montaña... ¿Alguien ha calculado el parón económico que podría producirse si el Gobierno logra su objetivo, que es "disuadimos" de que repostemos gasóleo y usemos nuestro vehículo?

4.- SUMARIO

6.- LAFOTO

8.- EN PORTADA

TODOS LOS LANZAMIENTOS HASTA FIN DE AÑO.

La segunda parte del 2018 será pródiga en novedades comerciales, y en nuestras páginas destacamos las principales. Compactos, utilitarios, berlinas, coches sin emisiones... aunque los SUV seguirán siendo protagonistas.

24.- CUATRO RUEDAS

AUDI A6 50 TDI QUATTRO TIPTRONIC

Ya conocíamos su mecánica de gasóleo con hibridación ligera porque la estrenó el A8, pero tras probarlo a fondo en el nuevo A6 nos ha vuelto a enamorar: prestaciones, bajo consumo, mínimas emisiones, etiqueta ECO... Quien diga que los diésel tienen los días contados debería conducirlo.

30.- SKODA FABIA

La firma checa revitaliza el Fabia con cambios estéticos, mejoras de equipamiento y una actualización de la gama mecánica, ahora ya sin diésel.

32.- GAMA OPEL SUV

Opel ha introducido cambios técnicos en las mecánicas de Crossland X, Mokka X y Grandland X para adecuarse a las estrictas normas anticontaminantes que se avecinan. Y los hemos probado.

34.- PEUGEOT RIFTER

Primer contacto dinámico con el sustituto del Partner. El salto en materia de amplitud, versatilidad, tecnología y agrado de uso es impresionante.

36.- BAJO LA LUPA

GAMA FORD FOCUS

El nuevo Focus se convierte en uno de los referentes en su categoría. Y lo contamos todo sobre él en nuestro reportaje especial de 12 páginas: precios, equipamientos, acabados, motores, nuevas tecnologías...

48.- PEUGEOT 508

En septiembre llega al mercado el nuevo 508, berlina de estilo coupé cuyo interior combina la practicidad que otorga su dinámica carrocería de cinco puertas con la calidad, el cuidado del detalle o un nivel de confort que le permite codearse con la clase premium.



8



50.- LA SEMANA

**52.- +INTERESANTE
NUEVA NISSAN E-NV200**

Ideal para 'el reparto de última milla' por su mecánica eléctrica, que ahora goza de una autonomía muy superior gracias a su nueva batería de más capacidad.

54.- A LA ÚLTIMA

**56.- DE CARRERAS
RICCIARDO SE MARCHA A RENAULT
Y LOS RUMORES SE DISPARAN**

Después de que el piloto australiano anunciase que dejará Red Bull para correr con Renault, el futuro de Carlos Sainz pasa por un cambio de equipo. ¿Los planes de Fernando Alonso podrían influir en la decisión final?

**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**

34



36



32



24

30



48



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	9, 14, 16, 24
BMW	17, 22
CITROËN	17
CUPRA	23
FORD	10, 36
HYUNDAI	15, 18
INFINITI	18
KIA	11
LEXUS	12, 19
NISSAN	52
OPEL	32
PEUGEOT	13, 34, 48
ROLLS-ROYCE	19
SKODA	30
SUZUKI	20
VOLKSWAGEN	21
VOLVO	12

56





El *Energy Observer*, rumbo a Tokio alimentado con hidrógeno

Toyota patrocina el *Energy Observer*, una embarcación botada en 2017 en Saint-Malo (Francia) energéticamente autónoma, pues a partir del agua del mar y de la combinación de diversas energías renovables puede producir el hidrógeno que necesita para navegar, sin emitir gases de efecto invernadero ni partículas. El uso del hidrógeno es clave, al permitir reducir en un 50 por ciento el peso del navío en comparación con uno de propulsión eléctrica que acumula la energía en baterías. El viaje durará seis años para poner a prueba su tecnología en circunstancias extremas, y tras recorrer el Mediterráneo o las costas del norte de Europa pondrá rumbo a Tokio, donde recalará con ocasión de los Juegos Olímpicos de 2020.



Será un otoño caliente

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

► POLIVALENTES

OPEL COMBO LIFE.- Fabricado en Vigo, como sus 'hermanos' de Peugeot y Citroën, el Combo Life llega a las tiendas en septiembre para satisfacer la demanda de quienes buscan un vehículo muy funcional. Podemos elegir entre dos largos de carrocería, 4,40 y 4,75 metros, y en ambos casos el cliente escogerá entre cinco y siete plazas. La gama mecánica es amplia, con diésel 1.5 de 75, 100 y 130 CV, y los 1.2 Turbo de gasolina con 110 y 130 CV, estando disponible en varios el cambio automático. Opel ofrece el control de tracción IntelliGrip y una extensa dotación de seguridad.



CITROËN BERLINGO.- Lo que contamos del Opel Combo Life es, en líneas generales, válido para el nuevo Berlingo, otro 'made in Spain' de Citroën. Por ejemplo, que hay dos longitudes –M de 4,40 metros y XL de 4,75– y que para ambas hay interiores de cinco y siete plazas. Destaca por su enorme maletero –con cinco plazas, el M tiene 775 litros y 1.050 el XL– y por una amplia gama mecánica: con 75, 100 y 130 CV en diésel BlueHDi, y con 110 ó 130 CV si elegimos el 1.2 PureTech de gasolina. Además, ofrece modernos asistentes como frenada de emergencia en ciudad, alerta de cambio de carril, Head-up Display...



PEUGEOT RIFTER.- En su diseño exterior la firma del león ha apostado por un acabado con cierto estilo SUV, pero en cuanto a plataforma, carrocería, mecánicas o tecnología en general hay similitudes casi totales con Berlingo y Combo Life. Así las cosas, hay dos largos de carrocería –Standard y Long–, interiores de cinco y siete plazas para ambas, motores de 75, 100 y 130 CV en diésel, y de 110 y 130 CV en gasolina –el segundo llegará ya en 2019–, un equipo de seguridad fantástico ya sea como dotación de serie u opcional... Y ofrece Grip Control.

El segundo semestre está siendo de lo más activo en cuanto a lanzamientos, y los meses que restan de este animado 2018 continuarán en esa línea. Sólo el segmento SUV, inagotable, traerá a nuestras calles unas 30 novedades, encabezadas por Audi Q3 y Q8, BMW X5, Citroën C5 Aircross, Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Infiniti QX50, Lexus UX, Seat Tarraco, Suzuki Jimny o Volkswagen Touareg; aunque los estrenos se extenderán a otros segmentos, con protagonismo para Ford Focus, Kia Ceed o Mazda3, el Peugeot 508, el Audi A1 Sportback o propuestas eléctricas realmente apetecibles.

► UTILITARIOS



Audi A1 Sportback

Más grande, **fabricado en España** y, por ahora, sólo con motores de gasolina

La segunda generación del A1 ha crecido hasta los 4,03 metros de longitud y prescinde de la variante de tres puertas. Y frente a los 270 litros de maletero del anterior A1 Sportback, el nuevo alcanza los 335: nada menos que 65 litros extra. También el habitáculo es más amplio, y toda la gama ofrece la instrumentación Audi Virtual Cockpit; mientras que entre las opciones figuran

el MMI Navigation Plus o un sistema de sonido Bang&Olufsen con 560 vatios. Bajo el capó encontramos, al menos por el momento, sólo motores de gasolina, cuyas potencias oscilan entre 95 y 200 CV; y el conjunto es ahora más ligero y rígido. En cuanto al chasis, la firma alemana permitirá elegir entre tres tipos de suspensión: la básica, una de tarado deportivo y otra con amortiguadores de firmeza adaptativa. El nuevo A1 Sportback llegará a las tiendas en noviembre, y su producción se realizará en la planta de Martorell, donde también se montan los Seat Ibiza y Arona, con los que el utilitario de Audi comparte la plataforma MQB A0.



►►► Calidad y ergonomía en un puesto de conducción presidido por el cuadro de instrumentos digital configurable.



FORD FIESTA ACTIVE.- El Fiesta añade las versiones Active, de imagen SUV por sus 18 milímetros extra de altura al suelo y su decoración de tono aventurero, con protecciones de carrocería, barras en el techo... Disponible con motores diésel 1.5 TDCi de 85 y 120 CV, y gasolina 1.0 EcoBoost de 85, 100, 125 y, bajo pedido, 140 CV.

FORD FIESTA ST.- La versión más dinámica del Fiesta apuesta por una tecnología revolucionaria, como su motor 1.5 EcoBoost turboalimentado de tres cilindros y 200 CV, que desactiva uno de los cilindros para ahorrar y asocia la inyección directa a la indirecta. Velocidad máxima de 232 km/h y aceleración de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos. Su precio, 25.095 euros.



FORD KA+ ACTIVE.- Tras la reciente renovación del Ka+, su gama suma las versiones de acabado Active, que recurren a protecciones en bajos y carrocería, y disfruta de una altura libre al suelo 23 milímetros mayor. Y hay dos motores: de gasolina 1.2 Ti-VCT de 85 CV y diésel 1.5 TDCi de 95 CV, arrancando los precios en 12.400 euros.

FORD KA+.- A comienzos de año Ford desvelaba cambios en su utilitario más económico, el Ka+, aunque su comercialización no se ha iniciado hasta ahora, con precios que arrancan en 10.000 euros; aunque incluyendo descuentos hablamos de 7.850 euros. Podemos elegir entre motores de gasolina con 70 y 85 CV, y un diésel de 95 que gasta 3,7 l/100 km de media.



HYUNDAI I20 ACTIVE.- La renovación del i20 afecta también al Active, de aspecto campero –barras de techo, protecciones de carrocería, altura al suelo 20 milímetros mayor...– y disponible con el 1.0 T-GDi de gasolina de 100 CV –caja manual o automática DCT–. Y en breve, con el de 120 CV.

HYUNDAI I20.- Imagen más fresca para el i20, que ve mejorado también su equipamiento de seguridad y adopta modificaciones en el chasis, como una amortiguación más cómoda y una dirección más precisa. Las versiones diésel desaparecen de la gama, y los motores 1.0 T-GDi de 100 y 120 CV ofrecen ya el cambio DCT.



OPEL CORSA GSi.- Sólo con carrocería de tres puertas y dotado de reglajes específicos en el chasis, la nueva versión GSi del Corsa equipa el motor 1.4 Turbo de 150 CV, con el que alcanza 207 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos. Cuesta 21.500 euros.

COMPACTOS

Ford Focus

Con dos carrocerías, **siete motores** y variante Active de tipo crossover

Esta cuarta generación es revolucionaria, y quizás supone un salto tecnológico tan grande como el que en su día representó la llegada del primer Focus para sustituir al Escort. Apenas cambia el tamaño, pero la amplitud es mayor y en las plazas traseras se ha suprimido el túnel central. En la carrocería normal, de cinco puertas –ya no hay de tres–, el maletero es de 375 litros, ampliable a 1.354, y en el familiar Sportbreak, de 4,67 metros, hay 608 litros para equipajes, o 1.653 si abatimos la segunda fila. Se ofrecen motores diésel EcoBlue de 95, 120 y 150 CV, y de gasolina EcoBoost –todos de tres cilindros con desactivación automática del cilindro central– con 100, 125, 150 y 182 CV. En cuanto a niveles de equipamiento, a los Trend, Trend Edition, Trend+, ST-Line y Titanium se añade el lujoso acabado Vignale y, en breve, el Active, de estilo crossover y con 35 milímetros extra de altura al suelo.



▲▼ Los precios del Focus arrancan, antes de descuentos, en 19.575 euros. Y las versiones Active –abajo– se suman en breve a la gama.



MERCEDES CLASE A SEDAN.- En octubre, en el Salón de París, debuta la versión sedán del nuevo Clase A, que lleva su longitud a 4,55 metros, tiene un maletero de 420 litros y, según la casa germana, disfruta de una altura al techo récord en las plazas traseras. Como récord es también su aerodinámica, con un Cx de 0,22. Llegará a las tiendas antes de finalizar 2018, inicialmente con dos versiones: en gasolina, el A 200 de

163 CV –nuevo motor 1.3 desarrollado con Renault–, y en diésel, el A 180 d de 116 CV; en ambos casos con el cambio automático 7G-DCT de doble embrague. De serie monta el sistema multimedia MBUX e instrumentación digital.



HYUNDAI I30 N LINE.- Los fabricantes han descubierto que crece la demanda de versiones con aspecto muy deportivo –S line en Audi, GT line en Peugeot, FR en Seat, R-Line en Volkswagen...–, con independencia de que el motor sea o no de altas prestaciones. Y Hyundai responde a esa corriente de mercado con su gama N Line, que debuta en el i30 y al que otorga un aspecto dinámico, con detalles tomados de los brutales i30 N. Hay ajustes deportivos en el chasis –afectan a suspensión, frenos...– y en la respuesta de los motores, que serán dos: el 1.4 T-GDi de gasolina con 140 CV y el diésel 1.6 CRDi de 136 CV.



Kia Ceed

Versiones de **cinco puertas y familiar Sportswagon...** para empezar

La tercera generación del Ceed llega a en septiembre, con precios para el cinco puertas que arrancan en 18.400 euros, o 12.877 con descuentos. Y en octubre se suma el familiar Sportswagon, que presume de un maletero impresionante: 625 litros, por los 395 de la carrocería normal. A finales de año podrá pedirse también la variante de tipo Shooting Brake –juega el papel de alternativa deportiva, pues la nueva gama no tendrá un tres puertas al estilo del anterior Pro_Cee'd–, y la familia Ceed no acabará ahí, pues para 2019 se anuncia otra variante más. Esta nueva generación comparte plataforma con el Hyundai i30, aunque recibe una personalización más dinámica, y el cliente podrá elegir entre motores de gasolina de 100, 120 y 140 CV, y los diésel 1.6 CRDi de 115 y 136 CV. La oferta crecerá luego con las versiones GT Line, los diésel 1.6 Mild Hybrid con etiqueta ECO y el GT 1.6 T-GDI de 204 CV.

▶▶ Al familiar Sportswagon –derecha– se suma a final de año el Shooting Brake –abajo–, un deportivo funcional.



▲▼ El Ceed es muy compacto –4,31 metros–, pero tiene un maletero de 395 litros, ampliable a 1.291 litros. Y el del Sportswagon es de récord: 625 litros.



TOYOTA AURIS.- Mostrado en marzo en el Salón de Ginebra, pero ocultando aún los detalles de su interior, parece que el Auris será lanzado finalmente antes de acabar el año. Nueva generación que adopta ya la plataforma TNGA –común a C-HR y nuevo Prius– y que lleva su longitud a 4,37 metros, frente a los 4,33 del actual. En cuanto a mecánicas, no habrá diésel y se apostará decididamente por las versiones híbridas de gasolina, de las que podría haber una con 122 CV y otra, más dinámica, con 180. Además, no se descarta un motor de gasolina 'convencional' con 116 CV.



MAZDA3.- La referencia para intuir cómo será la siguiente generación, que verá la luz en noviembre, es el Mazda Kai presentado hace meses, pues la casa nipona dice que el coche definitivo será similar y respetará el agresivo aspecto del 'concept'. Habrá, como ahora, carrocerías de cinco puertas y sedán, y se anuncia una mejora en la amplitud. Además, la nueva plataforma permitirá lanzar en el futuro versiones electrificadas, y en su gama inicial contará con el nuevo motor de gasolina Skyactiv-X, el primero del mundo en usar encendido por compresión: prestaciones de deportivo pero consumo de diésel.



BERLINAS

Lexus ES

Casi cinco metros de longitud y **mecánica híbrida de 218 CV** que gasta 4,7 litros

Nunca se había comercializado el ES en España, pero la séptima generación, recién presentada, sí llegará a nuestras calles y carreteras. Con un carrocería sedán de 4,98 metros –talla Audi A6, para entendernos–, su versión ES 300h cuenta con una mecánica híbrida de gasolina con 218 CV que homologa 4,7 l/100 km. Como ahora tiene tracción delantera –la plataforma es nueva– y aloja su batería de níquel e hidruro metálico bajo la banqueta posterior, la firma japonesa ha mejorado la capacidad del maletero en comparación con el ES anterior, anunciando 454 litros. Contempla una suspensión adaptativa y un asistente de conducción que en algunas versiones presenta hasta cinco programas distintos. Sus precios arrancan en 45.000 euros, y el equipamiento de serie es muy completo.



Volvo S60 y V60

Un sedán fabricado en Estados Unidos y un familiar **con aires de 'best seller'**

Tan parecidos y, sin embargo, tan distintos. Pues mientras que el nuevo V60 nace en la planta de Volvo en Bélgica –encargada también del XC40–, el nuevo S60 será el primer coche de la firma sueca fabricado en Estados Unidos. De ahí que llegue algo después, a comienzos de 2019. Y sin diésel, lo cual también le convierte en un sedán revolucionario para la historia de la casa nórdica. En cambio, el familiar V60, ya a la venta, sí permitirá elegir entre gasolina, diésel e híbrido. En concreto, la gama inicial comprende el motor diésel D3, de 150 CV, y el T6 de gasolina, con sus 310 CV; y la gama crecerá en breve con el T5 de gasolina, de 253 CV, y dos variantes híbridas enchufables de gasolina: una de 340 CV y otra de 390; en ambos casos con 45 kilómetros de autonomía en modo eléctrico. El V60 mide 4,76 metros, tiene un maletero de 529 litros y, como el S60, comparte la plataforma SPA y los asistentes de seguridad más modernos con XC60, S90, V90 y XC90.



AUDI A6 AVANT.- La variante familiar del nuevo A6 arranca con precios desde 51.000 euros y mantiene los 565 litros de capacidad de maletero del actual, volumen ampliable a 1.680 litros si abatimos la segunda fila. La gama inicial comprende cuatro motores, de los que uno es de gasolina –3.0 V6 TFSI con 340 CV– y tres son diésel: el 3.0 V6 TDI, en versiones de 231 y 286 CV, y el 2.0 TDI, de cuatro cilindros, con 204 CV. Al igual que la berlina –ver prueba a fondo en página 24–, adopta la tecnología mild hybrid MHEV, que reduce el consumo de carburante al potenciar la conducción 'a vela'.

KIA OPTIMA SPORTSWAGON.- En otoño debuta el nuevo Optima, que seguirá contando con carrocería sedán y familiar Sportswagon. No habrá cambios drásticos en su imagen, que simplemente evoluciona, pero el equipamiento de seguridad recibirá los últimos asistentes –alerta de fatiga, ayuda contra el cambio involuntario de carril, frenado de emergencia con detección de peatones, faros de carretera automáticos...– y la gama estrenará motores, como el diésel 1.6 CRDi de 136 CV o, en gasolina, el 1.6 T-GDi de 180 CV, ligado éste al cambio automático DCT de siete marchas.



Peugeot 508

Conserva el nombre, pero **es nuevo absolutamente todo**

En octubre comienzan las entregas de la berlina –en lugar de ser un sedán, como hasta ahora, pasa a ser un coupé de cinco puertas– y en enero le seguirá el familiar SW, que recurre también a un detalle muy deportivo: puertas sin marco. Y dentro, ambos optan por el puesto de conducción i-Cockpit, con volante pequeño, instrumentación sobreelevada de tipo digital configurable, pantalla central muy a mano con botonera tipo piano de acceso rápido a

funciones principales... Mide 4,75 metros y tiene un maletero de 487 litros –530 litros ampliables a 1.780 en el 508 SW–, mientras que la gama de motores comprende versiones de gasolina PureTech con 180 y 225 CV, y diésel BlueHDI de 130, 160 y 185;



y en todos los casos unidos a la caja automática EAT8, pues sólo el BlueHDI 130 tiene versión manual. Emplea la plataforma EMP2, común a 3008 y 308, y a nivel tecnológico da un salto enorme, pues ofrece selector de modos de conducción, suspensión pilotada y sistema de visión nocturna, entre otros elementos.



▲▼ Tanto la berlina –dotada ahora de portón trasero– como el familiar SW tienen puertas laterales sin marco. Y el interior adopta el puesto de conducción i-Cockpit Amplify.



MAZDA6.- La berlina japonesa se actualiza a fondo. Cambia algo por fuera, optimiza su gama de motores y recibe una puesta al día de su equipamiento. Los cambios afectan tanto al sedán como a la versión familiar Wagon, y aparece el nuevo Mazda6 Signature, referencia desde ahora en términos de confort y exclusividad, y disponible con mecánicas Skyactiv de gasolina –un 2.5 de 194 CV– y diésel –2.2 de 184 CV–. Por ejemplo, incluye materiales nobles como la madera o la piel, asientos delanteros térmicos y ventilados, retrovisor interior sin marco e iluminación del habitáculo con luces LED.

MERCEDES CLASE C.- Otra berlina que se ha renovado durante el verano es la Clase C, con cambios que afectan a las cuatro carrocerías: sedán, familiar Estate, Coupé y Cabrio. Las novedades se centran en la imagen, el equipamiento –su nueva electrónica permite usar ayudas como el control de distancia Distronic o el asistente activo de dirección– y los motores, siendo nuevas las mecánicas del C 200 de gasolina –un 1.5 de 184 CV– y del diésel C 220 d, con 194 CV. También adopta faros adaptativos Multibeam LED y la última generación del Comand Online, con navegación 3D.



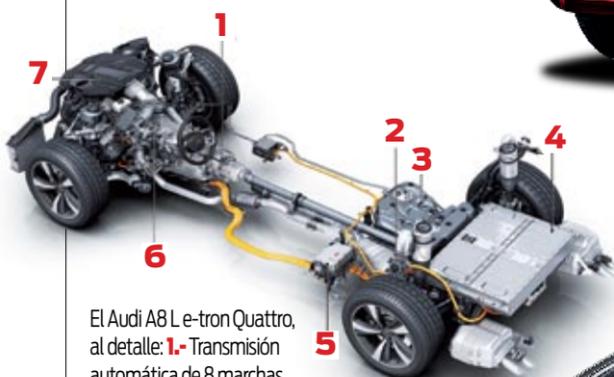
▼ CERO EMISIONES

Audi e-tron Quattro

Hasta 408 caballos de potencia y **más de 400 kilómetros de autonomía**

En este final de año debuta el e-tron, primer vehículo cien por cien eléctrico de Audi. Equipa dos motores asíncronos que rinden en total 360 CV y 57,2 mkg de par durante un máximo de 60 segundos, lo que permitiría acelerar hasta 200 km/h –su velocidad máxima autolimitada– y volver a parar varias veces consecutivas sin pérdida de prestaciones. Y si pasamos el cambio del modo D al S, el poder es aún mayor, pues accedemos a la función Boost y disfrutamos de 408 CV y 67,8 mkg durante 8 segundos. Así, por ejemplo, podemos acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 6 segundos. Según el exigente ciclo WLTP, el Audi e-tron puede cubrir más de 400 kilómetros con la carga de su batería,

▶ El e-tron mide 4,88 metros de largo, 1,93 de ancho y 1,54 de alto.



El Audi e-tron Quattro, al detalle: **1.-** Transmisión automática de 8 marchas. **2.-** Punto de carga eléctrica. **3.-** Depósito de combustible. **4.-** Batería de alto voltaje. **5.-** Central del sistema electrónico. **6.-** Motor eléctrico. **7.-** Motor de gasolina 3.0 V6 TFSI.

◀ En breve llegará el A8 L e-tron Quattro, un híbrido enchufable con recarga inductiva.

destacando su poder de recarga en marcha, pues el alcance se ha incrementado en un 30 por ciento gracias a su eficaz sistema de recuperación de energía, dotado de un novedoso control integrado de frenada electrohidráulico que fue probado hace unos días en la montaña del Pike's Peak: bajando los 31 kilómetros del recorrido, en marcha, electricidad suficiente para recorrer esa misma distancia en circunstancias normales.



BENTLEY BENTAYGA HYBRID.-

En este semestre se pone a la venta la versión híbrida enchufable del Bentayga, un SUV de 5,14 metros que comparte muchos elementos técnicos con el Audi Q7. Poco se sabe sobre mecánica o rendimiento, pero sí que ofrecerá tres programas de conducción: EV Drive –uso cien por cien eléctrico–, Hybrid Mode –funcionamiento híbrido– y Hold Mode –conserva la carga de la batería–.



BMW i8 ROADSTER.-

Si el i8 ya era exclusivo, tras su actualización lo es más porque la gama de este deportivo con mecánica híbrida enchufable recibe una versión descapotable: 160.200 euros. La novedad radica en su techo de lona eléctrica, que se pliega o repliega en 15 segundos, y en que reduce a dos sus plazas. La potencia conjunta del motor de gasolina 1.5 trcilindrico y el eléctrico es de 374 CV –se reparten entre las cuatro ruedas–, acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos, gasta 2,1 l/100 km y puede cubrir hasta 53 kilómetros en modo eléctrico.



HYUNDAI NEXO.-

SUV de 4,67 metros con mecánica eléctrica; en concreto, un motor de 163 CV que extrae su energía de una pila de combustible alimentada por hidrógeno, del que el Nexo admite 156 litros repartidos en tres tanques –bajo la banqueta trasera y el maletero–, que recargamos en cinco minutos. Tiene cinco plazas y un maletero de 461 litros, acelera de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y cuesta –se vende ya en nuestro país– 69.000 euros. Autonomía de 756 kilómetros, y de 666 según la norma WLTP.



JAGUAR I-PACE.-

En 79.100 euros arranca la gama del I-Pace EV400, primer vehículo eléctrico de Jaguar y que con su carrocería crossover de 4,68 metros plantará cara al Tesla Model X y al inminente Audi e-tron. Su mecánica de 400 CV –un motor eléctrico delante y otro detrás– mueve bien sus 2.208 kilos, pues anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. La autonomía –norma WLTP– es de 480 kilómetros, y el I-Pace tiene un maletero de 656 litros, que se reducen a 638 si el coche monta suspensión neumática. La tracción es total.



Hyundai Kona Eléctrico

Dos versiones a elegir: una con 312 kilómetros de alcance y otra con 482

Pocos meses después del lanzamiento del Kona, su gama recibe las versiones eléctricas, bien diferenciadas de los modelos 'convencionales': parrilla frontal cerrada, paragolpes y llantas específicos. E incluso ha crecido un poco la longitud o la altura para que la amplitud interior o la capacidad del maletero –cubica 332 litros– no se resientan. Y el interior también es específico, mucho más digitalizado y con una consola central 'flotante' donde se ubica el nuevo selector de marcha. La gama se compone de dos variantes, en función del motor y la batería que equipen, lo que determina también las prestaciones o la autonomía. La opción básica, que cuesta 38.500 euros, tiene un motor de 136 CV y una batería de 39,2 kWh que se traducen en aceleración de 0 a 100 km/h en 9,7 segundos, 155 km/h de velocidad máxima y 312 kilómetros de autonomía WLTP –345 con la anterior norma NEDC–, mientras que el Kona Eléctrico superior –3.000 euros extra– rinde 204 CV, alcanza los 100 km/h en 7,6 segundos, tiene una punta de 167 km/h y homologa un alcance WLTP de 482 kilómetros –546 con la NEDC–.

▶ La versión menos potente del Kona Eléctrico cuesta 38.500 euros, y 41.500 la más energética y con mayor autonomía. A esos precios, no obstante, hay que aplicarles un descuento de 5.200 euros.



MERCEDES EQC.-

Deberemos ir acostumbrándonos a las siglas EQ como parte del nombre de modelos de Mercedes-Benz, pues definirá a sus vehículos más 'verdes'. Y pronto llegará el EQC –la propia marca ya ha publicado fotos, aunque aún camuflado–, porque debuta oficialmente en octubre y llegará a los concesionarios en los primeros meses de 2019. Pero de sus características, poco se sabe aún, salvo que es un SUV de tamaño GLC y que podría llevar dos motores eléctricos, uno por eje, para facilitar la tracción total. La batería de iones de litio va bajo el suelo, acelerará hasta 100 km/h en unos 5 segundos y el alcance rondará los 500 kilómetros.



▲ El test final del EQC se ha realizado en el sur de la Península Ibérica, buscando el calor que ponga a prueba su mecánica.

KIA NIRO ELÉCTRICO.-

Tras las versiones híbrida –HEV– e híbrida enchufable –PHEV– es el turno del Niro cien por cien eléctrico, que ya se vende en Corea del Sur y debutará oficialmente en Europa en el Salón de París, en octubre. Reconocible en la vista frontal por una parrilla lisa que acoge la tapa para la toma de energía, equipa una batería de iones de litio de 64 kWh y podrá recorrer 450 kilómetros entre recargas. El motor rinde 204 CV, alcanza 100 km/h en 7,8 segundos y puede cargarse en 54 minutos usando un cargador rápido.



RENAULT ZOE R110.-

En el Salón de Ginebra, en marzo, debutaba el motor R110, de 80 kW de potencia –109 CV– y 23,0 mkg de par, bajo el capó del Zoe, el eléctrico 'best seller' en Europa. Esta mecánica, desarrollada y fabricada por la propia marca francesa, pesa lo mismo y no ocupa más que el motor R90 del que deriva, pero mejora las prestaciones, pues el Zoe R110 acelera de 0 a 100 km/h en 11,4 segundos y gana 2 segundos en el paso de 80 a 120 km/h. La autonomía según norma NEDC es de 400 kilómetros, y de 300 en uso real.



► SUV Y TODOTERRENO

Audi Q3

La segunda generación, **con más tamaño** y avances a todos los niveles

Si el primer Q3, lanzado en 2011 y producido en Barcelona, fue un acierto –más de 1,1 millones de unidades vendidas–, el segundo llega con argumentos de sobra para reeditar el éxito. El nombre es el mismo, pero varía lo demás, e incluso cambia de factoría, pues ahora llega de Hungría. Y hasta la plataforma es distinta, pues el Q3 adopta la MQB del A3 y de numerosos SUV del grupo: Seat Ateca, Skoda Karoq y Kodiaq, Volkswagen T-Roc y Tiguan... Crece de talla –mide 4,48 metros de largo por 1,85 de ancho y 1,58 de alto, y la batalla se estira 78 milímetros– para ofrecer más amplitud y un maletero de 530 litros que, gracias a la banqueta trasera corredera, alcanza los 675 litros con cinco plazas; o 1.525 abatiendo el respaldo trasero 40:20:40. Y Audi ha anunciado, de inicio, cinco versiones: en gasolina, 35 TFSI –un 1.5 de 150 CV– y los 40 TFSI y 45 TFSI, con motor 2.0 de 190 y 230 CV, respectivamente; y en diésel, el 2.0 con 150 CV –35 TDI– o 190 –40 TDI–. Por supuesto, habrá versiones de tracción delantera y otras con tracción Quattro.



► En noviembre se inicia la comercialización del nuevo Q3, cuya longitud ha crecido hasta 4,48 metros.



Audi Q8

La **combinación perfecta** entre el todocamino Q7 y el coupé A7 Sportback

Audi no tenía un modelo con el que responder al BMW X6 o su clon en Mercedes-Benz, el GLE Coupé; pero a partir del Q7, a base de compactar algo las dimensiones –mide 4,99 metros de largo y 1,71 de alto– y darle un perfil más deportivo ha creado el Q8, un SUV premium de cinco plazas que llega a España con dos motores V6 3.0: en diésel, el 50 TDI de 286 CV y cambio Tiptronic de 8 marchas, que acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y alcanza los 245 km/h; y en gasolina, el 55 TFSI de 340 CV con caja S tronic de 7 velocidades.

En ambos casos con tracción Quattro y el sistema de hibridación MHEV, o mild hybrid, que ahorra carburante con su batería de 48 voltios. El Q8 presume de 254 milímetros de distancia al suelo cuando equipa suspensión neumática y tiene un maletero de 605 litros, ampliable a 680 litros si avanzamos la banqueta de los asientos traseros.

◄ Dos Q8 para empezar: el 55 TFSI de gasolina, con 340 CV, y el diésel 50 TDI, con 286 CV y un precio de 85.000 euros.



BMW X7.- Aunque el nuevo X5 crece, por encima tendrá un nuevo SUV, aún más grande y lujoso. Y ese X7 debutará probablemente en Los Ángeles, a finales de octubre, con tres filas de asientos e interiores de seis o siete plazas. Rebase los cinco metros de longitud, se beneficia de la plataforma CLAR –logra mayor ligereza– y toma su tecnología de la Serie 7.



DS 3 CROSSBACK.- La firma gala no lo confirma, pero desde hace semanas circulan por la red imágenes de un nuevo SUV pequeño de cinco puertas que bien podría ser ese nuevo producto que DS desvelará en París, a comienzos de octubre. De ser así, el actual DS 3 sería relevado por un todocamino, más a la moda y que tendría una versión eléctrica.



FORD RANGER.- En enero fue presentado en Norteamérica el renovado Ranger, aunque su llegada a Europa se ha retrasado unos meses. Hay cambios estéticos, se ofrece un nuevo paquete Off-Road con llantas mejoradas y suspensión todoterreno que incluye amortiguadores específicos, y aparece un 2.3 EcoBoost con cambio automático de diez marchas.

BMW X5

Crece hasta 4,92 metros y **llega en noviembre** con motores de 265 a 400 CV

Disponible con cinco o siete plazas, fabricado en Estados Unidos y con un tamaño superior –crece 36 milímetros de largo, 66 de ancho y 19 de alto, y estira su distancia entre ejes 42 milímetros–, este otoño llega a España la nueva generación del X5, inicialmente con tres motores de seis cilindros: en gasolina, el X5 xDrive40i, que rinde 340 CV y gasta entre 8,5 y 8,8 l/100 km de media; y ya en diésel, el X5 xDrive30d, que da 265 CV y consume entre 6,0 y 6,8 l/100 km, y el X5 M50d, con 400 CV y gasto medio entre 6,8 y 7,2 litros. La firma bávara estrena tracción total inteligente xDrive con un sistema de control más eficiente que prioriza el tren trasero, y ofrecerá por vez primera un paquete Off-Road opcional, con suspensión neumática en ambos ejes, protecciones delante y detrás, y pantallas específicas de control. El maletero, con cinco plazas, cubica 645 litros, cifra ampliable a 1.860 si se abate la segunda fila, y el portón está dividido en dos partes.



FORD EDGE.- La versión 2019, que llega en breve, será el primer SUV de Ford en montar el Co-Pilot360, conjunto de ayudas que incluye freno de emergencia autónomo con detector de peatones, asistente de mantenimiento en el carril, luces 'largas' automáticas, control de ángulo muerto con alerta de tráfico trasero cruzado... Y habrá cambios en su gama de motores.



HONDA CR-V.- Nueva generación, con un mayor tamaño que permite ofrecer –salvo en la versión híbrida, que llega en 2019– la tercera fila. Además, la casa japonesa deja de ofrecer motor diésel, y la oferta se centra en el 1.5 VTEC de gasolina, en versiones de 173 CV –cambio manual– y 193 –CVT–. Hay versiones 4x2 y 4x4, y los precios arrancan en 29.900 euros.



HONDA HR-V.- En Japón se comercializa ya actualizado desde hace meses, y ese nuevo HR-V no tardará en llegar a Europa, con su frontal de distinto diseño, faros LED, interior modernizado –y mejor aislado– y un equipamiento más tecnológico que incluirá nuevos asistentes de seguridad. Y en el capítulo mecánico no se descarta una versión híbrida.

Citroën C5 Aircross
Versatilidad, confort y seguridad, entre sus principales virtudes

Mide 4,50 metros de longitud por 1,84 de ancho y 1,67 de alto, emplea la plataforma EMP2 –común a los Peugeot 3008 y 5008– y propone el maletero más grande de su clase: 580 litros con cinco plazas en uso –720 si avanzamos la segunda fila– y 1.630 al abatir las tres butacas independientes de la fila posterior y creamos un suelo plano de 191 centímetros. Es un SUV tan práctico que captará clientes del sector monovolumen –Citroën reconoce que 'canibalizará' al C4 SpaceTourer–, y destaca por sus posibilidades de personalización: 30 exteriores distintos, fruto de combinar siete tonos de carrocería con el techo negro o los Packs Color. La gama incluye dos motores diésel BlueHDi –1.5 de 130 CV y 2.0 de 180– y dos PureTech de gasolina –1.2 de 130 CV y 1.6 de 180–.



▼ SUV Y TODOTERRENO

Hyundai Santa Fe

La **cuarta generación** aspira a retos mayores

En otoño llega a España el nuevo Santa Fe, disponible en versiones de cinco y siete plazas con una carrocería en común que ha crecido hasta 4,77 metros de largo. De ancho son 1,89 metros, y 1,68 de alto, mientras que el maletero aumenta 40 litros, hasta los 625 que anuncia el Santa Fe con dos filas de asientos. La gama de motores también es más ambiciosa que antes, pues hay tres mecánicas diésel –2.0 CRDi con 150 y 182 CV, y 2.2 CRDi con 196 CV– y una de gasolina –2.4 GDi de 185 CV–, ésta ligada sólo a un cambio automático de 6 marchas. Y para el resto podrá elegirse entre manual de 6 o la nueva caja automática de 8 relaciones. La tracción puede ser delantera o total, y Hyundai presume de calidad, de la rigidez de la carrocería –el 57 % es acero de alta resistencia– o de sus múltiples asistentes de seguridad, algunos inéditos.



▲◀ Maletero de 625 litros, 40 más que en el modelo precedente.



HYUNDAI TUCSON.- Tras el verano se actualiza, pues cambia el exterior y se mejora el interior: oferta multimedia, cargador inalámbrico para el móvil... Y aparece el paquete de seguridad SmartSense, con frenada autónoma de emergencia, cámara de visión 360°, control de crucero adaptativo o alertas de cambio de carril y de fatiga del conductor.



JEEP CHEROKEE.- El Cherokee no escapa a la renovación general de Jeep, que aquí afecta al diseño exterior y, en menor medida, al interior. Y el maletero crece 30 litros. Habrá versiones de tracción delantera y otras de tracción total –tres sistemas 4x4 distintos–; y recibe nuevos asistentes, como frenada autónoma en ciudad con detector de peatones.



JEEP RENEGADE.- Hay cambios de imagen –faros LED– y más equipo de seguridad –lector de señales de tráfico–, pero lo más nuevo del Renegade está bajo el capó, donde estrena motores de gasolina: un 1.0 de 120 CV y los 1.3 de 150 y 180 CV. Y en diésel, entre 120 y 170 CV. Además, su Selec-Terrain permite elegir entre cuatro modos de conducción.

Infiniti QX50

Estrena el **primer motor con compresión variable** del mundo

Desde comienzos de año se comercializa en Norteamérica –publicamos nuestras primeras impresiones en el número 1.720–, pero la versión definitiva para Europa, donde llevará Stop&Start y refuerzos estructurales específicos de cara al test EuroNCAP, debuta en octubre en París, para pasar a venderse en España desde enero de 2019. Mide 4,69 metros, tiene cinco plazas y un maletero de 565 litros, y presume de calidad y refinamiento, o de sus tecnologías ProPilot de ayuda a la conducción. Además, permite elegir modo de conducción: Estándar, Eco, Sport y Personal. Pero su gran baza, bajo el capó, es el revolucionario motor de gasolina VC-Turbo, primero del mundo con compresión variable y que reduce el gasto y las emisiones un 30 por ciento frente a un V6 comparable. Rinde 272 CV y se une a un cambio automático CVT de variador que 'reproduce' ocho marchas. Con tracción total AWD acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos.

▶▶ El QX50, que mide 4,69 metros, competirá frente a Audi Q5, Mercedes GLC o Volvo XC60. Su mejor arma, el motor VC-Turbo.



Lexus UX

Carrocería de 4,50 metros y **mecánica híbrida** de 178 caballos

La familia SUV de Lexus se amplía con el UX, un modelo de 4,50 metros de longitud y 1,84 de anchura que luchará frente a Audi Q3, Mercedes GLA o Volvo XC40, y que se pondrá a la venta en el mercado español a finales de año como UX 250h, pues sólo habrá una mecánica en la gama. En concreto, una de tipo híbrido que asocia un motor de gasolina a uno eléctrico, ofrece una potencia conjunta de 178 CV y se combina con un cambio automático. Pero sí podremos elegir el tipo de tracción, pues habrá UX 250h con tracción delantera o con la tracción total E Four, añadiendo esta última un segundo motor eléctrico en el eje trasero, que no aporta más potencia sino más motricidad. En la gama no faltará el acabado deportivo F Sport, típico de Lexus, con detalles estéticos específicos y ajustes en la suspensión para optimizar el tacto de conducción. El UX estrena la nueva plataforma GA-C de Lexus, similar a la TNGA de Toyota empleada en el C-HR o el Prius.

▶▶ Podrá elegirse entre versiones de tracción delantera o total E-Four, siempre con mecánica híbrida de 178 CV.



JEEP WRANGLER.- Ni el más genuino de la casa se libra de la actualización, pues el Wrangler a la venta desde septiembre progresa en todos los apartados: imagen exterior, aerodinámica, faros y pilotos LED, asientos, acabados, pantallas táctiles Uconnect, cámara de marcha atrás, sensor de ángulo muerto... Y su diésel 2.2 Multijet de 200 CV es nuevo.



KIA SPORTAGE.- No hay mucho cambio de diseño –ópticas delanteras y traseras, parrilla frontal, difusor trasero, volante, pantalla central...– pero sí en la parte técnica, pues debuta el diésel 1.6 CRDi, en versiones de 115 y 136 CV, y el 2.0 Mild Hybrid, también diésel y con 185 CV, que ahorra un 7 por ciento con su hibridación ligera por batería de 48 voltios.



LEXUS RX L.- A partir del último RX aparece este RX L que estira 11 centímetros el voladizo trasero para añadir una tercera fila de asientos, convirtiéndose en el primer siete plazas de la firma japonesa en nuestro país. Con cinco plazas en uso el maletero cubica 682 litros, y sólo se ofrece en versión híbrida 450h, con tracción total y 313 CV. Su precio, desde 76.800 euros.

Rolls-Royce Cullinan

Simplemente **superlativo**

Por si algún lector piensa poner un Cullinan en su garaje –aún no hay precio, pero se habla de 300.000 euros o más–, decirles que hagan hueco, pues mide 5,34 metros y eso le convierte en el SUV más grande. De ancho son 2,16 metros, y 1,84 de alto, mientras que el peso se va a 2.660 kilos y el maletero anuncia 560 litros; aunque retirando el suelo que crea dos niveles se logran 600 litros, y 1.930 si abatimos la segunda fila, algo inédito en un 'Rolls', como la presencia de un portón trasero –tras los reposacabezas posteriores hay un cristal interior aislante–. Las puertas laterales delanteras y traseras abren en sentido opuesto, hay configuraciones de cinco o cuatro plazas, y emplea un V12 Twin-Turbo de gasolina con 6,75 litros que rinde 563 CV, le permite alcanzar 250 km/h y gasta 15 l/100 km. Lleva suspensión neumática, tracción total y puede vadear ríos de hasta 54 centímetros de profundidad.



▶▶ Si el cliente elige el interior de sólo cuatro plazas, detrás hay una consola central con vasos de whisky, copas de champagne y un refrigerador. Y al detenerse, el Cullinan baja 40 milímetros si abrimos una puerta.



SUV Y TODOTERRENO

Suzuki Jimny

Inspiración 'retro' para un todoterreno utilitario sorprendente

Ya se vende en Japón, y en otoño estará a la venta en España. Hablamos del nuevo Jimny, un modelo cuya primera generación—los LJ y SJ—data de 1970. De ellos, y de sus sucesores, extrae la inspiración el todoterreno pequeño de la casa nipona, que quiere convertirse en referencia de la movilidad 'off road' y presume de ángulos de ataque -37 grados— y salida -49 grados—, o de su tracción total AllGrip Pro, que permitirá escoger entre los modos clásicos de transmisión: 2H—tracción trasera y marchas largas—, 4H—tracción a las cuatro ruedas con marchas largas— y 4L—tracción total con marchas cortas—. Para optimizar la motricidad, su sistema LSD frena las ruedas que patinan para evitar perder fuerza por ellas, reenviando el par a las contrarias. Además, estrenará un motor 1.5 de gasolina con algo más de 100 CV y llevará el sistema DSBS, que detecta riesgo de colisión, incluso contra peatones, y alerta al conductor; llegando a frenar autónomamente si no hay reacción.



PORSCHE MACAN.- Actualización profunda del SUV presentado en 2014, con cambios de aspecto—frontal con más sensación de anchura, faros LED de estilo 911...—, un interior rediseñado—volante, salidas de aire reubicadas, pantalla táctil de 11 pulgadas...—, más equipamiento—asistente de atascos e ionizador de aire— y mejoras en el chasis o en los neumáticos.



MAZDA CX-3.- Ligera renovación del SUV más compacto de Mazda, que ve refrescada su imagen exterior—parrilla, llantas, nueva pintura Soul Red Crystal...— y actualiza el interior y el equipamiento, sobre todo de seguridad. Además, los motores Skyactiv de gasolina y diésel introducen pequeñas mejoras que reducen sus emisiones.



SEAT TARRACO.- Aunque ya lo hemos probado—ver número anterior—, todavía no se conoce su aspecto definitivo, a excepción del frontal. Mide 473 centímetros—37 más que el Ateca y 3 más que el Skoda Kodiaq—, permitirá elegir entre cinco o siete plazas, y tiene un maletero enorme: 760 litros. Tanto en gasolina como en diésel, motores de 150 y 190 CV.



SKODA KAROQ SCOUT.- Versión de filosofía campera que llegará a las tiendas en noviembre. Todas las versiones tienen tracción total, y puede elegirse entre el 1.5 TSI de gasolina, con 150 CV, y los diésel 2.0 TDI de 150 y 190 CV. Se le distingue por sus molduras plateadas, los pasos de rueda oscuros, las llantas de 18 pulgadas o un interior personalizado.



SUZUKI VITARA.- La marca japonesa tiene listas algunas modificaciones en su Vitara de cara al mes de septiembre. Fuera, por ejemplo, nuevos paragolpes y parrilla, llantas de 17 pulgadas y pilotos LED; y dentro, plásticos de más calidad y tapicerías diferentes. También mejora la instrumentación y llegan nuevos asistentes de seguridad a su dotación.



SUBARU FORESTER.- En el Salón de París veremos un nuevo Forester, muy similar—arriba— al que ya se comercializa en Norteamérica y que estrena la plataforma global de la marca japonesa, usada ya en XV e Impreza. La distancia entre ejes crece para mejorar la amplitud, la boca del maletero es más ancha y el equipo de seguridad es más tecnológico.



TOYOTA RAV4.- La quinta generación del SUV japonés veía la luz hace meses, pero no llegará a Europa hasta el arranque del 2019. El tamaño no varía, aunque crece un poco la anchura y algo más la distancia entre ejes o el maletero, mientras que las mecánicas—especialmente la del Rav4 Hybrid—se han optimizado para ganar eficiencia y respuesta.



▲▼ Como el nuevo Polo, el T-Cross se fabricará en la planta navarra de Landaben.



VOLKSWAGEN T-CROSS.- Es un SUV muy compacto—5 centímetros más largo que el Polo y 11 más alto—, y comparte la plataforma MQB A0 con su 'hermano' y con los Seat Ibiza y Arona. Maletero de 455 litros, asiento trasero corredero 15 centímetros y motores TSI y TDI entre 95 y 150 CV, siempre con tracción delantera. En las tiendas, al empezar el 2019.

Volkswagen Touareg

La tercera generación, **a tope de tecnología** y desde 64.715 euros

Ya se comercializa, con precios que arrancan en los 64.715 euros de la versión Pure con motor 3.0 V6 TDI de 231 CV, mecánica que también se asocia al nivel Premium: 68.920 euros. Y si nos gustan las prestaciones, las versiones 3.0 V6 TDI de 286 CV cuestan entre 74.835 euros—acabado Premium— y 81.085—el R-Line—. En todos los casos con tracción total y cambio automático de 8 velocidades. Cifras abultadas, pero en consonancia con un SUV cuyas ambiciones aumentan, como lo hace su tamaño, pues esta tercera generación mide 4,88 metros y tiene un maletero de 810 litros. Pese ello, la masa se ha reducido 106 kilos y el interior sigue teniendo dos filas de asientos. Dentro llama la atención su instrumentación digital y una enorme pantalla central táctil de 15 pulgadas; sólo un ejemplo de la tecnología que atesora: barras estabilizadoras activas, dirección a las cuatro ruedas, faros LED matriciales con 12 funciones, visión nocturna, frenado de emergencia contra colisiones múltiples, alerta de fatiga, aviso por cambio de carril involuntario... Y a los motores ya conocidos se sumará pronto un 3.0 V6 TSI de 340 CV y un 4.0 TDI V8 de 421 CV.



▶▶ El Touareg reduce el peso 106 kilos y crece hasta los 4,88 metros, pero sigue estando disponible sólo con cinco plazas. Maletero de 810 litros.



DEPORTIVOS

BMW Serie 8

Llega en noviembre con **carrocería coupé** y motores de hasta 530 CV

Aunque más adelante habrá un Serie 8 Cabrio y un Serie 8 Gran Coupé, de cuatro puertas, la familia del nuevo deportivo de BMW nace con la variante Coupé, disponible en dos versiones, ambas con cambio Steptronic Sport y un sistema de tracción total que da prioridad al tren trasero: en gasolina, el M850i xDrive, con un 4.4 V8 de 530 CV –de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos– y un precio de 125.120 euros; y en diésel, el 840d xDrive, con un seis cilindros de 320 CV –alcanza 100 km/h en 4,9 segundos– y un precio de 106.792 euros. El Serie 8 Coupé, que más adelante tendrá una versión M8, mide 4,84 metros de largo por 1,90 de ancho y 1,34 de alto, tiene un maletero de 420 litros ampliable gracias al respaldo trasero 50:50 y, como primicia en BMW, ofrece un ligero techo de plástico reforzado con fibra de carbono CFRP.



AUDI TT COUPÉ.- El TT acaba de ser sometido a una actualización que afecta a la imagen exterior, el equipamiento –ahora puede montar faros Matrix LED–, el diseño interior y los motores, de los que hay tres para elegir, todos 2.0 turboalimentados de gasolina: el 40 TFSI de 197 CV, el 45 TFSI de 245 CV y la versión TTS, con 307 CV. Desde 39.550 euros.



AUDI TT ROADSTER.- Las modificaciones en el TT afectan también a su variante descapotable, disponible con los tres motores TFSI citados en el caso del TT Coupé: 197, 245 y 307 CV. Y en este caso los precios arrancan en 43.270 euros. Además, llega una versión TT '20 years', de la que sólo se venderán 999 unidades y que lleva un equipamiento especial.



AUDI RS 5 SPORTBACK.- Con buen criterio, Audi combina su práctica carrocería Sportback –maletero de 480 litros ampliable a 1.300– al brío del RS 5, con su 2.9 TFSI V6 Biturbo de 450 CV y 61,2 mkg que le permite alcanzar 280 km/h. Tiene cambio Tiptronic de 8 marchas, tracción Quattro y rebaja la suspensión 7 milímetros respecto al S5.



BMW M2 COMPETITION.- Por 74.700 euros ya nos podemos hacer con el M2 más brutal, que estrena nuevos detalles de diseño y equipamiento, ve optimizada su parte técnica y hereda de los M3 y M4 su motor de 410 CV y 56,1 mkg. Con el cambio manual, de serie, acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos, y en sólo 4,2 con la caja opcional M DCT.



BMW M5 COMPETITION.- A los 136.700 euros del M5 normal deberemos sumar 11.499 euros más si queremos convertirlo en M5 Competition gracias al paquete que realza su estética, pero también su rendimiento. Porque con él desarrolla 625 CV y 76,5 mkg, equipa llantas forjadas M de 20 pulgadas o una suspensión rebajada 7 milímetros.



BMW Z4.- En el Salón de París, en octubre, veremos la nueva generación del Z4, roadster dotado de capota eléctrica de lona y que coronará su gama con el M40i, equipado con un potente seis cilindros –no sabemos aún su potencia–, suspensión rebajada de amortiguación pilotada y bloqueo controlado electrónicamente en el diferencial trasero.



JAGUAR F-PACE SVR.- Cuesta 116.190 euros y equipa un V8 sobrealimentado por compresor que alcanza los 550 CV y 69,4 mkg, cifras que asociadas a su cambio automático de 8 marchas y a la tracción total se traducen en 283 km/h de velocidad punta y un paso de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos. Maletero de 650 litros y gasto medio de 11,9 l/100 km.



MAZDA MX-5.- Uno de los coches que Mazda renueva en estos meses es su roadster. Y aunque la estética no varía –solo las llantas–, hay cambios en el interior –volante y pantalla central– y bajo el capó, con mejoras en sus Skyactiv-G: culata, bielas, pistones, admisión... Así, el 2.0 pasa de 160 a 185 CV, y el 1.5 de 130 a 135. El par máximo también crece algo.



MASERATI LEVANTE GTS.- La firma del tridente desvelaba hace unas semanas la versión GTS del Levante, con su V8 3.8 tomado del Quattroporte GTS, aunque los ingenieros de Ferrari –sus creadores– han elevado la potencia a 550 CV, y el par máximo es 74,5 mkg. Alcanza los 292 km/h, fulmina el '0-100' en 4,2 segundos... y sí llegará a España.



MERCEDES-AMG C 63.- Se beneficia de las mejoras introducidas en el resto de la Clase C, relativas a imagen o equipamiento, pero hay cambios específicos como un nuevo volante o la transmisión AMG Speedshift MCT 9G, que sustituye a la de 7 marchas. Su V8 4.0 rinde 476 CV, o 510 en el C 63 S, y se puede elegir entre seis programas de conducción.



MASERATI LEVANTE TROFEO.- Al resumir la versión GTS dejamos claro que llegará a nuestro país porque en el caso del Levante Trofeo no está tan claro. O, mejor dicho, parece claro que no llegará. Pero su acogida al otro lado del Atlántico ha sido tal que nada es imposible. Rinde 590 CV, rebasa los 300 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos.



RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY.- Si el R.S. normal, con sus 280 CV, no es suficiente, ahora podemos pedir el R.S. Trophy, fabricado en Palencia también y que evoluciona su 1.8 Tce hasta los 300 CV y 42,9 mkg gracias a mejoras en turbo y escape. Alcanza 260 km/h, acelera de 0 a 100 km/h y está disponible con cambio manual y automático EDC.

Cupra Ateca

La **nueva marca deportiva de Seat** debuta con un SUV de 300 caballos

En otoño empiezan las entregas del Cupra Ateca, primer producto de una nueva marca que ya trabaja en el desarrollo de otros vehículos, de filosofía siempre deportiva. Por 44.750 euros nos podemos hacer con un SUV único, pues cuenta con un motor 2.0 TSI de 300 CV que, en combinación con la caja automática DSG –modificada para este modelo– y su tracción total 4Drive con embrague Haldex permite mover con agilidad los 1.557 kilos del conjunto. Porque se anuncia una velocidad máxima de 245 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, cifras de verdadero 'GTI'. Además, el gasto es de 7,3 l/100 km y las emisiones de CO₂ se quedan en 165 g/km, valores notables para un todocamino de este potencial. El equipamiento, muy completo, incluye de serie Control Dinámico de Chasis

con amortiguadores adaptativos, dirección progresiva, selector de modos de conducción Drive Profile con seis programas –Comfort, Sport, Snow, Offroad, Individual y Cupra– y ayudas activas como frenada de emergencia automática con detector de peatones, asistente de atascos, detector de ángulo muerto, asistente de salida involuntaria del carril, control de de cruce adaptativo...



▶▶ En octubre, y con un precio de 44.750 euros, llega el Cupra Ateca a los 29 concesionarios de Seat que contarán con el 'corner' dedicado a la nueva marca.



Un diésel colosal con etiqueta ECO

No hay que dejarse engañar por voces poco informadas y con ganas de enredar. Los diésel todavía tienen recorrido y van a dar mucho que hablar. Por ejemplo, lo que cuentan los propietarios de este nuevo Audi A6 50 TDI de tracción total a sus vecinos y amigos sobre un modelo diésel que, gracias a su tecnología de hibridación ligera, tiene derecho a la etiqueta ECO de la DGT y a todas las ventajas de un híbrido o un modelo de gas. El coche es carillo, sobre todo la unidad probada, alicatada hasta los dientes; pero a día de hoy no hay nada igual en el mercado en este segmento.



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

Tras el inicio de una imprudente guerra del Gobierno al diésel por boca de su ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, ganas me dan de presentarme con el nuevo Audi A6 50 TDI de 286 caballos, tracción total, cambio automático y dirección a las

cuatro ruedas en el ministerio de esta señora mal informada y preguntarle si sabe que hay muchos coches de gasolina que contaminan más que un diésel, y que en este caso concreto la DGT ha dado permiso a esta moderna berlina de gasóleo para entrar en Madrid o Barcelona en episodios de alta contaminación gracias

a su etiqueta ECO, igualándolo a un híbrido –seguramente con el que ella se mueva– o a un modelo movido por gas GNC o GLP. Si el A6 50 TDI no llevara esa hibridación ligera que explicamos en un cuadro aparte y detallamos en una radiografía, no contaría con la tan deseada etiqueta, pero incluso entonces estaría conta-

minando muy poco porque incorpora una tecnología en la que Audi, como otros muchos fabricantes, han invertido millones de euros.

Dicho esto, entremos a valorar el trabajo de la marca de los cuatro aros en un modelo que llega con un despliegue tecnológico tal que se vuelve a colocar como referencia del

segmento, y con pocos modelos que le tosan o que le puedan hacer sombra en bastante tiempo. La lista abruma: tecnología de hibridación ligera, interior digitalizado, sonido 3D en las plazas traseras, hasta 39 sistemas de asistencia a la conducción –que en la versión más equipada incluye cinco sensores de radar, cinco cámaras, una cámara adicional de infrarrojos para la visión nocturna, doce sensores ultrasónicos y un escáner láser–, dirección a las cuatro ruedas, tres versiones diferentes de faros que culminan en la tecnología HD Matrix LED, cuatro tipos de suspensión, tracción total mecánica



LA CLAVE

amas@motor16.com

En este coche hay que dejarse un dineral, pero si lo que hay es dinero, el A6 probado lo puede tener todo. Un diésel potente con etiqueta ECO, tracción total, dirección a las cuatro ruedas, suspensión neumática regulable... Todo ello rodeado de la calidad habitual de Audi, la amplitud que ofrecen sus casi cinco metros de largo y tecnología para aburrir.

y hasta 'launch control' para salidas fulgurantes como si de un deportivo se tratase. La lista es interminable y casi todo apetece, pero un A6 50 TDI quattro Tiptronic con todo eso y algo más puede rondar los 100.000 euros... sin exagerar. Felicidades en cualquier caso a quien se lo pueda permitir, pero no todo es imprescindible. La unidad probada llevaba buena parte de estas opciones y nosotros ya hemos hecho una selección de las que llevaría nuestro A6 50 TDI ideal. En total, alrededor de 9.000 euros sobre un total de más de 30.000 posibles.

Una de ellas sería, sin duda, la dirección dinámica a las

cuatro ruedas –2.320 euros–, que convierte un 'aparato' de casi cinco metros de longitud en un utilitario ágil y fácil de aparcar en el tráfico urbano –ofrece el ángulo de giro de un Audi A3–, en una berlina deportiva en la carretera más endiablada o en un coche que en autovía ofrece mayor estabilidad y más facilidad para cambiar de carril, independientemente de la velocidad y sin que los pasajeros de atrás lleguen ni a enterarse.

Fabricado en aluminio y acero, el A6 50 TDI cuenta con una mayor rigidez torsional, rediseñadas suspensiones, una dirección progresiva de mejor tacto y una tracción total me-

PRECIO		64.580 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 161 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR		EN CONTRA
	COMPORTAMIENTO	*****	Ventajas de la etiqueta ECO. Silencio y refinamiento de marcha. Relación prestaciones-consumos. Estabilidad total.	Pocos sistemas de ayuda a la conducción de serie. Cambio Tiptronic algo lento de respuesta si no se lleva el modo Dynamic.	
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



▲▼ Con 530 litros, el maletero no varía en tamaño, pero la boca de entrada es más generosa. Caben dos bolsas de golf a lo ancho. Abatir los respaldos cuesta 490 euros.



EFICAZ CONTRA EL AIRE CON SU CX DE 0,26 EL NUEVO A6 ES MÁS AERODINÁMICO QUE EL ANTERIOR. Y PRONTO HABRÁ UNA VERSIÓN DE ACCESO CON CX DE 0,24 DOBLE PANTALLA LA SUPERIOR ES DE 8,8 PULGADAS DE SERIE, PERO PUEDE TENER 10,1 DE FORMA OPCIONAL. Y LA INFERIOR ES DE 8,6 PULGADAS.



◀ La doble pantalla táctil ofrece muchas posibilidades, como ver el reparto de potencia entre las ruedas.



▲ El Audi Virtual Cockpit, opcional, permite configurar a medida el diseño y las informaciones del cuadro.



▲ El botón de arranque y parada y el sistema Drive Select son de serie. Pero el climatizador de cuatro zonas, que cuenta con cuatro salidas de aire específicas y una pantalla táctil para regular la temperatura del aire, es opcional por 975 euros. El espacio para las piernas detrás aumenta en 21 mm.



▲ El cambio Tiptronic de 8 marchas tiene modo S y levas en el volante. No es tan rápido y eficaz como el S tronic.



▲ EL SISTEMA MILD-HYBRID, AL DETALLE.

- 1.- Batería de 12 voltios. 2.- Convertidor de corriente. 3.- Batería de 48 voltios.
- 4.- Motor/Generador de 48 voltios. 5.- Motor de seis cilindros, ya sea de gasolina o diésel.

de la amortiguación –1.380 euros-. Esta alternativa es más confortable que la suspensión deportiva, aunque reduce la altura 10 milímetros, y es mucho más barata que la neumática.

El A6 50 TDI quattro Tiptronic enamora por cómo se planta sobre el asfalto, por su absoluto silencio de marcha –pocos identificarían este modelo sin logos exteriores con un diésel-, por sus increíbles prestaciones –acelera más rápidamente que un Seat León Cupra R de 310 CV– y por su consumo, ya que éste solo se dispara por encima de los 7 l/100 km circulando muy por encima de los 140

km/h, o si abusamos de marchas cortas, del acelerador y de los modos de conducción más deportivos en carreteras de montaña. En este sentido, el modo Efficiency consigue poner a raya el gasto en combinación con las ventajas del sistema Mild Hybrid, una tecnología que en Audi funciona de verdad y que merece la etiqueta otorgada.

El 50 TDI básico ya lleva de serie unos extraordinarios faros de LED, por lo que no aconsejamos invertir en los Matrix LED o HD Matrix LED; y no porque no sean casi de ciencia ficción, si no por su elevado precio: 3.410 euros los HD. Tampoco aconseja-

mos las exageradas ruedas de 20 pulgadas que llevaba nuestra unidad de pruebas, ya que con 19 se consigue un mayor equilibrio y ahorramos otros 1.300 euros. Ahorro que sí deberíamos emplear en unos respaldos traseros abatibles, que en el anterior modelo eran de serie y ahora se convierten en una opción de 490 euros; en unos asientos eléctricos de Alcántara y cuero –1.710 euros– con sistema de ventilación y calefacción –975 euros–, o un sistema de reconocimiento de señales –245 euros– que complete un poco el equipamiento de serie, un poco pobretón en cuanto a sistemas de ayuda a la conducción se refiere.



▲ En la imagen, el A6 50 TDI con la suspensión neumática opcional ajustada en el modo Comfort. De ahí la inclinación de la carrocería.

Es verdad que, como decíamos al inicio de la prueba, el nuevo A6 puede llevar hasta 39 sistemas de asistencia, pero

la mayoría son opcionales y no precisamente baratos. El interior del nuevo A6 destila un alto componente de

calidad y ergonomía, en combinación con más centímetros disponibles en las plazas traseras y un salpicadero repleto de pantallas en una clara digitalización y adaptación a los tiempos que corren. Desaparecen interruptores y llegan superficies táctiles que incluso incorporan vibración y sonido en una tecnología háptica que ayuda al sentido del tacto para reconocer cada activación. Una transición digital atractiva y cómoda para un modelo interesantísimo como pocos por deportividad, refinamiento, agrado, prestaciones, consumos, espacio y el etiquetado ECO con todas sus ventajas. El diésel perfecto existe.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	50 TDI 286 CV
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 en V / 24
Sistema Stop/Start	Si
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo e intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	286 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	63,3 / 2.250-3.000
Alternador (Potencia máxima)	12 kW (16 CV)
Voltaje sistema eléctrico	12V - 48V
Batería indep. de ión litio	10 Ah

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total quattro, con diferencial central.
Caja de cambios	Automático, de 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	76,5

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	12,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

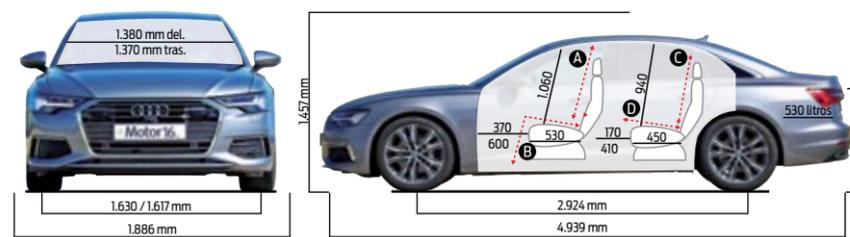
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independ. de 5 brazos, con muelles, amortiguadores y estabilizadora. Opción: dureza regulable o neumática.	
Trasera: Independ. de 5 brazos, con muelles, amortiguadores y estabilizadora. Opción: dureza regulable o neumática.	

RUEDAS	
Neumáticos del/tras.	225/60 R17

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.900
Capacidad del depósito (l)	73
Capacidad depósito adblue (l)	24
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.060 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.130 / 900 mm (C) Altura al techo detrás 940 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 860 / 620 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables			▼
Sensor de lluvia y luces	▲		
Dos pantallas táctiles: 8,8" y 8,6"	▲		
Navegador	▲		
Dirección progresiva	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Faros Matrix LED			▼
Faros LED	▲		
Pilotos traseros LED	▲		
Faros Matrix LED HD			▼
Intermitentes dinámicos	▲		
Acceso y arranque sin llave			▼
Climatizador automático 2 zonas	▲		
Suspensión deportiva o regulable			▼

	SI	NO	OP
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	▲		
Inmovilizador electrónico	▲		
Protección peatones y ciclistas	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▼
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Kit de reparación			▼
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Retrovisores abatibles y calefactables	▲		
Control por voz	▲		
Tracción a las cuatro ruedas	▲		
Airbag de cortina del. / tras.	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

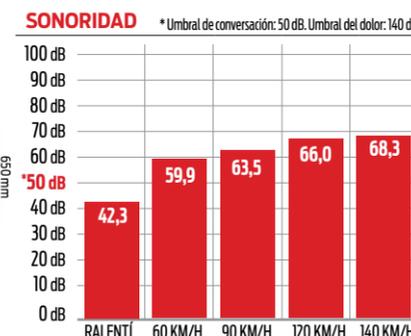
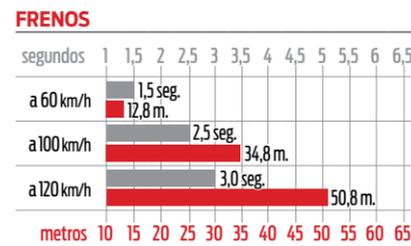
PRINCIPALES OPCIONES

Llantas de 21": 4.640. Faros Matrix LED: 2.065. Faros Matrix LED HD: 3.410. Techo corredizo eléctrico cristal: 2.015. Respaldos traseros abatibles: 490. Asientos eléctricos: 1.530. Asientos calefactados y ventilados: 975. Climatizador 4 zonas: 975. Apertura y cierre eléctrico maletero: 910. Suspensión neumática adaptativa: 2.445. Dirección dinámica a las 4 ruedas: 2.320. Suspensión de dureza regulable: 1.380.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,4
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,2 (5,5)
Recorriendo (metros)	103
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	25,9
De 80 a 120 km/h en D	4,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 1%

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 23,0 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,7
Conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,5
A 140 km/h de cruceo	6,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.260
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,6



EN COMPARACIÓN CON...



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



	AUDI A6 50 TDI 286 QUATTRO TIP.	JAGUAR XF 25 D 240 AWD R-SPORT	MERCEDES E 400 D 4MATIC 340	VOLVO S90 D5 AWD AUTOMÁTICO
Precio	64.580 euros	62.000 euros	69.900 euros	60.500 euros
Cilindrada	2.967	1.999	2.925	1.969
Potencia	286 CV / 3.500-4.000 rpm	241 CV / 4.000 rpm	340 CV / 3.600-4.400 rpm	235 CV / 4.000 rpm
Par máximo	63,3 mkg / 2.250-3.000 rpm	51,0 mkg / 1.500 rpm	71,4 mkg / 1.200-3.200 rpm	49,0 mkg / 1.750-2.250 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades	Automático, 8 velocidades
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	6,2 / 5,2 / 5,6 l/100 km	n.d. / n.d. / 5,9 l/100 km	6,9 / 5,1 / 5,8 l/100 km	n.d. / n.d. / 5,4 l/100 km
Emisiones	146 g/km CO2	156 g/km CO2	154 g/km CO2	142 g/km CO2
Autonomía	1.300 kilómetros	1.120 kilómetros	1.140 kilómetros	1.110 kilómetros
Vel. máxima	250 km/h	246 km/h	250 km/h	240 km/h
0 a 100 km/h	5,5 segundos	6,9 segundos	5,1 segundos	7,0 segundos
Maletero	530 litros	540 litros	540 litros	500 litros
Dimensiones	4.939 / 1.886 / 1.457 mm	4.954 / 1.880 / 1.457 mm	4.923 / 1.852 / 1.468 mm	4.963 / 1.879 / 1.443 mm
Batalla	2.924 mm	2.960 mm	2.939 mm	2.941 mm
Diámetro giro	12,1 metros	11,6 metros	11,9	11,8 metros
Depósito comb.	73 litros	66 litros	66 litros	60 litros
Peso	1.900 kilos	1.808 kilos	1.995 kilos	n.d.

A favor	+	Es el más ligero y tiene, junto con el Clase E, el mejor maletero de todos. Su espacio interior es muy generoso. Ya que ofrece la mejor distancia entre ejes. La calidad es una constante en cada rincón del coche. Las opciones tienen un precio muy competitivo respecto a los demás.	Otro modelo con motor de seis cilindros y un refinamiento extraordinario es el E 400 D. Es el que mejor acelera, sin que los consumos se disparen. Y a nivel tecnológico destaca su cambio automático de 9 relaciones. La calidad también es una constante.	Es el más barato, pero también el más moderno y el que lleva el mejor paquete de seguridad de serie. Al contar con un motor de cuatro cilindros y ser el menos potente, también es el que menos gasta. La calidad es una constante; y la comodidad, también.
En contra	-	El equipamiento de seguridad de serie es justo. El cambio Tiptronic es lento de respuesta cuando no se ha elegido el modo Dynamic. La parte superior del maletero no está revestida, de modo que las maletas pueden arañarse si van muy apretadas.	Con un motor de cuatro cilindros no consigue el refinamiento que ofrecen el Audi A6 o el Mercedes-Benz Clase E, pero el diésel V6 de 300 CV cuesta 67.000 euros y no ofrece tracción total. Aunque elegante y aerodinámico, el XF acusa en sus líneas el paso del tiempo.	Es el menos potente de todos, lo que se refleja en un peor dato de aceleración de 0 a 100 km/h. Y aunque su comportamiento es bueno, no llega al nivel del Audi. Además, a pesar de ser el más largo del cuarteto es el que ofrece un maletero más pequeño.

EL DETALLE

CON ETIQUETA ECO MHEV mild-hybrid

La tecnología mild-hybrid, de serie en la gama del nuevo A6, cuenta con un sistema eléctrico principal de 48 V. En este sistema un motor eléctrico que hace de alternador está conectado al cigüeñal, y en las fases de deceleración puede recuperar hasta 12 kW de potencia, que se almacenan en una batería independiente de ion-litio con 10 Ah de capacidad, ubicada en la parte trasera. El sistema de 48 voltios permite aumentar el rango de utilización de la función start-stop hasta los 22 km/h y circular con el motor apagado durante un máximo de 40 segundos entre 55 y 160 km/h, ampliando y mejorando lo que se conoce como conducción 'a vela'. El sistema mild-hybrid convierte al Audi A5 50 TDI en un modelo con etiqueta ECO de la DGT, lo que le permite equiparse en ventajas a los híbridos de gasolina y a los modelos movidos por gas, ya sean GNC o GLP.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO	Recordo anual: 15.000 km. Coste uso: 0,23 euros/km. Coste financiero: 1,85 euros/km. Coste km total: 2,08 euros/km.	RED DE POSVENTA	131 puntos de asistencia en toda España
SEGURO	Seguro a terceros: 490,41 euros/año. Seguro a todo riesgo: 706,87 euros/año con franquicia de 400 euros.	GARANTÍA	Dos años, sin límite de kilómetros
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.		www.audi.es	

DATOS DEL COMPRADOR
AUDI
VW Group España Distribución, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II. C/ de la Selva, 22. 08820 El Prat de Llobregat. (Barcelona). Tlf: 902 454 575





FAROS LED SON NUEVOS EN EL FABIA, SON FULL LED Y CUESTAN 755 EUROS. TIENEN FUNCIÓN DE CURVA



SKODA FABIA COMBI
Máximo espacio a buen precio

El Fabia Combi, con sus 4.262 milímetros de largo y su maletero de 530 litros ampliable a 1.395, ofrece el espacio de carga más práctico y generoso de su clase. El incremento de precio de este tipo de carrocería frente a la versión compacta es de sólo 750 euros, y comparte con ella todas las motorizaciones y niveles de acabado, incluido el Monte Carlo y añadiendo, además, la versión Scout.

Los faros LED o la alfombrilla de doble uso en el maletero son dos de las novedades que incorpora el nuevo Fabia. Sigue ofreciendo mucho espacio.



Apuesta muy lógica

Ya se pueden hacer pedidos del nuevo Skoda Fabia en los concesionarios, aunque hasta primeros de septiembre no comenzarán las entregas de este interesante modelo, que se actualiza en su último sprint antes de renovarse por completo en no menos de 24 meses.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El práctico utilitario checo, disponible en versión compacta o en familiar Combi por 750 euros más, modifica ligeramente pero acertadamente su estética con nuevos paragolpes y, por primera vez en la historia del modelo, nuevos faros LED opcionales y una luz día de LED, de serie en algunas versiones. Y esta tecnología también puede añadirse a los pilotos traseros.

En el interior los cambios son menos vistosos, ya que solo se añade una nueva gráfica en los relojes del cuadro y la pantalla táctil de 6,5 pulgadas forma ya parte del equipamiento de serie de todos los acabados. También se añaden nuevas tapicerías y personalizaciones, y el sistema de apertura o cierre por un solo toque para los cuatro elevadores eléctricos. Se mantiene una magnífica calidad de ajustes y

de materiales, aunque todo está rematado en plásticos duros poco agradables al tacto. Y en cuanto a espacio se refiere, sigue ofreciendo uno de los habitáculos más generosos.

El nuevo Skoda Fabia potencia su lado práctico con nuevas soluciones dentro del paquete 'Simply Clever'. Como la alfombrilla de doble cara en el piso del maletero, el soporte para tablet y dos puertos USB en la parte trasera. Y en el caso de la versión Com-

bi, se estrena una linterna LED extraíble y con imanes.

Skoda ha tomado una decisión importante a la hora de perfilar su oferta mecánica para el nuevo Fabia al no ofrecer propulsores diésel. La decisión está avalada no porque esas mecánicas no cumplan las exigencias medioambientales, como lo hacen en otros modelos de la marca, sino porque en el segmento del Fabia el porcentaje de ventas diésel es inferior al diez por ciento. Y todos los

propulsores de gasolina, que por cierto son de tres cilindros, han recibido mejoras significativas tanto para optimizar su eficiencia como para reducir sus emisiones. La versión atmosférica y de inyección indirecta que llega ahora rinde 75 CV de potencia y anuncia un gasto combinado de carburante de 4,8 l/100 km, mientras que en los motores TSI -con turbo e inyección directa- de 95 y 110 CV con cambio manual, la cifras de consumo medio han subido dos décimas: de 4,4 a 4,6 l/100 km. Pero este aumento tiene su sentido cuando preguntamos al ingeniero responsable de motores y nos asegura que son cifras homologadas ya con el nuevo método de medición WLTP, mucho más realista y cercano al uso cotidiano que el NEDC. Y las mecánicas TSI de inyección directa y turbo reciben una electrónica optimizada y un filtro de partículas.



Los relojes del cuadro reciben una nueva gráfica, y el sistema de infotretenimiento es de los más completos del segmento.



Uno de los sistemas de ayuda del nuevo Fabia es la Alerta de Tráfico Posterior, que avisa del tráfico que viene al salir marcha atrás.

Los motores 1.0 TSI de 95 CV y 110 CV ofrecen, sobre el terreno, importantes diferencias entre ellos. El de 95 es suave y silencioso y tiene bastante fuerza a baja revoluciones, pero estira con pereza por arriba y le cuesta llegar al límite de vueltas. Y es que el chasis del Fabia va tan bien que deja en evidencia la falta de fuerza en un coche que admite muchos más caballos. Una plataforma que todavía no es la MQB A0 que ya llevan los nuevos Ibiza y Polo, pero que sigue reivindicando muchas virtudes, como un peso inferior al de sus rivales, incluidos sus 'primos' con la MQB A0. Skoda espera compartir en el Fabia la base técnica de Ibiza y

FICHA TÉCNICA FABIA (5P)

MOTOR	1.0 MPI 75	1.0 TSI 95	1.0 TSI 110	1.0 TSI 110 DSG
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	999
Potencia máxima (CV/rpm)	75 / 6.200	95 / 5.000-5.500	110 / 5.000-5.500	110 / 5.000-5.500
Par máximo (CV/rpm)	9,7 / 3.000-4.000	16,3 / 1.800-3.500	20,4 / 2.000-3.500	20,4 / 2.000-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Aut. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Tamb.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	175/70 R14	185/60 R15	185/60 R15	185/60 R15
Peso (kg)	1.086	1.121	1.132	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.997/1.732/1.467	3.997/1.732/1.467	3.997/1.732/1.467	3.997/1.732/1.467
Volumen maletero (l)	330 / 1.150	330 / 1.150	330 / 1.150	330 / 1.150
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	10,8	9,6	10,1
Velocidad máx. (km/h)	168	184	195	194
Consumo mixto (l/100 km)	4,8	4,6	4,6	4,6
Emisiones CO2 (g/km)	110	104	105	105
Precios desde... (euros)	14.950	15.630	16.550	17.850

PRECIO DESDE **14.950 €**

EMISIONES DE CO2 DESDE: DE 104 A 110 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad de ajustes. Amplitud. Equipamiento de seguridad. Consumos. Rendimiento 1.0 TSI 110.</p>	<p>Prestaciones modestas con el motor 1.0 TSI de 95 caballos. Abundancia de plásticos duros.</p>



APLICACIÓN EN 2019 CROSSLAND X, MOKKA X Y GRANDLAND X IN CORPORAN NUEVOS MOTORES PARA CUMPLIR LA NORMA EURO 6D-TEMP

Más limpios



La gama más aventurera de Opel disfruta de una magnífica acogida a nivel de ventas, y gracias a sus nuevos motores también presume ahora de cumplir la más severa normativa en materia de emisiones. Crossland X, Mokka X y Grandland X están de moda.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No ofrecer SUV hoy día es renunciar a un pastel demasiado goloso. No parece un problema en Opel, que cuenta con una amplia gama en este sentido. Y eficiente, porque la mayoría de los motores disponibles en Crossland X, Mokka X y Grandland X ya cumplen

—en el conjunto de la marca se alcanzan ya las 90 versiones— con la normativa Euro 6d-TEMP, que entrará en vigor en septiembre de 2019. En este costoso ‘trance’ ha sido clave el desarrollo de nuevos motores, como el 1.5 turbodiesel—sustituye al anterior 1.6 CDTi— con 102 y 130 caballos de potencia, un propul-

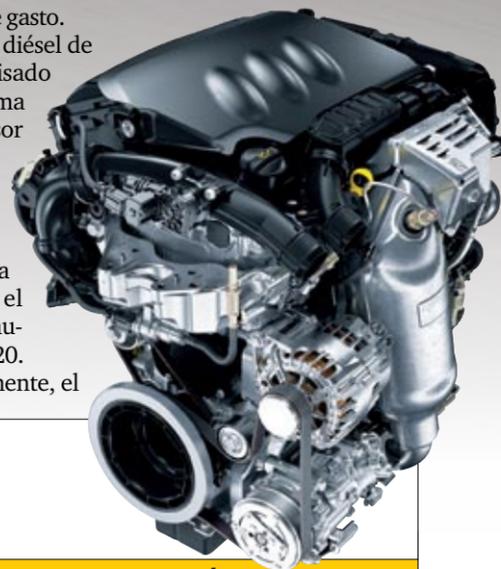
sor diseñado por ordenador y fabricado en aluminio. También ha contribuido la segunda generación del PureTech de gasolina 1.2 Turbo tricitlíntrico, disponible con 110 y 130 CV, y que cuenta con un turbo más rápido en su funcionamiento, un eficaz filtro de partículas GPF y firma un 4 por ciento menos de gasto.

Asimismo, el 2.0 diésel de 180 CV ha sido revisado con un nuevo sistema Start/Stop, propulsor que porta el Grandland X, que también disfrutará en breve de un nuevo 1.6 turbo de gasolina con 180 CV y será el primer híbrido enchufable de Opel en 2020.

Destacar, igualmente, el

trabajo sobre las cajas de cambio. La manual, de seis velocidades, pesa 10 kilos menos, y la automática, de ocho relaciones, es más ligera y suave.

▼ La segunda generación del motor 1.2 turbo de gasolina introduce mejoras para resultar más eficiente.



DEL CICLO NEDC AL WLTP

La nueva homologación es más realista

Las siglas NEDC fijaban los consumos homologados a nivel europeo. A partir de ahora habrá que familiarizarse con estas otras: WLTP. Se trata de un nuevo ciclo de procedimiento a nivel mundial para homologar los consumos de una manera más realista y eficaz. Esta nueva medición entrará en vigor en septiembre de este mismo año, y pese a que también se realiza en laboratorio, es más exigente en tiempo, velocidad máxima, fases de conducción y temperatura ambiente, como se puede apreciar en la tabla adjunta. Además, la prueba se realiza tanto en las versiones de acceso más modestas como con las mejor equipadas, realizándose posteriormente un cálculo definitivo. Esto conlleva un inevitable aumento tanto del consumo como de las emisiones de CO₂ en todos los vehículos. Y el ciclo RDE complementará al WLTP, midiendo las emisiones ya en circulación real mediante sistemas portátiles.

CAMBIOS EN LA HOMOLOGACIÓN

	NEDC	WLTP
Tiempo en cada ciclo	20 minutos	30 minutos
Distancia recorrida	11 kilómetros	23,25 kilómetros
Fases de conducción	2	4
Velocidad media	34 km/h	46,5 km/h
Velocidad máxima	120 km/h	131 km/h
Equipamiento opcional	Impacto en el consumo sin considerar el CO ₂	Características adicionales ya tomadas en cuenta
Puntos de cambio de engranaje	Fijo	Diferente para cada vehículo
Temperaturas durante el test	Mediciones entre 20 y 30 grados centígrados	Mediciones a 23 grados, valores de CO ₂ corregidos a 14 grados centígrados

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO	1.5 DIÉSEL	2.0 DIÉSEL
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.997
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500	130 CV / 3.750	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	23,4 mkg / 1.750	30,6 mkg / 1.750	40,8 mkg / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 6v. o Aut. 8v.	Man. 6v. o Aut. 8v.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	235/50 R19	235/50 R19	235/50 R19
Peso (kg)	1.370	1.435 (Aut: 1.455)	1.575
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477 / 1.856 / 1.609	4.477 / 1.856 / 1.609	4.477 / 1.856 / 1.609
Volumen maletero (l)	514 / 1.652	514 / 1.652	514 / 1.652
Capacidad depósito (l)	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,1 (Aut: 10,4)	11,3 (Aut: 12,3)	9,1
Velocidad máx. (km/h)	188 (Aut: 196)	195 (Aut: 192)	214
Consumo mixto (l/100 km)	5,2 (Aut: 5,3)	4,1 (Aut: 4,2)	4,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	120 (Aut: 121)	108 (Aut: 109)	127
Precios desde... (euros)	25.700	28.300	39.900

OPEL GRANDLAND X



El Grandland X porta bajo el capó el nuevo propulsor 1.5 diésel en su variante más potente, con 130 CV, así como el revisado 1.2 tricitlíntrico de gasolina, también con 130 CV. En lo más alto se encuentra el 2.0 diésel con 180 CV asociado a la caja automática de ocho relaciones. En breve montará un nuevo 1.6 turbo de gasolina con 180 CV y en 2020 se convertirá en el primer híbrido enchufable de Opel.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 DIESEL
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima (CV)/rpm	136/3500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	32,7/2000-2.250
Tracción	Delant. y Total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/55 R18
Peso (kg)	1.449(4x4:1.504)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.275/1.781/1.658
Volumen maletero (l)	356 / 1.372
Capacidad depósito (l)	52
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máx. (km/h)	190 (4x4: 187)
Consumo mixto (l/100 km)	4,9 (4x4: 5,4)
Emisiones CO ₂ (g/km)	127 (4x4: 142)
Precios desde... (euros)	25.874

El Mokka fue el primer SUV de la gama X de Opel en aparecer, y también es el que acapara la mayor parte de las ventas hasta el momento. También es el único de los tres modelos que ofrece versiones con tracción total. Toda la gama cumple con la norma Euro 6d-TEMP. En ciclo diésel apuesta por un 1.6 CDTI con 136 CV, mientras que en gasolina mantiene el 1.4 Turbo con 140 CV, pese a que acaba de lanzarse este mismo bloque con 120 CV. Ambos motores disponen de versiones con tracción delantera o total, y cajas de cambio manuales o automáticas de seis relaciones.

OPEL MOKKA X



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2	1.2 TURBO 110	1.2 TURBO 130	1.5 DIÉSEL
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.499
Potencia máxima/rpm	81 CV / 5.750	110 CV / 5.500	130 CV / 5.500	102 CV / 3.750
Par máximo/rpm	12,0 mkg / 2.750	20,9 mkg / 1.500	23,5 mkg / 1.750	25,5 mkg / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.174	1.245 (Aut: 1.289)	1.259	1.289
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605	4.212/1.765/1.605
Volumen maletero (l)	410 / 1.255	410 / 1.255	410 / 1.255	410 / 1.255
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	14,5	10,9 (Aut: 11,8)	9,9	11,7
Velocidad máx. (km/h)	170	187	201	178
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	4,7 (Aut: 5,6)	5,1	4,0
Emisiones CO ₂ (g/km)	117	107 (Aut: 127)	117	105
Precios desde... (euros)	17.600	19.300	22.000	19.700



OPEL CROSSLAND X

Todos los motores de tres cilindros en gasolina y de cuatro cilindros en diésel están fabricados en aluminio; y, salvo el de entrada de 81 CV, cuentan con inyección directa y turbocompresor. El 1.2 de gasolina ofrece 81, 110 y 130 CV, mientras que el nuevo 1.5 diésel rinde 102 caballos de potencia. El cambio automático de seis relaciones está disponible en el diésel y en el PureTech 1.2 Turbo de 110 CV.



◀▶ Con sus 4,40 metros, el Rifter Standard es ligeramente más corto que el 3008; y aún así ofrece variantes de cinco y siete plazas. Pero si queremos una tercera fila más cómoda, mejor pedir el Rifter Long, 35 centímetros más largo y disponible también con los dos tipos de interior: cinco y siete plazas.

PRACTICIDAD TOTAL SERÁ MUY DIFÍCIL ENCONTRAR UN VEHÍCULO MÁS FUNCIONAL QUE EL RIFTER –O SUS HERMANOS DE PROYECTO– POR LOS 17.800 EUROS QUE, INCLUYENDO DESCUENTOS, CUESTA EL PEUGEOT



Sácale provecho

Con un precio a pie de concesionario que arranca en 17.800 euros, Peugeot lanza el Rifter, un cómodo turismo polivalente de gran amplitud y modularidad que permite optar entre cinco y siete plazas sea cual sea la carrocería elegida. Y en cuestión de tecnología, además, no renuncia a nada.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Fabricado en la planta española de Vigo y la portuguesa de Mangualde, el Rifter es la nueva propuesta de Peugeot para los que buscan un vehículo tan práctico como económico, y para quienes se sienten atraídos por la modularidad y amplitud de un monovolumen –un tipo de vehículo ahora menos demandado– pero no quieren renunciar a cierta imagen ‘aventurera’. De ahí que la marca del león –más que Citroën en su nuevo Berlingo y Opel en el Combo Life, nacidos también de este proyecto– recurra a toques ‘SUV’ en el exterior del coche, como protectores de carrocería laterales, frontales o en los pasos de rueda. De hecho, y en colaboración con Dangel, Peugeot sigue adelante con el plan de lanzar una serie especial dotada de tracción total, y para

las versiones ‘normales’, ya a la venta, ofrece el Advanced Grip Control, que optimiza la motricidad de las ruedas delanteras con nieve o barro.

En cualquier caso, nuestro primer contacto con el Rifter –las variantes de transporte más ‘profesionales’ si conservan el nombre Partner– se ha desarrollado sobre asfalto. Carreteras y autopistas gallegas para conocer un producto que poco, o nada, tiene que

ver con el modelo al que releva, pues ahora se parte de la plataforma EMP2 –común a 308, 3008...– y se apuesta por dos carrocerías: una de 4,40 metros y otra alargada 35 centímetros. Y lo bueno es que ambas están disponibles con cinco o siete plazas; aunque si pensamos en usar mucho las tres filas, el Rifter Long –4,75 metros– es más lógico: supone un extra de sólo 1.200 euros, deja más espacio para piernas

en las plazas 6 y 7, y tiene un maletero récord. En concreto, 275 litros extra para equipaje, pues si el Rifter corto –la marca le llama Standard– ofrece, con cinco plazas, 775 litros para maletas, en el largo se alcanzan los 1.050 litros.

Y de la amplitud disfrutaban también los ocupantes, pues nada más sentarnos ya notamos que hay espacio de sobra: altura, anchura, mucho hueco para piernas en una segunda fila compuesta por tres butacas individuales –permiten anclar otras tantas sillas infantiles– a la que se accede cómodamente gracias a las puertas correderas... Y hay detalles interesantes en esa segunda fila que nos hacen sentir bien tratados, como salidas de aireación regulables o elevallunas eléctricos.

El puesto de conducción recurre a la funcional disposición i-Cockpit típica de los úl-



timos Peugeot –volante más pequeño, instrumentación sobreelevada y pantalla central a mano–, y nos gusta que la consola conserve un mínimo de botones clave, que facilitan el manejo de las funciones más importantes. Por contra, al que esto escribe le convence algo menos sentirse tan ‘rodeado’ por la ancha consola central. Y los materiales elegidos, sólo correctos, distan de los que tienen otros Peugeot prácticos, como un 3008 o un 308 SW. Entre eso y un aislamiento acústico algo peor, las sensaciones no llegan a ser las de un monovolumen.

En marcha, cosas positivas y otras no tanto. La de cal viene por una conducción muy agradable –asiento, visibilidad, tacto general...–, por el aplomo y por la seguridad –en ese capítulo, el equipo de serie sorprende–; mientras que la de arena tiene que ver con unas prestaciones justas. Al menos en la versión diésel BlueHDi 100 probada –estrena motor 1.5–, ahorradora pero de la que esperábamos más. De ahí que apuntemos ya la mirada hacia las dos mecánicas más potentes, especialmente el BlueHDi 130, disponible también con el cambio EAT8.

PRECIO desde **22.400 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 109 A 127 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Dos carrocerías, ambas con 5 ó 7 plazas. Amplitud y funcionalidad. Agrado. Tecnología.
 - Prestaciones muy justas en algunas versiones. Cambio EAT8 sólo con BlueHDi 130. Materiales.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110	PURETECH 110L	BLUEHDI 75	BLUEHDI 100	BLUEHDI 100 L	BLUEHDI 130	BLUEHDI 130 L	BLUEHDI EAT8	BLUEHDI EAT8 L
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.499	1.499	1.499	1.499	1.499	1.499	1.499
Potencia máx. (CV/rpm)	110 / 5.500	110 / 5.500	76 / 3.500	102 / 3.500	102 / 3.500	131 / 3.750	131 / 3.750	131 / 3.750	131 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750	25,5 / 1.750	30,6 / 1.750	30,6 / 1.750	30,6 / 1.750	30,6 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Peso en vacío (kg)	1.387 (7 plaz.: 1.430)	1.430 (7 plaz.: n.d.)	1.424	1.424 (7 plaz.: 1.501)	1.501 (7 plaz.: 1.540)	1.592 (7 plaz.: 1.631)	1.633 (7 plaz.: 1.678)	1.430 (7 plaz.: 1.540)	1.540 (7 plaz.: 1.593)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.403/1.848/1.796	4.753/1.848/1.879	4.403/1.848/1.796	4.403/1.848/1.796	4.753/1.848/1.879	4.403/1.848/1.796	4.753/1.848/1.879	4.403/1.848/1.796	4.753/1.848/1.879
Volumen maletero (l)	775 - 3.500	1.050 - 4.000	775 - 3.500	775 - 3.500	1.050 - 4.000	775 - 3.500	1.050 - 4.000	775 - 3.500	1.050 - 4.000
Capacidad depósito (l)	53	60	53	53	60	53	60	53	60
De 0 a 100 km/h (s)	11,7 (7 pl.: 12,0)	12,0 (7 pl.: 12,3)	17,0	12,5 (7 pl.: 12,8)	12,8 (7 pl.: 13,1)	10,4 (7 pl.: 10,6)	10,6 (7 pl.: 10,9)	10,8 (7 pl.: 11,1)	11,1 (7 pl.: 11,3)
Velocidad máx. (km/h)	169 (7 pl.: 168)	169 (7 pl.: 168)	150	170 (7 pl.: 169)	170 (7 pl.: 169)	184 (7 pl.: 183)	183	180 (7 pl.: 179)	180 (7 pl.: 179)
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	5,5 (7 plaz.: n.d.)	4,1	4,3 (7 pl.: 4,4)	4,4	4,3 (7 pl.: 4,4)	4,4	4,3 (7 pl.: 4,4)	4,4 (7 pl.: 4,6)
Emisiones CO ₂ (g/km)	126 (7 pl.: 127)	126 (7 plaz.: n.d.)	109	113 (7 pl.: 115)	115	114 (7 pl.: 117)	117	114 (7 pl.: 117)	117 (7 pl.: 120)
Precios desde... (euros)	24.000	25.200	22.400	23.650	24.850	26.500	27.700	28.000	29.200



Capítulo cuarto

La cuarta generación del Focus debuta en plena verano con nuevos y atractivos argumentos. Estrena plataforma, motores, carrocerías y hasta una versión Active de formato crossover, además de rodearse de una avalancha tecnológica que le sitúa en lo más alto de su segmento.

La cuarta generación del Ford Focus llega al mercado con 'todo'. Y como suele ser habitual en este modelo a lo largo de su historia, el salto cualitativo dado con respecto al vehículo que sustituye es demoledor.

En este caso nace desde una nueva plataforma, más avanzada, que le permite rodearse de lo último en tecnología

y estrenar elementos como una amortiguación adaptativa DCC o los nuevos modos de conducción Normal, Sport y Eco gestionados por el asistente Drive Mode, que en determinadas versiones ofrece, incluso, cinco programas. Y otro dato a tener en cuenta es la dieta a la que se ha sometido, con un ahorro de peso de nada menos que 88 kilos.

Su silueta es más aerodinámica y el generoso incremento en su distancia entre ejes motiva que la habitabilidad en las plazas traseras sea ahora mucho más holgada. Lo mismo ocurre con el maletero, que anuncia una capacidad máxima de más de 1.650 litros.

Podremos disfrutar del Focus tanto en carrocería de cinco

puertas como en el práctico Sportbreak de corte familiar. No llegará a nuestro mercado la carrocería Sedán, pero a cambio sí estará disponible una atractiva variante Active en la berlina, que incrementa su altura respecto al suelo en más de tres centímetros, además de rodearse de una estética más robusta, tipo crossover.

Tampoco será mayor problema encontrar la motorización que mejor se adapte a nuestros gustos o necesidades. Con la gasolina ganando terreno día a día, el galardonado 1.0 EcoBoost es una garantía; se ofrece con 100 y 125 CV, respectivamente. Si queremos más, el nuevo 1.5 EcoBoost, también tricilíndrico, eleva la potencia hasta 150 y 182 CV. Ambos bloques disponen de un sistema que desconecta uno de los cilindros cuando la carga del motor lo permite, con el consiguiente ahorro de combustible.

Si preferimos la economía de los propulsores de ciclo diésel, el nuevo 1.5 EcoBlue se comercializa con dos niveles de potencia, 95 y 120 CV,

mientras que en lo más alto se sitúa un 2.0 EcoBlue que alcanza los 150 CV. Y para gestionar todos estos motores se monta una caja manual de seis relaciones o una nueva transmisión automática, ahora con convertidor y ocho velocidades.

Asimismo, el consumo medio se ha reducido alrededor del 10 por ciento por su mejor aerodinámica, menor peso, unos neumáticos más eficientes y el sistema de ahorro Start-Stop, disponible de serie en toda la gama.

Más amplio, dinámico, eficiente y también más 'listo'. En este sentido, basta con echar un vistazo a la tecnología y nos daremos cuenta enseguida que se encuentra a la cabe-



za en materia de seguridad o conectividad. Sistemas como el Ford Co-Pilot360 permiten un nivel de automatización en la conducción de Nivel 2, y la nueva gama Focus será la primera de la marca que cuente

con un Head-up Display en el mercado europeo.

En definitiva, el nuevo Focus parte desde una hoja casi en blanco para afrontar una nueva etapa más que prometedora.



▶▶ Dos de los estrenos más significativos son el nuevo cambio automático de ocho relaciones y el propulsor tricilíndrico 1.5 EcoBoost, disponible con 150 y 182 CV de potencia.



▶ La pantalla táctil de 8 pulgadas preside el salpicadero, como parte de un habitáculo totalmente renovado y más amplio.



▶▶ Las soluciones prácticas se dan cita en cualquier rincón del nuevo Focus. El amplísimo techo panorámico eléctrico inunda de luz el interior del vehículo.



▶ La amplia gama abarca dos carrocerías, cinco niveles de acabado y siete motorizaciones diferentes.

ST LINE EL ACABADO DEPORTIVO SE COMBINA CON MOTORES DE 120, 125, 150 Y 182 CV, Y CON DOS TIPOS DE CAMBIO



LOS FOCUS DE ACCESO » Desde 19.575 euros sin descuentos

Dicen en Ford que el nuevo Focus es el más innovador, dinámico y emocionante

► Aunque hablemos del modelo de acceso a la gama Focus-el modelo de color blanco-el diseño es elegante y poderoso.



en los 20 años de historia del modelo, y después de estudiar a fondo sus características lo cierto es que no les falta razón. Tanto, que nosotros añadiremos que, tecnológicamente hablando, el nuevo Focus es el compacto más avanzado del mundo. El compacto se ha desarrollado en estrecha colaboración con usuarios que han aportado sus opiniones para mejorar un producto que parte de una hoja en blanco.

Ilar el mejor coche familiar de tamaño medio que el dinero pueda comprar, y parece que lo han conseguido. Más espacio interior gracias a una nueva plataforma, transmisiones y motores muy novedosos, y un despliegue increíble de tecnología tanto a nivel mecánico como de seguridad, conforman un modelo cuya oferta comprende 65 versiones –sin contar el Focus Active, que llega algo más tarde– en base a

combinar dos tipos de carrocería, seis niveles de acabado, dos tipos de cambio y nada menos que siete propulsores de gasolina y diésel para el mercado español, con potencias de 100, 125, 150 y 182 caballos en gasolina, y 95, 120 y 150 caballos en diésel, todos nuevos o revisados profundamente. El

Focus parte de tres versiones de acceso denominadas Trend, Trend Edition y Trend+ caracterizadas por combinar un precio muy atractivo con un equipamiento, sobre todo de seguridad, especialmente competitivo.

El Focus acaba de entrar por la puerta grande en el segmento.

FOCUS ST LINE » La cara deportiva de la gama

Los clientes que busquen más carácter y una imagen más deportiva encontrarán en el acabado ST Line el Focus diseñado a su medida. Esta versión está disponible en gasolina con tres potencias de 125, 150 y 182 caballos, ya sea con el nuevo cambio manual de seis marchas, más preciso y rápido, o con la nueva caja automática de ocho marchas, con un funcionamiento más intuitivo y rápido que la anterior Powershift de doble embrague. En diésel, el Focus ST Line ofrece una alternativa de 120 caballos y los dos tipos de cambio en la carrocería compacta, y añade el Ecoblue de 150 caballos con cambio manual o automático en la versión Sportbreak. La cifra de consumo más baja con estos nuevos motores diésel, que aportan desde un turbo de baja inercia y mejoras en inyección y



► Los acabados ST Line del Focus se caracterizan por su toque deportivo y sus logos específicos. El Focus ST Line está disponible desde 23.600 euros.



combustión para el primero, a nuevos pistones de acero o un sistema de lubricación rediseñado para el segundo, se

ha homologado en 3,6 l/100 km, todavía en ciclo NEDC. Y en cuanto a prestaciones se refiere, el Focus 1.5 Ecoboost

de 182 CV acelera de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos con un consumo medio de tan solo 5,5 l/100 km.



► Los diferentes niveles de acabado se corresponden con distintos tamaños de pantalla central. La más grande, con 8 pulgadas, preside el salpicadero de las versiones Trend+, ST Line y Titanium. El climatizador bizona es de serie en el acabado Titanium.

► El acabado ST Line va asociado a un equipo específico, como el techo interior negro, pedales de aleación, suspensión deportiva, tela negra con costura roja, etc.



AYUDA MÁXIMA TODOS LOS SISTEMAS DE ALERTA, SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD DEL FORD FOCUS



APARCAMIENTO ASISTIDO. - La última generación del asistente de aparcamiento activo no solo permite aparcar, sino que también controla la aceleración, el cambio de marchas y los frenos. Está disponible con caja automática, y tras seleccionar el lado de la calzada –y si se desea aparcar en paralelo o en batería–, él se encarga del resto.



ASISTENTE DE ARRANQUE EN PENDIENTE. - Es una de las ayudas a la conducción más valoradas. Este asistente evita que el vehículo se desplace hacia atrás al detenernos en una pendiente. Para ello mantiene la presión de los frenos unos segundos mientras cambiamos el pie del pedal del freno al acelerador.



DESBLOQUEO POR CONTROL REMOTO. - Se trata de una función muy práctica que nos hará la vida más fácil. Al acercarnos al vehículo detecta la llave que llevamos en el bolsillo y se desbloquean las puertas. Tampoco es necesario tener la llave para arrancar el Focus, pues basta con accionar un mando.



CARGA INALÁMBRICA DEL SMARTPHONE. - Los cables ya son historia, porque en la parte más adelantada de la consola central hay una bandeja que permite cargar el teléfono móvil de manera inalámbrica, de una forma más sencilla y práctica. Basta con 'posarlo' para que, una vez que lo reconozca, inicie la carga.



CONTROL DE VELOCIDAD INTELIGENTE. - Ajusta automáticamente la velocidad a la del vehículo que nos precede. Si el tráfico reduce la velocidad hasta detenerse, el sistema es capaz de detener el vehículo completamente. Cuando se reanuda la marcha, acelerará automáticamente hasta llegar a la velocidad seleccionada anteriormente.



ASISTENTE INTELIGENTE DE LÍMITES DE VELOCIDAD. - El vehículo es capaz de reconocer las señales situadas al borde de la carretera o en los pórticos elevados, y ajustar la velocidad de manera automática a los límites legales de cada tramo. Así evitaremos multas si no estamos atentos y pisamos demasiado el acelerador.



15 VERSIONES DEL FOCUS ESTÁN DISPONIBLES CON EL NIVEL TITANIUM. SU EQUIPO DE SERIE LLEVA CLIMATIZADOR BIZONA



FOCUS TITANIUM» El equilibrio perfecto

El nuevo Focus también ofrece más espacio interior. El coche crece sólo 18 milímetros, hasta alcanzar los 4,38 metros de longitud, pero el hueco para los pies detrás gana 78 milímetros y la cota de anchura en esas plazas a la altura de los hombros aumenta nada menos que 60 milímetros. El nuevo Focus convence por espacio, pero también lo hace por ofrecer una calidad muy por encima de la media del segmento. En este sentido, la versión Titanium de esta página, junto con la Vignale que veremos más adelante, son la referencia en cuanto al mimo con que se ha cuidado su fabricación –en la planta alemana de Saarlouis–, con que se han ultimado sus equipamientos y lo completo de su dotación de serie, que incorpora climatizador bizona, sis-



▶▶ El Focus Titanium está disponible desde 27.100 euros. Y se puede solicitar con los motores de 125 y 150 CV en gasolina, o con los de 120 y 150 CV en diésel.

tema de apertura y arranque sin llave, sensores de lluvia o luces, o sensores de estacionamiento delanteros y traseros, al margen del equipamiento de seguridad, que se convierte en referencia dentro del segmento. En el acabado Titanium, el nuevo Ford Focus



◀ El equipamiento del Ford Focus Titanium es completísimo y comprende desde climatizador bizona hasta pantalla táctil de 8 pulgadas. El interior del Focus es muy amplio.

también lleva de serie luz ambiental LED y, opcionalmente, un techo panorámico eléctrico de gran tamaño. Las versiones dotadas de este nivel de acabado pueden asociarse a toda la gama de motores, salvo el 1.5 EcoBoost de 182 caballos y el 1.5 de 150 en carrocería compacta. Y los precios para esta versión parten de 27.100 euros, antes de descuentos.



▶▶ El Focus Vignale cuida hasta el último detalle, tanto exterior como interior. Es el caso de los exclusivos asientos de cuero, que incluyen costuras en contraste que decoran todo el habitáculo, logrando comodidad y sofisticación. El volante, también de cuero, tiene el grosor y el tamaño adecuados.

FOCUS VIGNALE» El no va más en compactos

El nuevo Ford Focus Vignale tiene argumentos suficientes como para ingresar de forma inmediata en el segmento de los compactos de categoría premium. Porque a las interesantes características comunes al resto de acabados se le unen en este caso una presentación suntuosa, un equipamiento imponente y una estética exterior exclusiva que incluye paragolpes y parrilla específicos, y llantas de aleación de 17 o 18 pulgadas. Sin olvidar los toques de aluminio más refinamiento a su aspecto. El Focus Vignale comparte con sus hermanos de gama una construcción robusta y refinada, con materiales mullidos hasta en el último rincón, asientos muy cómodos y un tacto agradable de cada mando; pero la versión tope de gama añade tapicería de cuero, climatizador bizona, faros de

LED, asientos eléctricos, inserciones de vinilo en el salpicadero o el Head-up display, de serie en este modelo. De hecho, el Focus es el primer Ford

en Europa que lo ofrece, con una pantalla de las más brillantes y grandes disponibles. Por supuesto que el nuevo Focus está conectado como el

mejor con su sistema SYNC3, pantallas táctiles –que en este caso llegan a las 8 pulgadas– o sistemas de sonido como el B&O Play de 675 vatios.

▶▶ El Focus Vignale es la máxima expresión del lujo y el refinamiento en tamaño compacto. Hay un Focus Vignale disponible a partir de 26.725 euros, con motor EcoBoost de 125 caballos.



AYUDA MÁXIMA TODOS LOS SISTEMAS DE ALERTA, SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD DEL FORD FOCUS



CONTROL VECTORIAL DE PAR. - El control vectorial de par reacciona con la superficie de la carretera 100 veces por segundo. Y con esta información, el vehículo modula el grado de potencia que se envía a cada una de las ruedas delanteras. De esta forma, aumenta el agarre y mejora el comportamiento en curva y sobre asfalto ondulado.



LLAMADA DE EMERGENCIA. - El denominado eCall es un sistema que avisa inmediatamente a los servicios de emergencias en caso de accidente. Al ser activado por los sensores del airbag del coche, transmitirá la ubicación exacta del accidente y el número de pasajeros a bordo del vehículo. También permite la comunicación por voz.



FAROS LED DINÁMICOS. - La iluminación adaptativa con faros LED Dynamic y luces de conducción diurna ofrecen un haz de luz preciso y luminoso que se ajusta a las distintas condiciones de la conducción y de la carretera. Y las luces largas se conectan sólo cuando no deslumbran al resto de usuarios. Tecnología premium para el Focus.



FRENADO ACTIVO. - Funciona cuando se circula a velocidades de más de 50 km/h. Utiliza un radar y advierte si detecta riesgo de colisión. Si no se reacciona, el sistema de frenado activo precarga los frenos y empieza a frenar para ayudar a bajar la velocidad. Cuando se circula a menos de 50 km/h, la parada urbana activa es completa.



MODOS DE CONDUCCIÓN. - Los modos de conducción seleccionables incluyen diferentes tipos de respuesta al volante: Normal, Eco y Sport. Cada uno modifica la respuesta del acelerador, el tacto de la dirección e, incluso, el comportamiento del cambio de marcha –automático– en función del estilo de conducción.



FORD ECO MODE. - El sistema evalúa constantemente la velocidad, el manejo del cambio y la asiduidad con la que se frena. Así como los niveles de anticipación y el número de recorridos a corto y largo plazo. Con estos datos, evalúa cómo afecta la forma de conducir respecto al consumo de combustible y actúa en consecuencia.



ACTIVE SU MAYOR ALTURA AL SUELO Y LOS NEUMÁTICOS DE GRAN TAMAÑO LE ABREN UN MUNDO DE POSIBILIDADES



◀▶ El Focus Active, es un crossover compacto y versátil que ofrece practicidad, flexibilidad y utilidad. Y por dentro sigue siendo todo un Focus de espacio generoso.

FOCUS ACTIVE » No podía faltar un crossover

El acabado Active del cuarto Focus ha sido una de las gratas sorpresas que nos ha proporcionado la nueva oferta del compacto de Ford. Este modelo, casi independiente respecto al resto de la gama y que llegará con un poco de retraso respecto al resto, es un concepto totalmente nuevo para Focus. El diseño de crossover se asocia a la perfección con la practicidad para crear una estructura resistente y deportiva a la vez que sofisticada. Además, las múltiples tecnologías inteligentes, comunes al resto de la gama y que incluyen, entre otros, modos seleccionables de conducción, hacen de este innovador modelo un vehículo versátil y divertido con personalidad propia y muchas posibilidades de acompañar al fin del mundo a un cliente aventurero y deportista. Por eso el Focus Active no es sólo fachada, y esta versión incluye una dis-

tancia libre al suelo aumentada en 35 milímetros, ruedas especiales de mayor tamaño y protecciones satinadas por los cuatro costados. Poca información existe todavía de esta versión; pero estamos seguros de que montará, en gasolina, el galardonado motor EcoBoost 1.0 de 125 caballos y el nuevo 1.5 de tres cilindros, disponible con 150 o 182 caballos. En diésel está claro que contará con el nuevo EcoBlue 1.5 de 120



▶▶ El Focus Active cuenta con elementos específicos, como los pasos de ruedas en negro, los raíles de techo o las protecciones en plata satinada.

caballos y con el 2.0 de 150, que tan buen equilibrio entre prestaciones y consumos

ofrece. El Focus Active llegará al mercado en el próximo mes de diciembre.



▶▶ Con una longitud de 4.668 milímetros, el Ford Focus Sportbreak mide 29 centímetros más que la versión compacta y ofrece 233 litros extra de volumen de maletero, además de mayor versatilidad. Entre sus detalles más prácticos encontramos una bandeja trasera que se puede colocar a diferentes alturas para distribuir la carga.



FOCUS SPORTBREAK » Experto en versatilidad familiar

Con un coeficiente Cx de 0,284, la aerodinámica silueta de la versión familiar del nuevo Focus rompe moldes y escapa de la rutina para convertirse en uno de los familiares más atractivos del momento; y no solo por estética, sino también por practicidad, espacio y flexibilidad. Su longitud supera en 290 milímetros la del modelo compacto, alargándose casi hasta los 4,67 metros. A cambio, el Focus Sportbreak ofrece 233 litros extra de volumen para el equipaje, y esos 608 litros pueden ampliarse a 1.653. La gama del Focus más familiar ofrece hasta 32 versiones, en

base a combinar cinco niveles de acabado, dos tipos de cambio y cinco motorizaciones,

tres de las cuales son EcoBoost de gasolina, con 125, 150 y 182 caballos, y dos son diésel

el EcoBlue, de 120 y 150 caballos. Todos los propulsores, salvo el de 182 caballos disponible exclusivamente con cambio manual, pueden solicitarse tanto con ese cambio manual de 6 marchas, de nueva factura, o con el automático de 8 velocidades, una sorpresa por su rapidez y por su capacidad para tener en cuenta curvas, subidas o bajadas, y aprender del estilo de conducción de la persona que va al volante.



▶ El maletero del Focus Sportbreak cubica nada menos que 608 litros, que se pueden ampliar a 1.653 litros abatiendo los respaldos traseros.

A igualdad de motor y cambio, el Focus Sportbreak pesa sólo entre 39 y 61 kilogramos más que el Focus de cinco puertas compacto; y, sin embargo, estos kilos no le afectan al comportamiento y consigue igualar el aplomo de su hermano.

AYUDA MÁXIMA TODOS LOS SISTEMAS DE ALERTA, SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD DEL FORD FOCUS



PANTALLA TÁCTIL DE 8 PULGADAS. - Desde el nivel de acabado Trend+ la pantalla táctil que monta el Focus tiene 8 pulgadas y forma parte de la zona superior del salpicadero, integrándose a la perfección con el resto de elementos. La pantalla del acabado Trend es de 4,2 pulgadas, y la del Trend Edition, de 6,5 pulgadas.



ERGONOMÍA ESTUDIADA. - En el nuevo Focus la ergonomía está bien estudiada. Por eso algunos de los principales interruptores se localizan a mano en la consola central, detrás del freno de estacionamiento. En la foto, la versión Titanium con los modos de conducción, el mando del Head-up display o la desconexión del control de tracción.



PARRILLA FRONTAL CON CIERRE ACTIVO. - Cuando se circula despacio, el sistema de parrilla frontal con cierre activo mantiene la parrilla abierta para mejorar la refrigeración del motor. Cuando se aumenta la velocidad, se cierra automáticamente para mejorar la aerodinámica y ayudar a ahorrar combustible.



PROTECTOR AUTOMÁTICO DE PUERTAS. - Al abrir cualquiera de las cuatro puertas del nuevo Ford Focus se despliega una barrera de goma que protege la pintura del vehículo -pero también la de los que están al lado- de un golpe por descuido, o por el poco espacio que nos hayan dejado para salir del habitáculo.



FORD SYNC 3. - Ford SYNC 3 es un sistema avanzado que permite seguir conectado dentro del vehículo y controlar el teléfono, la música y el navegador mediante órdenes de voz. Incluso se puede obtener una lista de restaurantes locales con solo decir «tengo hambre». SYNC3 también se conecta con Apple CarPlay y Android Auto.



ASIENTOS DELANTEROS Y VOLANTE CALEFACTADOS. - Los asientos delanteros calefactados están disponibles para conductor y acompañante, y se puede elegir entre tres ajustes diferentes para cada asiento. El volante calefactado está pensado para mantener las manos calientes hasta que el habitáculo coge temperatura.



SEGURIDAD TOTAL EL NUEVO FORD FOCUS ES UNO DE LOS COMPACTOS MÁS SEGUROS DEL MUNDO. ESTÁ MUY EQUIPADO



SEGURIDAD TOTAL » Tecnología que da confianza

El nuevo Ford Focus ha nacido con el objetivo de convertirse en uno de los modelos compactos más seguros del mundo, y para

ello los ingenieros de Ford no dudaron en equiparlo con la última tecnología de asistentes. Por eso, la conducción de un Ford Focus es más fácil que nunca. El paquete de asistentes y seguridad que puede llevar el nuevo Focus es especialmente completo

y está diseñado para que la experiencia de conducción sea más cómoda e intuitiva, menos exigente y más segura. La lista de asistentes a la conducción es interminable, pero algunos sistemas llaman la atención por ser realmente innovadores. Es el caso de

la Alerta de Dirección Contraria, que avisa al conductor cuando va a meterse en una calle o carretera en sentido prohibido y que hasta ahora sólo estaba disponible en alguna marca premium. Otra ayuda que llama la atención es la de esqui



ALERTA DE TRÁFICO CRUZADO. Forma parte del Sistema de información de ángulos muertos. Cuando se da marcha atrás con visibilidad limitada –entre coches, por ejemplo–, detecta los vehículos que se aproximan y emite un aviso sonoro. También se activa un aviso en el espejo retrovisor del lado por el que se aproxima el vehículo.



ASISTENTE DE EMERGENCIA. La dirección adaptativa con asistente de emergencia ayuda a esquivar vehículos más lentos, o detenidos, para evitar accidentes. El sistema utiliza un radar y una cámara para captar los vehículos lentos o detenidos, y ofrece mayor asistencia de dirección para ayudar a esquivar el vehículo si existe algún riesgo.



ASISTENTE DE MANTENIMIENTO DE CARRIL. El sistema de alerta de cambio de carril utiliza una cámara de visión delantera para detectar si el coche se sale involuntariamente del carril, y lo guiará suavemente para volver al carril que le corresponde. El sistema hace vibrar el volante y muestra una advertencia visual.

EURONCAP 5 ESTRELLAS PARA UNO DE LOS COMPACTOS MÁS SEGUROS DEL MUNDO

El nuevo Ford Focus ha sido uno de los últimos modelos que han recibido la tan ansiada calificación de 5 estrellas –máxima puntuación– en los test de seguridad de EuroNCAP. De hecho, logró un 85% en la protección de adultos, un 87% en protección infantil, un 72% en peatones y un 75% para sus tecnologías de seguridad. El modelo empleado en la prueba era un Focus 1.0 Trend de 5 puertas y carrocería compacta, con

un peso de 1.312 kilogramos y un magnífico equipamiento de seguridad de serie que incluía ocho airbags, sistema de frenada de emergencia autónoma en ciudad y para peatones o ciclistas, además de asistencia de salida de carril. Respecto a la puntuación para niños, el coche brindó una buena protección a los maniqués de 6 y 10 años en las pruebas frontal y lateral, y puntuó el máximo para esta parte de la evaluación.

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

FRONTAL Pasajero Conductor
 LATIGAZO CERVICAL
 CONTRA EL POSTE
 LATERAL Pasajero Conductor

MUY BUENO BUENO REGULAR MALO MUY MALO



ASISTENTE DE PRECOLISIÓN Y DETECCIÓN DE PEATONES. Utiliza radar y cámara para analizar la carretera. Si detecta un riesgo de colisión con un vehículo, peatón o ciclista, el conductor recibirá un aviso. Y si no responde, el sistema puede aplicar toda la potencia de frenado para reducir la gravedad de algunas colisiones o, incluso, evitarlas.



CÁMARA DE VISIÓN TRASERA. La tecnología de cámara de visión trasera ayuda a ver el tráfico que se aproxima por detrás desde los laterales. Mostrará una imagen de 180 grados de la zona situada detrás del vehículo, lo que ayudará a detectar los obstáculos que no se puedan ver por encima del hombro ni por los espejos retrovisores.



FORD CO-PILOT 360. Ford Co-Pilot360 combina distintas e innovadoras tecnologías conectadas para que la experiencia de conducción sea más cómoda y divertida. Por ejemplo, el control de velocidad adaptativo con Stop & Go ajusta la velocidad de cruce automáticamente en función del vehículo que nos precede.



AIRBAGS. Además de los airbags delanteros para conductor y pasajero, los laterales protegen el tórax y se han diseñado para apartar al ocupante de la zona de impacto. Pueden elevar el brazo del ocupante para dejar más espacio entre él y la estructura que penetra en el interior. Y los airbags de cortina dan la máxima cobertura.



CONTROL DE PRESIÓN DE NEUMÁTICOS. Si alguno de los neumáticos comienza a perder presión durante el viaje, el sistema de control de presión de neumáticos avisará mediante un icono en el cuadro de instrumentos. Este sistema permite anticiparse y parar antes de que el posible pinchazo deteriore demasiado la rueda.



FRENADO POSTCOLISIÓN. El frenado postcolisión ayuda a reducir la probabilidad de sufrir una colisión secundaria en caso de accidente. Si el sistema detecta un accidente, activa el freno de emergencia de manera automática, lo que evita que el vehículo siga avanzando hacia el tráfico que viene en sentido contrario o hacia otros obstáculos.



RECONOCIMIENTO DE SEÑALES DE TRÁFICO. El sistema es capaz de identificar señales permanentes o temporales situadas junto a la carretera o sobre ella. Los iconos del límite de velocidad y prohibición de adelantar se muestran en el cuadro de instrumentos para advertir de cambios en la calzada.



ALERTA POR CANSANCIO. Este sistema de alerta al conductor controla constantemente su comportamiento mientras conduce para detectar cambios que estén causados por la fatiga. Si percibe que empieza a bajar la guardia, aparece un aviso que sugiere tomar un descanso. Si el nivel de alerta sigue bajando, añade un aviso sonoro.



ASISTENTE DE ÁNGULO MUERTO. El Sistema de información de ángulos muertos utiliza sensores radar para ver vehículos que pueden quedar ocultos en los ángulos muertos. Están situados a ambos lados del nuevo Focus y avisan mediante una luz naranja que aparecerá en el espejo retrovisor lateral que corresponda.



ALERTA DE DIRECCIÓN CONTRARIA. La Alerta de Dirección Contraria utiliza una cámara delantera y la información del sistema de navegación para detectar si se circula en sentido contrario. El sistema dispone de avisos visuales y sonoros que se activan si se avanza en dirección contraria, para que se pueda detener el coche y tomar las medidas oportunas.

ponible hasta ahora sólo en fabricantes premium y que ayuda a evitar con rapidez un vehículo más lento, o que se haya detenido, si el sistema calcula que se producirá un accidente. Tampoco hay que olvidar el sistema de detección de baches, una tecnología opcional asociada a la Amortiguación Controlada Continua que detecta cuándo una rueda cae en un bache y ajusta la suspensión para que

la rueda no se hunda tanto y la fuerza del rebote no afecte a la carrocería. La suspensión trasera puede, incluso, responder más rápido que la delantera, con una señal de la rueda delantera que proporciona un preaviso a la rueda trasera antes de que ésta llegue al bache. Todo ello sucede en una fracción de segundo y permite mejorar notablemente la comodidad.



COMPETITIVO LOS PRECIOS PARTEN DE 19.575 EUROS, PERO CON TODOS LOS DESCUENTOS ARRANCAN EN 13.990 EUROS



PRECIOS

Modelo	Precio
FOCUS 5 PUERTAS	
Focus 5P Trend 1.0 EcoBoost 100 CV	19.575 €
Focus 5P Trend 1.5 EcoBlue 95 CV	21.075 €
Focus 5P Trend Edition 1.0 EcoBoost 125 CV	21.600 €
Focus 5P Trend Edition 1.5 EcoBlue 95 CV	22.100 €
Focus 5P Trend Edition 1.5 EcoBlue 120 CV	23.100 €
Focus 5P Trend+ 1.0 EcoBoost 125 CV	22.350 €
Focus 5P Trend+ 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	23.950 €
Focus 5P Trend+ 1.5 EcoBlue 120 CV	23.850 €
Focus 5P Trend+ 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	25.450 €
Focus 5P ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV	23.600 €
Focus 5P ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	25.200 €
Focus 5P ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV	26.600 €
Focus 5P ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV Aut. 8 vel.	26.700 €
Focus 5P ST-Line 1.5 EcoBoost 182 CV	25.100 €
Focus 5P ST-Line 1.5 EcoBlue 120 CV	25.100 €
Focus 5P ST-Line 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	26.700 €
Focus 5P ST-Line 2.0 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	28.700 €
Focus 5P Titanium 1.0 EcoBoost 125 CV	27.100 €
Focus 5P Titanium 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	25.075 €
Focus 5P Titanium 1.5 EcoBoost 150 CV Aut. 8 vel.	26.575 €
Focus 5P Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV	23.475 €
Focus 5P Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	26.575 €
Focus 5P Titanium 2.0 EcoBlue 150 CV	24.975 €
Focus 5P Vignale 1.5 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	28.575 €
Focus 5P Vignale 1.0 EcoBoost 125 CV	26.725 €
Focus 5P Vignale 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	28.325 €
Focus 5P Vignale 1.5 EcoBoost 150 CV	28.225 €
Focus 5P Vignale 1.5 EcoBoost 182 CV	29.825 €
Focus 5P Vignale 1.5 EcoBlue 120 CV	28.225 €
Focus 5P Vignale 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	29.825 €
Focus 5P Vignale 2.0 EcoBlue 150 CV	30.225 €
Focus 5P Vignale 2.0 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	31.825 €

PRECIOS

Modelo	Precio
FOCUS SPORTBREAK	
Focus Sportbreak Trend Edition 1.0 EcoBoost 125 CV	22.500 €
Focus Sportbreak Trend Edition 1.5 EcoBlue 120 CV	24.000 €
Focus Sportbreak Trend+ 1.0 EcoBoost 125 CV	23.250 €
Focus Sportbreak Trend+ 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	24.850 €
Focus Sportbreak Trend+ 1.5 EcoBlue 120 CV	24.750 €
Focus Sportbreak Trend+ 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	24.750 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV	24.500 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	26.100 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV	26.000 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV Aut. 8 vel.	27.600 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBoost 182 CV	27.500 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBlue 120 CV	26.000 €
Focus Sportbreak ST-Line 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	27.600 €
Focus Sportbreak ST-Line 2.0 EcoBlue 150 CV	29.600 €
Focus Sportbreak ST-Line 2.0 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	29.600 €
Focus Sportbreak Titanium 1.0 EcoBoost 125 CV	28.000 €
Focus Sportbreak Titanium 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	25.975 €
Focus Sportbreak Titanium 1.5 EcoBoost 150 CV	25.875 €
Focus Sportbreak Titanium 1.5 EcoBoost 150 CV Aut. 8 vel.	27.475 €
Focus Sportbreak Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV	25.875 €
Focus Sportbreak Titanium 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	27.475 €
Focus Sportbreak Titanium 2.0 EcoBlue 150 CV	29.475 €
Focus Sportbreak Titanium 2.0 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	29.475 €
Focus Sportbreak Vignale 1.0 EcoBoost 125 CV	27.625 €
Focus Sportbreak Vignale 1.0 EcoBoost 125 CV Aut. 8 vel.	29.225 €
Focus Sportbreak Vignale 1.5 EcoBoost 150 CV	29.125 €
Focus Sportbreak Vignale 1.5 EcoBoost 150 CV Aut. 8 vel.	30.725 €
Focus Sportbreak Vignale 1.5 EcoBoost 182 CV	30.625 €
Focus Sportbreak Vignale 1.5 EcoBlue 120 CV	29.125 €
Focus Sportbreak Vignale 1.5 EcoBlue 120 CV Aut. 8 vel.	30.725 €
Focus Sportbreak Vignale 2.0 EcoBlue 150 CV	31.125 €
Focus Sportbreak Vignale 2.0 EcoBlue 150 CV Aut. 8 vel.	32.725 €

PRECIOS COMPETITIVOS >>>

Hay un Focus desde 13.990 euros

El nuevo Ford Focus parte de un precio, muy competitivo, de 13.990 euros si se contemplan todos los descuentos posibles y la financiación con FCE Bank. Pero incluso si no se quiere financiar, el Focus ofrece



HEAD-UP DISPLAY- La pantalla junto al parabrisas proyecta la información del cuadro de mandos del vehículo en el campo de visión del conductor, para que pueda mantenerse informado sin tener que apartar la mirada de la carretera. La información puede personalizarse.

OPCIONES MÁS IMPORTANTES (PRECIOS EN EUROS) LA GUINDA QUE COMPLETA EL PASTEL

► TREND

Doble bandeja en maletero: 50. Rueda de repuesto mini: 100. Rueda de repuesto convencional: 150. Asiento ajustable en 18 posiciones: 780. Sensores de parking delantero y trasero: 300. Sensor de lluvia: 150. FORD Pass Connect: 300. Paquete Trend: 350. Paquete Winter: 350. Gancho de remolque: 700.

► TREND+

Cristales privacidad: 100. Doble bandeja maletero: 50. Rueda de repuesto mini: 100. Rueda de repuesto convencional: 150. Asiento ajustable en 18 posiciones: 780. Cámara de visión trasera: 250. Paquete Fumador: 20. Sensores de parking delantero y trasero: 300. Sensor de lluvia: 150. FORD Pass Connect: 300. Cargador inalámbrico: 150. Paquete Comfort: 475. Paquete Winter: 350. Paquete familiar: 260. BLIS: 400. Gancho de remolque: 700.

► ST-LINE

Techo + Retrovisores en color Negro: 100. Techo + Retrovisores en color Rojo: 100. Techo + Retrovisores en color Gris: 100. Cristales privacidad: 100. Techo panorámico: 1.100. Doble bandeja maletero:

50. Llantas de aleación 18": 600. Rueda de repuesto convencional: 75. Faros LED: 750. Cámara de visión trasera: 250. Paquete Fumador: 20. B&O Play: 300. Head-up Display: 400. Cargador inalámbrico: 150. Paquete Comfort: 375. Paquete Tecnológico: 400. Paquete Diseño: 900. Paquete Diseño Premium: 1.400. Paquete Parking: 400. Paquete Winter: 350. Paquete familiar: 260. Paquete ST Line: 500. BLIS: 400. Alarma perimétrica: 285. Gancho de remolque: 700.

► TITANIUM

Techo + Retrovisores en color Negro: 100. Techo + Retrovisores en color Rojo: 100. Techo + Retrovisores en color Gris: 100. Cristales privacidad: 100. Techo panorámico: 1.100. Doble bandeja maletero: 50. Llantas de aleación 17": 500. Rueda de repuesto convencional: 75. Asiento ajustable en 18 posiciones: 780. Faros LED: 750. Cámara de visión trasera: 250. Paquete Fumador: 20. Paquete Diseño: 900. Paquete Diseño Premium: 1.400. Paquete Parking: 400. Paquete Winter: 350. Paquete familiar: 160. Paquete Estilo: 150. BLIS: 400. Alarma perimétrica: 285. Gancho de remolque: 700.

ce una magnífica relación precio-producto-equipamiento, ya que desde el acabado de acceso, y además de un completísimo paquete de seguridad

que ya hemos visto en páginas anteriores, el coche incluye elementos tan interesantes como el aire acondicionado, los sensores de luces, los mo-

dos de conducción seleccionables, los cuatro elevavolantes eléctricos o la pantalla a color en la zona central del salpicadero como equipamiento más

destacado. Este va aumentando a medida que elegimos un acabado más completo.

Motor 16 para Ford

EQUIPAMIENTO DESTACADO DE SERIE TREND, TREND EDITION, TREND+, ST-LINE Y TITANIUM

► TREND

Radio con Bluetooth, 6 altavoces y pantalla TFT 4,2" a color
Modos de conducción seleccionables
Cuatro elevavolantes eléctricos
Luces diurnas LED
Sensor de luces
Aire acondicionado

altavoces, Apple CarPlay, Android Auto y Navegador
Control de crucero con limitador de velocidad
Sensores de parking delantero y trasero
Rueda de repuesto mini
Retrovisores exteriores térmicos y plegables eléctricamente

► TREND EDITION

(AÑADE A LAS CARACTERÍSTICAS DEL TREND)
Radio SYNC3, pantalla táctil de 6,5", 6 altavoces, Apple CarPlay, Android Auto
Freno de mano eléctrico
Llantas de aleación de 40,64cm (16")
Luces diurnas LED
Faros antiniebla delanteros con función 'cornering'

► ST-LINE

(AÑADE A LAS CARACTERÍSTICAS DEL TREND+)
Sistema de arranque sin llave
FordPass Connect
Techo interior negro
Pedales de aleación
Suspensión deportiva
Tela Negra Ebony/Roja con costura roja
Llantas de aleación de 43,18cm (17")
Sensor de luces
Faros antiniebla delanteros LED con función 'cornering'

► TREND+

(AÑADE A LAS CARACTERÍSTICAS DEL TREND EDITION)
Radio SYNC3, pantalla táctil de 8", 6

► SEGURIDAD DE SERIE EN ACABADOS TREND, TREND EDITION Y TREND+

Ocho airbags
Alerta de cambio involuntario de carril
Asistente de cambio involuntario de carril
Anclajes de asiento infantil Isofix
Antibloqueo de frenos ABS
Asistente de colisión frontal con frenado automático de emergencia
Avisador de cinturones delanteros y traseros no abrochados
Control de crucero con limitador de velocidad inteligente
Control de estabilidad ESP
Control de tracción
Desactivación del airbag delantero derecho
Frenado de emergencia en ciudad con detección de peatones y ciclistas
Frenado automático postcolisión
Control de presión de neumáticos
Reposacabezas activos

► SEGURIDAD ACABADO ST-LINE Y TITANIUM (AÑADE A LAS CARACTERÍSTICAS DE TREND, TREND EDITION Y TREND+)

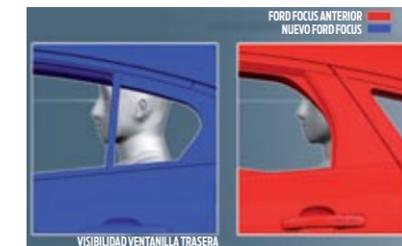
Auto eCall con llamada de emergencia en caso de accidente

► SEGURIDAD ACABADO VIGNALE (AÑADE A LAS CARACTERÍSTICAS DE ST-LINE Y TITANIUM)

Faros LED
Head-up display



SISTEMA MYKEY- MyKey permite seleccionar el límite máximo de velocidad, crear un recordatorio para ponerse el cinturón de seguridad e, incluso, ajustar el volumen máximo del sistema de audio. La tecnología se ha diseñado para que se pueda estar tranquilo cuando se presta el coche a un amigo o a un familiar.



MÁS VISIBILIDAD PARA LOS PASAJEROS TRASEROS- El diseño del nuevo Ford Focus ha tenido en cuenta muchas variables, entre ellas la comodidad de los pasajeros de atrás. Para ello se ha ampliado la superficie acristalada de la segunda ventanilla, de manera que ahora los pasajeros que viajan ahí tienen mejor visión.



DESACTIVACIÓN DE CILINDROS- Tanto los motores 1.0 EcoBoost como los nuevos 1.5 EcoBoost se benefician de la desactivación temporal de un cilindro, maniobra que sucede en 14 milésimas de segundo. El sistema permite reducir los consumos notablemente en determinadas situaciones que no requieren de toda la potencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBO. 100	1.0 ECOBO. 125	1.5 ECOBO. 150	1.5 ECOBO. 182	1.5 ECOBL. 95	1.5 ECOBL. 120	2.0 ECOBL. 150
Disposición	Del. transversal						
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.497	1.497	1.500	1.500	1.996
Potencia máxima (CV/rpm)	100/4.500-6.000	125/6.000	150/6.000	182/6.000	95/3.600	120/3.600	150/3.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,3/1.400-4.000	20,4/1.400-4.500	24,5/1.600	24,5/1.600	30,6/1.750-2.000	30,6/1.750-2.250	37,8/2.000-2.500
Tracción	Delantera						
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6v./Aut. 8v.	Man. 6v./Aut. 8v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v./Aut. 8v.	Man. 6v./Aut. 8v.
Frenos del./tras.	Discos. vent./Disc.						
Neumáticos	195/65 R16	195/65 R16	205/60 R16	215/50 R17	195/65 R16	195/65 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.322	1.322 (Aut: 1.371)	1.369 (Aut: 1.404)	1.369	1.363	1.363 (Aut: 1.394)	1.493 (Aut: 1.518)
Largo/Ancho/Alto (mm) 5p	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471	4.378/1.825/1.471
Volumen maletero (l)	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354
Capacidad depósito (l)	52	52	52	52	47	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	12,1	10,0 (Aut: 11,1)	8,8 (Aut: 8,9)	8,3	11,4	10,0 (Aut: 10,2)	8,5 (Aut: 9,3)
Velocidad máx. (km/h)	186	200 (Aut: 195)	210 (Aut: 208)	222	183	196 (Aut: 193)	210 (Aut: 207)
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,8 (Aut: 5,6)	5,3 (Aut: 5,9)	5,5	3,5	3,6 (Aut: 4,2)	4,4
Emissiones CO2 (g/km)	107	108 (Aut: 126)	121 (Aut: 133)	124	91	94 (Aut: 111)	114
Precios desde... (euros)	19.575	21.600	26.600	25.100	21.075	23.100	24.975





Estimulante

El nuevo Peugeot 508 trata de revolucionar una categoría tan tradicional como la de las berlinas del segmento D. Además de acentuar la deportividad, su interior procura una mejor experiencia de conducción, eleva el confort y el refinamiento, y potencia la versatilidad con sus cinco puertas.

Si estéticamente la apuesta de Peugeot es acercarse con su nuevo 508 al universo de los deportivos y los coupés, donde rivalizará con el Audi A5 Sportback o el Volkswagen Arteon, en el apartado de la experiencia a bordo la firma francesa ha buscado brindar, tanto al conductor como a los pasajeros, sensaciones que estimulen los sentidos vinculadas al confort y la calidad. Empezando por el elemento del habitáculo con el que más tiempo se está en contacto: los asientos. Clave para asegurar la comodidad, en el 508 se ha apostado por las posibilidades de ajuste y la adaptación a la espalda, como demuestra la etiqueta AGR (Aktion für Gesunder Rücken) otorgada por dos asociaciones alemanas de fisioterapia y ergonomía. La butaca del conductor –y también la del pasajero desde el acabado GT Line– recibe esa distinción por la amplitud de sus reglajes de longitud, inclinación o soporte lumbar, y por

su idónea higiene postural para la columna vertebral. Además, puede contar con ajustes eléctricos de 8 vías y 2 memorizaciones, y los asientos delanteros envolventes ofrecen, como opción, un sistema de masaje neumático con 8 compartimentos y 5 programas diferenciados. En cuanto a la fila trasera, los pasajeros de las tres plazas disfrutan de un respaldo inclinado 27°, para un mayor confort. En cuanto a los revestimientos, hay una extensa variedad de tapicerías de alta gama, como Alcantara o cuero Nappa 'pleine fleur', disponible en color negro o rojo púrpura, y la relación de materiales refinados continúa con el cromo satinado, la laca negra o la madera natural, como el roble gris usado en GT Line y GT. Y únicamente para el 508 GT –motor de gasolina PureTech 225 o diésel BlueHDi 180– se ofrece también la madera de zebano, muy apreciada en ebanistería y fabricación

de instrumentos musicales, y presente en los salpicaderos de las grandes marcas de automóviles de lujo.

BOOST Y RELAX » Dos ambientes a elegir

El nuevo 508 estrena la tercera generación del puesto de conducción i-Cockpit Amplify, que despierta los sentidos con dos ambientes personalizables –según elijamos Boost o Relax, así será la intensidad de la iluminación, el tono cromático de las pantallas, los parámetros del ambiente musical o el tacto de los masajes en los asientos– y actúa sobre las prestaciones dinámicas del vehículo por medio del selector del modo de conducción –ECO, Sport, Confort y Normal–, además de permitir el control de la amortiguación en las versiones dotadas de suspensión electrónica. Los componentes esenciales del Peugeot i-Cockpit son el volante compacto, la instru-

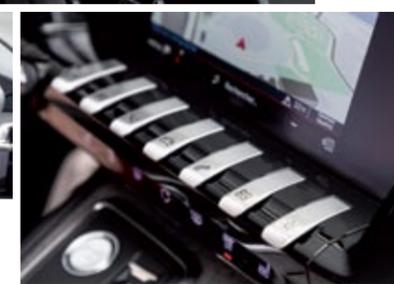
mentación elevada digital de alta resolución con 12,3 pulgadas –totalmente configurable– y la gran pantalla táctil HD capacitiva –de 8 pulgadas, y de 10 a partir del nivel Allure– integrada en el salpicadero y muy a mano, que se acompaña de 7 interruptores que imitan teclas de piano y permiten el acceso directo a las principales funciones: radio, climatizador, navegador, telefonía, aplicaciones móviles... El nuevo 508, además, pasa de la silueta clásica de 4 puertas con maletero independiente a una morfología de berlina-coupé tipo fastback, de 5 puertas. El objetivo, cumplido, era mantener la habitabilidad y mejorar la versatilidad, con claves como un portón que optimiza las operaciones de carga –el maletero, además, está a menor altura y es más ancho que en la generación anterior–, la bandeja oculta equipajes Full Access desmontable o los 487 litros de volumen. Y el respaldo tra-



▲ Para su sistema Hi-Fi premium, Peugeot ha vuelto a contar con FOCAL, prestigiosa firma francesa de acústica. Y en el caso del 508 GT, los acabados incluyen madera de zebano, apreciada por ebanistas, lutieres y decoradores.



▲▶ La instrumentación elevada es una lámina digital de 12,3 pulgadas de alta resolución. Totalmente personalizable, ofrece seis modos de pantalla y muestra todos los datos útiles, incluida la visión nocturna.



▲▶ Por posibilidades de ajuste y adaptación a la forma de la espalda, los asientos del Peugeot 508 han recibido la preciada etiqueta AGR.



▲ El maletero es muy funcional: portón manos libres, bandeja de ocultación desmontable y 487 litros de volumen, ampliable a 1.537 litros.

sero abatible 60:40, con apoyabrazos central y trampilla para esquís, permite ampliar la capacidad hasta 1.537 litros, aprovechando toda la altura al techo. Asimismo, el habitáculo cuenta con numerosos com-

partimentos portaobjetos que suman 32 litros. Por último, y acentuando el carácter transgresor del nuevo 508, destacan sus cuatro puertas laterales sin marco, que garantizan un óptimo

aislamiento acústico gracias al trabajo de Peugeot con los mejores proveedores, como Saargummi en las juntas o Inteva en los elevallunas, que tienen larga experiencia junto a marcas premium alemanas.



la frase

Ramón Ledesma. Exsubdirector general de Normativa y Recursos de la DGT y asesor de Pons Seguridad Vial



«Es necesario que el conductor se autofiscalice y entienda, por sí mismo, que las conductas infractoras tendrán graves consecuencias personales que le motivarán a comportarse adecuadamente al volante».

en breve

► **EN ENERO SUBIRÁ EL GASÓLEO.** - El Gobierno está dispuesto a incluir la subida del impuesto al diésel en los presupuestos de 2019. Supone acabar con los 10 céntimos por litro que hay de diferencia con la gasolina y añadir más de 2.000 millones de euros a la recaudación -600 millones al año si la subida se aplica de forma progresiva-.

► **DISTANCIA-T DE CONTINENTAL.** - Proteger a los ciclistas y concienciar sobre las buenas prácticas en carretera de todos los usuarios es la intención de la campaña «Distancia-T», que incita a mejorar la convivencia de ciclistas y conductores para reducir las muertes por tráfico.

► **VELOCIDAD Y RIESGO DE ACCIDENTE.** - La velocidad excesiva o inadecuada determina la gravedad del accidente y la lesividad de las víctimas, confirma la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE) en su análisis de la experiencia de diez países, tras cambiar los límites o implementar programas de vigilancia de radares.

el puntazo

Seat prueba el camión más grande y eficiente de Europa para el transporte de componentes.

Seat prueba, en colaboración con el Grupo Sesé, un duotráiler de 31,70 metros de largo para transportar mercancías entre Zaragoza y la planta de Martorell. Este supercamión cuenta con dos remolques de 13,60 metros y una cabeza tractora de Scania -marca del Grupo Volkswagen-, y puede transportar 70 toneladas. Se trata del transporte más grande y eficiente de Europa, y permite una reducción de las emisiones de CO2 de un 20 por ciento por trayecto y una disminución de los costes logísticos del 25 por ciento al mejorar la eficiencia del consumo de combustible por tonelada transportada.

la cifra

10

millones de Mustang ha fabricado Ford desde que hace 54 años iniciara su andadura este icónico modelo, que está en su sexta generación. Además de ser el deportivo más vendido en Estados Unidos, es el deportivo más vendido del mundo en los últimos tres años.



FUERTE RECUPERACIÓN DE LA MARCA ALEMANA UN AÑO DESPUÉS DE INTEGRARSE EN PSA

El futuro de Opel después de volver a los beneficios

«Somos una compañía completamente distinta a la que éramos hace 12 meses. Hemos establecido el rumbo hacia una competitividad aún mayor y ya hemos preparado muchas áreas para el futuro. Nos

estamos beneficiando enormemente de formar parte del exitoso Grupo PSA. Estamos muy agradecidos por ello». Son las palabras pronunciadas por Michael Lohscheller, presidente y consejero

delegado de Opel, un año después de la integración del fabricante en el Grupo PSA. Un discurso que pone en palabras lo que ya han evidenciado los números: en un año formando parte de PSA, la

compañía presentó 502 millones de euros de beneficios en el primer semestre del año y un flujo de caja operativo de 1.200 millones de euros.

Estas cifras se han logrado tras la puesta en marcha del plan estratégico PACE!, presentado el 9 de noviembre de 2017 con el objetivo de aprovechar todo el potencial de PSA y conseguir que Opel entrara en la senda de la recuperación y se convirtiera en una compañía rentable, eléctrica y global.

Preparar el futuro de la marca ha pasado por tomar decisiones de inversión y asignaciones de producto en toda Europa. Entre ellas está la fabricación en exclusiva del nuevo Corsa -en su versión convencional y eléctrica- en la planta zaragozana de Figueruelas, donde

también se ensamblan los Opel Crossland X y Mokka X, y el Citroën C3 Aircross.

Se une la asignación de la nueva generación del Vivaro, que se producirá en Luton (Inglaterra) a partir de 2019, y el SUV Grandland X, a Eisenach (Alemania), donde se hará desde mediados de 2019, incluida una versión híbrida en 2020. Además, se han anunciado nuevas asignaciones de producto para las plantas de motores y transmisiones de Tichy (Polonia), Aspern



El CEO del Grupo PSA, Carlos Tavares, junto a Michael Lohscheller, el consejero delegado de Opel.

(Austria) y Szentgotthard (Hungria).

También jugará un papel importante en el futuro de Opel el Centro de Ingeniería de Rüsselsheim, en el que se desarrollarán los futuros vehículos de la marca, así como la nueva generación de motores de gasolina de cuatro cilindros.

Con la familia X -Crossland X, Mokka X y Grandland X-, Opel y

generación del Corsa y en 2020 su variante eléctrica. La marca ha previsto que, para 2024, tendrá en el mercado una variante eléctrica o híbrida enchufable en cada segmento en Europa.

Además, la ofensiva para el futuro pasa por convertir a Opel en una marca global. Gracias a las estructuras de PSA, ahora cuenta con nuevos importadores en Marruecos, Túnez, Sudáfrica y Líbano, y se ha marcado como objetivo duplicar las ventas fuera de Europa para 2020.

En este sentido, los modelos de Opel se producirán en Namibia a partir de la segunda mitad del año, y está previsto que a mediados de la próxima década, más del 10 por ciento del volumen de ventas de Opel se genere fuera de Europa.

BMW

Revisión por peligro de incendio

BMW revisará 324.000 coches en Europa por peligro de incendio de los modelos Serie 3, 4, 5, 6, 7, X3, X4, X5 y X6 equipados con motor diésel de cuatro cilindros y fabricados entre abril de 2015 y septiembre de 2016. También serán llamados a revisión los que monten el diésel de seis cilindros y se hayan fabricado entre julio de 2012 y junio de 2015. El motivo de esta medida es que, según la marca, en algunos casos puede salir glicol del radiador de la recirculación del gas de escape y producir un incendio al entrar en contacto con los restos de aceite. En Corea del Sur, la compañía ha llamado a revisión a más de 100.000 coches por este fallo. De momento, BMW no ha proporcionado datos de las unidades afectadas en España, dado que la compañía evalúa las unidades dañificadas en cada mercado para contactar con los propietarios y solucionar el problema lo antes posible.



Nueva norma Luz azul para los vehículos de emergencia

Los vehículos de la policía no serán los únicos que lle-

ven luces azules. La señal luminosa de los vehículos de extinción de incendios, asistencia sanitaria y protección civil-salvamento también adoptará ese color, según la nueva normativa que modifica el

Reglamento General de Vehículos. Con esta medida, España se equipara a la reglamentación vigente en la mayoría de los estados de la Unión Europea, que reserva el azul para los vehículos prioritarios en servicios de emergencia y el amarillo auto para los que constituyen un obstáculo en la vía o contribuyen a mejorar la movilidad segura. La norma concede un plazo de dos años para la adaptación. Novedades también son: la reglamentación de los distintivos ambientales de la DGT, el Distintivo de Uso Compar-

tido para los vehículos de alquiler sin conductor, la definición de los pick-up como nuevos vehículos y la placa de matrícula trasera con el fondo de color azul y caracteres en blanco para taxis y vehículos de alquiler con conductor de hasta 9 plazas.

Campaña furgonetas 136 positivos en alcohol o drogas

En solo cinco días, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia

Civil detectaron con positivo en alcohol (98) o drogas (38) a 136 conductores de furgonetas. Las denuncias se enmarcan dentro de la campaña de vigilancia a furgonetas puesta en marcha por la DGT este verano, en la que se controlaron 37.200 vehículos, de los cuales 3.151 conductores (8,5%) fueron denunciados. Hubo 636 sanciones por no haber pasado la ITV y 577 por velocidad excesiva o inadecuada. Además, 320 ocupantes no hacían uso del cinturón de seguridad y 95 vehículos fueron inmovilizados por no reunir

las condiciones técnicas mínimas para circular.

Tesla Una planta en Europa

Alemania y Holanda son los países mejor posicionados para alojar la nueva fábrica de Tesla Motors en Europa, según ha publicado recientemente 'The Wall Street Journal'. Aunque las negociaciones para abrir una planta de producción en el Viejo Continente están todavía en su fase inicial, Alemania podría estar en primer lugar, a juzgar por

las declaraciones del fundador de la marca, Elon Musk, en Twitter. Parece que Musk descarta España para instalar una gran factoría, a pesar de que varias regiones del país se han postulado para acoger las instalaciones. Los modelos del fabricante de automóviles eléctricos de lujo se fabrican solo en Estados Unidos, aunque Tesla anunció que abrirá una planta en China y ahora quiere otra en Europa. El Consejo de Administración de Tesla también estudia la idea del fundador de sacar de la bolsa la com-

pañía, operación de salida, que requeriría unos 70.000 millones de dólares.

DGT Más puntos por usar el móvil al volante

La DGT estudia aumentar el número de puntos del carné que se pueden perder por utilizar el móvil mientras se conduce. En declaraciones a la cadena SER, el director general de Tráfico, Pere Navarro, explicó que se trabaja con la posibilidad de elevar la san-



ción hasta los 4 y 6 puntos -actualmente se castiga con 3-. Según Navarro, el uso del móvil incide directamente en los accidentes de tráfico, ya que desde el año 2016 las distracciones son la primera causa de los siniestros por delante del alcohol o la velocidad, y esto responde «al uso excesivo o inadecuado del teléfono móvil»; un problema generalizado en toda Europa. El director general de Tráfico cree que los fabricantes de los aparatos tendrán que «mover ficha» e instalar un 'modo coche' similar al que se activa en el avión. En esa lucha, Pons Seguridad Vial propone que sean los conductores quienes respondan económicamente por los daños ocasionados al conducir utilizando el móvil; la propuesta reduciría hasta un 40% los siniestros provocados por esa causa y evitaría unas 200 muertes al año, afirma Pons.



La movilidad en las ciudades va a cambiar de manera radical, y la nueva Nissan e-NV200, con su batería de 40 kWh y una autonomía de 275 kilómetros, ya está preparada para ese reto. Se convierte en un aliado perfecto para el transporte de mercancías y pasajeros.



◀◀ La batería que utiliza es la misma que emplea el nuevo Nissan Leaf, con lo que ve aumentada su capacidad un 60 por ciento. La autonomía va hasta 275 kilómetros.

gurar a distancia –a través de la aplicación– el climatizador del vehículo.

No hay cambios mecánicos, de modo que no varía la potencia respecto al anterior, con 109 CV y un par máximo de 254 Nm desde 0, que se tradu-

ce en una respuesta inmediata nada más pisar el acelerador. En cuanto a los precios, el Furgón parte de 34.446 euros, y el Combi arranca en 37.927. En cuanto al Evalia, el de cinco plazas cuesta 39.681 euros, y 40.286 euros el de siete.

TORRES&EARTH Compromiso de Bodegas Torres

La presentación de la nueva Nissan e-NV200 40 kWh se celebró en la comarca del Penedés, en una de las bodegas de la familia Torres. Un empresa seriamente preocupada por las consecuencias del cambio climático. Tanto, que en 2007 intensificó las actuaciones hacia el cuidado de La Tierra y estableció la lucha contra el cambio climático como uno de los ejes principales de su política ambiental. De ahí nació el programa medioambiental 'Torres & Earth', para reducir un 30 por ciento las emisiones de CO2 por botella del 2008 al 2020. Cada año, destina el 11 por ciento de los beneficios a inversiones relacionadas con el medio ambiente y el cambio climático, y focalizadas principalmente en temas de eficiencia energética, uso de energías renovables y movilidad sostenible. En 2017 la inversión acumulada desde la puesta en marcha del programa superó los 12 millones de euros.



Solución ciudadana

Nissan redobla la apuesta eléctrica también en el transporte de mercancías o pasajeros en las ciudades. Con la e-NV200 de 40 kWh da un paso más para contribuir a la revolución que se avecina en el reparto de mercancías. Con los 275 kilómetros de autonomía que anuncia, gracias a la mayor capacidad de su batería –un 60 por ciento superior a la de la anterior e-NV200–, esta nueva e-NV200 es capaz de cubrir holgadamente las necesidades diarias en el reparto de mercancías de ‘última milla’, que están ahora en auge con el cre-

cimiento del e-commerce. Es la misma batería que ya incorpora la nueva generación del Nissan Leaf, el eléctrico más vendido del mundo, y que permite aumentar en 100 kilómetros la autonomía respecto al e-NV200 precedente.

Con ello se convierte en una solución perfecta para acceder a las ciudades con las nuevas normativas ya anunciadas para los próximos tiempos. Y no solo por autonomía, pues al disponer de tres alternativas de configuración de carrocería –Furgón, Combi o versión de pasajeros Evalia– da respues-

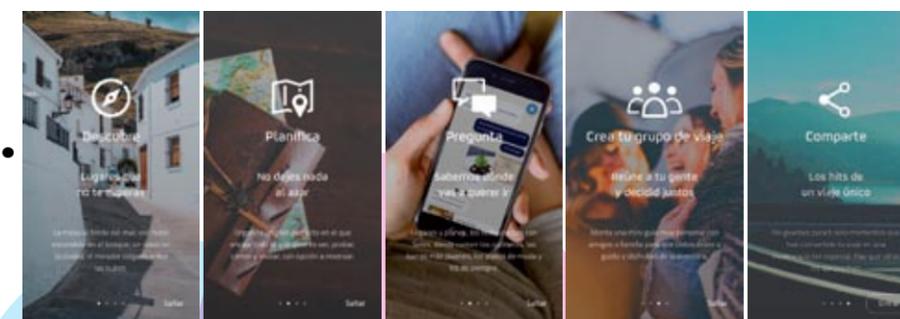
ta a todas las necesidades de transporte. Y todo en una carrocería compacta, porque en sus 4,56 metros de longitud es capaz de albergar 4,2 metros cúbicos de carga, un volumen suficiente para transportar dos europalets y hasta 701 kilos de carga. Y si hablamos de la variante de pasajeros Evalia, cuenta con versiones de cinco y de siete plazas, y una elevada modularidad, con asientos que se pueden plegar y desplegar para adaptarse a las necesidades de cada momento.

Y además dispone de las últimas tecnologías, sin na-

da que enviar a un turismo normal. Equipa cámara de visión trasera, conectividad Bluetooth, llave inteligente o un sistema de navegación totalmente integrado. Y para gestionar sus características propias como vehículo eléctrico dispone de la aplicación NissanConnect EV, que ayuda a organizar mejor los desplazamientos diarios. Esta aplicación se controla a través de un smartphone, tableta u ordenador, y permite a los propietarios comprobar el nivel de carga de la batería, poner en marcha la recarga y confi-



◀◀ Dispone de tres configuraciones de carrocería: Furgón, Combi y Evalia, ésta destinada al transporte de pasajeros y que ofrece versiones de cinco y siete plazas. El cuadro recuerda al del Nissan Leaf.



App Guía Repsol Tu nuevo compañero de viaje

Guía Repsol da el salto al mundo de las aplicaciones con la primera app del mercado que permite planificar íntegramente tus viajes en todas sus fases.

La nueva app de Guía Repsol es tu compañero ideal desde el momento en el que decides irte de viaje, pues de acompaña en todo el proceso: desde la búsqueda de inspiración e ideas hasta la reserva de una noche de hotel o una mesa de restaurante en la ciudad de destino. De uso gratuito y disponible tanto para dispositivos Android como iOS, se trata de una herramienta de última generación que supone una revolución dentro del sector

de turismo y viajes, ya que introduce la posibilidad de organizar tus escapadas junto a amigos o familiares. La nueva app piensa en todos aquellos viajeros que buscan emociones y experiencias que no siempre aparecen en las guías convencionales. La aplicación ofrece la posibilidad de guardar toda la información relativa al viaje en tu perfil personal, de modo que los lugares de interés que descubres por el camino queden registrados y geolocalizados

por si quieres volver a visitarlos más adelante o recomendarlo a los conocidos. Porque esta app tiene carácter social e interactivo y permite compartir fotos, notas personales y sugerencias con todos los usuarios de la app Guía Repsol. Para esta nueva aplicación Guía Repsol no está sola, sino que ha buscado alianzas con operadores líderes como Booking.com para el alojamiento, El Tenedor en el terreno de los restaurantes o Guidd como especialista en experiencias en la naturaleza. Así, sin salir de la aplicación, podrás realizar todas las reservas que sean necesarias e integrarlas en tu plan de viaje.



TOYOTA



DE TODO, EN EL CONCESIONARIO

Desde este verano, comprar cualquier artículo de 'merchandising' de Toyota es más fácil. A través de la red de concesionarios de la marca se pueden ya adquirir más de 200 productos oficiales. Toyota Collection cuenta con tres líneas de producto de competición (Toyota Gazoo Racing WEC, WRC y TGR), un apartado dedicado a productos relacionados con los Juegos Olímpicos —la marca es patrocinador— y otros con artículos 4x4, vintage...

ATENTOS A HASTA EL 1/09

La top model Nieves Álvarez, embajadora de Maserati, entregará el trofeo del **Torneo Internacional de Polo de Sotogrande**, que cuenta con la marca del tridente como coche oficial.



PIRELLI

UN ALTA VOZ DIFERENTE

Pirelli se inspira en la Fórmula 1 para el diseño de un altavoz Bluetooth, que replica su neumático Wind Tunnel, diseñado por la



marca para que los equipos de F1 realicen pruebas aerodinámicas. Se fabrica en nueve colores diferentes, los mismos que se utilizan para distinguir los diferentes compuestos de carreras, mide 33 cm de diámetro y 20 cm de fondo.

ELÉCTRICOS

► Un Smart EQ puede cargar su batería al 80 por ciento en menos de 40 minutos.



▲ La red de carga pública para coches eléctricos de Ibiza cuenta con cinco cargadores dobles, situados a lo largo de la isla balear.

ENDESA, SMART E IBIZA, FÓRMULA LIMPIA

Smart y Endesa han inaugurado la primera red de carga pública para recorrer Ibiza en un coche eléctrico. Para ello, cuentan con cinco cargadores dobles de 22 KW estratégicamente situados en la isla, y que en menos de 40 minutos permiten que el Smart EQ cargue hasta un 80 por ciento de su batería.

Este servicio, alimentado por energías renovables, es gratuito para los usuarios de un Smart eléctrico. Basta con darse de alta en el servicio ecaR de Endesa desde el smartphone y bajarse la aplicación para acceder, localizar los puntos de recarga o reservar hora. Desde la app, y sin ningún contrato con Endesa, se

puede acceder a la carga mediante tarjeta de crédito, asegurándose así el acceso total a la red. El Smart EQ tiene un motor eléctrico de 81 CV y una autonomía de hasta 160 kilómetros. Con esta red de cargadores semi-rápidos podremos recorrer la isla de punta a punta sin ningún temor.

EN IBIZA

HOMENAJE A ÁNGEL NIETO

Un colorido mural recuerda a Ángel Nieto en la isla de Ibiza, en el mismo lugar donde el piloto tuvo el accidente que le costó la vida hace poco más de un año. La obra ha sido pintada por el artista Necko

—con la colaboración de otro grafitero, Tito— y ha sido promovida por Ricardo Urgell, amigo del piloto fallecido.



COCHE OFICIAL

El **Lexus RX 450h L de 7 plazas** fue el vehículo oficial de la cena de gala de la Asociación Española Contra el Cáncer, que tuvo lugar en Marbella, uno de los acontecimientos con más tradición en la ciudad malagueña.

LAMBORGHINI

RECORRIDO POR LA RUTA DE LOS TROLLS

Lamborghini se ha propuesto que sus superdeportivos 'conquisten' algunas de las carreteras más espectaculares del mundo. Y este año ha viajado hasta Noruega para recorrer la desafiante carretera de Trollstigen.

Conocida como la ruta de los trolls, esta carretera serpentea entre montañas en un recorrido ascendente de algo más de cien kilómetros. Con sus once curvas de 180º e inclinaciones de un 9%, la carretera es una de las más impresionantes del país. Su construcción se prolongó durante ocho años —hasta 1936— y fue todo un desafío de la ingeniería civil. Debido a la climatología, este paso solo se abre en verano.

Para demostrar que los superdeportivos de la marca italiana pueden con cualquier reto, seis unidades de los modelos Aventador y Huracán se pusieron a prueba en este insólito paraje, en un recorrido total de casi 500 kilómetros que partió de Alesund, una ciudad al norte de los fiordos noruegos edificada sobre varias islas interconectadas.

Además de recorrer la ruta de los trolls, la expedición continuó a través de Valldal —el valle de las fresas— hasta Geirangerfjord, un

paraje declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. El glaciar Jostedalbreen, el más extenso de Europa, también recibió a los deportivos de la marca del toro, que tras un descanso en el tranquilo pueblo de Loen, y después de varios transbordos en ferry, llegaron al final de su periplo.

Esta es la tercera edición del Lamborghini Avventura, que en años anteriores discurrió por Andalucía y Transilvania.



► En esta Avventura 2018, las seis unidades de Aventador y Huracán han recorrido la costa noruega.



Al igual que ocurre con los superdeportivos de la marca del toro, en el mercado de los smartphones el OPPO Find X Automobili Lamborghini Special Edition (1.699 euros) es, probablemente, el teléfono más exclusivo del momento. Presentado hace unos días en el Museo parisino del Louvre, reconoceremos este smartphone Lamborghini por el escudo de la marca grabado en la carcasa, que gracias a una tecnología especial parece estar suspendido, sin importar desde qué ángulo se mire el teléfono.

El modelo también ofrece las prestaciones y equipamiento de un auténtico Lamborghini. Por ejemplo, cuenta con la tecnología de carga flash SuperVOOC, que se utiliza por primera vez en un teléfono inteligente y que permite que la batería se llene por completo en 35 minutos. Además, el embalaje y los accesorios han sido diseñados con los mismos tonos de naranja y negro de los superdeportivos Lamborghini.



“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

Ricciardo, el disparo que abre la veda

La marcha de Daniel Ricciardo a Renault y la decisión de Fernando Alonso sobre su continuidad en la Fórmula 1 están determinando la evolución del mercado de fichajes para la temporada 2019, una vez confirmada la plantilla de Mercedes. De ellos dependen todos los movimientos en marcha durante este descanso veraniego previo al Gran Premio de Bélgica.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Creía que me estaba tomando el pelo cuando me lo dijo”. Christian Horner no supo cómo reaccionar al teléfono cuando Daniel Ricciardo le

anunció que dejaba Red Bull tras una larguísima trayectoria en el seno de la estructura austríaca. Arrancaba así el primer y sorprendente movimiento del baile de pilotos cuya respuesta final cuajará en

las próximas semanas para un buen número de los protagonistas de la actual parrilla. Entre ellos Carlos Sainz, a quien reemplaza el australiano. Y Fernando Alonso, quien podría haber anunciado ya su

futuro a la hora de publicarse estas líneas. Aunque en su caso, el asturiano solo dependía de sí mismo para decidir su futuro.

La reacción de Christian Horner ilustra hasta qué pun-

to Daniel Ricciardo cogió a contrapié tanto a los propios protagonistas de la Fórmula 1 como a los aficionados. Porque su inesperada reacción ha provocado un auténtico terremoto para configurar la parrilla de la próxima temporada. Y como en su día Sebastian Vettel, Ricciardo se convierte en la segunda gran figura que abandona el equipo austríaco. ¿Por qué semejante decisión? ¿Cuáles pueden ser las consecuencias para varios de sus colegas?

La Fórmula 1 y sus protagonistas nunca dejan de sorprender, pero tanto Ricciardo como Red Bull dejaban entrever que su acuerdo era un formalismo según se acercaba la pausa veraniega. Sin novias en Ferrari y Mercedes, todo indicaba que debía resignarse a la continuidad con el equipo austríaco. Con condiciones magníficas, eso sí, ya que Dietrich Mateschitz y los suyos fueron aceptando todas las condiciones que había solicitado Ricciardo, como luego se sabría. “Quiero el gran contrato, el que me proporcione el coche ganador del campeonato, y quiero sentirme también valorado”, reconocía en mayo sobre sus objetivos clave para firmar su futuro. Pero no parece que Renault disponga de una montura para satisfacer el primero de esos objetivos a corto plazo. Entonces... ¿por qué la despedida? Quizás, y a diferencia de Red Bull, el australiano haya valorado que posiblemente encuentre respuesta al segundo de esos objetivos.

Ricciardo reconoció que ha sido “una de las decisiones más importantes de mi carrera y de mis 29 años de vida”. Porque tras el Gran Premio de Hungría, Dietrich Mateschitz aceptó la condición última del australiano, esto es, quedar libre a finales de 2019 por si fracasaba el nuevo proyecto de Honda, o ante la posibilidad de una futura vacante en Mercedes o Ferrari a finales del próximo



▲ La llegada de Ricciardo a Renault deja fuera a Carlos Sainz —sobre estas líneas—, sometido a la disciplina contractual de Red Bull hasta septiembre. A partir de ahí podría seguir con ellos... o saltar a McLaren.

año. Fue cuando se produjo la llamada telefónica a Horner, que no fue bien digerida por el británico.

“Las razones son difíciles de entender”, intentaría justificar días después el responsable de Red Bull, insinuando

otra razón más profunda para despedirse. “La competición entre Max y Daniel es intensa; Max es cada vez más fuerte, y Daniel ha decidido que ha llegado el momento de probar algo más. En sus propias palabras dice que quiere un desafío”, aunque luego soltaba su torpedo: “Creo que también siente que Max está creciendo y no quiere jugar un papel secundario... No es que fueran tratados de forma diferente, tendrían idéntico estatus como siempre han tenido, por ello no puedo evitar pensar que por esto (Verstappen) ha sido parte de la decisión. Siente que Renault está en ascenso, no puedo evitar pensar que quiere un papel de liderazgo, pero en un entorno más pequeño”. O sentirse valorado como quizás no se sentía junto al piloto holandés.

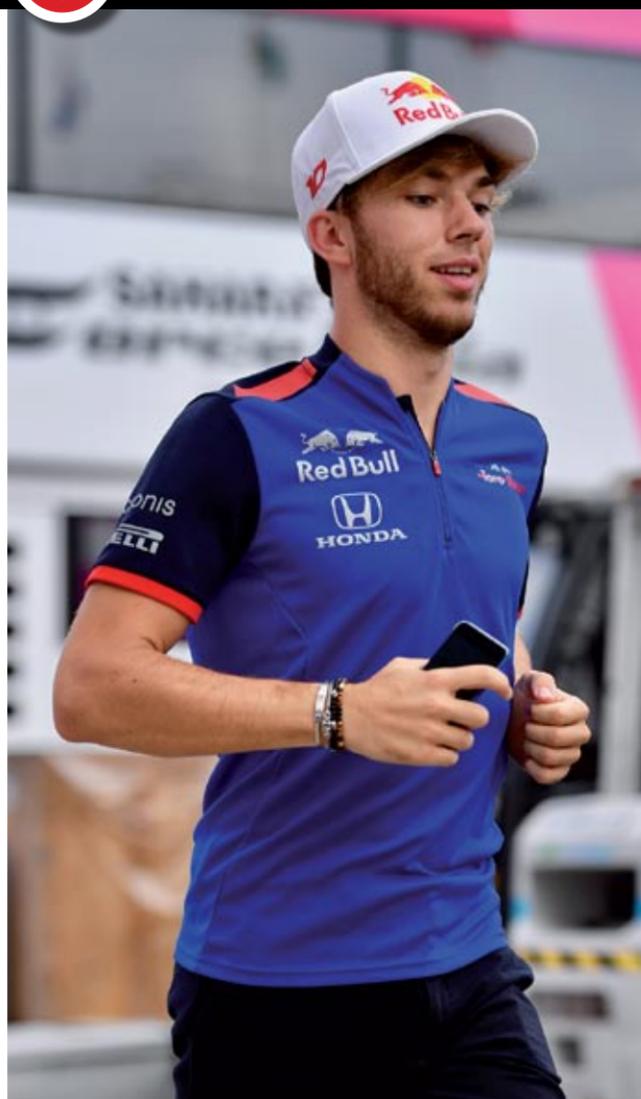
¿Cómo fue la convivencia en el seno de Red Bull? Quizás Ricciardo haya tenido pruebas y razones que solo él conoce. Quizás el australiano tampoco ha olvidado que Verstappen recibió ya el pasado año la oferta de la renovación. La comprensión pública derrochada por Marko y Horner tras los numerosos errores



RED BULL HABÍA ACEPTADO YA LAS CONDICIONES DE RICCIARDO, QUE INCLUÍAN QUEDAR LIBRE A FINALES DE 2019. DE AHÍ LA SORPRESA



PIERRE GASLY ES UNO DE LOS PILOTOS QUE SUENAN PARA SUSTITUIR A RICCIARDO EN RED BULL. EL OTRO, POR SUPUESTO, ES SAINZ



◀ Sobre el posible veto de Max Verstappen a Sainz en Red Bull, Helmut Marko dijo que «los rumores son una mierda».

del holandés en las primeras carreras de 2018 quizás hayan sido otro aviso para navegantes. Y el incidente de Bakú pudo añadir la gota que derramó el vaso. El australiano intentó adelantar a su compañero de equipo después de numerosos amagos, para verse bloqueado en plena recta tras varios cambios de dirección de Verstappen. Pero hubo de asumir públicamente una corresponsabilidad por aquel accidente entre los dos monoplazas que no compartía. Ricciardo quizás comprendió paulatinamente que debía dejar Red Bull. Horner insinuaba que por miedo al talento de su rival. O quizás se trataba de falta de confianza en sus dirigentes.

Para Cyril Abiteboul el fichaje de Ricciardo ha supues-

to un gol psicológico y moral frente a la compañía con la que mantiene una dura relación desde hace varios años, a través de la cual ha recibido un verdadero bombardeo a su prestigio ante la opinión pública. Culminada la sorpresa, la inesperada vacante del australiano en Red Bull abrió todo tipo de especulaciones, aunque lo único inicialmente seguro era que Carlos Sainz no seguirá en el equipo.

¿Cuál será el futuro del piloto español? De momento, sigue sometido a la disciplina contractual de Red Bull hasta septiembre. Mientras tanto, el equipo austríaco podría ejecutar su opción y Sainz volver a competir junto a Verstappen. Al cerrar estas líneas aún no hay noticias al respecto, pero Helmut Marko quería dispa-

rar posibles dudas. «Ahora tendremos que pensar en quién será el compañero de Max. Los rumores que apuntan al veto de Verstappen a Sainz son una mierda. Red Bull es el único que decide sobre su pareja de pilotos». Salvo sorpresa, deberían ser el propio Sainz o Pierre Gasly.

Mientras tanto, el piloto español ya habría llegado a un preacuerdo con McLaren para el caso de que Red Bull no ejecute esa opción sobre su futuro. Junto con Fernando Alonso, sería otra historia.

El asturiano anunciaba una decisión importante el pasado día 14, que se desconocía a la hora de cerrar estas líneas. O bien retirarse, continuar en Fórmula 1, dedicarse sólo al Mundial de Resistencia y Le Mans, o competir en el IndyCar americano. Durante estos últimos meses insistía que tomaría su decisión a partir de octubre. Si la ha anticipado, ya conocemos el resultado. Pero la salida de Daniel Ricciardo hizo volver los ojos sobre un posible paso de Alonso al equipo austríaco.

«Siento un gran respeto por Fernando, es un gran piloto, un fantástico piloto, pero sería difícil verle en Red Bull», explicaba Horner fechas después de conocerse la decisión del australiano para rechazar un posible fichaje de Alonso, «tiende a causar algo de caos allá a donde ha ido, no creo que sea lo más saludable que Fernando se una al equipo», confesaba en la misma entrevista en la página oficial de la Fórmula 1. La respuesta de Alonso no se hizo esperar y llegó esa misma tarde.

El español publicaba en Twitter un mensaje lleno de iconos jocosos sobre las declaraciones de Horner. «Definitivamente, una de las mejores cosas que (han ocurrido) nunca. El 'hit' del verano», para luego añadir un enigmático hastag que, traducido al castellano, rezaba: «desde la pasada semana, No gracias» ¿Insinuaba que Red Bull había sondea-



▲ Preguntado sobre la posibilidad de que Alonso acabase en Red Bull, Christian Horner –foto superior– decía que «tiende a causar algo de caos allá a donde ha ido». El español no tardó en reaccionar en Twitter.

do su disponibilidad días antes, para encontrar una respuesta negativa del español? Alonso tiene contrato con Toyota para la próxima temporada en el WEC, gran rival de Honda en el mundo de la automoción, por lo que tal posibilidad se antojaba incompatible a priori. ¿Intentaba el español dejar en evidencia los argumentos de Horner? ¿Tanteó Red Bull su disponibilidad o no?

En todo caso, el futuro de Alonso también es el de McLaren, expectante ante la decisión del español en la Fórmula 1. Porque otra de las posibles opciones es la continuidad con McLaren, pero en Estados Unidos. «Lo cierto es que tenemos dos asientos abiertos, y es nuestra obligación lograr la mejor situación posible y hablar con todos los pilotos posibles, ya que esta-

mos en una etapa de reconstrucción del equipo, y tener dos pilotos jóvenes no sería la situación ideal para nosotros», reconocía Zak Brown tras la decisión de Ricciardo y a la espera de la de Alonso para la Fórmula 1. «Si tuviéramos un coche mejor, se podrían correr riesgos con dos jóvenes».

La decisión de Alonso también determinará el futuro de Stoffel Vandoorne de confirmarse el rumoreado fichaje de Sainz. Pero, como el belga, otros muchos pilotos dependen recíprocamente unos de otros. La toma de control de Force India por parte del consorcio de Lawrence Stroll, padre del piloto de Williams, abre la puerta a más novedades, y su nueva situación también será determinante para el mercado. En principio, Lance Stroll saltará al equipo británico, lo que deja también en el aire el futuro de Esteban Ocon, tan vinculado a Renault antes de la decisión de Ricciardo. Como el de su compañero Sergio Pérez. O el de Brendon Hartley en Toro Rosso, la renovación de Kimi Raikkonen –quizás ya anunciada al leerse estas líneas– o el fichaje de Leclerc en Ferrari, el segundo volante de Red Bull junto a Verstappen, los dos asientos en Williams... Media parrilla de Fórmula 1 está bailando durante estas fechas previas al Gran Premio de Bélgica.

«Es difícil seguir una dirección en particular, porque muchas piezas se están moviendo a la vez», explicaba Brown sobre la situación de su equipo, palabras extensibles a otros tantos protagonistas de la actual parrilla, y que también resumen perfectamente la situación actual del mercado. «En situaciones así has de tener todas las puertas abiertas, todas las opciones disponibles, y esperar a que caigan piezas en el dominio. A veces está bajo tu control, y otras veces no». ¿Cuál habrá sido la siguiente pieza determinante en caer?

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

GRAN CRECIMIENTO ANTES DE LA NUEVA NORMATIVA

Julio es un mes tradicionalmente positivo para el mercado de automóviles. Y este año no ha defraudado: en España se matricularon un total de 131.176 unidades, con un crecimiento del 19,3%. De ese modo, los siete primeros meses del año cierran con una subida en las ventas del 11,4%, respecto al mismo periodo año anterior, y un acumulado de 865.845 unidades.

Todos los canales registraron crecimientos de doble dígito, aunque el periodo estival y la afluencia de turistas a nuestro país han propiciado que los alquiladores experimenten el crecimiento más acusado, con 20.516 entregas y un 31,3% de incremento en las matriculaciones, prácticamente el doble que la subida experimentada en el canal de particulares. Casi al mismo nivel se sitúa el aumento de las compras de automóviles por parte de las empresas, con 44.046 operaciones y una subida del 29,5%. En los primeros siete meses, las empresas matricularon 255.441 turismos, lo que supone un crecimiento del 17,5%.

En este sentido, las principales asociaciones del sector, Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores) apuntan a que ya se están notando en el mercado las automatriculaciones que están haciendo las empresas y las políticas comerciales más agresivas que están aplicando para adelantarse a la entrada en vigor —el 1 de septiembre— de la nueva normativa de medición de emisiones WLTP y acabar así con los stocks.

Por lo que se refiere a los particulares, también se incrementaron las ventas en este canal, con un total de 66.614 matriculaciones y una subida del 10,5%. En el acumulado del año, las matriculaciones alcanzan ya las 403.677 unidades, lo que supone un 9,5% más.

Por carburante, los modelos de gasolina suponen el 57,6% de las matriculaciones frente al 36% de los diésel, y se augura una bajada de las preferencias por este combustible debido a las políticas restrictivas puestas en marcha por algunas administraciones sin tener en cuenta la opinión de los expertos, que siguen advirtiendo de que los nuevos diésel emiten niveles

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Julio	Enero-Julio
RENAULT 12.288	SEAT 72.405
VW 11.372	VW 71.085
SEAT 9.963	RENAULT 65.351
PEUGEOT 8.228	PEUGEOT 63.097
NISSAN 7.952	OPEL 55.061
AUDI 7.428	CITROËN 45.505
FIAT 7.272	TOYOTA 45.387
TOYOTA 6.830	FIAT 43.170
FORD 6.746	NISSAN 41.790
HYUNDAI 6.508	KIA 41.283

Fuente: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Julio	Enero-Julio
QASHQAI 4.372	LEÓN 24.321
MÉGANE 4.293	IBIZA 22.515
LEÓN 3.117	QASHQAI 20.321
IBIZA 2.996	SANDERO 19.545
CLIO 2.943	GOLF 19.457
GOLF 2.906	MÉGANE 19.448
SANDERO 2.817	POLO 19.434
CAPTUR 2.634	C4 18.731
TIGUAN 2.567	CLIO 18.651
C4 2.346	500 17.998

similares de NOx y partículas que los de gasolina; y menos CO2.

Por segmentos, los SUV siguen siendo los modelos preferidos, con casi el 45% de las matriculaciones,

y el Nissan Qashqai fue el preferido por los consumidores en julio. Precisamente son los todocamino de tamaño medio (31.899 unidades) los que lideran las ventas.

PRECIOS

D3 Momentum	39.683 €
D3 Momentum aut	42.103 €
D3 Inscription	43.555 €
D3 Inscription aut	47.779 €
D3 R-Design	44.039 €
D3 R-Design aut	48.282 €
D4 Momentum	42.283 €
D4 Momentum aut	44.703 €
D4 Inscription	46.155 €
D4 Inscription aut	50.481 €
D4 R-Design	46.639 €
D4 R-Design aut	50.984 €
T6 AWD Momentum aut	52.600 €
T6 AWD Inscription aut	56.130 €
T6 AWD R-Design aut	56.653 €

Desde 39.683 euros

VOLVO V60

A la venta, con toda la seguridad de serie

El familiar de la marca sueca ya está a la venta, con una gama formada por tres motorizaciones diferentes —dos diésel y una de gasolina—, tres niveles de acabado y la alternativa de cambio manual de 6 velocidades o automático de doble embrague y 8 marchas. En el apartado del equipamiento, prioridad para la seguridad, pues todo el equipamiento de protección está disponible en la gama desde el nivel Momentum. Cuenta con elementos como aviso de cambio de carril con ayuda a la permanencia, City Safety con detección de peatones y ciclistas, control de alerta del conductor, asistencia de frenada de emergencia, control de estabilidad antivuelco, sistema inteligente



de información para el conductor, Volvo on Call... Y en primicia mundial estrena un sistema de frenada automática en caso de colisión frontal inminente. Además, cuenta con Pilot Assist de conducción semiautónoma, que con solo mantener las manos en el volante se encarga de llevar el coche a la velocidad elegida, por el centro del carril, y con la distancia de seguridad indicada respecto al coche que le precede.



Con mecánica diésel, a partir de 15.349 €

KIA CEED

Puede ser tuyo desde 12.877 euros

Aunque las primeras unidades no llegarán al mercado hasta septiembre, en los concesionarios de Kia ya se puede comprar la nueva generación del compacto Ceed. De momento solo se puede adquirir la variante de cinco puertas, aunque el modelo también contará con carrocería familiar Sportswagon.

La gama está compuesta por

cinco motores, tres de gasolina y dos diésel, que se combinan con cambios manuales de seis velocidades o automático de doble embrague y siete relaciones.

Se configura en torno a cuatro niveles de acabado: Concept, Drive, Tech y Launch Edition. Desde el básico, ofrece un completo equipamiento que, solo a nivel de seguridad, cuenta con

CITROËN

Serie especial Rip Curl del C3 Aircross

Desde 14.400 €

El SUV C3 Aircross se suma a la familia de modelos Rip Curl de Citroën con una serie especial basada en el acabado Feel, que por solo 650 euros más cuenta con equipamiento adicional valorado en 2.200 euros.



El nuevo modelo de la firma francesa refuerza su carácter aventurero con elementos como barras de techo negro brillante, protecciones, llantas o colores específicos para la carrocería. Además, suma equipamientos como el Citroën Connect-NAV 3D con la pantalla táctil de 7 pulgadas, con función Mirror Screen y compatibilidad con Android Auto, Apple Car Play y MirrorLink; o el antipatinamiento Grip Control con función Hill Assist Descent, entre otros.

HYUNDAI i20

Tres carrocerías y solo motores de gasolina

Ya está a la venta el actualizado Hyundai i20, que se ofrece en una gama de tres tipos de carrocería: cinco puertas, tres puertas Coupé y crossover Active, y se ofrece solo con eficientes motores de gasolina. Todos los propulsores cumplen con la nueva normativa europea Euro 6d y están equipados, de serie, con el sistema de parada y arranque automático Idle Stop&Go-ISG. La gama se concreta en el motor 1.0 T-GDI, con 120 CV o 100 CV, combinado con una caja de

cambios de doble embrague y siete marchas, una gran novedad en este segmento. El motor de 1,2 litros entrega 75 CV y está disponible para el cinco puertas.

Ofrece también un gran equipamiento en materia de conectividad y ayudas a la conducción y seguridad. Y a comienzos de 2019, tanto el cinco puertas como el Active podrán incorporar techo bitono en negro, ofreciendo hasta 17 combinaciones para personalizar el i20.



PRECIOS

5P MPI 1.2 75 CV Essence LE	16.515 €
5P TGDI 1.0 100 CV Essence LE	17.215 €
5P TGDI 1.0 100 CV Tecno LE	18.715 €
5P TGDI 1.0 100 CV DT Tecno LE	20.315 €
3P TGDI 1.0 120 CV Sport	19.185 €
5P TGDI 1.0 120 CV Style	22.285 €
Active TGDI 1.0 100 CV Klass	18.215 €
Active TGDI 1.0 100 CV Tecno	20.385 €
Active TGDI 1.0 100 CV DT Tecno	21.985 €

A la venta desde 16.515 euros

GUÍA DEL COMPRADOR,

Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en

www.motor16.com/precios

MITSUBISHI-ENDESA

540 KILÓMETROS GRATIS AL MES PARA CLIENTES DEL OUTLANDER PHEV

Mitsubishi y Endesa han firmado un acuerdo para ofrecer ventajas especiales a los conductores del Outlander PHEV, el híbrido enchufable más vendido del mercado. Los clientes de Mitsubishi pueden optar a una oferta especial de suministro eléctrico, con la que se benefician de la tarifa Tempo Zero Vehículo Eléctrico. Con ella, cada mes los primeros 100 kWh de carga —unos 540 kilómetros en modo eléctrico— no tienen coste si se carga por la noche: en horas Tempo, de 1h a 7h. El resto de cargas tendrá una bonificación del 60 por ciento en el término energía.

PEUGEOT



SERIE ESPECIAL SIGNATURE DEL 208

El utilitario francés añade una nueva serie especial a su gama con un acento relevante en la conectividad y la estética deportiva, y con elementos como la pantalla táctil Mirror Screen incluidos. Conocida como Signature, está disponible con el motor BlueHDI de 100 caballos —con cambio manual de 6 marchas— o el Puretech de 110 caballos con cambio manual o automático de 6 marchas. Los precios del 208 Signature parten de 13.690 euros.



Ibericar Cuzco presenta la nueva generación del BMW X4 en la inauguración de su instalación de Salvatierra

Amplia representación de clientes, colaboradores y amigos de la marca en el evento de inauguración de las emblemáticas instalaciones de Salvatierra, con más 8.000 m², en el que se presentó la nueva generación del BMW X4.

Ibericar Cuzco celebró el jueves 19 de julio un gran evento para presentar la ampliación y profunda renovación de sus instalaciones de Salvatierra (C/Salvatierra 11, en Madrid) uno de los espacios más emblemáticos del grupo automovilístico. Con esta ambiciosa remodelación se pone a la altura del resto de centros BMW cumpliendo con los más altos estándares en calidad y orientación al cliente en la nueva era marcada por la sostenibilidad y la máxima eficiencia.

El evento de inauguración de Salvatierra contó con la asistencia de Miguel Ramos, CEO del grupo Salvador Caetano, propietario de Ibericar Cuzco, y Jean Philippe Parain, Senior Vice President Region Europe de BMW Group, que estuvieron acompañados por una gran representación de clientes, colaboradores y amigos de la marca.

Sergio Rodríguez García, Gerente Sucursal Madrid Norte, presentó las nuevas instalaciones, agradeciendo a los clientes su paciencia durante las obras de renovación del concesionario además de presentar el nuevo BMW X4. Resaltó que Ibericar Cuzco Salvatierra cuenta con una superficie total de 8.000 m² y un equipo de 51 colaboradores que ofrece

una atención personalizada a los clientes, tanto en la venta como en todo el proceso postventa. La instalación dispone de un espacio BMW, MINI y BMW Service, MINI Service, además de una zona en la planta baja dedicada al programa BMW Premium Selection y MINI Next.

Durante su intervención, Miguel Ramos destacó la inversión de más de 5 millones de euros realizada por el Grupo Salvador Caetano en los últimos 3 años en las marcas del grupo BMW en sus instalaciones de Madrid, las cuales alcanzan los 35.000 m². Además, apeló a la gran responsabilidad de la empresa "para representar bien la marca en el centro de Madrid" y prestar la me-

mejor atención al cliente: "Nuestro foco —señaló— es la satisfacción del cliente".

Por su parte, Jean Philippe Parain, Senior Vice President Region Europe de BMW Group, agradeció la inversión del Grupo Salvador Caetano en estas instalaciones, y avanzó que en los seis primeros meses de este año ha vendido más de 1,2 millones de coches BMW, Mini y Rolls Royce. "Esto significa que somos más atractivos para los clientes que el año pasado, con modelos de éxito como la Serie 5, Serie 1 y X1", explicó.

Jean Philippe destacó que "España es uno de los mercados más dinámicos en Europa y juega un papel muy especial para todo el grupo BMW". En este sentido, avanzó que las ventas de BMW y Mini en España han crecido fuertemente en la primera mitad del año: "hemos conseguido una posición muy fuerte con los X1, X3 y X5, y lideramos el sector premium con los vehículos eléctricos". El Senior Vice President Region Europe de BMW Group resaltó la importancia de Madrid para el negocio de BMW Group en España, y en especial el centro de Madrid, donde Ibericar Cuzco es "oficial partner" de BMW Group.

Durante el acto, los invitados al evento de inauguración de Salvatierra descubrieron las novedades que presenta la nueva generación del BMW X4, uno de los últimos lanzamientos de la marca alemana, que está generando una enorme expectativa. Esta nueva versión aporta nuevas motorizaciones, más tecnología y una apariencia más deportiva.

Entre los asistentes a la reinauguración de Ibericar Cuzco Salvatierra se encontraban un grupo de propietarios de vehículos Mini clásicos, que llegaron a bordo de esos característicos coches, invitados por el grupo automovilístico como reconocimiento por su fidelidad a la mítica marca. Estos pudieron disfrutar junto al resto de invitados de una performance con violinista, una soprano y bailarines, uno de los cuales se encargó de destapar la lona que cubría el X4 presentado durante el evento.

Seis versiones para elegir



HONDA CIVIC DIÉSEL

Con cambio automático de 9 marchas

Honda añade argumentos tecnológicos a su nuevo Civic diésel, pues a partir de ahora se podrá optar por una caja de cambios automática de convertidor de par con nueve velocidades. Con ella se mantiene una cifra sorprendente en el consumo, con una media homologada de 4,1/100 km. Dotado de este cambio y con sus 120 caballos a 4.000 rpm, acelera de 0 a 100 km/h en 11 segundos y alcanza

una velocidad máxima de 200 km/h.

Estará disponible tanto en la carrocería de cinco puertas del Civic como en el sedán, y en los tres niveles de acabado que se ofrecen en la gama del modelo japonés. El cinco puertas ya está disponible desde julio, mientras que para el sedán habrá que esperar hasta su llegada a los concesionarios en octubre.

PRECIOS	
5P Elegance Navi	28.100 €
5P Executive	30.850 €
5P Executive Premium	31.750 €
Sedán Comfort	26.950 €
Sedán Elegance Navi	29.400 €
Sedán Executive	32.050 €

MERCEDES CLASE A

Dos nuevas versiones de gasolina

Mercedes amplía la gama del nuevo Clase A con dos nuevas motorizaciones de gasolina, entre ellas, el 180 manual, que se convierte en la versión de acceso a la gama del compacto alemán. Con 136 caballos y cambio manual, esta versión ofrece un consumo medio de entre 5,6 y 5,8 l/100 km, y unas emisiones de 129-132 g/km de CO₂. Por encima, una versión con más carácter: el A 250 4MATIC de 224 CV con tracción total y cambio automático de doble embrague de

7 velocidades, que homologa 6,6-6,5 l/100 km y emisiones de CO₂ combinado de 151-148 g/km.

Para elegir:
Clase A 180: 28.800 €
Clase A 250 4MATIC: 48.550 €



GRUPO FCA

CON MOPAR LO CARGAS TODO

Hasta el 30 de septiembre, Mopar, la división de accesorios de FCA, ofrece un servicio de alquiler de cofres y barras de techo para los modelos de Alfa Romeo, Fiat y Jeep para permitir unos viajes de vacaciones más cómodos. Una promoción disponible en concesionarios y talleres autorizados, y cuyos precios por un alquiler semanal oscilan entre 39 y 65 euros en función de la marca y del modelo en el que se vaya a montar.



V4B

VOLKSWAGEN APUESTA POR LA EMPRESA

El canal de empresas, el segundo más importante del mercado, es uno de los objetivos de Volkswagen, que ha creado el programa V4B (Volkswagen for Business) en 35 concesionarios —los de mayor potencial— de su red. En ellos se refuerza el equipo de ventas especiales con personal específico para dar asesoramiento y cobertura a las empresas. Un programa en el que participan tanto Volkswagen como Volkswagen Vehículos Comerciales.

¿Buscas trabajo?

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

- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Santander / Torrelavega)
- Asesor Ventas VN (Gijón / Oviedo)
- Jefe de Ventas (Albacete)
- Operarios - Conductores (Madrid)
- Auxiliar administrativo (Madrid)
- Prácticas en Administración (Madrid)

- REF: AVVN-MAD-M16
- REF: AVVN-STD-M16
- REF: AVVN-AST-M16
- REF: JVN-ABT-M16
- REF: OPC-MAD-M16
- REF: AUX-MAD-M16
- REF: ADM-MAD-M16

Encuétralas todas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest | in f t

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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





¿MERCEDES CLASE A O VOLKSWAGEN GOLF?

Pablo Alberto G.

Voy a comprar un coche nuevo, y después de darle muchas vueltas tengo dos candidatos. Se trata del Volkswagen Golf 1.5 TSI 150 CV Sport, con el paquete R Line, y el Mercedes Clase A 180 o 200, en todos los casos con cambio automático. ¿Cuál sería la mejor opción en conjunto, por fiabilidad, dinámica y, sobre todo, seguridad. Muchas gracias. Saludos.

RESPUESTA

Dos magníficas elecciones por el agradable tacto de conducción que ofrecen y el gran equilibrio que derrochan en casi todos los frentes. El Volkswagen Golf es una adquisición segura, mientras que el nuevo Clase A de Mercedes ha dado un gran salto cualitativo y 'viste' más por ser marca premium, aunque las diferencias por calidad o tecnología sean insignificantes.

No entraremos a valorar cuestiones estéticas, porque para gustos, los colores; pero sí es cierto que el Golf goza de una mejor visibilidad desde el interior y, pese a ser más corto en su longitud y distancia entre ejes, dispone de un mayor espacio para las piernas en las plazas traseras. La igualdad es máxima en cota de anchura y la diferencia en cuanto a la capacidad del maletero apenas es de 10 litros... pero a favor del Volkswagen.

En cuanto a si elegir el A 180 con 136 CV o el A 200 con 163 CV, nos quedaríamos con el más potente, que nos brinda una mayor solvencia, aunque la diferencia de precio entre ambas versiones es de 2.600 euros. El propulsor es el mismo en ambos casos, desarrollado en colaboración con Renault, con 1.333 centímetros cúbicos, cuatro cilindros y un avanzado sistema capaz de desconectar los dos cilindros centrales —si la carga del motor lo permite— con el fin de ahorrar combustible.

Este sistema también lo porta el Golf, que recurre a algo más de cilindrada: tiene un motor de 1,5 litros con 150 CV y comparte con el A 200 el valor de par máximo —25,5 mkg—, aunque en este caso muestra una mayor determinación a trabajar a un régimen de giro menor. En los dos modelos la gestión del motor se realiza por me-



CARTA DE LA SEMANA

dio de una caja automática de doble embrague con siete relaciones, quizás menos refinada pero más rápida en el caso de la DSG de Volkswagen que la 7G-DCT de Mercedes. Y los consumos en conducción real son muy similares, rondando los 7,6 litros de media. Eso sí, el Golf homologa algo menos —5,0 litros frente a 5,3—, diferencia suficiente como para que quede exento de pagar el impuesto de matriculación. Esto tiene su importancia porque, incluso con el paquete R Line que deseas añadir al acabado Sport, el Golf te saldrá más económico, con un ahorro que ronda los 2.000 euros.

Difícil también decantarse por sus excelentes dinámicas. El A 200 va de cine pese a montar un eje de torsión detrás. Se muestra ágil y asentado...

siempre que el firme sea regular. Si no es así da la sensación de que se 'retuerce' más que el Golf, que quizás no ofrezca un talante tan deportivo, pero se muestra tan equilibrado en todos los escenarios que ése es precisamente una parte de su secreto. Las prestaciones, eso sí, son algo mejores en el Mercedes.

El A 200 también es más completo en materia de asistentes enfocados a la conducción, el confort y la seguridad, aunque muchos de ellos hay que pagarlos en la carta de opciones y dispararían aún más la diferencia de precio entre ambos. En resumen, el Mercedes quizás apetece más en todos los sentidos y el salto cualitativo dado ha sido espectacular, pero la compra 'inteligente' se decantaría por el equilibrado Golf.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ SE PUEDE VARIAR EN LAS PLATAFORMAS MODULARES?

Antonio Mancha

Efectivamente, el uso de plataformas modulares tiene un argumento económico porque se pueden utilizar en modelos incluso de segmentos diferentes y compartir líneas de montaje, abaratando los costes. Por eso verás diferentes distancias entre ejes o voladizos, pero hay una parte que no se puede modificar. Se trata del espacio que hay entre

el eje delantero y la mampara de separación con el habitáculo. En esa zona van anclados todos los componentes mecánicos del subchasis delantero, como el motor, el cambio... y serán idénticos en modelos tan dispares como un Volkswagen Golf o un Tiguan Allspace de siete plazas.

¿RUEDA DE REPUESTO? HAY QUE PEDIRLA

Luis Castillo

Es cierto que los fabricantes apuestan ya mayoritariamente por

los kits de reparación de pinchazos en lugar de una rueda de repuesto, pero muchos son también los que las siguen ofreciendo en su carta de opciones. Hay casos en los que no, pero incluso en esa circunstancia se puede solicitar como 'accesorio' en el servicio oficial. Es el caso que nos comentas. El Honda Civic diésel lleva kit de serie y no contempla rueda, pero en el concesionario te pueden montar una de 'galleta' si la solicitas para que te sientas más cómodo.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES OBLIGATORIO LLEVAR EL ALUMBRADO ENCENDIDO CUANDO SE CIRCULA POR EL CARRIL ADICIONAL HABILITADO EN ESTOS DÍAS DE SALIDAS Y ENTRADAS A LAS GRANDES CIUDADES?

Según señalábamos hace unos meses, cuando las calzadas dispongan de más de un carril de circulación en cada sentido de la marcha, la autoridad encargada de la regulación del tráfico, por razones de fluidez de la circulación (como es el caso de las retenciones en las salidas y entradas a las ciudades en épocas estivales), podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, debidamente señalizados con conos o dispositivos análogos que prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une. En estos casos, la utilización de la luz de corto alcance o de cruce será obligatoria, aunque sea de día, no sólo para los vehículos que utilizan el carril adicional en el nuevo sentido habilitado al efecto, sino también para los que usan los carriles contrarios, destinados al sentido normal, contiguos al carril adicional. En ambos casos, tanto para el que circula por el carril adicional como para los que circulan por los carriles contrarios, de sentido normal, contiguos al habilitado, la sanción por no llevar encendida la luz de cruce o corto alcance es considerada una infracción grave, por lo que la sanción sería de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

SIN UN MOTIVO JUSTIFICADO, PUEDE ACARREAR UNA MULTA DE HASTA 100 EUROS

¿Me pueden multar por usar el claxon?

RESPUESTA

En general, la utilización de señales acústicas, haciendo un uso inmotivado o exagerado, está prohibido, si bien, excepcionalmente, se permite para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas; para advertir fuera de población al conductor de otro vehículo del propósito de adelantarlo; o para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía cuando se circule realizando un servicio de los normalmente reservados a vehículos de urgencias. En este último caso se podrá utilizar el avisador acústico en forma intermitente.

Por tanto, el uso indebido del claxon, es decir, su uso sin motivo o su utilización de forma exagerada, por ejemplo, en un atasco, en un semáforo para advertir al de delante que inicie la marcha o para recriminar la conducta a otro conductor, supondría estar cometiendo una infracción que podría ser sancionada con multa de hasta 100 euros.

No obstante, fuera de la normativa de tráfico, también hay que tener en cuenta las ordenanzas municipi-

pales, especialmente las relacionadas con el medio ambiente o la contaminación acústica o de ruidos, así como la convivencia ciudadana, ya que el uso indebido y exagerado del claxon podría incumplir algún apartado de este tipo de ordenanzas, donde la infracción sería catalogada de mayor gravedad y cuyas sanciones podrían suponer multas económicas de mayor cuantía.



DAR LA BAJA EN LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

Me voy a vivir a otro país y me quiero llevar mi coche. ¿Qué trámites debería realizar?

RESPUESTA

Cuando un vehículo va a dejar de pertenecer al registro de vehículos en España, la Dirección General de Tráfico tiene establecido un trámite específico para este tipo de situaciones. Principalmente, se tiene que acudir a la Jefatura Provincial de Tráfico y tramitar la baja definitiva en el Registro de Vehículos por traslado al extranjero.

Se presentará la solicitud en impreso oficial, abonándose la tasa por importe de 8,40 euros, excepto para los vehículos con una antigüedad superior a los 15 años, que estarán exentos; debiéndose aportar el documento acreditativo de la identidad y domicilio del titular; la tarjeta de ITV y el permiso de circulación.

Si el vehículo tuviese inscrita en el Registro de Bienes Muebles alguna limitación de disposición, antes de

solicitar la baja se deberá cancelar dicha anotación, salvo consentimiento expreso de la financiera.

En los casos de baja por traslado a un país que no pertenece a la Unión Europea se aportará una declaración responsable del interesado en la que conste que el vehículo no es un residuo.

Si una vez dado de baja en el Registro de Vehículos se deseara ir circulando con el vehículo por las carreteras españolas hasta salir del país se deberá, previamente, obtener un permiso temporal, consistente en las placas verdes, con una validez de 60 días, para lo que deberá realizar la solicitud en impreso oficial presentado ante la Jefatura Provincial de Tráfico, abonar las tasas por importe de 20 euros, aportar el documento acreditativo de su identidad y deberá tener la ITV en vigor.

Además, se debe recordar que también se deberá cumplir con la normativa del nuevo país de residencia, al que llegaremos con un vehículo procedente de otro lugar y que deberá cumplir los requisitos para su matriculación y registro en el nuevo país.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Descubrimos el futuro Seat Córdoba

La nueva generación del Seat Ibiza pronto se iba a desdoblar en diferentes versiones sobre la misma base. Nosotros descubríamos, en avanzado proceso de desarrollo, dos de ellas: el nuevo Córdoba y el comercial Inca.

Esta revista del mes de julio de 1993 tenía un aire muy francés, no solo por las novedades o las pruebas. Sobre todo por un amplio reportaje que nos había lleva-

do a visitar los museos del automóvil del este de Francia. La cuna del automovilismo en el país vecino. Allí nos habían deslumbrado tanto los museos ofi-



LA PORTADA

Nº 509

FECHA

20-7-1993

HABLAMOS DE

Protagonismo para Citroën Xantia y Peugeot 405, las dos berlinas francesas con motor turbodiesel que enfrentábamos en nuestra comparativa. También aparecía el Seat Córdoba, que descubríamos bajo una capa de camuflaje. Y por último, una imagen de un Bugatti Royale de nuestro viaje por los museos franceses.

ciales como las colecciones particulares de algunos aficionados.

En las pruebas, también protagonismo absoluto de modelos franceses. La comparativa enfrentaba dos berlinas de la misma familia y con el mismo motor. El Peugeot 405 STDT con motor turbodiesel de 92 caballos frente al Citroën Xantia TD SVX. Del primero -3,44 millones- nos gustaba su comportamiento y el consumo;

del segundo -3,11 millones-, la suspensión y el equipamiento.

La prueba a fondo se centraba en el Renault 19 RSI, con su carrocería coupé y un motor de 113 caballos, que destacaba por la elasticidad de su mecánica y su confort de marcha.

También descubríamos, ya rodando aunque todavía camuflados, dos variantes de Seat sobre la base del Ibiza: el sedán Córdoba y el comercial Inca.



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

Guerra de cabrios: Opel Astra, Ford Escort, Renault 19 y Rover 216

Con el verano y la llegada del nuevo Opel Astra Cabrio, el segmento descapotable se animaba. Por eso enfrentábamos al alemán con el Ford Escort, el Renault 19 y el Rover 216

Uno de los éxitos de hace 25 años, el Nissan Terrano II, se lanzaba con una nueva versión, con carrocería de cinco puertas, que aumentaba sus posibilidades.

No era la única novedad de la semana. Porque con el Salón de Fráncfort en el horizonte se empezaban a desvelar modelos que estarían en la cita ale-



LA PORTADA

Nº 510

FECHA

27-7-1993

HABLAMOS DE

mana. Entre ellos, una nueva entrega de un clásico: el Porsche 911 Carrera. Y un anuncio común de Porsche y Audi, su colaboración en un familiar deportivo que ha hecho historia: el Avant RS 2.

Más estrenos, el nuevo Saab 900 y un futuro BMW que denominábamos como Serie 2, pero que finalmente sería el Serie 3 Compact.

Nuestra comparativa enfrentaba a cuatro descapotables compac-

tos: el nuevo Opel Astra Cabrio frente al Ford Escort, el Renault 19 y el Rover 216 en sus variantes cabrio. Del alemán nos gustaba su rigidez; del modelo del óvalo la mecánica. En el Renault alabábamos su diseño y en el Rover, la suavidad de marcha.

En nuestra prueba, el protagonista era el nuevo Lancia Delta con motor 2.0 16V de 142 CV. Potencia y comportamiento era lo que más destacábamos.

El nuevo Lancia Delta, probado a fondo por primera vez, tenía la difícil misión de hacer olvidar a un mito de la competición. Era el protagonista de nuestra portada. Junto a él, la comparativa Opel Astra, Ford Escort, Renault 19 y Rover 216 en sus versiones descapotables. Y el nuevo Saab 900.

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:

SAL A EXPLORAR. LA CIUDAD.



Jeep® Renegade Por 13.900€ con 4 años de garantía

JEEP® RENEGADE: Consumo mixto entre: 4,4 y 6,9 (l/100km). Emisiones de CO₂ entre: 115 y 160 (gr CO₂/km).

*Oferta válida para Jeep® Renegade 1.6 TorQ 82kW (110CV) 4x2. PVP recomendado: 13.900€ y solo para unidades limitadas. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 12.000€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 14.827,29€ incluye Seguro Vida (927,29€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 72 cuotas mensuales de 259,61€. TIN 7,95%, TAE 12,11%, comisión de apertura 437,41€ al contado, importe total a plazos 19.129,33€, importe total adeudado 19.129,33€. Incluye garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida para particulares hasta el 30/09/2018 en Península y Baleares. La versión visionada corresponde con el vehículo Jeep® Renegade Limited 1.4 Mair 103kW (140CV) 4x2 con pintura (PVP Recomendado 21.661,22€). Jeep® es un marca registrada de FCA US LLC.

FCA CAPITAL
España

Jeep®