

1.50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.735 del 11 al 24 de septiembre de 2018



Bajo la lupa
GAMA CROSSOVER DE RENAULT

Todo lo que llega

Renault Arkana ▼



Volkswagen
▼ T-Roc R

Seat
▼ Tarraco



LOS SUV, AL ATAQUE

Al volante

Hyundai Santa Fe



Al volante

Fiat 500 X



Al volante

Jeep Cherokee



Prueba

Peugeot 3008 GT
2.0 BlueHDi EAT8

180 CV



Prueba

Ford Ka+ Active
1.2 Ti-VCT

85 CV



CONDUCIMOS DOS DEPORTIVOS CON GANCHO

Kia ProCeed



Mazda MX-5



El tiempo avanza 60 segundos por minuto. Normalmente.



Nuevos Audi A6 y A6 Avant. This is your time.

Unas veces se escapa de las manos. Y, otras, se desliza lentamente. Es la magia del tiempo. Ahora, la avanzada tecnología de los nuevos Audi A6 y A6 Avant, lo convierten en tu perfecto aliado. Sus innovadores sistemas de asistencia te brindan el mayor confort y seguridad. Así, de repente, tendrás la sensación de que cada minuto tiene segundos de sobra para hacer lo que deseas hacer.

#TimeForWhatYouLove

Gama Audi A6 de 170 kW a 210 kW (231 CV a 286 CV). Emisiones de CO₂ (g/km): de 146 a 155. Consumo medio (l/100 km) de 5,6 a 7,4.

Al detalle



PEDRO SÁNCHEZ, ERRE QUE ERRE...

No bastó con que su ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, causara un terremoto en el sector hace semanas al afirmar que «los diésel tienen los días contados», ignorando datos científicos y opiniones de expertos que respaldan el uso de las mecánicas de gasóleo modernas. El propio presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se sumaba hace días al despropósito durante una entrevista en la Cadena SER, al afirmar que «el diésel es un combustible altamente contaminante». Extraña que quien dirige un país pueda estar tan mal informado.



...Y JOSU JON IMAZ ALERTA DE RIESGOS

El consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, ha advertido que «una penalización añadida al diésel va a aumentar las emisiones de CO₂» y puede provocar daños al sector de la fabricación de vehículos en España. El mensaje, lleno de cordura, se suma al de la propia industria del automóvil, cuyos trabajadores, directos e indirectos, ya sufren los primeros efectos de la irracional 'guerra al diésel'.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieta@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983
© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El WLTP y sus efectos colaterales

Las matriculaciones en agosto se dispararon por la entrada en vigor de la nueva homologación de emisiones, y en muchos casos debido a las automatriculaciones, que pueden favorecer al cliente.

Últimamente, en el mercado del automóvil no se habla de otra cosa que no sea la entrada en vigor del nuevo modelo de homologaciones de consumo y emisiones WLTP (Procedimiento Mundial Armonizado de Ensayos en Vehículos Ligeros, según las siglas en inglés), en sustitución del denominado NEDC, que se aplicaba desde finales de los 80 y estaba claramente desfasado. La cuestión es que, por extraño que parezca, esto ha pillado con el pie cambiado a más de una marca que, a pesar de haber tenido casi un año para preparar el examen de septiembre, siguen reajustando gamas, motorizaciones y equipamientos. De hecho, todo coche que no haya sido homologado según la norma WLTP el 1 de septiembre de este año no podrá ser comercializado como vehículo nuevo en la UE. Unas pruebas que irremediablemente arrojarán niveles más altos del CO₂ que cada coche emite por kilómetro, lo cual puede tener como resultado un encarecimiento del Impuesto de Matrícula que repercuta directamente en el precio final del vehículo. Así, mientras que antes teníamos cuatro tramos a tributar y el primero estaba exento, siempre que no sobrepasara los 120 g/km de CO₂, ahora, con las nuevas mediciones, al menos un 20 por ciento de los vehículos que estaban rozando el límite tendrán que pagar por saltar de escalón. Afectará, según el sector, a un 60 por ciento de los automóviles y provocará un encareci-

miento que oscilará entre 700 y 2.000 euros, según el tipo de coche.

De ahí que agosto, que tradicionalmente es un mes escaso en ventas de automóviles, se haya convertido gracias a la norma WLTP en el mejor de la historia. Se matricularon 101.700 vehículos que supusieron un crecimiento del 48,7 por ciento en comparación con el mismo mes de 2017. Esto, ni más ni menos, significa que las marcas, a través de las diferentes redes comerciales, han realizado un número importante de automatriculaciones para cumplir con la ley y dar salida a unos coches que, de otra forma, no podrían haber sido matriculados, exceptuando según la legislación el 10 por ciento del volumen que cada marca hubiera vendido en el ejercicio anterior. Un dato importantísimo para los futuros compradores, si tenemos en cuenta que pueden beneficiarse de jugosos descuentos y, además, aprovecharse de la moratoria

a efectos fiscales que el Gobierno ha ampliado hasta el 31 de diciembre de 2020. Además, según Faconauto, los clientes podrán beneficiarse de promociones espectaculares, ya que se ha creado una bolsa de coches VO inédita en los concesionarios. Cuestión importante si tenemos en cuenta que los automóviles que hayan sido matriculados por los concesionarios y se vendan como 'Kilómetro 0' en los próximos meses, cumplen con todas las homologaciones y podrán funcionar sin ningún problema hasta el final de su vida útil.

Según Faconauto, los clientes podrán beneficiarse de promociones espectaculares, ya que se ha creado una bolsa de coches VO inédita en los concesionarios. Cuestión importante, porque los automóviles matriculados por las marcas a través de sus redes que se vendan en los próximos meses como 'Km 0' cumplen las homologaciones.



Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NISSAN X-TRAIL CREADO PARA LA MEJOR AVENTURA, TU FAMILIA.



NISSAN X-TRAIL

DESDE **22.900 €***



Consumo mixto 6.2 l/100 km. Emisiones de CO₂: 145g/km. Consumo homologado de acuerdo con la normativa europea.

*PVP recomendado para Nissan X-TRAIL 1.6G Manual ACENTA para Península y Baleares, incluye PFF, descuento comercial, transporte, Nissan Assistance, IVA e IEDMT que, para el mercado español puede no ser aplicable a su Comunidad Autónoma. Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Descuentos sujetos a clientes que entreguen un vehículo usado a nombre del comprador y financien con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima de 24 meses. Quedan excluidas Flotas y empresas. Oferta no compatible con otras campañas y válida hasta el 30/09/2018. Para más información consulte en <https://www.nissan.es/>

SUMARIO

Nº 1.735 · 11 al 24 septiembre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA

TOYOTA COROLLA

La marca japonesa recupera el legendario nombre en todo el mundo para su modelo compacto.

10.- SKODA VISION RS

Los primeros detalles del sucesor del Spaceback.

12.- VOLVO 360 C CONCEPT

Un coche autónomo para decir adiós al avión.

14.- EN PORTADA

TODOS LOS SUV QUE LLEGAN

La invasión SUV sigue imparable. Repasamos los 30 modelos de llegada inminente al mercado.

20.- HYUNDAI SANTA FE

La cuarta generación del SUV coreano no solo se convierte en el buque insignia de la marca sino que lucha, sin complejos, con los premium.

22.- FIAT 500 X

El SUV italiano retoca su imagen, incorpora nuevos motores y suma mucha tecnología.

24.- JEEP CHEROKEE

La marca renueva el Cherokee, disponible ahora con versiones de tracción delantera y total.

26.- CUATRO RUEDAS

FORD KA+ACTIVE

El más pequeño de Ford se suma a la moda todocamino con esta versión Active de estilo campero y mayor altura al suelo.

28.- PEUGEOT 3008

BLUEHDI 180 EAT8

El SUV francés brilla con la combinación de motor diésel y cambio automático de 8 marchas.

30.- KIA PROCEED

Nueva variante deportiva, con carrocería shooting brake, en la gama del Ceed. Se presenta en París y llega al mercado en 2019.

32.- MAZDA MX-5

El MX-5 de Mazda evoluciona con un motor 2.0 mucho más potente y mejoras en otros apartados. Además, mantiene un precio muy competitivo.

8

22

34

26

34.- MERCEDES EQC

Un sofisticado crossover que inaugura la nueva submarca EQ, creada por Mercedes-Benz y que se va a dedicar exclusivamente a los vehículos eléctricos.

36.- BAJO LA LUPA

GAMA SUV DE RENAULT

Koleos, Kadjar y Captur conforman con sus 46 versiones diferentes, una gama que da respuesta a todos los clientes.

42.- PEUGEOT 508

El nuevo Peugeot 508 tiene como objetivo convertirse en referencia dinámica en el segmento.

44.- LEXUS ES 300H

Lexus vuelve a la carga en las berlinas premium con el nuevo ES 300h, dotado de un sistema híbrido autorrecargable que rinde 218 caballos y le garantiza poder disponer de la etiqueta ECO por su bajo consumo y mínimas emisiones.

47.- +INTERESANTE

PEBBLE BEACH

Las máquinas de cuatro ruedas más bellas, potentes, exclusivas y caras del mundo se han dado cita, un año más en las playas californianas de Pebble Beach.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

FIAT	22
FORD	26
HYUNDAI	20
JEEP	24
KIA	30
LEXUS	44
MAZDA	32
MERCEDES	34
PEUGEOT	28, 42
RENAULT	36
SKODA	10
TOYOTA	8
VOLVO	12



56.- DE CARRERAS ALONSO, A LA CONQUISTA DE LA INDY

Fernando Alonso prepara su desembarco en la Indy Car, donde ya triunfaron otros cinco pilotos de la Fórmula 1. El asturiano quiere hacer historia.

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



Nuevo Ford Focus

Por

13.900€

Financiando con FCE Bank hasta fin de mes



Desafía los límites de lo imaginable.

El nuevo Ford Focus representa la máxima expresión del diseño y la tecnología. Además de estar perfectamente ideado para la ciudad, el cuidado en sus acabados, con líneas de corte vanguardista y una marcada inspiración deportiva, reafirman su personalidad. Bienvenido a la conducción del futuro, porque éste es tu Focus. Descubre más en ford.es



Go Further

GAMA FORD NUEVO FOCUS CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 3,5 A 6 L/100KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO₂ DE 91 A 136 G/KM, MEDIDAS CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE QUE, EN CONDICIONES REALES, PUEDEN VARIAR. Valores de consumo y emisiones de CO₂ medidos según ciclo NEDC (directamente o por correlación de WLTP/ CO2MPAS) y Reglamento UE 2017/1151. Podrían variar en función de los procedimientos de homologación.

Focus Trend 1.0 EcoBoost 74kW (100cv). La oferta incluye IVA, transporte, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dtos. promocionales, entrega de un vehículo usado propiedad del comprador, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 36 meses en Financiación Convencional y 25 meses en MultiOpción. Operación sujeta a valoración crediticia. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. ford.es

NUEVOS OPEL COMBO CARGO Y COMBO LIFE XL

En el Salón de Hannover de vehículos comerciales, Opel ha presentado dos variantes más del nuevo Combo. Por un lado la versión Life XL, de 4,75 metros de largo y que, como el Life de carrocería normal ya conocido, se ofrece con cinco o siete plazas, alcanzándose ahora un volumen para equipaje de 2.693 litros. La segunda primicia es el Combo Cargo, versión furgón disponible con las dos longitudes de carrocería y con volumen suficiente—hasta 4,4 metros cúbicos—para dos Euro pallets. La carga máxima es de 1.000 kilos.



Desvelada también la carrocería Touring Sports
Se llamará **Toyota Corolla** en todo el mundo

Toyota ha elegido la denominación Corolla a nivel mundial para su nueva generación de vehículos del segmento C en sus tres carrocerías—cuatro y cinco puertas, y familiar—, que se lanzarán a principios de 2019 y reemplazarán todas las versiones del Auris, un nombre adoptado en 2006 para Europa y algunos mercados más. Sin embargo, el gigante japonés siguió utilizando en gran parte del mundo la denominación Corolla, que ahora recupera su

ámbito planetario y que ya suma 45 millones de unidades producidas—es el 'best seller' mundial—desde su introducción en 1966. La nueva generación recurre ya a la plataforma TNGA, empleada en el nuevo Prius y el C-HR, y ofrecerá dos motorizaciones híbridas eléctricas: 1.8 de 122 CV y 2.0 de 180 CV. En la suspensión confía en el esquema MacPherson delantero y una nueva configuración multibrazo posterior, mientras que el

centro de gravedad se ha bajado por el reposicionamiento a menor altura del motor y de los asientos, y la batería ubicada bajo la banqueta trasera. En cuanto a las carrocerías, conocemos la compacta de cinco puertas, presentada hace meses en el Salón de Ginebra, y el familiar Touring Sports, desvelado hace días y desarrollado específicamente para Europa, con una distancia entre ejes de 2,70 metros y un maletero de casi 600 litros.



▲ Para el Corolla Touring Sports se anuncian casi 600 litros de maletero y un espacio récord para las piernas detrás.

MCLAREN 720S PARA CARRERAS DE GT3

Su precio es de 440.000 libras—488.000 euros— y los primeros ejemplares estarán listos para su entrega a equipos privados antes de arrancar los campeonatos de GT de 2019. Se trata del 720S GT3, con el que McLaren Automotive ha completado más de 30.000 kilómetros de pruebas y cuyo motor M840T 4.0 Twin Turbo V8, unido a un cambio secuencial de seis marchas, ha sido desarrollado específicamente para la competición.



PARA PENSAR

3.046

turismos de motor eléctrico se vendieron en España en los ocho primeros meses del año.

El Renault Zoe, con 744 unidades, encabeza el mercado, seguido por el Nissan Leaf, con 591 matriculaciones, y el BMW i3 cerrando el podio, con 434 coches. En ese periodo las ventas de híbridos ascendieron a 53.726 unidades, con cuatro modelos de Toyota al frente.

EL PUNTAZO

El Opel Green Monster de 1914, un deportivo con motor de 12,3 litros y 260 CV que alcanzaba 230 km/h, ha sido la estrella del Romo Motor Festival, en Dinamarca.



Con potencias entre 145 y 180 CV
Cambios de todo tipo en la gama del **Abarth 595**

Tanto en carrocería 'berlina' como en la convertible, de techo eléctrico, la gama del pequeño Abarth queda compuesta por cinco variantes—595, 595 Pista, 595 Turismo, 595 Competizione y 695 Rivale—, con diferentes niveles de potencia a partir del motor 1.4 T-Jet, que cumple la normativa Euro 6D-TEMP: 145, 160, 165 y 180 CV, valor este último reservado al 595 Competizione y al 695 Rivale, que es la edición especial creada en colaboración con el constructor de yates Riva. Además, los 595 Competizione y Pista

adoptan de serie el escape Record Monza, dotado ahora de una válvula activa que, controlada por el botón Sport del salpicadero, genera un rugido del motor aún más sonoro. Además, el 595 Turismo, de 165 CV, recibe de serie el color Gris Asfalto, los asientos de piel y el Pack Urban, mientras que el 595 'básico' de 145 CV, el Competizione y el Turismo reciben la radio Uconnect con pantalla táctil de 5 pulgadas y servicios Uconnect Live. En el Pista, con motor de 160 CV, la pantalla de serie es de 7 pulgadas.

▼ El nuevo color Verde Adrenalina debuta en el 595 Competizione y el 595 Pista. Y el interior de las distintas versiones recibe mejoras y nuevos equipamientos.



Estética, chasis y aerodinámica
Lexus renueva su coupé deportivo **RC 300h**

El 2 de octubre Lexus presentará en París el nuevo RC 300h, cuyas primeras unidades llegarán a España en 2019 y que introduce mejoras a distintos niveles. Presentado en 2014, el RC adopta un estilo exterior que le acerca al exclusivo deportivo LC—detalles como la esquina del paragolpes delantero que fluye hacia abajo, la rediseñada parrilla, los triples faros LED en vertical, las luces de posición delanteras en 'L', los escapes integrados en los paragolpes y las ópticas traseras con una forma de 'L' más pronunciada—,

mientras que en el interior se ha revisado absolutamente todo—materiales, mandos, instrumentación—para mejorar el placer de conducción. Además, la aerodinámica se optimiza con la nueva forma de aleta de las ventanillas laterales, y la precisión de la dirección gana enteros, según Lexus, con las nuevas llantas de aleación de 19 pulgadas calzadas con neumáticos de mayor adherencia, los cojinetes de suspensión más rígidos, unos nuevos amortiguadores y la citada reubicación del sistema de escape.



◀ Los clientes del RC 300h podrán elegir entre siete colores de interior, combinables con varias inserciones.

qué pasa

Sorpresa en el Salón de Moscú Lada quiere sustituir el Niva, y el **4x4 Vision Concept** marca el camino

En el Salón de Moscú, a pocos metros de donde Renault desvelaba el Arkana Concept –el grupo francés es propietario del fabricante ruso de automóviles–, Lada sorprendía a sus incondicionales con lo que podría convertirse en el sucesor del legendario Niva. Se llama 4x4 Vision Concept y mide

4,20 metros de largo, frente a los 4,34 metros del nuevo Dacia Duster –comercializado en Rusia bajo la marca Renault–, con el que ese hipotético futuro Niva podría compartir numerosos elementos. De hecho, se apuesta por un estilo SUV, más moderno, pero sin renunciar a las capacidades

todoterreno, que vendrían definidas por una generosa altura al suelo, los cortos voladizos y unos amplios ángulos 'off road'. El 4x4 Vision Concept incorpora llantas de 21 pulgadas, faros Full LED, techo panorámico eléctrico, instrumentación digital y una gran pantalla táctil central para el sistema de infoentretenimiento.



◀▶ El 4x4 Vision Concept ha sido desarrollado por Steve Mattin, director de Diseño de Lada. El modelo definitivo contaría con tracción total seleccionable manualmente.



Skoda Vision RS Buenas pistas sobre el sucesor del Spaceback

Con el 'concept car' creado para el Salón de París, la firma checa de Volkswagen transmite dos mensajes. El primero, que tiene ya en la recámara un nuevo compacto para suceder al Spaceback, e incluso conocemos ya sus dimensiones, o al menos las del prototipo que lo avanza: 4.356 milímetros de longitud, 1.810 de anchura, 1.431 de altura y distancia entre ejes de 2.650 milímetros. Es decir, ligeramente más largo y con más batalla que el Seat León, pese a que, de confirmarse las informaciones que circulan, el futuro compacto checo no usaría la plataforma MQB, sino la MQB A0, reservada hasta ahora a los Seat Ibiza y Arona, y al Volkswagen Polo. Además, los rumores apuntan a que no habrá un

sedán al estilo del Rapid, pero no se cierra la puerta a una variante Combi. El segundo mensaje trans-

mitido con el Vision RS es que Skoda seguirá apostando por las versiones deportivas RS, y el 'showcar' parisino mostrará algunas ideas sobre diseño exterior y materiales más ecológicos y sostenibles para el interior.



No compres un Volkswagen.

Disfrútalo con Volkswagen My Renting.



Y en una sola cuota, lo vives con todo.

Ahora con Volkswagen My Renting disfrutas del modelo que quieres sin entrada, con seguro a todo riesgo y mantenimiento incluidos en tu cuota. ¿Y lo mejor? Lo cambias cada tres años y conduces siempre la última tecnología.



Volkswagen



EL NUEVO BMW X5 'PLUG-IN'

BMW ha desvelado la versión xDrive45e iPerformance de su nuevo X5, dotada que una mecánica híbrida enchufable que asocia un 3.0 de gasolina con seis cilindros y 286 CV a un motor eléctrico 85 kW, o 112 CV. El rendimiento total, de 394 CV y 61,2 mkg, le permite pasar de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos y alcanzar los 235 km/h. Homologa un gasto medio de 2,1 l/100 km y emisiones de CO₂ de 49 g/km, y puede circular hasta 80 kilómetros en modo eléctrico. Su maletero, de 500 litros, pierde 150 respecto al X5 normal.

Volvo 360c Concept

Coche autónomo para volar menos

La marca sueca ha pensado en un futuro donde algunos usuarios prefieran dejar de volar —tediosos controles de seguridad, largas esperas en el aeropuerto, colas constantes, problemas en las conexiones...— y hagan sus viajes largos en coche. Pero re-

lajados, aprovechando su tiempo a nivel personal o profesional, e incluso durmiendo. Y para ello ha creado el 360c, una 'cabina rodante' con lujos y comodidad de Primera Clase que se mueve gracias a una mecánica cien por cien eléctrica y no necesita con-

ductor, pues es totalmente autónomo y se encarga de transportar a los pasajeros en servicios de puerta a puerta. Volvo cree que este tipo de vehículo tendría sentido como alternativa al avión en trayectos cortos —en torno a



▲ El interior del 360c puede configurarse para charlar, trabajar o viajar tumbado.

los 300 kilómetros—, y cita como ejemplos algunas líneas de uso masivo en Estados Unidos como de Los Ángeles a San Diego, de Nueva York a Washington o de Houston a Dallas.



Estrena tres diésel 1.6 CRDi

Ligera actualización del Hyundai i30

Aunque hay leves cambios en el exterior, pues se estrenan dos nuevos colores de carrocería y tanto el i30 de cinco puertas como el familiar Wagon adoptan el paragolpes delantero del i30 Fastback, lo más importante en la renovación del



compacto de Hyundai es la mejora del equipamiento de conectividad —ahora se ofrece un equipo con pantalla de 8 pulgadas compatible con Android Auto y Apple Car Play— y la sustitución de los anteriores motores diésel por el nuevo 1.6 CRDi, que reduce el consumo y las emisiones de CO₂, y está disponible con tres niveles de potencia —96, 116 y 136 CV— y dos tipos de cambio: manual y automático 7DCT.



Llegará en 2020

El eléctrico de Ford se inspirará en el Mustang

Ford ha desvelado la primera imagen de un futuro vehículo eléctrico, inspirado estéticamente en el Mustang, que será comercializado en 2020 y tendrá una autonomía en torno a 300 millas —482 kilómetros— con una recarga. Se trata del primer vehículo del Ford Team Edison, creado específicamente por la firma americana para desarrollar vehículos eléctricos —quieren lanzar 16 hasta 2022— en todo el mundo.

WELCOME TO



NUEVO 500X DESDE 11.900€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

DESCUBRE EL NUEVO FIAT 500X. LA EXPERIENCIA DEL MAÑANA, HOY.



Conduce hoy con la tecnología del mañana. Nueva generación de motores turbo, con más potencia y menos consumo. Asistencia a la conducción y sistemas de seguridad innovadores. Conectividad avanzada, faros LED con 20% más de visibilidad y nuevo diseño. El nuevo 500X está aquí.

Fiat 500X Urban Serie Especial POP 1.6 E-Torq 81kW (110CV): Emisiones CO₂ de 154 a 159 g/km. Consumo combinado: de 6,7 a 7,0 l/100 km.

Oferta válida para Nuevo Fiat 500X Urban Serie Especial POP 1.6 E-Torq 81kW (110CV) 4x2 exclusivamente para el color exterior Beige Capuchino (código opción 5DM): PVP Recomendado 11.900€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 11.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 11.900,00€ con 72 cuotas mensuales de 214,44€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 357,00€ al contado, importe total a plazos 15.796,68€, importe total adeudado 15.796,68€. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/09/2018. La versión visionada corresponde con el vehículo: Nuevo Fiat 500X City Cross 1.6 E-Torq 81kW (110 CV) 4x2 con opcionales (PVP Recomendado 16.700€).



fiat.es

Regreso al futuro es una marca registrada y copyright de Universal Studios y U-Drive Joint Venture. Licenciado por Universal Studios. Todos los derechos reservados.

La máquina no se detiene

▼ **AUDI Q3.-** En noviembre comienza a venderse el nuevo Q3 de Audi, que estrena todo salvo la denominación. Para comenzar, recurre a la plataforma MQB del A3 y de otros muchos modelos del Grupo VW. También aumenta de tamaño hasta los 4,48 metros, y con ello amplía su interior ofreciendo un gran confort, con un maletero que cubica entre 530 y 675 litros, en función de la posición que tenga la banqueta trasera desplazable. El nuevo Q3 anuncia cinco versiones: en gasolina, motores de 150, 190 y 230 CV; y en diésel, alternativas de 150 y 190 CV. Lógicamente, habrá versiones de tracción delantera o total quattro.

En el periodo de enero a julio, el mercado SUV ha crecido en Europa un 35,3 por ciento, y en España, sólo en el segmento formado por los SUV pequeños, las ventas aumentaron un 50,5 por ciento. Mientras, el segmento monovolumen sigue perdiendo fuelle, con una caída del 20 por ciento. Y esta tendencia parece no tener fin, porque siguen llegando nuevos modelos que ampliarán una oferta que siempre parece que puede mejorar. Esta vez, a los modelos ya listos para su lanzamiento hemos añadido unos cuantos vehículos que, todavía camuflados, están casi a punto de ver la luz.

Andrés Mas | amas@motor16.com

▼ El Q3 aumenta de longitud, y su diseño es mucho más estilizado y moderno. Ahora recurre a la plataforma MQB de Ateca, Tiguan...



▼ **BMW X3 ELECTRIC.-** La versión cien por cien eléctrica del BMW X3 se denominará probablemente iX3, al igual que el 'concept car' que se presentó el pasado mes de marzo. La marca alemana ha comunicado que la autonomía de este modelo será de aproximadamente 400 kilómetros –ajustada al nuevo ciclo de conducción WLTP– y la potencia, de alrededor de 199 kW, o 270 CV. Sobre los pormenores técnicos, ya se sabe que las baterías fueron aportadas por la coreana Samsung y se hablaba de que tendrían alrededor de 70 kWh. En estas últimas fotos 'robadas' se puede apreciar que el coche está ya casi puesto a punto.



▼ El X3 eléctrico, en su última fase de pruebas en carretera abierta. Se espera una autonomía en torno a 400 kilómetros.

FOTOS ESPÍA



FOTOS ESPÍA



▲ El nuevo X6 suaviza sus líneas tomando como referencia a Mercedes. El coche no parecerá tan mastodóntico como ahora.

▲ **BMW X6.-** El nuevo X6 va a ser un todocamino coupé de diseño más elegante que el actual, influenciado sin duda por Mercedes-Benz y siguiendo los pasos de la evolución protagonizada por el X4, con el que seguirá teniendo parecido. En cuanto al interior, se espera que el aspecto recuerde al del nuevo X5, y lo lógico es que el X6 protagonice también una mejora en la amplitud y la capacidad del maletero. En cuanto a su comercialización, y para no coincidir con la llegada inminente del X5, se espera que el nuevo X6 debute oficialmente en primavera, y que llegue a las tiendas cerca del verano de 2019.

▼ **BMW X7.-** El X7 es un SUV orientado al lujo que apunta al Range Rover y al Mercedes GLS, con hasta siete asientos y mucho espacio disponible. Realizado sobre una versión ampliada de la plataforma CLAR, que también utiliza el nuevo X5, la Serie 7 y la Serie 5 ya presentadas, se terminará usando en toda la gama, desde la Serie 3 en adelante. Bajo el capó del X7 encontraremos motores de seis y ocho cilindros de gasolina, mecánicas diésel y una versión enchufable. Y los últimos informes dicen que también existe la posibilidad de que haya una versión V12. El coche llegará a los concesionarios en 2019.

▶ El tablero de instrumentos del nuevo X7 tendrá mucho que ver con el despliegue de tecnología visto en los últimos modelos de BMW. Será casi un Serie 7, pero todocamino.



FOTOS ESPÍA



LOS MOTORES DIÉSEL SEGUIRÁN SIENDO PIEZA ESENCIAL EN LAS GAMAS DE LOS PRÓXIMOS SUV, AUNQUE LA ELECTRIFICACIÓN AVANZA



AUDI Q8.- Máxima deportividad entre los vehículos SUV de Audi, pues el Q8 llega con un motor de gasolina de 340 CV y un diésel de 286, que contará con etiqueta ECO. Los precios arrancan en 85.000 euros, pero la combinación de gran todocamino con gran berlina coupé es imponente.



BMW X1.- En comparación con los primeros prototipos, este X1 tiene unos faros más delgados y un nuevo paragolpes delantero, con una parrilla modificada, como el paragolpes trasero. Los nuevos gráficos en las luces traseras completan los cambios exteriores. Dentro llevará una pantalla más grande.



BMW X5.- El X5 crece hasta los 4,92 metros de largo y se ofrece con cinco o siete plazas. El nuevo todocamino alemán llega a España este próximo otoño con tres motores de seis cilindros en gasolina y dos diésel de 265 y 400 caballos. Por primera vez ofrecerá un paquete «Off Road» opcional.



CITROËN C5 AIRCROSS.- Con un maletero de 580 litros, el más grande de su clase, y unas posibilidades de personalización que comprenden 30 exteriores distintos, el C5 Aircross ofrece una versatilidad similar a la de un monovolumen. La gama incluye dos motores diésel y dos de gasolina.



CUPRA ATECA.- Ya como marca independiente de Seat, Cupra se estrena en el mercado con este Ateca de 300 caballos que llega en otoño. Los precios partirán de 44.750 euros, pero a cambio Cupra te entrega un todocamino con un motor 2.0 TSI de 300 CV, cambio automático DSG y eficaz tracción total.



FORD EDGE.- El renovado Edge llega con cambios mecánicos, pero sobre todo con el sistema Co-Pilot360, un conjunto de ayudas que incluye freno de emergencia autónomo con detector de peatones o asistente de mantenimiento de carril, entre otros elementos de seguridad.

en portada **LO ÚLTIMO TODOS LOS SUV QUE LLEGAN**

► **MERCEDES G.-** La nueva suspensión, los modos de conducción Dynamic Select, el 'Modo G' y los tres bloqueos del diferencial mejoran en la nueva Clase G no solo la comodidad, sino también la agilidad en cualquier superficie. El icono de Mercedes en cuanto a todoterreno se refiere estará disponible a un precio inicial en Alemania de 107.000 euros. En él se incluyen una serie de nuevas características tales como los faros LED, los sistemas de asistencia de conducción, el interior con asientos de cuero y la nueva suspensión. En el caso del G63 AMG, el motor biturbo V8 de 585 CV se combina con la tracción integral y el cambio automático de 9 velocidades.

►► En la foto, la versión G63 AMG de la nueva Clase G, con un motor de 585 caballos de potencia.



FOTOS ESPÍA



◄◄ El Mercedes GLE tiene listo su restyling, que además de un lavado de cara adoptará mejoras en equipamiento y espacio.



▲ **MERCEDES GLE.-** El nuevo GLE va a cambiar muy poco en el capítulo estético, pero sin duda será más ligero, tendrá más equipamiento de seguridad, más amplitud y montará motores optimizados para conseguir un bajo consumo de combustible. En el interior, el nuevo Mercedes GLE tiene una pantalla de mayor tamaño para visualizar mejor toda la información, al igual que casi todos los modelos de la marca alemana que han salido al mercado recientemente. Además, el GLE ofrecerá un sistema de tracción total revisado y más eficaz.

FOTOS ESPÍA



◄ **RANGE ROVER EVOQUE.-** La segunda generación del Evoque crecerá ligeramente, dejando un espacio para un hermano menor cuyo desarrollo se lleva en secreto. Aunque recurre a la misma plataforma, los ingenieros de la marca británica han trabajado a fondo para mejorarla y que el nuevo Evoque ofrezca más espacio justo donde más falta hace: en las plazas traseras. Y el maletero crecerá también. Pero, sin duda, la clave estará en el diseño, ya que el nuevo 'baby Range' será como un Velar en pequeño, lo que atraerá a todos aquellos que se hayan aburrido de las líneas algo clásicas de los alemanes.

NUEVO EVOQUE CON ESTÉTICA HEREDADA DEL MODELO VELAR



JEEP RENEGADE.- El Jeep más pequeño de la gama recibe nuevos faros LED y más equipamiento de seguridad. Su sistema de tracción total permite elegir entre cuatro modos de conducción, y a nivel mecánico estrena tres nuevos motores de gasolina, con 120, 150 y 180 caballos.



KIA SPORTAGE.- El todocamino de Kia estrena ligeros cambios estéticos, pero sobre todo adopta nuevos motores diésel. Se trata del 1.6 CRDi, en versiones de 115 y 136 caballos, y el 2.0 CRDi Mild Hybrid, con 185 CV y que gracias a su hibridación ligera podrá disponer de etiqueta ECO.



LEXUS UX.- Lexus lanza un rival de modelos como el Audi Q3 o el Volvo XC40. El UX 250h, que llega a finales de año, contará con una mecánica híbrida de 178 CV y contará con tracción delantera o total. En este último caso añadirá un segundo motor eléctrico para aumentar la motricidad.



VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE: LA DIFERENCIA DE TENER UN HÍBRIDO.

El respeto por el mundo en el que vivimos siempre ha sido uno de los compromisos irrenunciables de Volvo, y cuando creamos el **XC90 T8 Twin Engine** demostramos que era posible liderar un movimiento sostenible manteniendo un rendimiento excepcional.

Un coche único en el que puedes elegir entre un motor eléctrico de 82cv o de gasolina que cuenta con 303cv, obteniendo una potencia superior, independientemente del que uses en cada momento.

Y que cuenta, además, con las últimas innovaciones inteligentes como **Pilot Assist**, **Sensus Connect** o el **Sistema Intellisafe** para una fuerte presencia en la carretera.

Tener un híbrido marca la diferencia.

No dudes en sumarte al cambio.

Descúbrelo en volvocars.es



▼ **RENAULT KOLEOS.**- Los cambios estéticos que se preparan para el nuevo Renault Koleos parecen ser mínimos. Por ejemplo, en la parte delantera la parrilla tendrá algunos pequeños cambios, pero el área principal de trabajo se ha centrado en la parte inferior del paragolpes. La forma de las luces principales no va a cambiar, pero es posible que se modifiquen los gráficos. En la parte posterior, los pilotos traseros parecen nuevos y se esperan cambios también en ese paragolpes. En el interior del nuevo Koleos se espera una pantalla más grande para el sistema de infoentretenimiento.

▼ El Koleos va a modificar ligeramente su estética, y de paso recibirá mejoras en su equipamiento.



FOTOS ESPÍA



▼ En la actualización del Kadjar se recurrirá a nuevos paragolpes.

FOTOS ESPÍA

▲ **RENAULT KADJAR.**- El Kadjar que llegue el próximo año va a recurrir a una pantalla central más grande. Los mandos para el control del climatizador también parecen haber cambiado, lo que podría indicar que se pueden haber movido a la pantalla de información. También se esperan algunos sistemas de seguridad nuevos o actualizados. Y como es habitual en este tipo de renovaciones, vemos cubiertos por camuflaje el paragolpes delantero, parte de la parrilla y los faros delanteros, lo que indica que esas serán las zonas con los mayores cambios.

► El Renault Kadjar Coupé se venderá en 2019 en Rusia y luego irá llegando a otros países como España.



► **RENAULT ARKANA.**- La denominación Arkana procede del latín Arcanum (secreto), palabra utilizada desde hace siglos en referencia a acontecimientos y fenómenos misteriosos. Esta combinación de vehículo todocamino y coupé se ha presentado como novedad internacional en Rusia en forma de 'concept car' -se fabricará en una planta cerca de Moscú-, y se comercializará en dicho mercado en 2019. En cualquier caso, es la antesala de un crossover 'global' -un Kadjar Coupé- que Renault prevé lanzar en distintos mercados internacionales, dotado de tracción delantera o total.



FOTOS ESPÍA

▼ Con cinco o siete plazas, el Tarraco quiere convertirse en el buque insignia de la marca española. Tiene argumentos.

▲ **SEAT TARRACO.**- El Tarraco llega a primeros de 2019, puede tener cinco o siete plazas y costará unos 5.000 euros más que un Ateca. Su objetivo es convertirse en buque insignia de la casa. El Tarraco con cinco asientos anuncia 760 litros de maletero, y la versión de siete libera 700 cuando se abate la tercera fila, mientras que el Ateca se conforma con 510 litros. En gasolina, un 1.5 TSI de 150 CV con cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera, y un 2.0 TSI de 190 con DSG de 7 marchas y 4Drive. Y en diésel, un 2.0 TDI de 150 CV con tracción delantera o total y cambio manual o DSG, y un 2.0 TDI de 190 CV DSG con tracción total.

► **VOLKSWAGEN TIGUAN PHEV GTE.**- Nuestros espías de Carpix nos desvelan el Tiguan PHEV GTE sin camuflaje en Suecia, donde se estaba sometiendo a los últimos ensayos junto con algunos Golf GTE. Como siempre, la versión de producción se ve un poco diferente al 'concept', especialmente el paragolpes delantero con sus LED GTE marca registrada, que resultaron ser un poco más pequeñas que en el 'concept'. Se espera que la potencia se comparta con el Golf GTE, lo que significa hablar de un motor de gasolina combinado con un motor eléctrico que entrega una potencia total de aproximadamente 220 CV.



FOTOS ESPÍA



► Con una potencia de 310 caballos estimados, el T-Roc R se convertirá en una fiera del asfalto.



FOTOS ESPÍA



▼ **VOLKSWAGEN T-ROC R.**- El T-Roc R que nuestros chicos de Carpix han pillado en Nürburgring está basado en el VW Golf R, por lo que se se beneficiará del mismo motor que la marca ofrece en su compacto. Desde luego, la cosa se está calentando mucho en este nicho de mercado, pues sabemos que Audi también trabaja en un SQ2. En el Golf R, el motor 2.0 TSI ofrece 310 caballos de fuerza, y sospechamos que el T-Roc R obtendrá la misma potencia. Por supuesto, también presenta la puesta a punto básica de un deportivo de altas prestaciones, como frenos y ruedas más grandes, y una suspensión más baja y rígida.



▼ El Korando de SsangYong, en Sierra Nevada completamente camuflado.

FOTOS ESPÍA



▲ **SSANGYONG KORANDO.**- SsangYong trabaja ultimando las mejoras de su nuevo Korando. La marca coreana ya anunció que habría una versión totalmente eléctrica; sin embargo, primero veremos un motor de gasolina de 1,5 litros y un diésel de 1,6 litros instalados en el todocamino coreano. Ambos motores son de nuevo desarrollo, y quizás veamos incluso una versión de hibridación ligera del motor de gasolina. El nuevo Korando y Korando EV serán los primeros de una ola de productos nuevos y renovados de SsangYong. El Tivoli recibirá un gran lavado de cara en 2020, mientras que el Rexton se actualizará en 2022.



RENAULT PREPARA MUCHAS NOVEDADES PARA EL NUEVO CURSO. EL ARKANA LLEGARÁ A ESPAÑA, AUNQUE ANTES SE VENDERÁ EN RUSIA



▲ **MAZDA CX-3.**- Con motores Skyactive de gasolina y diésel menos contaminantes, mayor equipamiento de seguridad y una estética renovada, llega este otoño el CX-3, el todocamino compacto de Mazda. Exteriormente modifica la parrilla o las llantas, y recibe un nuevo tono de pintura.



▲ **PORSCHE MACAN.**- El SUV pequeño de Porsche cambia a fondo para adoptar una estética que hereda detalles del 911 y un interior rediseñado con una pantalla táctil de 11 pulgadas, entre otras mejoras. También se ha puesto a punto un chasis más deportivo y aumenta el equipamiento.



▲ **ROLLS-ROYCE CULLINAN.**- Muchos pensaban que era broma, pero la fiebre SUV ha llegado a Rolls, que presenta el Cullinan, el todocamino más grande, pesado y lujoso del mundo. Mide 5,34 metros de largo, pesa 2.660 kg y su interior rezuma lujo y calidad. Su motor rinde 563 CV.



▲ **SUZUKI JIMNY.**- Con solo ver su estética, muchos ya se han enamorado del nuevo Jimny, que llega este otoño a los concesionarios españoles. Con ese aspecto retro y unas características 'off road' muy interesantes, el nuevo Jimny promete convertirse en la referencia entre los pequeños vehículos todoterreno.



▲ **VOLKSWAGEN T-CROSS.**- El 25 de octubre se presenta el VW T-Cross, un SUV compacto que comparte plataforma con el Polo y con sus primos los Seat Ibiza y Arona. El T-Cross ofrece un maletero de 455 litros, asiento trasero deslizable 15 centímetros, tracción delantera y motores de entre 95 y 150 CV.



▲ **VOLKSWAGEN TOUAREG.**- Con casi cinco metros de largo y un maletero de 810 litros, el nuevo Touareg ha reducido su peso en nada menos que 106 kilos, y ahora promete una agilidad sorprendente. La que le va a dar una gama de motores de entre 231 y 421 CV. Los precios comienzan en los 64.715 euros.

Obra cumbre

La cuarta generación del Hyundai Santa Fe se convierte, por derecho propio, en el buque insignia de la marca. Da un salto en calidad, equipamiento y tecnología que lo acerca a sus rivales de marcas premium, con los que se enfrentará sin complejos. Y con un equipamiento de ayudas a la conducción abrumador.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Alrededor del año 2000, Hyundai buscaba argumentos para cambiar la percepción de los consumidores de que era un fabricante de modelos que tenían como gran virtud su precio, por encima de otras características. Y para demostrarlo, lanzó dos modelos que empezaron a cambiar esa historia: el Coupé –que hizo furor como modelo deportivo– y, sobre todo, el Santa Fe, que fue el primer SUV de la marca y del segmento D –desde su lanzamiento en 2001, Hyundai ha vendido más de 1,6 millones de vehículos todo-camino–. Pero, sobre todo, ha sido el que cambió la percepción de Hyundai, ahora convertida en una de las marcas punteras en tecnología o fiabilidad, como demuestran los rankings en los que la marca coreana ocupa los lugares de privilegio.

Y ahora la cuarta generación del Santa Fe quiere dar un salto más; convertido en el buque insignia –se ha dejado de comercializar el Génesis–,

quiere dar la batalla también a los modelos premium, frente a los que no tiene nada que envidiar en calidad y a los que bate claramente en precio. Con sus 4,77 metros de longitud, ofrece siete plazas en un interior amplio y de gran calidad, y un maletero de 547 litros con las plazas traseras escondidas. Las plazas traseras son, como es casi obvio, útiles para niños o para trayectos cortos, pero el interior se puede modular a discreción pulsando botones que pliegan y despliegan los asientos en función de las necesidades.

Se convierte, por tanto, en un excelente coche familiar,

con argumentos más allá del espacio para acercarse a los premium. Entre ellos, un equipamiento exhaustivo en el que todos los sistemas de seguridad y ayuda a la conducción son de serie desde las versiones básicas, salvo el innovador asistente de pasajeros en las plazas traseras, que detecta si nos hemos olvidado a alguien –sobre todo niños– en esa segunda fila de asientos.

Pero el resto lo trae todo de serie: avisador de punto ciego, asistente de colisión frontal con detección de peatones, asistente de mantenimiento de carril y función de información de límite de veloci-

dad. Entre ellos, además, dos novedades: la prevención de colisión de tráfico cruzado trasero y la función de salida de seguridad, que bloquea temporalmente la apertura de las puertas si detecta que se acerca algún vehículo que pueda poner en peligro a los ocupantes al salir del coche.

No faltan los últimos avances en sistemas de información: pantalla flotante de 7 u 8 pulgadas –la primera no cuenta con navegador pero permite conectar el smartphone a través de Apple CarPlay o Android Auto para utilizar el navegador del smartphone–, mientras la segunda sí dispone de su propio navegador, con sus servicios conectados. O un Head-up Display que proyecta directamente en la luna delantera.

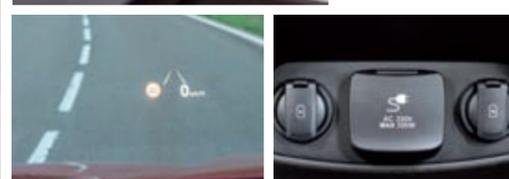
Y mecánicamente tampoco se queda atrás. El nuevo Santa Fe –que ofrece variantes de tracción delantera o 4x4– estrena el nuevo sistema de tracción total HTRAC, que optimiza el reparto de par en cada eje en función de la adherencia del neumático o



MOTORES DOS DIÉSEL Y UN GASOLINA FORMAN LA GAMA. PERO PRONTO SE SUMARÁN UN HÍBRIDO Y UN HÍBRIDO ENCHUFABLE



El interior ofrece gran calidad de materiales y acabados. La pantalla puede ser de 7 u 8 pulgadas. Junto al cambio el selector de modos de conducción, control de descenso, cámara de visión trasera... Los paneles de las puertas integran los altavoces bajo una rejilla de curioso diseño.



El Head Up Display proyecta la información directamente en el cristal delantero. En la zona trasera doble USB y un enchufe 'normal'.



El frontal hereda la nueva parrilla en cascada. Y en la trasera destaca la ubicación de los intermitentes, justo por encima del paragolpes, en una posición que parece muy baja.



Ofrece un amplio interior, con asientos cómodos. Los asientos de la segunda fila se deslizan, pero el acceso a la tercera fila no es fácil.

la velocidad del coche. Puede distribuir hasta el 50 por ciento del par al eje posterior en el modo Sport, o el 35 por cien-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.4 GDI	2.0 CRDI	2.2 CRDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.359	1.995	2.199
Potencia máxima (CV/rpm)	185 / 6.000	150 / 4.000	200 / 3.800
Par máximo (mkg/rpm)	24,2 / 4.000	40,8 / 1.750-2.500	44,8 / 1.750-2.750
Tracción	Total	Delantera	Delantera / Total
Caja de cambios	Aut, 6 velocidades	Man, 6 velocidades	Man, 6 vel./Aut, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	235/65 R17	235/65 R17	235/65 R17-235/55 R19
Peso (kg)	2.452	2.528	2.539 / 2.594
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.770/1.890/1.680	4.770/1.890/1.680	4.770/1.890/1.680
Volumen maletero (l)	547	547	547
Capacidad depósito (l)	71	71	71
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	10,3	9,4 / 9,4
Velocidad máx. (km/h)	195	193	198 / 203
Consumo mixto (l/100 km)	9,3	5,6	5,9 / 6,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	215	147	156 / 160
Precios desde... (euros)	45.100	36.900	40.900

to en el modo Comfort. Y también pone en liza un nuevo cambio automático de 8 relaciones con tecnología de convertidor de par, aunque solo está disponible con el diésel más potente.

Los motores, que cumplen la normativa Euro 6d TEMP, han sido revisados y optimizados para mejorar consumos, aunque no es este un aspecto en el que, en circulación real, brille el Santa Fe debido a su peso y su volumen. En diésel empieza con el 2.0 CRDI de 150 caballos, solo con cambio manual de 6 marchas y tracción delantera. Por encima, el 2.2 CRDI con 200 caballos y que dispone de variantes de tracción delantera o total, y también de cambio manual de 6 marchas o una nueva caja automática de 8 relaciones. Y en gasolina es el 2.4 de 185 caballos con cambio automático de 6 velocidades y tracción total. Más adelante también habrá una versión híbrida y otra híbrida enchufable.

Durante la presentación, celebrada en Granada, hemos podido conducir la ver-

sión diésel de 200 caballos con tracción total y cambio automático de 8 relaciones. Ágil, potente, cómodo, suave... se ha mostrado como un gran viajero en el que el cambio destaca por suavidad y rapidez en sus transiciones entre marchas. Suspensiones que apuestan por la comodidad permiten un rodar muy fluido y agradable, en el que los kilómetros pasan sin notar. La dirección es precisa, aunque al tacto le falta una gota de dureza para transmitir mejores sensaciones. Hay cuatro modos de conducción –Eco, Comfort y Sport, más el Smart, que mezcla características de los tres anteriores en función de tu tipo de conducción–, con una apuesta decidida por la calidad de rodadura frente al carácter. Se convierte en lo que se espera de un buque insignia: un gran coche pensado para viajar con el máximo confort y refinamiento. Y si se hace con un precio que, aplicado descuento, financiación y entrega de coche a cambio rebaja 7.200 euros la factura, todavía mejor.

PRECIO DESDE **36.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **147 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

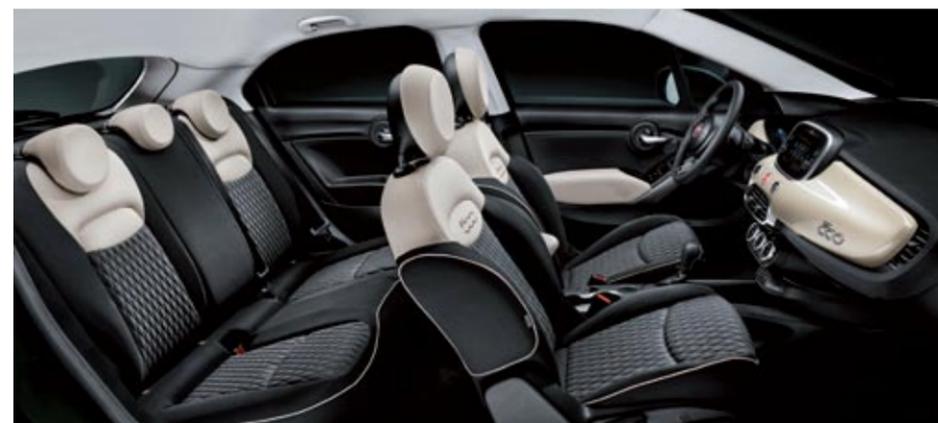
NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>Precio con descuento. Calidad de acabado. Equipamiento de serie. Cambio automático</p>	<p>Acceso a la tercera fila. Ubicación de los intermitentes posteriores. Consumo alto.</p>
---	--

DOS CARAS DE 500X, PUES LA GAMA MANTIENE LAS VERSIONES URBAN, ENFOCADA A LA CIUDAD, Y CROSS, DE CORTE MÁS AVENTURERO

Más listo y limpio

El 500X actualiza su imagen, incrementa su dotación tecnológica e incorpora dos novedosos motores de gasolina de la familia FireFly, con 120 y 150 caballos, tan agradables como eficientes. Una intensa puesta al día para uno de los SUV más coquetos del mercado.



se han optimizado –emplean AdBlue– las tres variantes Multijet II que ya se ofrecían anteriormente, con 95, 120 y 150 caballos. La más potente es la única variante del 500X disponible con tracción total y una transmisión automática de nueve velocidades. Los seis propulsores ofertados cumplen con la normativa



◀ El interior mantiene la originalidad del diseño exterior. No hay cambios en su habitabilidad, pero sí mejora su dotación tecnológica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hay SUV más potentes, más prácticos, más dinámicos, con más capacidad 'off road'... Pero no todo el mundo puede ofrecer un todocamino tan original y coqueto como el Fiat 500X, un modelo que se actualiza ahora a conciencia, porque le toca y porque le 'obliga' por la nueva normativa de emisiones. Y todo le sienta de maravilla, incluido un precio de salida que durante el mes de septiembre parte de los 11.900 euros, aprovechando así una campaña de lanzamiento prácticamente imbatible.

Pero vayamos con la sustancia. El 500X se refresca en cuatro frentes: diseño, motores, tecnología y conectividad. Son evidentes sus cambios estéticos, incorporando nuevos paragolpes y contemplando ya faros Full LED en su dotación. Se conservan dos versiones: Urban, enfocada a la ciudad, y Cross, de corte más aventurero gracias a un frontal y a una zaga más agresivos, que mejoran los ángulos de ataque y salida fuera del



▲ La tracción total sólo está disponible con el motor diésel más potente, de 150 CV. La versión Cross mejora las cualidades 'off road'.

asfalto. Y entre ambos se 'cuela' la versión City Cross.

También el interior admite mejoras en el cuadro de

mandos, el volante y los acabados.

Sin duda, las novedades de peso las encontramos ba-

jo el capó en forma de nuevos motores de gasolina. Se trata de la nueva familia FireFly de gasolina, y que estrena en Fiat nuestro protagonista. Hay dos opciones. En primer lugar un 1.0 turbo de tres cilindros que ofrece 120 CV, y un escalón por encima se sitúa un 1.3 turbo, ya de cuatro cilindros, que eroga 150 CV y se asocia a una cambio automático DCT de seis relaciones, mientras que la caja es manual de cinco marchas con el motor más modesto.

Construidos en aluminio, incorporan filtro de partículas, inyección directa, turbos de baja inercia, válvulas más rápidas y precisas, un solo árbol de levas y una optimizada combustión, aspectos que les permite ser hasta un 20 por ciento más eficientes que los motores MultiAir a los que sustituyen. Además, estos nuevos motores abren nuevas posibilidades para asociarse con sistemas híbridos en el futuro.

Se conserva el fiable motor 1.6 E-Torque de 110 CV, mientras que en el capítulo de las mecánicas turbodiésel



▲ Los nuevos faros Full LED mejoran en un 20 por ciento la iluminación respecto a los de xenón que montaba antes.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 E-TORQ 110	1.0 T FIREFLY 120	1.3 T FIREFLY 150	1.3 M-JET II 95	1.6 M-JET II 120	2.0 M-JET II 150
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal				
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	999	1.332	1.248	1.598	1.956
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.500	120 CV / 5.750	150 CV / 5.250	95 CV / 3.750	120 CV / 3.750	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	15,5 mkg / 4.500	19,4 mkg / 1.750	27,6 mkg / 1.850	20,4 mkg / 1.500	32,7 mkg / 1.750	35,7 / 1.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Automático, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6 v. o Aut. 6 v.	Automático, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos				
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17				
Peso (kg)	1.275	1.320	1.320	1.320	1.320	1.495
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.264 / 1.796 / 1.595	4.264 / 1.796 / 1.595	4.264 / 1.796 / 1.595	4.264 / 1.796 / 1.595	4.264 / 1.796 / 1.595	4.264 / 1.796 / 1.595
Volumen maletero (l)	350 / 1.000	350 / 1.000	350 / 1.000	350 / 1.000	350 / 1.000	350 / 1.000
Capacidad depósito (l)	48	48	48	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	10,9	9,1	13,5	10,7	10,1
Velocidad máx. (km/h)	180	188	200	172	186	196
Consumo mixto (l/100 km)	6,7-7,0	5,8-6,0	6,1-6,5	4,2-4,6	4,7-4,9 (Aut: 4,7-5,1)	N.D.
Emisiones CO ₂ (g/km)	154-159	133-139	140-146	111-122	124-128 (Aut: 122-134)	N.D.
Precios desde... (euros)	18.900	20.250	N.D.	21.450	N.D.	N.D.

Euro 6d-TEMP en materia de emisiones.

Tuvimos ocasión de probar por los alrededores de Turín las nuevas mecánicas FireFly. Nos sorprendió la más pequeña, de un litro de cubecaje, por sus escasas vibraciones a pesar de su naturaleza tricilíndrica, y más aún su excelente capacidad de recuperación desde bajo régimen. El consumo registrado, a título orientativo hasta que realicemos una prueba a fondo en nuestro trazado habitual, fue de 8,2 litros, algo elevado sencillamente porque practicamos una conducción más enfocada a las prestaciones que a controlar la eficiencia.

Otro punto a favor del renovado 500X es su dotación y tecnología, pues todas las versiones equipan de serie alerta de cambio de carril, reconocimiento de señales de tráfico y asistente automático de velocidad; siendo novedad en la gama los dos últimos elementos.

Por último, se incrementa la oferta multimedia gracias a las nuevas funciones Apple CarPlay y Android Auto.

PRECIO DESDE **18.900 €**

EMISIONES DE CO₂: ENTRE 111 Y 159 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Estética original. Motores FireFly muy progresivos. Equipo de serie. Precio con campaña.	Tracción total sólo con el diésel más potente. Dirección de tacto poco 'comunicativo'.



Evolución integral

La actual generación del Cherokee, nacida en 2013, ha sido sometida a una renovación profunda que afecta a todos los capítulos. La gama gira en torno al diésel 2.2 de 195 CV, que ahora permite elegir entre tracción delantera o total, pero la oferta de motores crecerá en los próximos meses.

A.C. / P.M. || motor16@motor16.com

No es un modelo totalmente nuevo, pero tampoco lo que entendemos por 'restyling', pues la renovación de la quinta generación del Cherokee ha sido concienzuda, y afecta a los apartados más dispares. Su nuevo exterior es lo más evidente, pues cambia el paragolpes delantero, los faros antiniebla se rodean de molduras brillantes, estrena faros Full LED, el capó -ahora de aluminio- se separa de los pasos de rueda, las ópticas traseras introducen funciones LED, tiene un portón posterior más ligero -ahora en opción puede ser de apertura 'manos libres'- y con la maneta más alta para mayor comodidad, adopta la tapa de combustible sin tapón, hay cinco modelos nuevos de llantas de entre 17 y 19 pulgadas... Y podremos elegir entre diez colores de carrocería, de

los que dos son nuevos: Verde Olive y Blanco Pearl.

En el interior, hasta el maletero crece 70 litros; y las novedades abundan: materiales más refinados, botón del freno de mano reubicado, levas de cambio en el volante como equipo de serie -para todas las versiones automáticas de tracción total- o consola central rediseñada para aumentar el espacio donde colocar objetos. Y en la instrumentación, dos tipos de pantallas configurables entre los relojes: la de 3,5 pulgadas en escala de grises o la de 7 pulgadas, ya a color, que puede mostrar indicaciones de navegación, datos de consumo o velocidad, información del sistema de audio y del Selec-Terrain, alertas de seguridad... Porque el nuevo Cherokee, ya sea de serie o en opción, amplía la relación de asistentes al ofrecer aviso de colisión frontal Plus con fre-



▲ El acabado Overland -arriba- equipa llantas de aluminio pulido de 19 pulgadas. En el nivel básico Longitude son de 17, y de 18 en el Limited.

PRECIO desde 44.200 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 161 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Mejoras en calidad y confort. Amplitud. Prestaciones del 2.2 Multijet. Varios tipos de tracción.	Altura libre al suelo en la versión de tracción delantera. Nivel básico Longitude sólo en 4x2.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 4x2	2.2 4x4 ADI	2.2 4x4 ADII
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.174	2.174	2.174
Potencia máxima (CV/rpm)	195 / 3.500	195 / 3.500	195 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	45,9 / 2.000	45,9 / 2.000	45,9 / 2.000
Tracción	Delantero	Total (Active Drive I)	Total (Active Drive II)
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Aut. 9 vel. y reductora
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/60 R17	225/55 R18	235/50 R19
Peso (kg)	N.d.	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.623 / 1.859 / 1.669	4.623 / 1.859 / 1.681	4.623 / 1.859 / 1.709
Volumen maletero (l)	448-570	448-570	448-570
Capacidad depósito (l)	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,1	8,8	9,3
Velocidad máx. (km/h)	205	202	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,1	6,6	6,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	161	174	182
Precios desde... (euros)	44.200	50.800	56.200

nado de emergencia y detección de peatones, control de frenada avanzado, control de cruce adaptativo Plus, sistema LaneSense de aviso de salida de carril Plus, detector de ángulo muerto con alerta de tráfico trasero cruzado, cámara de visión trasera o limitador de velocidad activo.

La dotación exacta, por supuesto, depende del acabado elegido: Longitude -sólo se asocia a la tracción delantera, novedad en el Cherokee y que aparece una altura al suelo de sólo 15 centímetros-, Limited y Overland. Y para 2019 se espera la versión Trailhawk, vinculada al nuevo motor 2.0 Turbo de gasolina, de 270 CV. No será la única novedad bajo el capó, pues la gama, que inicialmente sólo ofrece el diésel 2.2 MultiJet II de 195 CV, tendrá pronto otra variante de esa misma mecánica, con 150 CV. Los que no vendrán, en cambio, son el V6 3.2 Pentastar de 272 CV o el 2.4 MultiAir de 177 CV, ambos de gasolina

y reservados a Rusia, África y algún mercado más.

Nuestra toma de contacto en Italia tuvo como protagonista al diésel de 195 CV, que presume ya de esa notable potencia al tranquilo régimen de 3.500 vueltas. Entre eso y que el par máximo es de 45,9 mkg, el empuje no escasea, como atestiguan unas prestaciones bastante 'vivas': de 0 a 100 km/h en unos 9 segundos. Y como el comportamiento es bueno -suspensión cómoda y eficaz, frenos consistentes, dirección con poco más de dos vueltas y media de volante...-, podremos disfrutar en carreteras de montaña. Y no digamos fuera del asfalto, donde el Cherokee -una rueda per-



▲ El interior se transforma de arriba abajo: materiales mejores, más funcionalidad, maletero de hasta 550 litros... Y el Cherokee adopta los últimos sistemas Uconnect de infoentretenimiento.

mite elegir entre Auto, Nieve, Sport y Arena/Barro- se desenvuelve de cine, tanto si equipa el Jeep Active Drive I -rediseñado a fondo, ahora es

más ligero y tiene una motricidad posterior más progresiva- como si monta el Jeep Active Drive II, ya con reductora y distancia al suelo aún mayor.





Tras su renovación, el Ka+ se apunta a la moda todocamino con sus versiones Active, que ofrecen más altura libre y una imagen de estilo campero. Y aunque no es un 'profesional' de los caminos, sorprende su adaptación al medio rural, casi tan buena como a la ciudad. Además, se pone al día en tecnología y estrena un motor tricilíndrico de gasolina que convence más por ahorro que por prestaciones.

Libre de complejos

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

Sea moda o un cambio en los gustos llegado para quedarse, lo que 'huele' a SUV gusta al público. Conscientes de ello, en Ford han preparado versiones Active, con más altura al suelo y estética crossover, de sus nuevos Fiesta y Focus; y aplican idéntica fórmula en el pequeño Ka+ aprovechando la remodelación de este utilitario de 3,96 metros, que en el conjunto de su gama presenta retoques de la imagen externa, introduce algunos cambios en el diseño interior que optimizan su aspecto y actualiza su tecnología al ofrecer el sistema de información y entretenimiento Sync 3 con pantalla de 6,5 pulgadas, el parabrisas calefactado o los sensores de



▲ Las versiones Active del renovado Ka+ se distancian 23 milímetros del suelo y equipan diversas protecciones adicionales y barras en el techo.

lluvia y luz. Y en el Ka+ Active se va más allá, pues la personalización incluye barras de techo, protecciones en pasos de rueda, frontal y zaga, llantas de 15 pulgadas exclusivas y, dentro, volante de cuero o alfombras de goma en el habitáculo y la zona de carga.

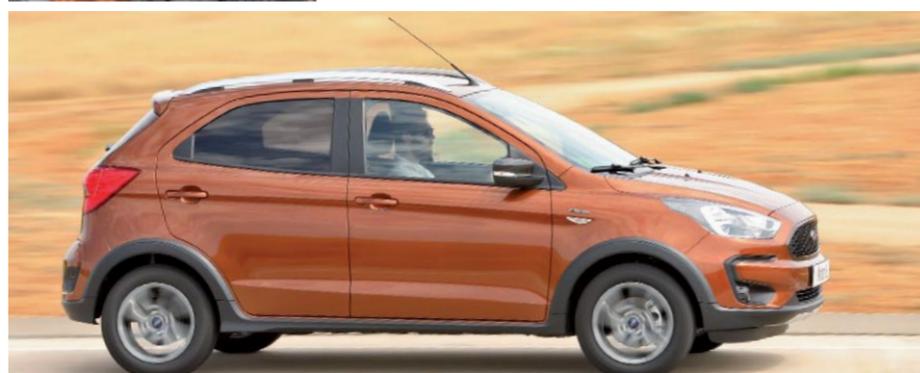
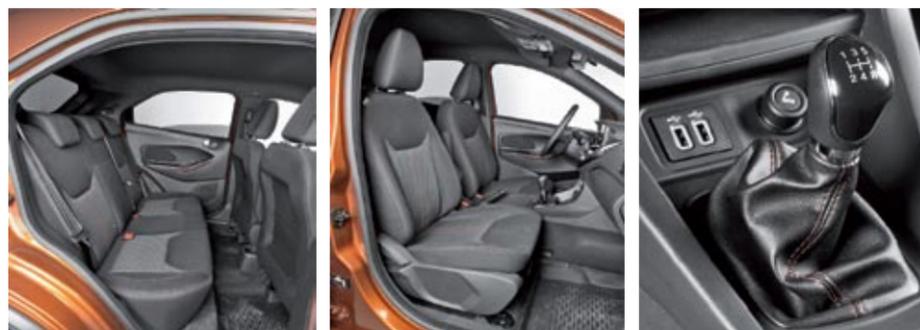
No es un SUV, evidentemente, pero tiene ese aire y se beneficia de 23 milímetros de altura extra, lo que se agradece al circular por pistas –buena idea la de sustituir los 195/55 R15 del resto de Ka+ por unos 185/60 R15 que filtran mejor los baches–, pero

también en ciudad, pues reducimos el riesgo de dañar el frontal con la acera. Y es increíble lo que cambia un par de centímetros, pues entramos y salimos con más facilidad, y parece que controlamos el tráfico algo mejor.

Además, Ford ha sustituido los motores del Ka+, pues ahora ofrece un diésel 1.5 de 95 CV y este tricilíndrico 1.2 de gasolina, disponible con 70 y 85 CV, aunque para el Active sólo se contempla el más 'enérgico'. Se anuncia un 10 por ciento más de par que en el 1.2 anterior de cuatro cilindros entre 1.000 y 3.000 rpm, pero las prestaciones siguen sin ser su fuerte, y la marca debería pensar en unos desarrollos de cambio más cortos que realizaran su empuje –al motor sí se le nota voluntarioso–,



◀ El interior del Ka+ ha mejorado en cuanto a aspecto y equipamiento –la pantalla de 6,5 pulgadas con Sync 3 cuesta 450 euros–, y las versiones Active se personalizan con volante de cuero y alfombras de goma.



▲ Buena capacidad: maletero de 270 litros y respaldo trasero abatible por partes asimétricas. La rueda de repuesto es opcional.

y la menor anchura de goma alargan algo la frenada, y los 57,1 metros medidos desde 120 km/h son sólo correctos.

pues necesita 16,6 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta, y eso es mucho.

A cambio, el gasto real nos ha parecido muy razonable: 6,6 l/100 km de media. Y bajaría alguna décima si pudiésemos usar la quinta más veces, como en los repechos de autovía. No obstante, sorprende que el Ka+ Active homologue 5,7 l/100 km con este motor, frente a los 5,0 del Ka+ normal. Sin duda, cosas de la altura y su peor aerodinámica.

En cuanto a comportamiento, aprobado general por su eficaz estabilidad, facilidad de manejo y rápida dirección, aunque los tambores traseros

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El Ka+ con el nuevo motor 1.2 TI-VCT y acabado Ultimate cuesta 11.350 euros, pero pagando 1.050 euros extra lo convertimos en Active. ¿Merece la pena? Pues, al margen de cuestiones estéticas –ahí no entro–, depende; porque gasta algo más pero su altura extra será muy útil tanto en el medio rural como en la ciudad.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR		1.2 TI-VCT
Disposición	Delantero transversal	
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12	
Sistema Stop/Start	Sí	
Cilindrada (c.c.)	1.194	
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina	
Potencia máxima/rpm	85 CV / 5.500-6.500	
Par máximo/rpm	11,7 mkg / 4.250	
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero	
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	35,7 km/h	
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica	
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	
Diámetro de giro (m)	10,7	
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores	
SUSPENSIÓN		
Delantero: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.		
Trasero: Semiindependiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.		
RUEDAS		
Neumáticos - Llantas	185/60 R15 - 6,0J x 15"	
Marca	GoodYear	
CARROCERÍA		
Peso en orden de marcha (kg)	1.078	
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.955 / 1.743 / 1.551	
Capacidad del maletero (l)	270 - 1.029	
Capacidad del depósito (l)	42	

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	169 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	19,3
De 0 a 50 km/h	4,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	14,2 (13,5)
Recorriendo (metros)	247
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	16,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	26,0
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 5%

SUS RIVALES



DACIA SANDERO STEPWAY Tce 90

Los datos hablan claro: el Sandero es la compra maestra, al ser más grande –4,08 metros–, tener mejor maletero y un motor con turbo más eficiente... Y es baratísimo.

Precio	9.745 €
Maletero	320 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,1 l/100km
	11,1 seg.



SUZUKI IGNIS 1.2 GLE 90

Con el actual descuento se queda en 13.070 euros, aunque sigue siendo más caro. Destaca por robustez, agrado general, consumo y aptitudes urbanas, pero tiene sólo cuatro plazas.

Precio	14.620 €
Maletero	260 l.
Consumo 0 a 100 km/h	4,6 l/100km
	12,2 seg.

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,3
En conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,8
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	636
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,8
Ciclo extraurbano	5,0
Ciclo mixto	5,7

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

PRECIO	12.400 €	NUESTRA VALORACIÓN	
<p>EMISIONES DE CO₂: 129 G/KM</p>	NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR
	COMPORTAMIENTO	*****	<div style="text-align: center;">+</div> <p>Amplitud y maletero. Confort general. Calidad mejorada y robustez. Altura libre al suelo. Gasto real bajo. Precio razonable.</p>
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	EN CONTRA	
		<div style="text-align: center;">-</div> <p>Prestaciones pobres en carretera. Desarrollos de cambio largos. Embrague brusco. Tambores traseros. Gasto frente al Ka+ normal.</p>	



◀▶ Al puesto de conducción i-Cockpit, con volante pequeño, instrumentación sobreelevada y pantalla táctil, te acostumbras en nada; aunque la consola te 'rodea' demasiado. Los asientos son muy buenos.



◀▶ El motor BlueHdi 180 sólo está disponible con el cambio EAT8, pero pocos echarán de menos una caja manual, porque es suave y rápido, y suma levantas en el volante.



▲ Los 520 litros de maletero pueden ampliarse a 1.482 si abatimos el respaldo 60:40. Pero la banqueta de la segunda fila de no es corredera.



un habitáculo amplio –la segunda fila es anchísima, aunque llevamos las rodillas un poco elevadas–, un maletero enorme, un diseño interior muy moderno o una calidad general estupenda, y que con el acabado GT gana enteros.

tros. Para ese uso, mejor el GT Line, con llanta 18; o pedir el Pack Motricidad opcional, que aparea el eficaz Grip Control y unos neumáticos M+S que se agradecen con barro, nieve... Pero ojo, porque el agarre sobre asfalto se resiente un poco –curvas al límite y frenadas de emergencia–, y tratándose de una versión 'casi' deportiva conviene meditarlo bien.

A un agrado de uso excelente –el BlueHdi 180 tiene mucho par y empuja siempre, apoyado por una caja EAT8 magnífica por suavidad y agilidad– el SUV francés añade otras muchas virtudes, como

LA CLAVE

a versión 'top' del 3008 es este GT dotado del motor diésel de 180 CV y el cambio EAT8. Apetecible por mecánica, imagen y equipamiento, aunque yo compraría el GT Line con idéntica mecánica, pues ahorras 2.650 euros y monta unos 225/55 R18 que ya son suficientes. En cualquier caso, un SUV para disfrutar de los viajes.

pmartin@motor16.com

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate ACTIVE**

MOTOR	2.0 BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	181 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	56,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semiindependiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/50 R19 - 8,0J x 19"
Marca	Continental
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.555
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.447 / 1.841 / 1.624
Capacidad del maletero (l)	520 - 1.482
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	208 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,0)
Recorriendo (metros)	158
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,6
1.000 m desde 40 km/h en D	28,4
De 80 a 120 km/h en D	6,5
Recorriendo (metros)	181
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,2
A 140 km/h de cruceo	8,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	726
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,3
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	4,9



Eleva la diversión

Los que opinen que la conducción de un SUV es aburrida porque son altos y pesan más deberían probar el 3008 GT, bien equipado y que, sin renunciar a virtudes del resto de la gama como agrado general y amplitud, eleva un grado la diversión con su dinámica puesta a punto y su buen andar.

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

A nadie le debe asustar el emblema 'GT' de nuestro protagonista, porque no estamos ante un deportivo de prestaciones exageradas y personalidad radical, sino ante un SUV que permite disfrutar al volante cuando, por ejemplo, afrontamos una retorcida vía de montaña. Si un 3008 básico con motor de 130 CV –se ofrece ese valor tanto en diésel como en gasolina– ya va de cine en ese escenario, el 3008 GT resulta aún más ágil, pues recurre a una suspensión firme que reduce el balanceo al mínimo y monta unos neumáticos de medida 235/50 R19, entre generosos y excesivos. Tener tanta goma en contacto con el suelo viene bien al tomar curvas con buen asfalto –se agarra como una lapa–

y al frenar –le hemos medido 52,7 metros para detenerse desde 120 km/h, que es bastante poco–, pero transmite más los defectos de la calzada, lastra un poco las prestaciones y siempre eleva algo el consumo. Lo del gasto de

gasóleo no es grave, por más que los 7,3 l/100 km registrados en nuestro recorrido mixto se alejen claramente de los 4,9 oficiales; y el rendimiento en carretera es muy satisfactorio. Pero no hablamos de un 'misil', pues le hemos cro-

nometrado 9,4 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 6,5 para recuperar de 80 a 120 km/h –un adelantamiento típico–, que son valores notables pero no asombrosos. Por ejemplo, el Skoda Karoq 1.5 TSI de gasolina con 150 CV y cambio DSG7 empleó, respectivamente, 9,1 y 6,1 segundos en dichas maniobras. Y es que mientras los 3008 de potencia más baja son realmente ligeros, el 3008 GT, con su diésel 2.0, su caja EAT8 –dos kilos más liviana que la EAT6 anterior–, sus ruedones y su completísimo equipo de serie –hay claras diferencias de aspecto en interior y exterior– se va hasta 1.555 kilos, por los 1.393 del citado Karoq.

Los neumáticos del GT tampoco son idóneos para el campo, donde el SUV de Peugeot se beneficia de una altura libre enorme: casi 22 centíme-

PRECIO	38.650 €
EMISIONES DE CO₂: 129 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS
COMPORTAMIENTO *****	ACABADO *****
PRESTACIONES *****	CONFORT *****
SEGURIDAD *****	CONSUMO *****
PRECIO *****	
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Calidad general. Agrado y comportamiento. Maletero. Equipamiento GT completo. Motor y cambio. Altura libre.	- Peso de esta versión. Suelo elevado en la fila trasera. Consola central voluminosa. Precio alto. No ofrece tracción total.



EL PROCEED HA SIDO DESARROLLADO EXCLUSIVAMENTE PARA EUROPA, Y SE FABRICARÁ EN ESLOVAQUIA. EN VERSIÓN GT, UNA GOZADA



La fórmula es buena

Es posible que cuando tengas esta revista en tus manos Kia ya haya desvelado las fotos oficiales del ProCeed, una variante con carrocería 'shooting brake' de su nuevo Ceed que debutará en el Salón de París, en octubre, y estará en los concesionarios en el arranque del 2019. Y aunque faltan meses para que la firma coreana deje conducirlo, nosotros ya lo hemos probado en Alemania.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Kia dejó claro desde el principio que la nueva generación del Ceed —ya no se llama Cee'd para facilitar las búsquedas en internet— no ofrecería carrocería de tres puertas al estilo del anterior ProCeed. Pero lo que nunca dijeron es que el nuevo Ceed no fuera a tener un ProCeed. Y, de hecho, aquí está. Tercera variante para una gama que tendrá cuatro en total, aunque de ese 'otro' modelo nada se puede decir aún. Salvo que, como el ProCeed, será exclusivo para nuestro continente, pues fue Kia Europe la que convenció a la matriz asiática de que había espacio para otros dos Ceed.

En el caso que nos ocupa, se recupera el nombre ProCeed porque será ésta la variante de personalidad más deportiva en la gama Ceed; aunque una deportividad no

exenta de funcionalidad. Hablamos de un 'shooting brake', o familiar deportivo. Kia cree que las ventas de modelos familiares seguirán creciendo, y que una parte de la clientela preferirá coches de imagen emocional y dinámica. No es una fórmula nueva, pues los primeros 'coupés familiares' nacieron hace medio siglo —Reliant Scimitar GTE, Volvo P1800 ES...—, pero sorprende el bajo interés de las mar-

cas por este concepto. Entre los compactos actuales sólo es comparable el CLA Shooting Brake, y la propia Mercedes-Benz anunció que la Clase A recién lanzada no tendrá una variante similar. De modo que al nuevo ProCeed no se le podrá negar la exclusividad.

Nuestro primer contacto con él tiene lugar a las puertas de la sede de Kia Europe, en Francfort, y las dos unidades disponibles, ambas con acaba-

do GT, conservan casi todo el camuflaje exterior. A la vista, no obstante, quedan detalles personalizadores, como la parrilla frontal, el difusor trasero y los escapes, las llantas de 18 pulgadas... Y es fácil reconocer zonas que cambian frente a un Ceed normal, pues las bocas de refrigeración frontal son más grandes.

Pero si el frontal es 'muy Ceed', todo varía en las vistas lateral y trasera. Comparando con un Ceed Sportswagon, la longitud es parecida, pero la curvada línea del techo va más baja y termina en una luneta mucho más inclinada. Eso nos hace dudar sobre la habitabilidad en la segunda fila, pero después vemos que la altura al techo sigue siendo generosa; y como el espacio para las piernas es amplio y apenas sobresale el túnel central, detrás se viaja muy bien. En eso, y a falta de mediciones más precisas,



▲ La luna trasera va mucho más inclinada que en los Ceed ya conocidos: cinco puertas y familiar Sportswagon. Además, el alerón trasero es específico, el techo va más bajo y hasta el parabrisas frontal tiene más inclinación.



▲ Las pocas zonas del coche libres de camuflaje dejaban ver elementos diferenciadores de la versión deportiva GT: llantas especiales con neumáticos 225/40 R18, parrilla frontal con logo GT y detalles en rojo, difusor negro entre los dos escapes... Y le medimos 5 milímetros menos de distancia al suelo.

no apreciamos pérdida. Y tampoco en el maletero, porque si el Sportswagon anuncia unos brillantes 625 litros —récord en la clase—, aquí debe rondar los 600. Y con formas aprovechables y huecos bajo el suelo para poner cosas. En cambio, ese techo más descendente, que alarga la luneta, resta visibilidad hacia atrás por el espejo interior, que en autovía sólo permite controlar los 50 ó 100 metros más próximos.

Kia anunció en su día que los Ceed GT montarían el 1.6 T-GDi de 204 CV, y ése era el



▲ Logotipo específico en el centro del portón y luces traseras fáciles de identificar, pero la de freno situada arriba molesta algo por su intensidad.

motor del ProCeed probado en Alemania, que equipaba el cambio automático DCT7 con levas en el volante. Buen binomio, porque las prestaciones son estupendas y podemos escoger entre sonido normal o, pulsando el botón Sport, una 'música' más ronca... que en parte es artificial. En cuanto al resto, mucha calidad general —el diseño interior no cambia—, asientos magníficos en este nivel GT, un comportamiento equilibrado que prima la eficacia y aminora el balanceo... Pinta realmente bien.

PRECIO		Aún no se comercializa	
EMISIONES DE CO ₂ : N.D.			
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
Tacto de conducción y calidad. Asientos. Amplitud y maletero. Concepto exclusivo.		Visibilidad posterior a través del espejo interior. Tercera luz de freno pequeña y muy intensa.	

LEGENDARIO EL MX-5 MANTIENE LA LEYENDA CON ESTA NUEVA Y ACERTADA ACTUALIZACIÓN

Diversión asegurada

El MX-5 de Mazda ha cosechado premios y seguidores desde su nacimiento en 1989. Y sigue evolucionando con un motor 2.0 mucho más potente y mejoras en otros apartados. Además, mantiene un precio muy competitivo.



Andrés Mas | amas@motor16.com

No conozco a nadie que haya conducido un Mazda MX-5, sea de la generación que sea, y no haya colocado a ese mítico roadster entre sus caprichos preferidos a la hora de ir completando un hipotético garaje ideal. Y a partir de ahora tendrán más argumentos.

A nivel mecánico, los cambios más importantes se han realizado en el motor Skyactive-G 2.0 con los objetivos de mejorar la respuesta, el rendimiento y la eficiencia. Por ejemplo, han reducido el peso y la fricción de muchos elementos, y se ha optimizado todo el proceso de combustión y escape. El motor Skyactive-G 2.0 también ha recibido un volante de inercia de doble masa que mejora la suavidad y la capacidad de respuesta. Y por último recurre a una nueva relación de transmisión final del cambio automático para mejorar la respuesta a la presión sobre el acelerador en toda la gama de revoluciones. Por otro lado, se ha incrementado el diámetro interior del colector de escape, que ahora también añade un sonido de más calidad

Como resultado de todos

estos cambios, el MX-5 es más rápido, más deportivo y aún más emocionante. Como no podía ser de otra forma si tenemos en cuenta que la potencia aumenta 24 caballos al pasar de 160 a 184 CV; que el par máximo aumenta de 200 a 205 Nm y que el corte de in-

yección ya no tiene lugar a las 6.800 rpm, sino que la aguja del cuentavueeltas se puede estirar sin miedo hasta las 7.500 rpm, con un sonido y una aceleración que quita el hipo.

Al volante en la mágica carretera Transfagarasan de Rumania –la más técnica, es-

pectacular y exigente de Europa– se agradece que este dos litros estire más y mejor, porque los desarrollos son más bien cortitos y este plus de revoluciones ayuda a apurar más la mecánica sin que el corte de inyección nos obligue a subir marcha en un estilo de conducción deportivo. Además, y ya en otro tipo de carreteras, se nota claramente una respuesta más llena a bajo y a medio régimen que permite aprovechar mejor las marchas más largas sin tener que reducir para esperar una respuesta contundente. No obstante, la precisión y rapidez del cambio manual –ahora con un mayor control de las vibraciones– y la adecuada posición de la palanca nos hacen olvidar por esta vez la comodidad de la caja automática.

En el apartado del comportamiento, el nuevo Miata mantiene inalterable su reconocida eficacia, su facilidad de conducción y un tacto deportivo y divertido que es cualidad incondicional de este ‘inventor’ desde que viera la luz hace 30 años. El consumo oficial aumenta ligeramente –0,3 décimas de litro– respecto al propulsor anterior a pesar del aumento de potencia y par. Y



▲ El MX-5 mantiene el reparto de pesos ideal de 50:50. Esto le permite gozar de un comportamiento muy equilibrado.

PRECIO desde 25.320 €

EMISIONES DE CO₂ DESDE: 143 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>➕ Agrado y eficiencia del motor 2.0 potenciado. Diversión asegurada. Precio competitivo.</p>	<p>➖ Palanca grande de freno de mano. Tapa maletero sin forrar. Seguridad añadida solo en versión RF.</p>



▲ El volante ahora se regula en profundidad, ideal para los más altos. Los sistemas Apple Car Play y Android Auto son de serie. Los asientos se regulan mejor; pero la palanca del freno de mano es desmesurada.

sobre el terreno, y en este entorno tan exigente, el MX-5 nos ha gastado una media de 9,0 l/100 km abusando de segunda y tercera, y subiendo en poco tiempo hasta los 2.000 metros de altitud. Más tarde, y ya en carretera abierta y realizando una conducción turística y ajustada a las características de la vía, la cifra ha oscilado entre los 5,5 y los 6,5 l/100 km, cifras similares a las homologadas por la marca ya con el nuevo método WLTP; todo un lujo –por lo bajas– para un deportivo de 184 CV.

En cuanto al motor 1.5, que

hasta ahora rendía 131 caballos y 150 Nm de par máximo, comparte algunas de las mejoras del dos litros, lo que le hace ganar dos caballos y dos Nm de par, con unos consumos oficiales de 6,3 l/100 km de media.

Al margen de las mejoras en los motores, el MX-5 estrena un techo blando de lona de color marrón, mejor sellado de las ventanillas para reducir la sonoridad en la versión con techo de lona, nuevas llantas de color negro metálico de 16 y 17 pulgadas, un nuevo volante telescópico –30 mm de



MAZDA MX-5 RF 2.0 184 CV ZENITH El más vendido

Curiosamente, el MX-5 más vendido de la gama en España es la versión con techo duro escamoteable RF –siglas de Retractable Fastback–, que se lleva el 65 por ciento de las ventas frente al 35 por ciento del modelo original, de techo blando –Soft Top–. Parece ser que la versión de techo duro, que por cierto cuesta 2.500 euros más que la Soft Top, atrae más al público español por el miedo del comprador a que, estando el coche aparcado en la calle, la capota blanda sufra algún tipo de desperfecto por parte de un ladrón o un gamberro. El 70 por ciento de las ventas serán con el motor de dos litros, y el acabado más solicitado será el Zenith.

▼ La búsqueda del ahorro de peso ha llevado a dejar así la tapa del maletero. El motor 2.0 es el que ha recibido más mejoras.



▲ El color de las llantas es una de las novedades en el nuevo MX-5.

recorrido– que hemos agradecido mucho los más altos, unas puertas más suaves y fáciles de abrir y los sistemas Apple Car Play y Android Auto.

En el frente de la seguridad, el MX-5 recibe, sólo en su versión RF, detector de fatiga,

sistema de reconocimiento de señales, cámara de visión trasera y Smart City Brake Support delantero y trasero con reconocimiento de peatones. La nueva gama comienza en 21.729 euros si aplicamos todos los descuentos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ST	2.0 ST	1.5 RF	2.0 RF
Disposición	Central del. longit.	Central del. longit.	Central del. longit.	Central del. longit.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.998	1.496	1.988
Potencia máxima/rpm	132 / 7.000	184 / 7.000	132 / 7.000	184 / 7.000
Par máximo/rpm	15,5 / 4.500	20,9 / 4.000	15,5 / 4.500	20,9 / 4.000
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. o Aut., 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/50 R16	205/45 R17	195/50 R16	205/45 R17
Peso (kg)	1.061	1.105	1.105	1.148
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.915/1.735/1.225	3.915/1.735/1.225	3.915/1.735/1.230	3.915/1.735/1.230
Volumen maletero (l)	130	130	127	127
Capacidad depósito (l)	45	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	6,5	8,6	6,8 (Aut: 7,9)
Velocidad máx. (km/h)	204	219	203	220 (Aut: 199)
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	6,9	6,3	6,9 (Aut: 6,9)
Emissiones CO ₂ (g/km)	143	156	143	156 (Aut: 157)
Precios desde... (euros)	25.320	30.320	29.420	32.820-34.620



FICHA TÉCNICA

MECÁNICA	ELÉCTRICA
Unidades	Dos propulsores
Disposición	1 por eje
Potencia máxima	300 kW (408 CV)
Par máximo	78,1 mkg
Batería	Iones de litio
Capacidad	80 kWh
Peso batería (kg)	650
Potencia recarga (kW/h)	7,2 y 110
Tracción	A las 4 ruedas
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Peso (kg)	2.500
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761/1.884/1.624
Volumen maletero (l)	500
De 0 a 100 km/h (s)	5,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (kWh/100 km)	22,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	0
Autonomía NEDC (km)	450

▼ Su batería admite recargas rápidas, y en 40 minutos pasa del 10 al 80 % de carga. Para el EQC, Mercedes ofrece llantas de 19, 20 y 21 pulgadas.



▲ De serie serán las dos pantallas digitales de 10,25 pulgadas y el sistema de infoentretenimiento MBUX. Algunos plásticos de su habitáculo y el tejido utilizado en sus asientos son de materiales reciclados.



▲ El EQC usa la plataforma del GLC, pero actualizada para colocar sus baterías de 80 kWh. Ellas solas pesan 650 kilos.

Es sólo el comienzo

La firma de la estrella ha presentado en Estocolmo su EQC, un sofisticado crossover que inaugura la nueva submarca EQ, que estará dedicada exclusivamente a los vehículos eléctricos. Y es que este EQC significa el principio de una nueva era para Mercedes-Benz.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Desde que el Mercedes EQC fuera presentado como un prototipo en el Salón de París de 2016, mucho se ha hablado sobre cuándo la firma de la estrella se animaría a dar el salto a la electromovilidad. Pues el día es 'hoy'. Entrecorramos 'hoy' porque el EQC sólo ha sido desvelado en sociedad, pero su producción en la factoría de Bremen comienza a principios de 2019 y no se espera en los concesionarios hasta mediados de ese año.

Mercedes ha combinado electricidad y una carrocería SUV para crear su primer EQ, dos conceptos que causan furor hoy día. Bien es cierto que, quitando algunos toques de diseño, no se la han jugado con la estética, semejante a la de un GLC, al que este EQC le saca 12 centímetros de longitud —mide 4,76 metros de largo—. El toque transgresor lo ponen detalles como las luces diurnas delanteras y traseras, am-

bas unidas por diferentes tiras LED. Y es que no ofrece detalles como los retrovisores digitales, algo que estrenará uno de sus rivales directos que debuta el 17 de septiembre.

Ahora bien, Mercedes ofrecerá los acabados AMG Line y Electric ART para personalizar su exterior, además de diferentes llantas de entre 19 y 21 pulgadas. Personalización al poder.

El interior del EQC combina presente y futuro, pues su salpicadero presenta dos pantallas de información de 10,25 pulgadas asociadas al sistema MBUX estrenado por el Clase A. Los diseñadores se han tomado la licencia de usar salidas de ventilación específicas y con acentos en oro rosado, y más abajo aparecen mandos compartidos con el GLC, como los del climatizador, los de la consola central e incluso los paneles de las puertas.

Se sustenta sobre la plataforma del mencionado GLC —comparten la distancia en-

tre ejes de 2.873 milímetros—, aunque debidamente modificada para poder instalar sus baterías de iones de litio. Eso permite ofrecer un buen espacio interior a pesar de una marcada caída del techo en su parte final. Eso sí, el maletero, que anuncia 500 litros, no transmite esa sensación.

Las baterías son fabricadas

▼ La parrilla delantera va prácticamente carenada para optimizar el Cx y varía en función del acabado. El de abajo es un deportivo AMG Line.

por Accumotive en Alemania, están formadas por seis módulos —podrán adaptarse así a coches más grandes o pequeños que este EQC— y 384 celdas capaces de almacenar 80 kWh, que según Mercedes se traducen en autonomías superiores a los 450 kilómetros. Su único pero es que arrojan un peso de 650 kilos, detalle que hace que



este EQC se vaya hasta unos sorprendentes 2.500 kilos; no precisamente pocos. Y, curiosamente, remolca hasta 1.800 kilos, por lo que al tirar de mucha carga podría hacernos falta un carnet especial.





Un señor SUV

El Koleos, buque insignia de los SUV de Renault, aúna espacio, tecnología y una imagen elegante que no pasa desapercibida. Se ofrece en siete variantes gracias a dos motores turbodiésel, dos tipos de cambio, dos tipos de tracción y tres acabados. Está disponible desde 26.833 euros.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

La gama Renault de todocaminos culmina con un modelo que ofrece mucho de todo a cambio de un precio especialmente competitivo. El vehículo en cuestión mide casi 4,7 metros de longitud, por lo

que queda asegurado un espacio interior que permite viajar a cinco ocupantes con centímetros de sobra, incluido un maletero que cubica unos 500 litros. El SUV francés apuesta únicamente por motores diésel en su gama, y lo hace porque se trata de mecánicas

que superan con honores todas las exigencias y homologaciones medioambientales. Hablamos, por un lado, de un dCi de 130 CV con cambio manual asociado exclusivamente a la tracción delantera. Y, por otro, de un dCi de 175 CV que, este sí, se puede combinar con

tracción delantera o total, y cambio manual o automático X-Tronic. El cambio manual de seis marchas es preciso y rápido, pero esta transmisión automática con tecnología CVT es suave y sensible, justo lo necesario para ofrecer un placer de conducción excepcional.

UNA FAMILIA MUY COMPLETA TRES ERAN TRES

Son tres los vehículos que componen la gama SUV de Renault: Captur, Kadjar y Koleos. Sin embargo, si contamos todas las versiones disponibles la gama SUV de la marca francesa alcanza los 46 modelos, con variantes para casi cubrir todas las necesidades del gran público. La oferta de los Renault más aventureros comienza en los 13.390 euros del Captur TCe de 90 caballos, en acabado Life, y termina en los 39.058 euros del Koleos dCi de 175 caballos con cambio automático, tracción total y el lujoso acabado Initiale Paris. Entre medias, el Kadjar parte de unos competitivos 17.810 euros, cifra correspondiente a la versión TCe de 130 caballos y acabado Life.



Por su parte, el sistema de tracción total del Koleos ofrece una experiencia extraordinaria sobre cualquier tipo de superficie: nieve, arena, barro o asfalto. Y esto es posible gracias a la tecnología All Mode 4x4-i que elige el modo de transmisión para gestionar todas las situaciones: Auto, 2WD o Lock. Estos programas permiten la mor distribución permanente del par entre los ejes para maximizar

la capacidad de tracción en todo momento.

Renault ha homologado unos consumos contenidos para las distintas versiones del Koleos. Destacan los 4,6 l/100 km del Koleos dCi de 130 CV y los 5,8 l/100 km del dCi de 175 CV con tracción total y cambio automático. Es decir, que no se superan los 6 litros

El maletero del Koleos cubica 498 litros, que se pueden ampliar a 1.706 cuando se abaten los respaldos. En cuanto se acabe el stock del dCi de 130 CV, el Koleos sólo se ofrecerá con el de 175 CV.



una constante en el SUV más grande de Renault, que ofrece, entre otros argumentos, un ambiente luminoso personalizable, un techo de cristal panorámico, una gran tablet central de 22,1 cm (8,7 pulgadas) acompañada de la pantalla TFT de 17,8 cm (7 pulgadas) tras el volante y una acústica inigualable de su sistema de audio Bose Surround. Eso sin entrar a valorar el sofisticado acabado Initiale Paris, que convierte al Koleos en el SUV grande más cuidado y exclusivo del mercado, prácticamente al nivel de un modelo de marca Premium.

de media ni siquiera en la versión más potente y equipada.

Pero además de un SUV potente, eficaz, ahorrador y espacioso, el Koleos derrocha calidad. Una calidad comprobada en pruebas de circulación y resistencia a lo largo de casi un millón de kilómetros.

La selección de los materiales, la precisión en la ejecución, el acabado elegante o la obsesión por la robustez son



El enorme techo de cristal panorámico o el refinado cuero de los asientos son algunos de los equipamientos que convierten al Koleos en un SUV excepcional.



LONGITUD DE 4,67 METROS Y UN GRAN ESPACIO INTERIOR PARA CINCO OCUPANTES. EL KOLEOS ES EL GRAN TODOCAMINO DE RENAULT





25 VERSIONES CON CONSUMOS HOMOLOGADOS ENTRE 3,9 Y 5,9 LITROS DE MEDIA. DISPONIBLE DESDE 17.810 EUROS



Polivalencia total

El Kadjar es el todocamino más polivalente de Renault. Con sus 25 versiones, es el que ofrece la mayor oferta. Y puede hacerlo gracias a sus cinco niveles de acabado, sus cuatro variantes mecánicas, sus tres tipos de cambio y los tres modos de tracción. Parte de 17.810 euros.

Hace ya tres años que el segmento SUV de tamaño compacto se revolucionó con la llegada del Kadjar de Renault. Y lo hizo porque el recién llegado aportaba características que, combinadas bajo una misma carrocería, ponían contra las cuerdas a muchos actores del segmento que se habían 'relajado'. Motores más que probados y con una fiabilidad extraordinaria; calidad por los cuatro costados; la solidez necesaria para enfrentarse a todo tipo de carreteras, caminos e inclemencias meteorológicas, y una relación precio-equipamiento difícil de igualar. El Kadjar se ha consolidado como uno de los todocaminos más polivalentes y versátiles del mercado.

Por ejemplo, es un SUV preparado para explorar todas las situaciones. Gracias a su mayor altura libre al suelo y a sus tres modos de tracción 4x4, 4x2 Extended Grip y 4x2— es un buen aliado cuando la ca-



rrera se complica o se decide abandonar el asfalto. Pero el Kadjar va más lejos, y no sólo por los caminos.

A la hora de encontrar espacio, el Kadjar sorprende por la estupenda relación entre tamaño exterior y espacio

interior. En la parte trasera, la altura de 910 milímetros al techo y la anchura en los codos de casi 1,5 metros le sitúan al mejor nivel del segmento. Y el maletero, con 472 litros, cubre de sobra las necesidades de una familia, incluso a la ho-

ra de afrontar las vacaciones más largas.

Para los grandes viajes o los trayectos más cortos, el Kadjar pone a disposición del comprador dos motores de gasolina TCe, de 130 y 165 CV: el de 130, con cambio manual o



◀ El Kadjar puede contar con tres tipos de tracción: delantera, delantera con Extended Grip y total 4x4. En función del sistema, lleva un mando u otro.

automático de doble embrague EDC y el de 165 sólo con cambio manual- y dos propulsores dCi, con 110 y 130 CV. El primero puede asociarse al cambio manual o al automático EDC, mientras que el segundo puede vincularse a la caja manual o la automática X-Tronic cuando tiene tracción delantera, mientras que la tracción total se combina con el cambio manual. En cuanto a los precios, parten de unos interesantes 17.800 euros para un Kadjar Limited TCe de



◀ El Kadjar de Renault es uno de los todocaminos más versátiles del mercado. Su maletero da para mucha carga, y las plazas traseras son amplísimas.

130 CV, con una dotación que incluye pantalla táctil de 7 pulgadas con Smartphone Connection, climatizador bizona, tarjeta de acceso y arranque manos libres, ayuda al aparca-

miento, llantas de aleación de 17 pulgadas, barras de techo y cristales sobretintados.

A corto plazo la gama se reducirá temporalmente a dos motores de gasolina, con 140

y 160 CV y filtro de partículas GPF, y a un diésel de 115 CV con AdBlue. Y el cambio EDC o la tracción total ya no estarán disponibles hasta enero del año que viene.



▶ Con una longitud de 4,45 metros y una altura de 1,60, el Kadjar presume de la sólida imagen de un todocamino de verdad. Y su altura libre al suelo es muy generosa: 200 milímetros.



18 COMBINACIONES SON LAS QUE OFRECE EL CAPTUR PARA PODER PERSONALIZARLO. Y ES LA PUNTA DEL ICEBERG

El crossover urbano de Renault se llama Captur, y se apunta a la moda de la personalización con numerosas combinaciones de colores y una gran catálogo de accesorios que aportan exclusividad dentro de la jungla urbana.



▲ El Captur está conectado, desde el primer nivel de equipamiento, gracias a la versión de R&Go que transforma el smartphone del usuario en una tablet conectada. Se ofrecen tres sistemas multimedia.



El pequeño todocamino de la casa francesa –mide 4,12 metros–, fabricado en España en exclusiva para todo el mundo, ofrece sin embargo un interior muy generoso que se puede adaptar a cada circunstancia. Por ejemplo, a partir de un maletero de 377 litros, la marca del rombo ofrece una banqueta trasera deslizable que permite ampliar la zona de equipaje –hasta 455 litros, manteniendo las cinco plazas en uso– o potenciar el espacio atrás.

El Captur es versátil y refinado, pero también muy inteligente, ya que ayuda al conductor con sistemas como el sistema de faros Full LED Pure Vision –sólo cuestan 311 euros y en varias versiones son de serie–, el detector de ángulo muerto, los tres sistemas multimedia disponibles, el radar delantero, los sensores de aparcamiento laterales, la cámara de marcha atrás o el sistema de estacionamiento manos libres.

El crossover urbano

El Renault Captur es un crossover urbano con un toque chic potenciado por sus posibilidades de personalización a todos los niveles. Un total de 18 combinaciones de color y un catálogo interminable de accesorios, como umbrales de puerta iluminados, salidas de escape cromadas, estribos, protecciones todoterreno o llantas de aleación de diferentes medidas, permiten configurar un Captur a la medida de los gustos y necesidades de un cliente que busca, además, un puesto de conducción más elevado para anticiparse en la conducción urbana, un tamaño comedido para facilitar la conducción en esa jungla de calles y unas mecánicas que ofrezcan buen rendimiento y una eficiencia destacada.

Por ejemplo, el motor Energy TCe de 90 CV es la opción urbana por excelencia. De inmediata respuesta a baja velocidad y dotado de una caja de cambios manual de cinco velocidades, este propulsor garantiza el mejor nivel

de consumo en gasolina, con unos sobresalientes 5,4 l/100 km de media homologada.

Y al inclinarnos por los motores Energy TCe de 120 y 150 CV elegimos rendimiento. Tanto si los combinamos con una caja manual de seis velo-

idades como si lo hacemos con el cambio automático EDC para lograr una conducción suave y agradable.

Y luego están las variantes diésel, con 90 CV, tanto con cambio manual como con el automático EDC de doble embrague, de rapidez inusual. El Captur con este diésel y cambio manual anuncia un gasto medio de 3,6 l/100 km.

En total, el Captur ofrece en la actualidad cinco variantes mecánicas, dos tipos de cambio y cuatro niveles de acabado, y está disponible desde 13.390 euros. Aunque a corto plazo este modelo reducirá su gama temporalmente a los motores de 90 CV, tanto en gasolina como en diésel, hasta actualizar el resto a la nueva normativa de emisiones.



▲ El Renault Captur es un modelo básicamente urbano, pero al que no le importa salir a carretera sin complejos.

◀ La última actualización del Captur, hace poco más de un año, lo posicionó como un atractivo crossover urbano.





Comportamiento y rendimiento son factores clave que Peugeot siempre ha cuidado en sus modelos. Pero con el nuevo 508 la firma francesa sube un escalón y logra una experiencia de conducción especial: cambio EAT8, plataforma EMP2, amortiguación activa... Estos son sus secretos.

Fuertes emociones

El nuevo Peugeot 508 abandona la silueta clásica de cuatro puertas con maletero independiente y adopta una morfología de berlina/coupé de cinco puertas tipo fastback. Nueva personalidad estética, más deportiva, que se combina con una experiencia al volante más emocional. Dinamismo y altas prestaciones, pero manteniendo los niveles de confort, seguridad y eficiencia que el cliente espera de un modelo del segmento D.

El nuevo 508 es 6 centímetros más bajo, de modo que el centro de gravedad va más cerca del asfalto, y ahora se beneficia de la plataforma EMP2, que entre otras ventajas ha permitido reducir el peso del conjunto en 70 kilos –el capó y las aletas delanteras son de aluminio, y el portón trasero es termoplástico–, lo que tiene positivas consecuencias sobre el consumo y las prestaciones, pero también sobre la seguridad activa y el disfrute al volante. Más ligero, pero más rígido a la vez, en parte gracias a la aplicación de una nueva técnica de soldadura de carrocería, reforza-

da con 24 metros de adhesivo estructural, una solución empleada también por algunos fabricantes premium que, de paso, consigue un mejor aislamiento acústico. Asimismo, se ha implantado un soporte motor delantero mejor filtrado, que asegura un comportamiento óptimo de la suspensión, y se ha trabajado intensamente sobre el tren trasero multibrazo de cara a combinarlo con la nueva suspensión con amortiguación variable y pilotada –Active Suspension Control–, que es de serie en el acabado GT –disponible con los moto-

res PureTech 225 y BlueHDi 180– y en todas las motorizaciones de gasolina, y se ofrece también como opción en las versiones diésel BlueHDi con motor de dos litros.

Además, el reglaje del comportamiento en carretera ha sido adaptado a cada motor, de manera que se garantiza el mejor nivel en cuestión de confort vertical y en filtrado de las irregularidades del firme. En cualquier caso, el propio conductor puede personalizar la experiencia de conducción de su 508 gracias al selector de modo de conducción, que

con solo pulsar el mando ‘Drive Mode’, situado junto al botón de encendido y apagado del motor, permite elegir entre los programas ECO, Sport, Confort y Normal, además de servir para controlar la amortiguación en las versiones con suspensión electrónica.

En cuanto al tamaño de las ruedas, la medida de los neumáticos va en consonancia con el nuevo carácter deportivo del coche, pero se han adaptado a cada motorización y acabado, y las ocho llantas diferentes que ofrece la gama van de 16 a 19 pulgadas.



▶▶ El 508 GT, disponible con los motores PureTech 225 y BlueHDi 180, recurre a neumáticos 235/40 R19 y la suspensión pilotada.



CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA EAT8 Disponible con todos los motores del 508

Se llama EAT8 (Efficient Automatic Transmission, de 8 velocidades) y es la moderna caja de cambios automática del nuevo 508, tan sobria como una manual y que permite cambios rápidos y fluidos gracias a su palanca dotada de la nueva tecnología Shift and Park by wire –el selector tiene control eléctrico– y a las precisas levas en el volante. Aporta tantas ventajas en términos de prestaciones, agrado y eficiencia que Peugeot la combina con todos los motores de la gama: en gasolina, los PureTech 180 y PureTech 225; y en diésel, los BlueHDi 130, BlueHDi 160 y BlueHDi 180. De hecho, sólo el motor diésel de menor potencia puede asociarse al cambio manual, de seis marchas. Y en cuanto a ecología, un ejemplo: el 508 BlueHDi



◀▶ La palanca de la caja de cambios EAT8 tiene control eléctrico, y las levas del volante son de serie.

130 EAT8 homologa emisiones medias de CO₂ de sólo 98 g/km. Además, el cambio EAT8 se asocia a las últimas funciones de ayuda a la conducción, como el Full Park

Assist con función perimétrica Flankguard, que gestiona automáticamente la dirección, el acelerador y el freno para entrar y salir de la plaza de aparcamiento.



▶▶ El puesto de conducción Peugeot i-Cockpit permite personalizar la pantalla de la instrumentación, que al estar por encima del volante reúne, en la línea de visión de la carretera, todos los datos útiles para la conducción, incluida la novedosa visión nocturna.



del Peugeot i-Cockpit, cuya instrumentación digital elevada personalizable, situada por encima del volante compacto, permite al conductor estar siempre informado sin apartar la vista de la carretera.

Motor 13 para Peugeot



EL SELECTOR DE MODO DE CONDUCCIÓN NOS PERMITE ELEGIR ENTRE CUATRO PROGRAMAS ECO, SPORT, CONFORT Y NORMAL





4,7 L/100 KM ES EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN CICLO COMBINADO, MUY POCO PARA UNA BERLINA DE SU CLASE CON 218 CABALLOS



Para una nueva era

Lexus responde con fuerza en el segmento de las berlinas premium con el nuevo ES 300h, dotado de un sistema híbrido autorrecargable que rinde 218 CV y le garantiza la preciada etiqueta ECO por su bajo consumo y mínimas emisiones. Aplica una nueva plataforma que optimiza el dinamismo y la amplitud, estrena suspensión y pone en juego avanzadas tecnologías de confort y seguridad.

Con precios que arrancan en los 45.000 euros de la versión ECO –se ofrecen también los niveles Business, Executive, F-Sport y Luxury–, Lexus ha ini-

ciado la comercialización en España del nuevo ES 300h, un sedán de lujo de casi cinco metros desarrollado sobre la nueva plataforma GA-K, un chasis

especialmente rígido que potenció las posibilidades de diseño, gracias a la línea de capó más baja y a un diseño más fluido y aerodinámico, que en

el ES 300h F Sport se remata con un alerón trasero.

El uso de acero de alta resistencia de distintos grados permitió reducir el peso, mientras



▲ Basado en el programa Lexus Future Interior, el habitáculo ha sido diseñado a partir del conductor. El concepto 'Seat in Control' permite al conductor tener al alcance los controles que debe manejar y la información que quiere ver. Por ejemplo, el Head Up Display proyecta información en el parabrisas.

LA MECÁNICA

Sistema híbrido autorrecargable de cuarta generación

El Lexus ES 300h, cuyo sistema de propulsión tiene una potencia total de 218 CV, combina un motor eléctrico más ligero, compacto y potente con un motor de gasolina Atkinson, de 2,5 litros y cuatro cilindros, que es completamente nuevo e incorpora una tecnología de combustión rápida –compuertas de entrada rectas, válvulas de mayor ángulo y asientos de válvula rectificadas por láser– que lo convierte en uno de los más eficientes térmicamente, ayudando a obtener más potencia sin aumentar las emisiones o el consumo de combustible. También contribuyen a la excelente gestión del calor y la combustión del motor una bomba de aceite de capacidad variable, inyectores de orificios múltiples, las válvulas de ad-

misión con VVT-iE y el sistema de refrigeración variable. Se ha mejorado el funcionamiento general gracias a un ordenador de control del sistema híbrido más sofisticado, que imita mejor la sensación y la entrega de potencia de un motor de gasolina normal; y la batería híbrida de hidruro de níquel-metal es más compacta –120 milímetros más baja–, permitiendo su ubicación bajo el asiento trasero, sin restar espacio al maletero.



que otras mejoras, como el rediseño de la suspensión trasera multibrazo o una dirección asistida montada en el bastidor, dieron libertad a los ingenieros para que el ES 300h ganara precisión de manejo, pues buscaban una respuesta más rápida y una sensación de control total al volante.

Al respecto, se emplean amortiguadores de control dinámico, y gracias al reposicionamiento del brazo posterior y al uso de un buje más grande, el control sobre las irregularidades de la carretera es mejor y se reduce el balanceo. Además, la dirección asistida eléctrica (EPS) pro-

porciona un tacto más preciso, y hay más posibilidades de regulación del volante, con 30 milímetros de inclinación adicional y un ajuste longitudinal 40 milímetros mayor.

La gama del Lexus ES 300h al completo ofrece un sistema de selección del modo de conducción que permite adaptar

la configuración del coche a las diferentes condiciones de la carretera. Los modelos que no equipan AVS (Suspensión Variable Adaptativa) ofrecen los modos Eco, Normal y Sport, mientras que los que incorporan AVS sustituyen el programa Sport por el Sport S, y agregan los modos Sport S+



◀▶ Para perfeccionar la postura de conducción, el volante tiene un ángulo más natural, se ha revisado la posición de los pedales y el asiento puede ajustarse de 10 modos distintos. Y todas las versiones tienen selector de modos de conducción.



EL ES 300h YA ESTÁ DISPONIBLE, A PARTIR DE 45.000 EUROS



▶ El Lexus ES 300h mide 4.975 milímetros de largo y presume de una aerodinámica excelente: Cx de 0,26. El uso de la nueva plataforma GA-K ha dado mayor libertad a los diseñadores.

y Custom. En Eco, por ejemplo, se da prioridad al ahorro de combustible, reduciendo la respuesta del motor al acelerador y suprimiendo el uso de la climatización; y el modo Sport acelera la respuesta del acelerador, modifica el programa de cambio de la transmisión y altera la asistencia de la dirección para aumentar el control.

En los dotados de AVS, si elegimos Sport S se reajustan sólo el acelerador y la transmisión, mientras que si pasamos a Sport S+ cambian los parámetros del acelerador, la transmisión y la dirección, junto con los amortiguadores adaptativos. Aunque para personalización, la que realizamos en modo Custom, pues el conductor puede elegir tres programas de motor y transmisión –Eco, Normal y Sport–, dos programas de dirección y suspensión –Normal y Sport–

▶ El uso del aluminio y la combinación de distintos tipos de acero logra moderar el peso. Además, como la batería es más compacta, el centro de gravedad va más bajo.

y dos modos de climatización –Eco y Normal–. El nuevo ES 300h puede alcanzar 100 km/h en 8,9 segundos gracias a sus 218 CV de potencia total, y se beneficia de características nuevas que mejoran la satisfacción al volante, pues el sistema de control híbrido ofrece una sensación de aceleración más lineal, ajustando más el régi-

men del motor con la velocidad del coche. Y si se activa el modo de conducción Sport, se mejora todavía más la aceleración al aumentar la entrega de par a velocidades de giro más bajas, mientras que las levas de cambio se pueden usar para moverse por seis velocidades simuladas y obtener un control más preciso.

Asimismo, la batería de níquel-hidruro metálico que impulsa el motor eléctrico no va debajo del maletero, sino bajo el asiento trasero, lo que libera espacio para el equipaje y mejora la distribución del peso entre los dos ejes, optimizando así el comportamiento.

Motor 16 para Lexus



■ ALUMINIO
■ ACERO DE ALTA RESISTENCIA
■ ACERO



HONDA NSX MÁS DINÁMICO Y PERSONALIZABLE

Acura, la marca creada por Honda en su día para conquistar Estados Unidos, ha mostrado la evolución del NSX, que fue presentado hace tres años en Detroit. Estrena una nueva parrilla delantera, y el cliente tiene como opción ahora un completo paquete aerodinámico en carbono, cuyo color negro brillante casa a la perfección con este nuevo tono de carrocería Thermal Orange Pearl, con el que también se pueden vestir sus pinzas de freno. Mecánicamente no hay sorpresas, y el 3.0 V6 Biturbo se combina con dos motores eléctricos para generar 581 CV. Se endurecen las suspensiones y estrena gomas Continental SportContact 6 para hacerlo dos segundos más rápido en Suzuka.

PORSCHE 911 DORADO PASADO

El departamento de restauración Porsche Classic ha tomado este Porsche 911 Turbo de la generación 993, el último 'air cooled' de la historia, y lo ha devuelto a la vida. Nace este 'Project Gold', que fue desmontado hasta el último tornillo para, una vez ensamblado, ser pintado en este Golden Yellow Metallic que Porsche Manufaktur creó para los 911 Turbo S Exclusive Series. Su corazón bóxer de 3,6 litros, capaz de generar 450 CV, tuvo la misma suerte, y también cuenta con emblemas que resaltan la singularidad de esta auténtica pieza de artesanía, que la firma de Zuffenhausen va a subastar el próximo 27 de octubre en Atlanta.



La playa de los sueños

Pebble Beach, una comunidad de Monterey, en California, a orillas del Océano Pacífico es un paraje idílico donde puedes encontrar algunos de los mejores clubes de golf del planeta. Pero durante una semana, en la Monterey Car Week, sus perfilados campos ceden el protagonismo a las máquinas de cuatro ruedas más bellas, potentes, exclusivas y caras del mundo. Pebble Beach es la playa por donde desfilan los sueños de aquellos apasionados del motor. Apasionados, eso sí, con los bolsillos rebosantes.



ALFA ROMEO 8C BERLINETA TOURING Bello entre los más bellos

Durante la Monterey Car Week tiene lugar el Concurso de Elegancia de Pebble Beach, un certamen que en esta edición, la 68, ha ganado este Alfa Romeo que fue fabricado en 1937. Sobre un chasis de Alfa Romeo 8C 2900B, que estaba equipado con un bloque de ocho cilindros en línea y un compresor, en Milán, Carrozzeria Touring esculpía un cuerpo aerodinámico que dejaba casi ocultas sus ruedas traseras, mientras las delanteras apostaban por pasos de rueda en forma de 'gota de agua'. Este coupé de la firma del biscione se presentó en el Salón de París de 1937, pero fue en el Salón de Berlín de 1938 cuando se exhibió, ya con algunas modificaciones, el escultural modelo ahora restaurado.



**TIENE
180 CV**

AUDI PB18 E-TRON DE OTRA GALAXIA

Es la primera vez que la firma de los cuatro aros se planta en Pebble Beach, y lo ha hecho con este futurista prototipo cuyos rasgos dan una idea de cómo podría ser el siguiente R8. Más shooting brake que coupé, este PB18 e-tron, que está fabricado en fibra de carbono, esconde tres motores eléctricos –uno delante y dos detrás– que proporcionan 680 CV. Pero si el conductor se siente 'animado', durante un corto espacio de tiempo puede activar la función 'boost' que libera un total de 775 CV de potencia y 830 Nm de par. Gracias a ello, esta criatura puede acelerar de 0 a 100 km/h en poco más de dos segundos.

Para alimentar estos motores, Audi recurre a unas baterías con 95 kWh de capacidad, las cuales aseguran más de 500 kilómetros de autonomía. Además, cuentan con la tecnología de 800 voltios, lo que permiten recargarlas en apenas 15 minutos.

Su exterior, con apéndices móviles para optimizar su aerodinámica, impone, al igual que su mecánica. Y por si todo ello no fuera suficiente, este PB18 e-tron presume de un interior a la altura de las expectativas. Desarrollado como un dos plazas con 470 litros de maletero, cuenta con un puesto de conducción móvil, que puede quedar centrado de forma automática en el habitáculo, como si de un Audi R18 LMP1 del WEC se tratase.



◀ Pesa 1.550 kilos gracias a que está construido en carbono. Las llantas son de 22 pulgadas.



BMW Z4 ROADSTER EN ESTADO PURO

Las orillas del Pacífico han servido para mostrar al mundo entero la nueva generación del BMW Z4, un descapotable de dos plazas que regresa a sus orígenes gracias a detalles como la capota de lona, que es de accionamiento eléctrico.

Su diseño rompe moldes con lo establecido por la firma bávara, sobre todo si nos fijamos en sus faros delanteros, mientras que su sofisticado interior presumirá de lo último en sistemas de infoentretenimiento y del cuadro de instrumentos digital estrenado por el nuevo X5.

Inicialmente se ofrecerá en versión First Edition, creada sobre la base de la deportiva variante M40i, pues bajo su piel se esconde un 3.0 TwinPower Turbo con 340 CV y un cambio automático de 8 marchas, que le permitirán acelerar de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 250 km/h. ¿Sin despeinarnos?

▶ M Performance pone a punto los Z4 M40i. En un futuro llegarán otros propulsores a la gama.



FERRARI 488 PISTA SPIDER 50 YA

Este nuevo modelo del 'cavallino rampante' tiene el honor de convertirse en el descapotable número 50 creado por la firma de Maranello. Y por ello no podía ser una máquina cualquiera. Nace de un 488 Pista, por lo que hablamos de un deportivo tan válido dentro como fuera de los circuitos, que se equipa con un techo rígido que se puede ocultar entre sus dos asientos, y con un corazón 3.9 V8 Biturbo con 720 CV de potencia, lo que le brinda una relación peso/potencia impresionante: 1,92 kg/CV. Esta versión se aprovecha de los conocimientos de Ferrari en la máxima competición, y puede presumir de acelerar de 0 a 100 km/h en 2,85 segundos y de alcanzar los 340 km/h de velocidad punta.

◀ El techo rígido de los Ferrari 488 Spider se pone y quita en 14 segundos



FORD GT CON MÍTICOS COLORES

La firma del óvalo azul acaba de mostrar su último 'Heritage Edition', una serie de versiones limitadas que Ford Performance crea sobre su exclusivo GT y que se inspiran en clásicos modelos de competición. ¿Y cuáles son algunos de los colores más emblemáticos en el automovilismo? Sin duda alguna, el naranja y azul de las legendarias decoraciones Gulf Oil que también lucieron sus antepasados, los Ford GT40, allá por el año 1968, cuando arrasaban en las 24 Horas de Le Mans.

Estos Ford GT 'Heritage Edition' también lucen nuevos componentes de carbono, tanto en el exterior de la carrocería como en un habitáculo donde encontraremos un tapizado específico con respaldos en naranja y azul. Mecánicamente no hay sorpresas, porque se mueve gracias a un 3.5 V6 EcoBoost con 655 CV.

FERRARI 250 GTO El coche más caro del mundo

La Monterey Car Week también es famosa por ser el escenario elegido por las casas de subastas de mayor prestigio para encontrar nuevos hogares a máquinas tan singulares como este Ferrari 250 GTO, que se ha convertido en el coche más caro del mundo. Y es que por esta joya de la primera serie que esconde el número de chasis 3413 GT y que salió de Maranello en 1962 se han pagado 44 millones de dólares –más de 41 millones de euros–, dejando en evidencia los 38 que se pagaron en 2013 por una unidad semejante. Se trata del tercero de los 36 que fabricó Ferrari entre 1962 y 1964, aunque éste tiene el privilegio de haber sido pilotado por Phil Hill o haber sido propiedad de Bulgari.



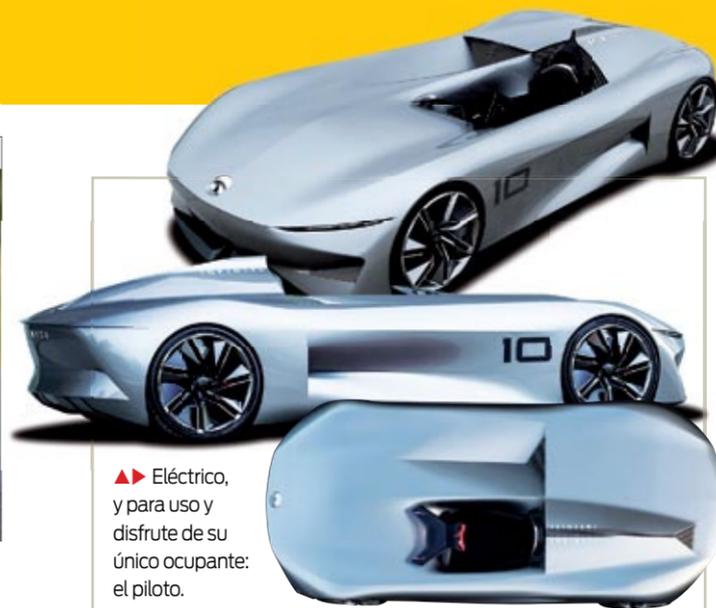
41.433.000
euros

BUGATTI CHIRON DIVO EL NO VA MÁS

500 serán los exclusivos Bugatti Chiron que serán ensamblados de forma artesanal en su atelier de Molsheim. Pero entre ellos habrá 40 piezas todavía más singulares. El piloto francés Albert Divo presta su apellido al Chirón más dinámico de la historia, pues su elaborada aerodinámica se ha gestado precisamente para generar mayor carga –90 kilos más que en un Chiron– y ofrecer así un paso por curva aún más eficaz. Tanto, que Bugatti asegura una aceleración lateral de 1,6 G, de igual forma que necesita 8 segundos menos que un Chiron 'del montón' para dar una vuelta al famoso trazado italiano de Nardo. Y poco les ha importado que esa nueva aerodinámica condicionara su velocidad punta, que se reduce bastante pero queda en unos más que estratosféricos 380 km/h.

La firma francesa del grupo Volkswagen usa de forma masiva el carbono para ahorrar 77 kilos, mientras que su corazón no sufre variación alguna, porque hablamos del todopoderoso 8.0 W16 con cuatro turbos, una mecánica capaz de proporcionar la friolera de 1.500 CV y 1.600 Nm de par, que son enviados a las cuatro ruedas por medio de un cambio de doble embrague. Si piensas hacerte con uno, no hace falta que corras, pues los 40 tienen dueño y cada uno ha pagado 5 millones de euros.

▼ Aerodinámicamente es más sofisticado que un Chiron normal. Tiene tomas NACA en el techo y el alerón trasero tiene un 23 por ciento más de superficie.



▶▶ Eléctrico, y para uso y disfrute de su único ocupante: el piloto.

INFINITI PROTOTYPE 10 ÚNICO

La firma asiática ya nos sorprendió el año pasado en Pebble Beach con su Prototype 9, y esta temporada le han buscado un digno sucesor. Semejante criatura se inspira en los clásicos monoplasas de antaño, pero nos da una visión de cómo serán los futuros Infiniti de calle, pues muchos detalles se heredarán de este concept diseñado por los centros que Infiniti tiene en Japón, Reino Unido y California, siendo este último precisamente el que se ha encargado de fabricarlo.

Bajo su carrocería encierra una mecánica totalmente eléctrica como guiño a lo que Infiniti busca para 2021, pues desde esa fecha, todos sus nuevos modelos estarán electrificados.

EQ SILVER ARROW FLECHA DE PLATA

Mercedes-Benz rinde homenaje a su legendario W125, un bólido con el que el 28 de enero de 1938 el piloto Rudolf Caracciola alcanzaba unos impresionantes 432,7 km/h en una carretera pública. Concretamente la Autobahn A5, que une las ciudades alemanas de Fráncfort y Darmstadt.

Y lo hace en Pebble Beach y bajo su nueva firma EQ, que dará nombre a sus futuros vehículos eléctricos –el primero es el EQC, sobre el que informamos en la página 34–. Pues eléctrico también es este futurista Silver Arrow, una máquina que bajo su aerodinámica carrocería de 5,30 metros de largo y apenas un metro de ancho, esconde un propulsor capaz de generar



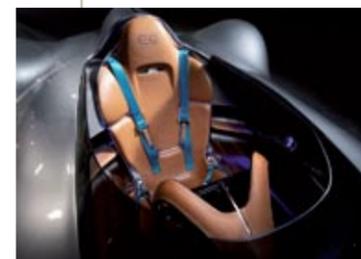
▶▶ 63 unidades tendrán este color blanco y una decoración especial como alusión al año de fundación de Lamborghini.



SVJ EL AVENTADOR MÁS RADICAL

El Lamborghini Aventador tiene los días contados, pero su despedida va a ser por todo lo alto. Tanto, que ya disfruta del honor de ser el coche de calle más rápido en Nürburgring con un tiempo de 6 minutos, 44 segundos y 97 centésimas. Pero no es un Aventador cualquiera, sino este SVJ, que esconde un sublime 6.5 V12 atmosférico capaz de generar 770 CV y de producir 'música' celestial. Tiene tracción total, dirección a las cuatro ruedas, suspensiones activas, frenos carbocerámicos y la segunda generación del sistema de aerodinámica activa ALA. Pesa 1.525 kilos y en 2,8 segundos alcanza los 100 km/h. Además, no para hasta superar los 350 km/h. Habrá 963 piezas, a más de 463.000 euros la unidad.

750 CV de potencia y que se alimenta gracias a una batería con 80 kWh de capacidad. Suficiente para poder recorrer 400 kilómetros con este monoplasa fabricado en carbono y pintado en un tono denominado plata Alubeam. Su futurista puesto de conducción nos traslada al pasado empleando materiales como el aluminio, el cuero o la raíz de nogal, pero nos mantiene informados del estado del vehículo gracias a sus pantallas virtuales.



▶▶ Sus líneas se inspiran en las legendarias 'Flechas de Plata'. Las llantas, con 168 radios cada una, son de 24 pulgadas delante y 26 detrás. Tiene neumáticos Pirelli.





la frase

Germán López Madrid. Presidente de ANIACAM (Importadores de Vehículos).

«Si de verdad se quiere hacer una transición ecológica en el sector del automóvil, la receta está en la renovación del parque, porque el diésel Euro 6 es similar en contaminación a la gasolina, pero emite mucho menos CO₂».

en breve

► **EL MONDEO SEGUIRÁ EN PRODUCCIÓN.** - Ford confirma que seguirá fabricando el modelo que se hace en Almusafes (Valencia), y se actualizará en las versiones de combustión interna e híbrida.

► **MORATORIA PARA LA NORMA WLTP.** - Hasta enero de 2021 se aplaza el nuevo ciclo de homologación. Más tiempo para paliar el efecto en la fiscalidad por la subida de los niveles de emisiones.

► **DEMORA LESIVA.** - Si el desvío de los camiones de la N-340 a la AP-7 se hubiera realizado antes se habrían salvado vidas. De hecho, el RACC lamenta los 114 fallecidos desde 2010 -11 en lo que va de año- por el tiempo perdido en aplicar esa medida.

► **INVERSIÓN EN CONDUCCIÓN AUTÓNOMA.** - 26 millones de euros destinará Fiat Chrysler Automobiles (FCA) a un centro de pruebas en EE.UU. para tecnologías avanzadas de seguridad.



TRAS UN VERANO NEGRO

Más radares y menos velocidad

Carreteras secundarias, velocidad, alcohol y/o drogas y distracciones son elementos recurrentes en los 236 accidentes mortales con que se ha cerrado el verano, que se han cobrado 259 vidas y mandado al hospital a 904 heridos graves. Son 34 muertos más que en julio (127 fallecidos; +6) y agosto (132; +28) de 2017, y supone un incremento del 15 %, manteniendo la

tendencia al alza iniciada a principio del año, con 799 muertos hasta el 31 de agosto, frente a los 775 de 2017 (24 más). Además, en los dos primeros días de septiembre, incluidos en la operación retorno por ser fin de semana, 12 personas perdían la vida en los 12 siniestros mortales ocurridos. Los datos no son buenos y el verano ha sido el peor

desde 2012, que sólo tuvo un muerto más, reconocía el director general de tráfico, Pere Navarro, que en su anterior etapa al frente de la DGT (2004-2012) siempre presentó balances en negativo. De hecho, Navarro espera poder remontar el +3% de muertos de los ocho primeros meses del año, confiando en un octubre más favorable que el pasado, especialmente ne-

fasto, con 124 víctimas mortales, el peor desde 2010 y superando, por primera vez, a julio y agosto, que cerraron con 121 y 104 muertos respectivamente.

El actual responsable de la DGT mantiene el convencimiento de que «si hay políticas de seguridad vial bajarán los accidentes», considerando que la clave para revertir la tendencia está en buscar soluciones y no en escudarse en excusas; lo argumenta con que los desplazamientos también crecían cuando la siniestralidad bajaba, que los fabricantes se esfuerzan por hacer vehículos cada vez más seguros -que compensan el deterioro del parque- y que tenemos unas infraestructuras viarias de las mejores del mundo.

Por eso centra el trabajo en atacar las circunstancias recurrentes en los siniestros,

que invitan a concentrar los esfuerzos en las carreteras convencionales, el control de la velocidad, las distracciones, el consumo de alcohol y otras drogas, y la protección de los usuarios vulnerables, el 34 % de las víctimas del verano. Porque en las carreteras secundarias, que soportan el 45 % de tráfico, se concentran el 77% de las víctimas del verano, que perdieron la vida en una salida de vía (108 muertos; 37 %), colisión frontal (53; 29 %) y colisión frontolateral (40; 15 %), principalmente. Se añade que en la mitad de las salidas de vía está presente la velocidad inadecuada, en el 47 % hay alcohol y drogas, y en el 34 % aparecen las distracciones. Alcohol, drogas y distracciones coincidentes en el 42 y 36 %, respectivamente, de las colisiones frontales. Son argumentos en los que

el puntazo

Ante las informaciones desinformadas que demonizan el diésel, Anfac puntualiza y pide prudencia al Gobierno.

«Prudencia, ponderación y dialogo» es la petición de Anfac ante la frivolidad que el Gobierno está mostrando en su ataque al diésel, ignorando que los nuevos motores no contaminan más que los gasolina y son más eficientes, y que el problema está en los viejos vehículos que inundan las carreteras. También recalcan el daño que hacen las decisiones mal fundamentadas, como la subida de impuestos al gasóleo, a un sector fundamental para la economía española; una industria que cada año ensambla más de 1,4 millones de vehículos diésel y dos millones de motores.

la cifra

31.146.919

son los vehículos asegurados en España al acabar julio, según el Fichero Informativo de Unespa, que resalta la llegada de 700.742 unidades en los últimos doce meses. Incremento del parque móvil que fue de 533.773 unidades en los siete primeros meses de 2018.

Valoración

Los europeos pagan 150.000 millones extra en el surtidor por el desfase de emisiones

La federación europea de transporte y medioambiente, Transport & Environment, valora en 149.600 millones de euros el dinero extra gastado por los conductores europeos como resultado de la manipulación en las pruebas de emisiones realizadas por la mayoría de los fabricantes de automóviles en los últimos dieciocho años -de 2000 a 2017-. También destaca el sucesivo incremento de ese desfase entre cifra oficial y consumo real, que ha pasado del 9 por ciento de 2000 al 42 por ciento de 2016. En cuanto al daño a la atmósfera, el informe del organismo europeo coloca en 264 millones las toneladas de CO₂ adicionales vertidas por las falsas emisiones.

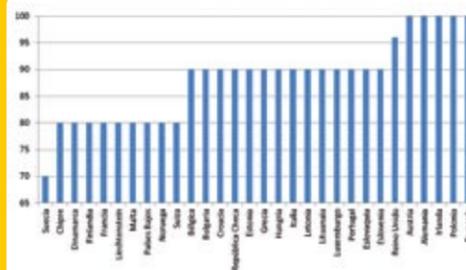


En el reparto del dinero superfluo, a España le corresponden 12.000 millones, frente a los 36.000 millones desperdiciados por los alemanes en el surtidor, los 24.100 millones de los británicos, los 20.500 millones de los franceses y los 16.400 millones de los italianos. De hecho, sólo el año pasado la brecha entre los valores de los test de pruebas y el consumo real fue de 23,4 millones de euros, con los alemanes desembolsando 5.500 millones de euros en combustible extra. Transport & Environment no confía en que la llegada del nuevo ciclo de homologación WLTP, más realista, acabe con el problema. Es más, apunta que se introducen nuevas lagunas y que al «inflar los resultados en, al menos 10 g/km, es más fácil cumplir con la reducción del 15 por ciento de emisiones de CO₂ que la Comisión Europea quiere para 2025.

rea quedarán rezagados, con China ocupando una posición de liderazgo en la fabricación, superando a Europa en un periodo relativamente corto. Aunque el Viejo Continente mantendrá el dominio en el segmento premium, con el 50 por ciento de la creación de valor total, frente al aumento del 20 por ciento de la participación de China en ese segmento. El verti-

ginoso cambio del sector de la automoción, que en el próximo lustro cambiará mas que en los últimos cincuenta años, lo enfrenta a desafíos como la preponderancia del vehículo compartido o la consolidación de la movilidad eléctrica, que en 2030 copará más del 60 por ciento de las ventas -uno de cada tres vehículos vendidos en en China será eléctrico-.

LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN LAS CARRETERAS COMARCALES EUROPEAS



+ en <https://lifestyle.citroen.com>

CITROËN



HOMENAJE A DOS CLÁSICOS

Los Citroën 2 CV y Méhari cumplen este año 70 y 50 años respectivamente. Como un homenaje más a estos dos incom bustibles modelos del doble chevrón, la boutique online de la marca pone a disposición de coleccionistas y fans una selección de productos en la que figuran ropa, juguetes, miniaturas de distintos tamaños, objetos de decoración y numerosos accesorios con estos vehículos como protagonistas.



ATENTOS A...

DEL 22 AL 30 DEL 09

Los modelos de Skoda son protagonistas del **Campeonato Mundial de Ciclismo en Ruta**, del que la marca es vehículo oficial. Proporcionará 122 coches a la organización de esa competición.



+ en www.jaguar.es

JAGUAR

CON LA MÚSICA DE DUA LIPA

La famosa cantante británica Dua Lipa –la artista más descargada en Spotify– ha colaborado con Jaguar creando una versión especial de su último éxito, ‘Want to’ para



la familia Pace de la marca. Utilizando un software a medida diseñado por el fabricante automovilístico, cada fan y conductor podrá crear su versión personalizada de esta canción.

+ en www.continental-neumaticos.es

CONTINENTAL APUESTA POR EL CICLISMO



◀ Tour, Giro y Vuelta cuentan con el patrocinio de una de las marcas de neumáticos más valoradas por los ciclistas profesionales.



BUEN CALZADO PARA LAS GRANDES RONDAS

Cinco ediciones del Tour y tres de la Vuelta y el Giro contarán con Continental, patrocinio que se inicia este año como parte del compromiso con la movilidad segura del fabricante de neumáticos. Tres grandes rondas europeas que llevan al límite a corredores y bicicletas, tándem que necesita neumáticos cada vez más seguros, ligeros, resistentes y eficientes. Cubiertas de alta tecnología, como las ‘Competition Pro LTD’, en

las que confían escuadras como Movistar o Sky, bajo cuyos colores corren los ganadores de Giro (Chris Froome) y Tour, (Geraint Thomas) de este año. De hecho, hasta ocho equipos del World Tour de la Unión Ciclista Internacional (UCI), que auna las carreras de máximo nivel de ciclismo en ruta, utilizan ruedas Continental, que destacan por su excelente calidad y son «el mejor neumático bajando», asegura el ganador del Tour

en 2006, Oscar Pereiro, embajador de la compañía en España. En el Tour, el patrocinio se complementa con el apoyo a Les Cadets Juniors du Tour, las futuras figuras del ciclismo y el ‘calzado’ de los coches de la organización. Cien años de experiencia en el desarrollo de neumáticos para bicicletas es la base del éxito de sus productos, con su GP4000SII, líder en carretera y la apuesta más segura para los ciclistas.

+ en <https://boutique.peugeot.com>

PEUGEOT

SOLO PARA VIAJEROS

El Peugeot 508 inspira la nueva colección de equipaje y artículos de cuero de la marca, compuesta por un trolley con ruedas, una bolsa de viaje Weekend, una maleta para el ordenador portátil, una cartera, un tarjetero y un llave-

ro. Ha sido creada por el departamento Design Lab de Peugeot y reproduce la tapicería de las líneas GT y GT Line del 508. Está disponible en la boutique online de la marca desde 35 hasta 299 euros.



+ en www.bmwriders.es

BUENA LECTURA

Ya está a la venta el libro **‘El mundo sobre dos ruedas. Historias de BMW Motorrad España’**. Escrito por José M^a Alegre y prologado por Valentín Requena, recopila un total de 40 entrevistas realizadas por el periodista.

+ en www.alfaromeo.es

ALFA ROMEO 8C 2900B TOURING

EL MEJOR EN PEBBLE BEACH

¿Cuál es el automóvil más bello del mundo? Según los expertos que cada año se dan cita en el famoso concurso de Pebble Beach, y que se ha celebrado recientemente en California, ese título le pertenece al Alfa Romeo 8C 2900B Touring de 1937 que ilustra esta información. El modelo fue proclamado ‘Mejor vehículo de la exposición’ de este año, en

la que se impuso a 209 vehículos procedentes de 17 países. Esta es la tercera vez en la historia que la marca Alfa Romeo se alza con el máximo galardón. Y en las tres ocasiones, el ganador ha sido el modelo 8C 2900B con carrocería Touring; primero en 1988, con una versión Spider; y luego en 2008, con un coupé.



Este modelo se presentó oficialmente en el Salón del Automóvil de

Berlín del año 1938 y se distingue de los últimos 8C 2900B Touring por su

rejilla –mucho más inclinada– y también por la ausencia de estribos.

+ en www.opel.es

CELEBRACIÓN DEL 50 ANIVERSARIO EN EE.UU.

EL OPEL GT RECORRE LA MÍTICA RUTA 66

El icónico Opel GT ha celebrado su 50 aniversario con una ruta por la legendaria Ruta 66 norteamericana. Más de una veintena de modelos recorrieron 2.000 kilómetros.

Más del 70 por ciento de los 103.463 Opel GT producidos se matricularon por primera vez en EE.UU., lo que da una idea del gran número de fans de este modelo en Norteamérica. Por eso, para celebrar su 50 aniversario, más de veinte coches procedentes de lugares como Australia, Bélgica o Filipinas se reunieron en Las

Vegas para recorrer 2.000 kilómetros por la emblemática Ruta 66. El 18 de septiembre, los entusiastas del GT tienen otra cita, ahora en Alemania, en el ‘Grand Tour’, recorrido que incluye el paso por las sinuosas carreteras de las montañas de Taunus, donde se rodaron los anuncios originales del GT.



▶ Los seguidores del Opel GT tienen una nueva cita en Alemania el próximo 18 de septiembre, con ocasión del ‘Grand Tour’.

▶ Más de veinte unidades del Opel GT se dieron cita en Las Vegas y recorrieron la Ruta 66 para celebrar el 50 aniversario del modelo.

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp Ultimate con tecnología ACTIVE

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



EN EL CALENDARIO 2019 DEL INDYCAR, NINGUNA CARRERA COINCIDE CON UNA CITA DEL WEC, LO QUE FACILITARÍA LOS PLANES DE ALONSO

“Voy a buscar algo que nunca se haya hecho”. Fernando Alonso estudia junto con McLaren su participación en el Indycar americano, y el retorno a las 500 Millas. Su objetivo es lograr otro título y la Triple Corona para dejar huella en la historia del automovilismo. Nigel Mansell, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti y Jacques Villeneuve triunfaron tanto en la Fórmula 1 como en el campeonato americano.



La conquista de América, en versión Fernando Alonso

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

“Sería un impacto increíble para el Indycar, algo muy similar a lo que ocurrió con (Nigel) Mansell cuando llegó al comienzo de los noventa. Trajo una gran notoriedad al campeonato y le ayudó a crecer. Espero que si Fernando decidiera venir aquí, ocurrirá algo similar”. Al hijo del campeón del mundo de Fórmula 1, piloto de McLaren en 1993 y propietario de uno de los principales equipos del campeonato se le hace la boca agua ante la perspectiva de que Alonso pueda competir en el Indycar la

próxima temporada. De momento, las señales apuntan hacia ello.

Andretti hablaba así el día anterior a la prueba del monoplaza americano en el circuito de Barber (Alabama), donde Alonso tomó contacto por primera vez con su versión de circuitos convencionales. Paralelamente, McLaren sigue trabajando para preparar la estructura con la que Alonso competiría en el Indycar. Según los rumores hasta el momento, sería una paralela a la del propio equipo Andretti, al completo para poder aumentar su nómina de pilotos y monoplazas. Aunque

cabe dejar la puerta abierta a cualquier posibilidad si Alonso finalmente compitiera en Estados Unidos. Pero sí parece segura su presencia en las 500 Millas, sobre todo tras su triunfo en las 24 Horas de Le Mans.

“Lograr algo que nunca antes se ha hecho en el automovilismo y la Fórmula 1”, explicaba Alonso a su vuelta del verano, una vez anunciada su retirada. “No voy a esconder que la Triple Corona es uno de los objetivos que más me atrajo. Ya tengo dos de las tres partes, pero se pueden añadir, incluso, más cosas. Solo la consiguió un hombre en la historia (Gra-

ham Hill) y voy a buscar algo que nunca antes se haya hecho, retos nunca antes intentados en la historia del deporte». Si ya está en marcha la caza del Mundial de Resistencia, Alonso también parecía insinuar otro tanto para el Indycar. Efectivamente, ningún piloto habría conseguido la Triple Corona y los títulos en Fórmula 1, WEC e Indycar. Su mera presencia en Estados Unidos ya sería un hito singular para los campeones del mundo de Fórmula 1. Michael Andretti sabe de lo que habla cuando se comparaba al español con Nigel Mansell, quien emigró a Estados Unidos con el títu-

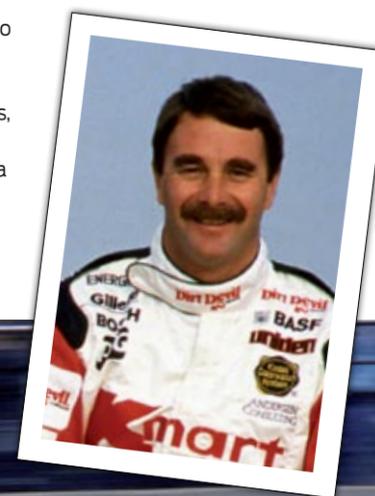


◀ Para cumplir su objetivo de lograr la Triple Corona, Alonso ya posee dos de las tres partes: Mónaco y Le Mans. Le falta el triunfo en las 500 Millas, donde participó este año por vez primera –foto izquierda– y podría volver a correr en 2019. Hace unos días, de hecho, probó en Barber el monoplaza del equipo Andretti.

lo de campeón del mundo en el bolsillo. Se abrió entonces la época más gloriosa del Indycar, a mediados de los noventa.

Las infructuosas negociaciones con Williams, su equipo de 1992, abrieron la puerta a Mansell en Estados Unidos. Alain Prost llegaba al equipo británico tras un año sabático y Mansell pidió unas garantías que no fueron asumidas. Poco después de lograr el título en el Gran Premio de Hungría, Carl Haas –uno de los propietarios del equipo Newman-Haas– le ofreció un contrato firmado fechas después, y el campeón del mundo de Fórmula 1 de aquel año emigró al Indycar. En marzo de 1993 debutó en la primera carrera de Surfers Paradise. Logró la pole y la victoria en su debut.

Por entonces, el campeonato americano contaba con una extraordinaria nómina de pilotos, al menos quince



▲ Problemas en las negociaciones con Williams animaron a Nigel Mansell a buscar suerte en el Indycar, donde debutó en marzo de 1993 con el equipo Newman-Haas en la carrera de Surfers Paradise: el británico logró la pole y la victoria. Y en septiembre ya había logrado el título.



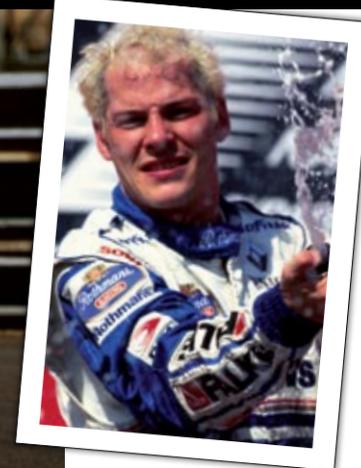
MARIO ANDRETTI CERRÓ SU DILATADA CARRERA DEPORTIVA CON 407 CARRERAS DISPUTADAS, 52 VICTORIAS Y 67 POLES



▶▶ Además de los títulos de Fórmula 1 e Indycar, Mario Andretti logró una victoria en las 500 Millas y ganó su última carrera, en Phoenix, con 53 años.



▶▶ Tras ganar dos campeonatos de Fórmula 1, Emerson Fittipaldi montó su propio equipo... y se arruinó. Pero el brasileño vivió una segunda juventud desde 1984 hasta 1996 en el Indycar, donde logró el título en 1989 y sumó dos victorias en las 500 Millas de Indianápolis.



▶▶ Jacques Villeneuve ganó las 500 Millas y el título del Indycar en 1995, y dos años después el canadiense ganaría la Fórmula 1 con Williams.



▶▶ El colombiano Juan Pablo Montoya ganó el Indycar en 1999 antes de emigrar a la Fórmula 1, donde no ganó el título pero sí en el Gran Premio de Mónaco. Y como suma dos triunfos en las 500 Millas y aún sigue en activo –este año corrió en Le Mans–, aún podría conseguir la Triple Corona.

de ellos con experiencia en Fórmula 1. Michael Andretti, Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Mauricio Gugelmin, Stefan Johansson... se enfrentaban a otras leyendas americanas. Incluso el mismísimo Ayrton Senna probó un monoplaza con los colores de Marlboro a instancias de Emerson Fittipaldi, cuando se planteaba su retirada de la Fórmula 1 tras la marcha de Honda.

Con su popularidad y rendimiento en la pista, Mansell puso el foco en el campeonato, aunque necesitara de una rápida pero difícil adaptación a un monoplaza mucho más pesado que un Fórmula 1, con menos car-

ga aerodinámica, sin suspensión activa ni frenos de carbono, y con cambio manual de palanca. No conocía los circuitos y, además, hubo de enfrentarse a la singular disciplina de los óvalos. Salvando las distancias y las épocas, un desafío similar al de Fernando Alonso si decidiera competir en Estados Unidos toda la temporada.

Porque dos semanas después de su debut y victoria, llegaba la primera carrera en el oval de Phoenix. En los entrenamientos, y a casi 250 Km/h, Mansell sufrió un violentísimo accidente que le provocó lesiones en la espalda. A pesar de ello, acabó tercero en la siguiente cita de

Long Beach. Luego ganaría en cuatro ovals aquella temporada. Cuando lideraba las 500 Millas de Indianápolis, una bandera amarilla arruinó sus opciones en la recta final de la carrera. Pero en septiembre ya había logrado el título en su primer intento. En 1994, la lucha de chasis en el Indycar –Penske contra Lola– jugó en contra de Nigel Mansell y su equipo. En 1995 volvió a Europa.

Mario Andretti también fue otro campeón del mundo que tomó parte en el Cart y luego Indycar, aunque empezara en 1964, mientras su título llegó con Lotus en 1978. De hecho, aquella temporada utilizó el su-

persónico Concorde en 26 ocasiones para alternar las carreras americanas con la Fórmula 1. También cuenta con una victoria en las 500 Millas, aunque a pesar de haber tomado parte en veintinueve ediciones. Pero mientras Alonso ya cuenta con las 24 Horas, Andretti terminó segundo en la edición de 1995. Hasta 1994 se mantuvo en activo en Estados Unidos. Su última victoria llegó en Phoenix, ya con 53 años. Había participado en 407 carreras, con 52 victorias y 67 poles.

Junto a Mansell y Andretti, Emerson Fittipaldi fue otro de los grandes campeones de la Fórmula 1 que in-

terpretó la aventura americana. En su caso, el campeonato americano le proporcionó una segunda oportunidad tras arruinarse con su propio equipo. Después de sus dos títulos fracasó económica y deportivamente con su propio equipo y en 1980 decidió retirarse. Dos años después, una carrera puntual de prototipos en Miami recuperó al brasileño de sus mejores tiempos y vivió una segunda juventud, desde 1984 hasta 1996. Fittipaldi logró la victoria en las 500 Millas de Indianápolis en dos ocasiones, y el campeonato en 1989. Con cincuenta años, un grave accidente en el óvalo de Michigan le obligó a retirar-

se a causa de las lesiones sufridas.

El canadiense Jacques Villeneuve recorrió el camino inverso, al igual que el colombiano Juan Pablo Montoya. Ambos lograron el triunfo en el campeonato americano antes de emigrar a la Fórmula 1, aunque en el colombiano –ganó el Indycar en 1999– no pudo lograr aquel en sus tiempos de McLaren y Williams. Sin embargo, Montoya sí ganó las 500 Millas en dos ediciones, 2000 y 2015, por lo que aún cuenta con opciones para lograr la Triple Corona, y es el único piloto en activo, junto con Alonso, que podría lograrlo. De hecho, el

colombiano debutó en la pasada edición en las 24 Horas de Le Mans, aunque sin opciones al triunfo al hacerlo en la categoría LMP2. Pero no descarta volver a intentar participar en la carrera francesa en el futuro.

Por su parte, Jacques Villeneuve había corrido en la Fórmula 3 en Europa antes de emigrar a Estados Unidos. Allí triunfó en 1995, temporada en la que logró tanto la victoria en las 500 Millas como el título del campeonato. Dos años más tarde conseguiría su único título en la Fórmula 1 con Williams. Pero la Triple Corona se le resistió y quedó lejos, ya que no consiguió ganar en el Gran Premio

de Mónaco, ni tampoco tuvo fortuna en las 24 Horas de Le Mans, donde tras dos participaciones con Peugeot terminó segundo en 2008.

“En mi cabeza lo tengo todo decidido”, señalaba el piloto español en el pasado Gran Premio de Italia. El Indycar publicaba en la primera semana de septiembre su calendario para la próxima temporada, y no coincide con ninguna de las carreras del Mundial de Resistencia de 2019, uno de los objetivos de los organizadores del campeonato. ¿Logrará Alonso convertirse en el cuarto campeón del mundo de Fórmula 1 capaz también de conquistar América?



Repetir podio europeo, el reto conseguido

Centrowagen recibe el **VW Service Quality Award** por segundo año consecutivo

El vigente campeón del distintivo 'Best Of' en todas sus instalaciones, Centrowagen, recibe de nuevo el reconocimiento por parte de Volkswagen Group España Distribución con el Volkswagen Service Quality Award 2018. Esta edición deja patente la convicción por parte de Centrowagen de apostar por la calidad del servicio, que le ha convertido en uno de los cien mejores concesionarios en Europa de toda la red **por segunda vez consecutiva**.

Con este premio, la marca alemana reconoce el «excelente desempeño en términos de satisfacción de cliente durante el año 2017», según apunta Laura Ros, directora general de Volkswagen España, en un co-

municado en el que ha felicitado a los cuatro galardonados del panorama español. Este reconocimiento es el más importante que se entrega a una concesión, y las encuestas

de satisfacción son la clave del éxito. De esta forma, el ranking lo lideran las instalaciones que reciben las mejores puntuaciones de sus clientes después de las diferentes visitas al taller.



◀ Celedonio Castaño, director de Posventa, y Fernando Menaya, gerente, en la entrega de premios del año pasado.

KIA

EL OPTIMA, DESDE 17.000 EUROS

Acogiéndose a la campaña Flexiplan, que contempla un plazo mínimo de 36 meses en la operación, se puede conseguir un Optima 1.7 CRDi VGT Concept por 17.000 euros. Es la oferta de esta berlina alta de gama para compradores particulares, que entreguen un vehículo usado a cambio del nuevo y financien, al menos, 15.000 euros con Banco Cetelem S.A.U. En su equipamiento no faltan elementos como climatizador bizona automático, luces de día y antiniebla LED, ABS + EBD + BAS+ESC, sistema de gestión de Estabilidad (VSM) o activación de parpadeo luces de freno en frenadas de emergencia (ESS).



PSA

TODOS CON CERTIFICADO WLTP

Peugeot, Citroën, DS y Opel/Vauxhall, las marcas que pertenecen al Grupo PSA, tienen toda su gama de turismos homologada bajo el nuevo protocolo de consumos y emisiones, que entró en vigor el pasado 1 de septiembre. Es una muestra más del compromiso de transparencia del grupo francés con los datos realistas de sus modelos, dotados con tecnologías anticontaminantes desde hace tiempo, como el SCR (Selective Catalytic Reduction), lanzado en 2013 para los propulsores diésel, o el filtro de partículas GPF para los motores de gasolina de inyección directa, incorporado recientemente.



HYUNDAI

Se admiten pedidos del **Santa Fe**

Nueve son las versiones para elegir en la gama del nuevo Santa Fe, que llega al mercado español en configuración exclusiva de siete plazas –las dos últimas escamoteables–, tres opciones mecánicas, cuatro niveles de equipamiento y una campaña de 3.900 euros que deja el precio de partida en 33.000 euros –ver cuadro–; y la rebaja puede llegar a los 7.200 si se financia la operación y se entrega un usado.

La cuarta generación del Santa Fe cuenta con uno de los mejores



PRECIOS

2.0 CRDi 150 CV 4x2 Essence	33.000 €
2.2 CRDi 200 CV 4x2 Klass	37.000 €
2.2 CRDi 200 CV 4x2 Aut. Klass	39.200 €
2.2 CRDi 200 CV 4x2 Aut. Tecno	45.500 €
2.2 CRDi 200 CV 4x4 Aut. Tecno	47.500 €
2.2 CRDi 200 CV 4x4 Aut. Style	51.300 €
2.2 CRDi 200 CV 4x4 Aut. Style Li.	51.600 €
2.4 GDI 185 CV 4x4 Aut. Klass	41.200 €
2.4 GDI 185 CV 4x4 Aut. Tecno	47.500 €

paquetes de asistentes de seguridad: el Hyundai SmartSense, de serie, que incluye asistente de colisión frontal, luces de carretera automáticas, alerta de ángulo muerto y de cambio de carril, reconocimiento de señales de tráfico, asistente de prevención de colisión trasera o frenada de emergencia activa con detector de peatones. Otras tecnologías de vanguardia disponibles son el Asistente de Salida Segura, que bloquea temporalmente las puertas traseras si un vehículo se acerca por detrás,

y la Alerta de Ocupante Trasero, que avisa si hay movimiento en el interior cuando el conductor ya ha salido del vehículo.

SEAT

Equipado y a muy buen precio

Buena oportunidad para disfrutar del coche más vendido de España por algo menos de 14.000 euros, con esta oferta especial que parte de la carrocería de cinco puertas, el TSI 1.0 de 115 caballos y el acabado Reference, aunque notablemente mejorado. Llantas de aleación de 16 pulgadas, pantalla táctil a color de 5 pulgadas, climatizador bizona, sensor de parking trasero, siete airbags, freno automático post-

colisión, antiniebla con función cornering y volante multifunción con Bluetooth son los añadidos al amplio equipo del León Reference, el acabado más básico de la gama del com-



pacto español. La oferta se mantiene hasta finales de mes y requiere un usado de más de cuatro años y financiar la operación, pago aplazado que conlleva el pack de Confianza Seat.

MOTORTEC

PREMIOS DEL NEUMÁTICO

Con los Premios Hevea, Motortec Automechanika Madrid, la feria de la industria de la automoción, reconoce el esfuerzo de las personas, empresas e instituciones relacionadas con el mundo del neumático, pieza vital para la seguridad vial y el medio ambiente. Doce categorías integran esta primera edición, cuya entrega de galardones se realizará en Ifema el 26 de octubre, junto con el Premio de Honor y el de Seguridad Vial, con los que la Industria de Neumático resalta el trabajo en favor de la movilidad.

USADOS

INTERÉS POR LOS SEMINUEVOS

Frente al 11,7 % que ha crecido el mercado de ocasión entre enero y agosto (1.487.772 unidades), los vehículos seminuevos suben un 26 %, colocando en una de cada cinco las ventas de turismos y crossover que no han cumplido los tres años. Ganvam, la asociación nacional de vendedores, achaca el despegue al aumento de las automatriculaciones, que también permiten ganar terreno a los profesionales en una actividad dominada históricamente por operaciones entre particulares.

¿Buscas trabajo?

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

- Auxiliar administrativo (Pinto, Madrid)
- Jefe de Ventas (Albacete)
- Asesor Ventas VN (Alcalá de Henares, Madrid)
- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Oviedo)
- Asesor Ventas VN (Avilés)
- Asesor Ventas VN (Gijón / Avilés)
- Vendedor B2B Empresas (Madrid)
- Conductor, turno de noche (Madrid)

- REF: AUX-PNT-M16
- REF: JVN-ABT-M16
- REF: AVN-ALC-M16
- REF: AVN-MAD-M16
- REF: AVN-OVI-M16
- REF: AVN-AVI-M16
- REF: AVN-GAV-M16
- REF: B2B-MAD-M16
- REF: CND-MAD-M16

Encuétralas todas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest | in f t

REPUESTOSRAMIREZ

¡TODO PARA EL AUTOMÓVIL!

NEUMÁTICOS



PINTURA - ANEXOS



RECAMBIOS



EQUIPAMIENTO



Calle Brasil 13, 28946 Fuenlabrada - Madrid

91 690 13 49
91 697 69 02

www.repuestosramirez.com - info@repuestosramirez.com





PRECAUCIÓN EN LOS LAVADOS AUTOMÁTICOS

Alfonso Ruiz

Hace unos meses compré un Volkswagen Tiguan y estoy encantado con él. Lo único es que tengo una duda a raíz de un comentario que me ha hecho un compañero. Todos los fines de semana afronto pistas de tierra para llegar a una finca. Son muy fáciles pero el coche se llena de polvo. Cuando regreso el domingo a Madrid lo meto en un lavado automático, pero ya tengo miedo porque me comentan que si no le paso un agua antes la pintura se puede arañar. ¿Es cierto eso? ¿Es mejor lavarlo con mangueras a presión? Supongo que cuando comience la temporada de esquí pasará algo parecido.

RESPUESTA

Lo primero que le diríamos es que no se obsesione. Si lo ha utilizado hasta ahora y no ha tenido problemas ¿por qué los va a tener ahora?. Dicho esto sí es cierto que un lavado automático es más 'peligroso' porque algunos rodillos actúan con fuerza y cualquier impureza sobre la carrocería puede provocar un pequeño arañazo. No es lo normal, pero podría ocurrir. Por eso lo ideal es darle antes un 'manguerazo' a presión, que limpie las pequeñas partículas que podamos llevar adheridas y luego pasemos sin miedo al automático para limpiar a fondo.

Dicho esto también debemos darle un consejo con las mangueras a presión. Si limpia la zona de la boca del depósito de combustible debe tener precaución. Como no hay un tapón, sino una tapa que bascula

CARTA DE LA SEMANA



¿REPARAR EN UNA BANCADA ES SEGURO?

José Antonio Pardo

Hace unas semanas me entregaron mi coche, con el que sufrí un accidente que obligó a pasar por la bancada. Hay gente que me dice que ya no queda bien. ¿Es cierto? No sé, pero desde que me lo han comentado ya no voy a gusto.

RESPUESTA

Efectivamente, reparar una carrocería con grandes deformaciones requiere pasar por la bancada. Y a aunque a nadie le gusta, salvo en contadas excepciones no hay por qué temer que el vehículo no vaya a quedar en perfectas condiciones. Cuando se produce una colisión la carrocería se va deformando progresivamente con el objetivo de absorber parte de la energía. Todos los elementos destrozados se pueden sustituir por otros. El problema es cuando la deformación alcanza la posición geométrica de alguna de las ruedas, ya que hay que volver a posicionarla en su posición original y eso requiere de una precisión milimétrica.

Ahí es donde entra en juego la denominada bancada. Una vez retirados todos los elementos, la carrocería dañada queda anclada en un soporte y mediante útiles específicos para cada modelo se determina la posición con una extrema precisión. De esta manera tanto la dirección como los puntos de anclaje de la suspensión deben quedar al milímetro.

Durante la fase de estiraje debe controlarse en todo momento la intensidad de la fuerza y la dirección correcta, de acuerdo con los parámetros que reflejan las fichas de cada modelo. Para mayor seguridad el estiraje se efectúa examinando continuamente el comportamiento de la carrocería y de los útiles, para evitar que, al aplicar la tracción, el sistema ceda por un defecto de los materiales o por una posición incorrecta de los útiles.

peor que un posible arañazo. Y las impurezas que salten desde el firme en invierno en forma de barro o sal son incluso más peligrosas que el polvo.

en el vehículo en marcha y, sin embargo, si lo vinculamos con los asistentes multimedia sí que se pueda actuar sobre las pantallas táctiles del salpicadero, cada vez con más funciones y menús. Al final también nos distraemos. Encontrar el límite es complicado, porque incluso encender un cigarrillo o echar la ceniza en el cenicero nos distraerá unos instantes. No obstante hay modelos que no permiten manipular las pantallas táctiles en marcha por seguridad.

CONSULTAS RÁPIDAS

EFICIENCIA DEL SISTEMA MILD-HYBRID DE 48 VOLTIOS EN EL AUDI A6

Santiago Hernández

La eficiencia de los propulsores que incorporan la tecnología Mild-Hybrid en Audi depende del modelo en cuestión, pero los datos hablan por sí solos. Y un detalle antes de entrar en materia. El sistema eléctrico principal es de 48 voltios si se asocia a los motores de seis cilindros; en los de cuatro es de 12 voltios. Dicho esto con esta tecnología puede

circular en modo de inercia entre 55 y 160 km/h, y entre 7 y 22 km/h se activa la función Start-Stop. Pues con esta serie de medidas el A6 llegar a reducir el consumo de combustible alrededor de 0,7 litros cada kilómetro.

PANTALLAS TÁCTILES ¿SEGURAS?

Adrián Campuzano

Pues estamos completamente de acuerdo con tu observación. No tiene sentido que no se pueda manipular el smartphone

en el vehículo en marcha y, sin embargo, si lo vinculamos con los asistentes multimedia sí que se pueda actuar sobre las pantallas táctiles del salpicadero, cada vez con más funciones y menús. Al final también nos distraemos. Encontrar el límite es complicado, porque incluso encender un cigarrillo o echar la ceniza en el cenicero nos distraerá unos instantes. No obstante hay modelos que no permiten manipular las pantallas táctiles en marcha por seguridad.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDO LLEVAR A MI HIJO EN UNA MOTOCICLETA SIN SER MULTADO?

En primer lugar va a depender de la edad del menor ya que, en principio, queda prohibido circular con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. No obstante, y como excepción, se permite esta circulación a partir de los siete años, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos. En este caso, deberán utilizar el casco homologado, deberá ir a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales, debiendo utilizar el asiento correspondiente detrás del conductor. En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta. Por último, hay que recordar que la sanción por circular con un menor que no tenga cumplidos los 12 años, siempre que el conductor no sea el padre, madre o tutor, o persona autorizada por estos, será considerada una infracción grave que podría ser sancionada con multa de 200 euros. Además, si el menor no hiciera uso del correspondiente casco homologado y fuera debidamente abrochado, el conductor sería responsable y podría ser sancionado con multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos.

BUENA PREGUNTA

DEBE IR SUJETO CON ALGÚN SISTEMA QUE NO INTERFIERA EN LA ATENCIÓN DEL CONDUCTOR

Me gustaría saber cómo puedo y debo llevar en el coche a mi perro con el fin de que no me multen. Gracias

RESPUESTA

Ya sabemos que la principal obligación del conductor de un vehículo es la de mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. Para ello deberá cuidar, especialmente, de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos.

Por tanto, no hay una norma específica que regule con exactitud la forma en que deben viajar los animales, si bien, es evidente, que no deberán ir sueltos o sujetos de tal manera que pudieran interferir o molestar al conductor. En consecuencia, si queremos viajar seguros y, además, cumplir con la normativa para no ser multados por

ello, los animales deberán ir sujetos con algún sistema de retención que impida que estos, en algún momento, puedan interferir en la atención permanente que el conductor debe dedicar a sus acciones como tal; siendo los más adecuados, o bien el específico 'transportín' destinado a estos efectos y que debería ir colocado en el suelo del vehículo, o bien el uso de la red o rejilla de sujeción o separación entre el maletero preparado al efecto y el habitáculo del vehículo.



ACREDITA FUERA DE ESPAÑA QUE ESTÁ ASEGURADO

Voy a viajar al extranjero con mi vehículo y me han dicho que necesito la 'carta verde'. ¿Qué es esto y dónde se consigue?

RESPUESTA

La conocida como 'carta verde' no es otra cosa que el certificado internacional de seguro, es decir, el justificante internacional que sirve para acreditar que el vehículo asegurado tiene cubierta la responsabilidad civil obligatoria del mismo. Es un documento que normalmente, cuando se contrata el seguro del vehículo en España, ya suele encontrarse entre la documentación que remiten las compañías aseguradoras; no obstante, si no fuese así, no es ningún problema porque puede ser solicitada, en cualquier momento, a la compañía y ésta sin ningún coste adicional se la hará llegar sin problema. Aunque no es obligatorio que se lleve en el vehículo para circular por los países que componen la Unión Europea, ni

tampoco para circular por Islandia, Noruega, Suiza, Liechtenstein y Andorra, siempre es conveniente que se incluya entre la documentación que va dentro del vehículo, ya que, como se ha indicado, es la forma de acreditar que el vehículo se encuentra asegurado y que, al menos, en caso de accidente, tendría cubiertos los posibles daños a terceros. Del mismo modo sería la forma más rápida de acreditar, ante cualquier agente de la autoridad de esos países, que efectivamente el vehículo se encuentra perfectamente asegurado.

Por el contrario, sí es obligatorio llevar este documento en países como Albania, Bosnia-Herzegovina, Bielorrusia, Macedonia, Israel, Irán, Moldavia, Marruecos, Rusia, Serbia, Montenegro, Túnez, Turquía y Ucrania. En otros países distintos se recomienda preguntar en las embajadas de esos países qué documento sería preciso para acreditar que el vehículo se encuentra asegurado y que se cubre, al menos, la responsabilidad del seguro obligatorio.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Opel Vectra Turbo frente a Peugeot 405 T16

Carácter deportivo a tope en estas dos berlinas de alrededor de 200 CV con motor turbo. Comparativa en la que el Opel Vectra mostraba sus prestaciones y el Peugeot 405 su comportamiento. Puro músculo.

Mercedes iba a mostrar en el Salón de Stuttgart un prototipo de pequeño monovolumen de 3,5 metros de longitud. Se llamaba Vision A 93 y era, en realidad,

el germen del primer Clase A.

Más novedades llegaban desde Inglaterra, donde Rolls-Royce y Bentley –aún ‘hermanas’– presentaban



LA PORTADA
Nº 513
FECHA
17-8-1993
HABLAMOS DE

Muchos temas en esta portada dominada por la comparativa entre los más dinámicos de la familia del Opel Vectra y el Peugeot 405. Además, las novedades de Rolls-Royce y Bentley, y la prueba a fondo de un compacto muy ahorrador, el Ford Escort TD. Y la guinda, en la parte de arriba, para el futuro coupé de Alfa Romeo.

al unísono sus nuevos modelos, que conducíamos por primera vez.

Y una exclusiva: el diseño del futuro Alfa Romeo GTV, que junto al Spider iba a volver a poner de actualidad los deportivos en la marca italiana.

De deportivos, en concreto dos berlinas muy dinámicas, iba nuestra comparativa. El Opel Vectra Turbo frente al Peugeot 405 T16. El alemán –4,1

millones y 204 caballos– destacaba por prestaciones y precio. El francés –4,4 millones y 200 caballos– por estabilidad y comportamiento.

En las pruebas a fondo, dos modelos muy diferentes. El Ford Escort, que añadía a su gama una variante turbodiésel que mejoraba consumos y rendimiento. Y el espectacular Subaru SVX, un coupé diferente: el ‘aparato’ japonés, titulábamos.



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

Nissan Terrano II contra Opel Frontera: duelo de trepadores

El segmento 4x4 había sufrido una revolución con la llegada de estos dos modelos de aire más joven. Terrano II y Frontera se enfrentaban en este duelo de trepadores.

Volkswagen presentaba sus novedades para la nueva temporada. Entre ellas destacaban el nuevo Golf Cabrio y el Passat, que aumentaba su gama con nuevas

opciones mecánicas y más seguridad.

Dos todoterrenos dispuestos a rejuvenecer su segmento se habían instalado en el mercado en los últimos me-



LA PORTADA
Nº 514
FECHA
24-8-1993
HABLAMOS DE

Volkswagen era protagonista absoluto de nuestra portada con sus primicias para el otoño: los nuevos Golf Cabrio y Passat, este con nuevos motores y más tecnologías de seguridad. Además, la prueba a fondo del Fiat Tipo 2.0 ie 16V, un compacto deportivo que era todo un carácter.

ses: Nissan Terrano II y Opel Frontera. De su comparativa, nos gustaba en el japonés –3,1 millones y 124 CV– su confort y comportamiento. Y en el alemán –2,7 millones y 115 caballos– su mecánica y presentación.

Las pruebas a fondo tenían como protagonistas dos modelos compactos. El primero era el Fiat Tipo 2.0 ie 16V. La versión más deportiva del italiano, con 142 caballos y un

precio de 2,2 millones, brillaba por su comportamiento.

El otro modelo era algo más desconocido, pero muy distinguido. El Mazda 323 F, cuya versión 1.6 de 90 CV costaba 2,2 millones, y destacaba por su acabado, confort y gran calidad.

Por último, un reportaje sobre la publicidad en el automóvil, desde sus orígenes, nos recordaba la evolución de este sector.



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:

NO INVENTAMOS LA FAMILIA,
PERO SÍ EL COCHE QUE VA CON ELLA.



NUEVO CITROËN BERLINGO

DE LOS CREADORES DEL BERLINGO



2 tallas con 5 y 7 plazas
19 ayudas a la conducción
4 tecnologías de conectividad
Volumen de maletero de hasta 1.050 l
3 asientos individuales escamoteables
28 espacios guarda objetos ingeniosos
incluyendo Modutop®
Luneta trasera abrible

DESDE
14.990€⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo BERLINGO TALLA M BlueHDi 75 FEEL 14.990€ (Impuestos, transportes y Operación Promocional incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo Citroën propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de septiembre y matriculados antes del 31 de octubre de 2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 15.790€. Modelo visualizado Nuevo Citroën Berlingo talla M SHINE con Pack XTR y pintura metalizada desde 17.300€. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

Gama NUEVO BERLINGO: Consumo medio* (L/100Km): 4 a 6. Emisiones de CO₂* (g/Km): 108 a 130

*Datos provisionales pendientes de homologación