

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

HYUNDAI IONIQ PLUG-IN

Bajo la lupa



25.000 KILÓMETROS
BATIENDO RECORDS

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.736 del 25 de septiembre al 8 de octubre de 2018



SALÓN DE PARÍS 40 NOVEDADES



◀ Seat Tarraco



▼ Peugeot e-Legend

▶ Renault Kadjar



▲ DS 3 Crossback



◀ Kia ProCeed

Lo último

Audi e-tron

- ▶ Más de 400 km de autonomía eléctrica
- ▶ 408 CV
- ▶ 82.400 euros



Gama Seat TDI
Test de consumo real
 Arona - Ateca - Ibiza - León

WLTP
 Despejamos todas las dudas

Audi A la vanguardia de la técnica

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



60 AÑOS DE PSA EN VIGO

En 1958 Citroën decidió establecer una fábrica en España y frente a las alternativas de Barcelona o Cádiz, se decantó por Vigo. 60 años y más de 13 millones de coches producidos después, la factoría de PSA es una de las referencias industriales en nuestro país y también en el grupo francés. Aquí han nacido modelos tan importantes como los Citroën C15, Berlingo o Xsara Picasso. Y el futuro para la factoría gallega y todo su entorno aparece despejado tras el inicio de la producción de los nuevos Citroën Berlingo/Peugeot Partner/Opel Combo. 60 años creando riqueza... Y los que quedan.



TAXI-VTC: ¿LA DECISIÓN FINAL?

El conflicto entre taxistas y las empresas de VTC entra en su fase decisiva con el anuncio por parte del Gobierno de la nueva normativa del sector. Pero a la espera de conocer la decisión, no parece que esta vaya a contentar a todos, aunque es de esperar que al menos las partes lo asuman sin que los usuarios se vean afectados con huelgas o paros.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247983

© 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

Oportunidad perdida

En esta segunda entrega de Pere Navarro como director general de Tráfico, le toca lidiar con problemas de difícil solución, como el estado de unas carreteras con un brutal déficit de conservación.

Soy de los que piensan que, al director general de Tráfico, Pere Navarro, siempre se le recordará por su primera etapa que, con siembra de radares y su carné por puntos, consiguió reducir de forma notable los accidentes en carretera y puso a nuestro país como un referente europeo en la lucha contra la siniestralidad. Hoy, por el contrario, con su vuelta al cargo seis años después, le toca comerse algunos marrones de difícil solución. Empezando por un verano negro en las carreteras, con la desoladora cifra de 259 fallecidos que suponen un 15 por ciento más que en el mismo periodo de 2017. Así y siempre fruto de la mala gestión y abandono anterior, estamos en el cuarto año consecutivo en el que por desgracia aumentan los muertos y heridos por accidentes de tráfico. Unos siniestros que en el 80 por ciento de los casos se producen en las vías secundarias. Una red viaria que representa el 91 por ciento de todo el kilometraje de asfalto (150.000 de los 167.000 totales) y tienen un déficit de restauración que en muchos casos va desde un firme en mal estado, mala señalización vertical y horizontal, barreras de seguridad o arcones desaparecidos por la vegetación.

En esta misma línea se manifiesta la Asociación Española de la Carretera cuando denuncia la nece-

sidad de invertir 6.600 millones de euros para adecentar unas vías que por estar en un estado deplorable, pueden ser uno de los principales causantes de la siniestralidad, siendo los llamados usuarios vulnerables (ciclistas, motoristas y peatones), los más perjudicados en determinadas zonas y épocas. Además, la mayoría de los accidentes de automóvil en estas vías se producen por colisión frontal o por unas salidas de la vía que mucho tienen que ver con las distracciones, que según las estadísticas representan más de un tercio del total. De hecho, considero que el conductor que no entiende que, para manejar un vehículo, además de conocimiento se requieren los cinco sentidos y una concentración constante, puede ser un peligro para él mismo y para los que le rodean. Por eso celebro y me parece que es el

camino a seguir, la mayor presencia policial, con medios que les permitan realizar todas las acciones de control. En cuanto a 'Navarro II', me parece una equivocación poner la diana de la velocidad como principal motivo de los fallecimientos por accidente y así, aumentar los radares. Ya tenemos suficientes, además de helicópteros y drones. En cambio no hay ningún sistema que mida o detecte las distracciones o el nivel de alcohol o drogas de un conductor, salvo la patrulla de la Guardia Civil.

Me parece una equivocación poner la diana de la velocidad como principal motivo de los fallecimientos por accidente y así, aumentar los radares. Ya tenemos suficientes, además de helicópteros y drones. En cambio no hay ningún sistema que mida o detecte las distracciones o el nivel de alcohol o drogas de un conductor, salvo la patrulla de la Guardia Civil.



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 de septiembre al 31 de octubre de 2018 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 metálica 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

SUMARIO

Nº 1.736 · 29 de septiembre al 9 de octubre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA SALÓN DE PARÍS

El Salón de París abre sus puertas con los SUV y los modelos electrificados como grandes protagonistas.

7.- PEUGEOT E-LEGEND CONCEPT

Estilo del pasado y tecnología del futuro en este coupé eléctrico.

8.- CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID

El primer híbrido enchufable de la marca francesa.

12.- RENAULT KADJAR

Renovación estética y nuevos motores para el SUV francés.

14.- DS 3 CROSSBACK

El segundo modelo de la marca premium es un exclusivo SUV urbano.

16.- KIA PROCEED Y CEED GT

Un coupé shooting brake y un GT con 204 CV, las versiones más dinámicas del Ceed.

18.- SEAT TARRACO

Lo más grande de Seat, el Tarraco, es también el modelo más avanzado de la marca.

20.- CUATRO RUEDAS AUDI E-TRON

El primer eléctrico de Audi es un SUV imponente por aspecto y también por estar a la vanguardia en tecnología. 408 CV, más de 400 km de autonomía, tracción total eléctrica...

24.- AUDI Q3

Por acabado, tecnología o amplitud, la nueva generación del Audi Q3 da un gran salto adelante.

26.- MAZDA CX-3

El SUV de la marca japonesa se pone al día en aspectos estéticos pero también en su gama de motores.

28.- OPEL CORSA GSI

Opel recupera las legendarias siglas GSI también en el pequeño Corsa. Más divertido de conducir que nunca.



6

30

28

26



56

30.- BAJOLA LUPA 25.000 KILOMETROS CON EL HYUNDAI IONIQ PLUG IN

El híbrido enchufable de la marca coreana llega a los 25.000 kilómetros de nuestra pruebas marcando records de consumo.

38.- PRUEBAS DE CONSUMO CON LOS SEAT TDI

Ibiza, Arona, León y Ateca son sometidos a una prueba de consumo en sus versiones diésel que demuestra la eficiencia de los motores TDI.

44.- PEUGEOT 508: MOTORES

Una gama mecánica que brilla por eficiencia y rendimiento.

46.- LA SEMANA

**54.- +INTERESANTE
WLTP: TODOS LOS DATOS**
Todas las cuestiones sobre la nueva normativa de homologación.

52.- ELECTRIFICACION VW
Nueva plataforma MEB y baterías más capaces, avanzan en la apuesta eléctrica de la marca alemana.

54.- A LA ÚLTIMA

**56.- DE CARRERAS
TRES A POR EL MUNDIAL**
Hyundai, Toyota y Ford pelean por el mundial de Rallies más disputado de los últimos años.

**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**

Busca tu marca

AUDI	20, 24
CITROËN	8
DS	14
HYUNDAI	30
KIA	16
MAZDA	26
OPEL	28
PEUGEOT	7, 44
RENAULT	12
SEAT	18, 38
VOLKSWAGEN	52

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

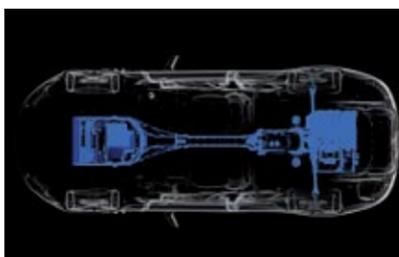
Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

VALORES AL ALZA EL SEGUNDO GRAN ESCAPARATE EN SUELO EUROPEO CONFIRMA EL AUJE DE LOS SUV Y DE LOS ELÉCTRICOS



París bien vale una... cita

La capital francesa acoge el segundo gran salón del año celebrado en territorio europeo. Abre sus puertas entre el 4 y el 14 de octubre, y aunque esta vez son varias las marcas de peso que no acuden a la cita, las que han decidido estar presentes desvelan succulentas novedades, incluidos varios estrenos mundiales. Motor 16 acude a cubrir el evento parisino, pero no hemos podido resistirnos a desvelar, a modo de aperitivo, algunos de los vehículos destinados a brillar con luz propia. Y, sin duda, los SUV y la electrificación compartirán protagonismo...



ASTON MARTIN E-RAPIDE.- El primer 'cero emisiones' de la marca británica monta dos motores eléctricos en la zaga que superan los 610 CV. Alcanza los 250 km/h y la autonomía cubre hasta 320 kilómetros. Llegará a finales de 2019.



AUDI A1 SPORTBACK.- El nuevo A1, fabricado en Martorell, llegará antes de que concluya el año, y ya sólo con carrocería cinco puertas y sin motores diésel. La gama TFSI contempla versiones entre 95 y 200 CV, y la tracción es siempre delantera.



AUDI Q3.- Crece hasta los 4,49 metros de longitud, ofrece un interior totalmente digitalizado y se rodea de una tecnología muy avanzada. Apuesta por tres motores de gasolina y uno diésel, entre 150 y 230 CV de potencia, así como versiones 4x2 y 4x4.



AUDI Q8.- Este espectacular SUV con formato de estilo coupé presume de tracción total, dirección en las cuatro ruedas, suspensión neumática y tecnología Mild-Hybrid, con apoyo eléctrico de 48 voltios, en todos sus motores. Ya está a la venta en España.



BMW Z4.- Mantiene la esencia de siempre, porque recupera la capota de lona eléctrica, y ahora es más amplia, dinámica y se rodea de más tecnología. Llegará a las tiendas en marzo de 2019 con tres variantes de gasolina: 197, 258 y 340 CV.



BMW X5.- Esta cuarta generación incorpora barras estabilizadoras activas, dirección en las cuatro ruedas, el paquete 'off road' opcional y una gama de motores más eficiente, como la nueva versión híbrida enchufable xDrive45 iPerformance, de 394 CV.



DACIA DUSTER.- Este popular SUV se ha actualizado recientemente, pero aprovecha el Salón de París para presentar una nueva gama de motorizaciones mucho más eficientes. En gran parte son compartidos con el Renault Kadjar.



HONDA CR-V HÍBRID.- Es la primera vez que un SUV de la marca japonesa está disponible en Europa con tecnología híbrida. Incorpora un motor de gasolina y dos propulsores eléctricos, ofreciendo una potencia conjunta de 184 CV.



HONDA HR-V.- Ha protagonizado una estudiada puesta al día que salpica tanto a su estética exterior como al confort y la calidad del interior. Cuenta con un motor de gasolina atmosférico de 130 CV, cambio manual o CVT y tracción delantera.

PEUGEOT E-LEGEND CONCEPT REGRESO AL FUTURO

Inspirado en el atractivo 504 Coupé, Peugeot presenta en el Salón de París este apasionante concept con aire retro en su diseño, aunque con una tecnología de vanguardia, incluida la propulsión. Mide 4,65 metros de longitud y su cadena de tracción es totalmente cero emisiones. Para ello recurre a un motor eléctrico de 462 CV de potencia que le permite alcanzar los 220 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en menos de cuatro segundos. La batería, de 100 kWh de capacidad, le permite presumir de una autonomía de 600 kilómetros en ciclo WLTP y cargar en 25 minutos energía para un trayecto de 500 kilómetros. Ofrece cuatro modos de conducción, dos autónomos que permiten a los ocupantes centrarse en sus actividades preferidas, y dos manuales: el Legend, de corte 'vintage' y el Boost, enfocado a una conducción más dinámica. Incorpora, además, un asistente personal accionado por voz y adaptado a la conducción autónoma, y un avanzado sistema acústico Focal que permite a cada pasajero disfrutar de música de manera individual sin molestar a los demás ocupantes.

▶ A pesar de su aire retro, este concept es sumamente avanzado. Monta un motor eléctrico de 462 CV.



▶ Inspirado en el atractivo 504 Coupé, este concept presenta cuatro modos de conducción, dos manuales y dos más autónomos que ocultan el volante bajo el salpicadero con el fin de que los ocupantes puedan disfrutar de sus actividades preferidas en el interior.



PEUGEOT 508 SW.- A comienzos de 2019 llegará a los concesionarios esta práctica variante familiar SW, que mide 4,78 metros y cuyo atractivo reside en ofrecer un amplio maletero de 530 litros de capacidad, compartimento al que se puede acceder por medio de un portón eléctrico. Además ofrece cuatro centímetros más de altura al techo en las plazas traseras que la berlina, con la que compartirá sus avanzados asistentes de conducción. Bajo el capó monta dos motores de gasolina, con 180 y 225 CV, y tres turbodiésel, con 130, 160 y 180 CV. Y a finales de 2019 tendrá versión híbrida enchufable.



CITROËN SU PRIMER HÍBRIDO ENCHUFABLE

El C5 Aircross ya se comercializa desde hace un año en China, pero será en París donde tomará carrerilla para lanzarse pocas semanas después al mercado europeo. Mide 4,50 metros y presenta motores de gasolina y diésel con una potencia que oscila entre los 130 y los 180 caballos. En todos los casos la tracción es delantera, aunque se ofrece el eficaz asistente Grip Control para superar situaciones comprometidas fuera del asfalto o sobre nieve. En la capital gala veremos en primicia mundial el primer híbrido enchufable de Citroën, el C5 Aircross Hybrid Concept, pero tendremos que esperar hasta principios de 2020 para disfrutar del vehículo definitivo. Este concept combina un motor de gasolina de 180 CV con otro eléctrico de 109, para dar una potencia conjunta de 225 CV. Definitivamente tendrá sólo tracción delantera, y podrá recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico, libre de emisiones.



▶▶ En París se mostrará el C5 Aircross y el que será el primer híbrido enchufable de Citroën, con el mismo modelo como base.



HYUNDAI i30 N LINE. - El compacto de la firma coreana estrena esta nueva línea de diseño de corte deportivo, tanto en su estética como con retoques en el chasis, los frenos o los motores. Esta coqueta línea se extenderá a otros vehículos.



HYUNDAI i30 FASTBACK N. - Se trata del segundo modelo de alto rendimiento de la marca en Europa, tras el i30 N. Este exclusivo coupé de cinco puertas recurre a un chasis optimizado, a un diferencial autoblocante y ofrecerá hasta 275 CV.



JAGUAR F-PACE SVR. - Protagonismo en París para la versión más potente del SUV británico, gracias a un propulsor V8 con 550 CV, lo que ha motivado cambios en el chasis. La transmisión es automática de ocho relaciones y la tracción, total.



JAGUAR XJ50. - El segundo foco de atención en la exposición de la marca es la versión que conmemora el 50 aniversario del XJ. Disponible con dos largos de carrocería y un único diésel con 300 CV, se rodea de detalles exclusivos y más equipamiento.



KIA NIRO EV. - La versión cien por cien eléctrica del Niro será una realidad en diciembre, y llegará con dos variantes, una con 204 CV y 485 kilómetros de autonomía y otra con 136 CV y 312 kilómetros de radio de acción. La tracción es siempre delantera.



LEXUS ES 300h. - Nace desde la nueva plataforma global del grupo e incorpora la cuarta generación del sistema híbrido, que rinde 218 CV y consume 4,7 l/100 km. Se rodea de una carga tecnológica muy avanzada y cuesta 45.000 euros.



LEXUS LC YELLOW EDITION. - Comparte rendimiento y especificaciones con la versión Sport+, aunque esta exclusiva variante recurre a una pintura amarilla en la que se emplea una sofisticada superposición de capas que le dan un atractivo extra.



LEXUS RC 300h. - Estreno mundial en la cita parisina, este coupé deportivo actualiza su imagen y recibe mejoras aerodinámicas, en la dirección, en la suspensión y en la respuesta de su sistema híbrido, que eroga una potencia de 223 caballos.



MERCEDES AMG A 35 4MATIC. - Se convierte en el modelo de acceso al universo AMG y presume de un nuevo bloque 2.0 sobrealimentado que rinde 306 CV. Cambio de doble embrague, tracción total y unas prestaciones que dan vértigo.

Sigue a tu cerebro.

Nuevo Hyundai i20



programa MOVE intelligent
por **120** €/mes*

47 cuotas de 120€
Entrada 3.721,50€
Última cuota 4.933,23€
T.A.E. 6,78%

- 5 años de garantía sin límite de km
- 5 años de mantenimiento
- Compromiso de Devolución
- My Hyundai
- Sustitución de neumáticos y frenos
- 10 años de asistencia en carretera
- Actualización de mapas ilimitada

Sigue a tus emociones, a tus impulsos. Sigue a tu intuición... Menos a la hora de elegir coche. Ahí, no lo dudes, sigue a tu cerebro. Te llevará sin dudar al **Nuevo Hyundai i20**. Y es que ahora llega más equipado que nunca. Disfruta, entre otras muchas cosas, de su pantalla táctil de 7" compatible con Apple CarPlay™ y Android Auto™, del sistema de seguridad SmartSense de ayuda al conductor y de un espacio interior versátil capaz de aumentar la capacidad del maletero hasta donde necesites. Y si además lo financia, tienes todas las ventajas que **Hyundai MOVE intelligent** te ofrece. Así que, después de pensártelo mucho, haz caso a tu cerebro. El **Nuevo Hyundai i20** es sin duda la opción más inteligente.

HYUNDAI
MOVE
smart intelligent genius

HYUNDAI

5 DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Hyundai i20: Emisiones CO₂ (gr/km): 114-130. Consumo mixto (l/100km): 5-5,7.

Ejemplo de financiación con el Programa Hyundai MOVE intelligent para Hyundai i20 5P 1.2 MPI 55,2kW (75CV) ESSENCE LE: Precio 12.746€. PVP recomendado en Península y Baleares. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, Programa Hyundai Move y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. Entrada 3.721,50€ Importe solicitado 9.024,50€. Comisión formalización del 3%: 270,74€ al contado. Plazo 48 meses. 47 cuotas de 120€, y una última cuota de 4.933,23€ TIN 5,50%, T.A.E. 6,78%. Importe Total Adeudado 10.843,97€. Precio Total a Plazos 14.565,47€. Oferta válida hasta el 31/10/2018. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Banco Cetelem S.A.U. Modelo visualizado: i20 5P Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones del Programa Hyundai MOVE en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es/hyundaiMOVE.



MERCEDES AMG GT43 4P COUPÉ.- En París debuta la versión de acceso a la gama AMG de este modelo, que presume de un propulsor 3.0 biturbo de seis cilindros con 367 CV, cambio automático de 9 relaciones y tracción total.



MERCEDES CLASE A SEDÁN.- A finales de año se pondrá a la venta este modelo tricuerpo de cuatro puertas y maletero separado—460 litros—, que mide 4,55 metros de longitud. Debuta con un motor de gasolina de 163 CV y otro diésel de 116 CV.



MERCEDES CLASE B.- Se desvela a nivel mundial en el Salón de París e iniciará su comercialización a finales de este mismo año. Comparte la base técnica y el equipamiento con la Clase A, pero incrementa claramente la habitabilidad.



MERCEDES EQ SILVER ARROW.- Se presentaba hace unos días en California y enseña la línea de diseño futura de la casa alemana. Este monoplaza eléctrico rinde 750 CV y su batería de 80 kWh ofrece un alcance superior a los 400 kilómetros.



MERCEDES EQC.- A mediados de 2019 será el primer modelo EQ, nombre del nuevo sello de movilidad eléctrica de la casa. Monta dos propulsores eléctricos, uno en cada eje, para dotar al conjunto de tracción total, con una potencia conjunta de 408 CV.



MERCEDES GLE.- Debutará a comienzos de 2019 y presume de nuevos motores y una optimizada tracción total 4Matic. Además, el nuevo GLE estrena un sofisticado tren de rodaje interconectado, apoyado por una red eléctrica de 48 voltios.



PORSCHE MACAN.- Se actualiza ligeramente a nivel estético, al tiempo que optimiza su interior con nuevos elementos—como el volante o la pantalla táctil—y se rodea de una mayor carga tecnológica en lo que se refiere a asistentes de conducción.



SKODA KAROQ SCOUT.- Ya es tradición que el sello Scout se incorpore a muchos de los modelos de Skoda. El último en hacerlo es el Karoq, que se 'blindará' con protecciones y se combina con tres motores, todos ellos asociados a la tracción total.



SKODA KODIAQ RS.- Es el primer SUV del fabricante checo que incorpora las siglas RS. Se conservan las siete plazas y la tracción total, y apuesta por una mecánica diésel 2.0 TDI de doble turbo con 240 caballos de potencia.



SKODA VISION RS.- Es el punto de partida del que será el sustituto del Spaceback, que llegará en la recta final del año. Nace desde una nueva plataforma, y será ya un serio rival para modelos 'hermanos' como el Seat León o el Volkswagen Golf.



SUZUKI JIMNY.- Este coqueto todoterreno de bolsillo mide 3,65 metros y presenta un robusto bastidor de largueros y travesaños. Monta una avanzada tracción total con caja reductora, y se ofrecerá un único motor de gasolina, de 102 CV.



TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS.- Abandona la denominación Auris, prescinde de las versiones de gasolina y diésel, y apuesta sólo por dos variantes híbridas, con 122 y 180 CV. El maletero del modelo familiar cuenta con 600 litros de capacidad.



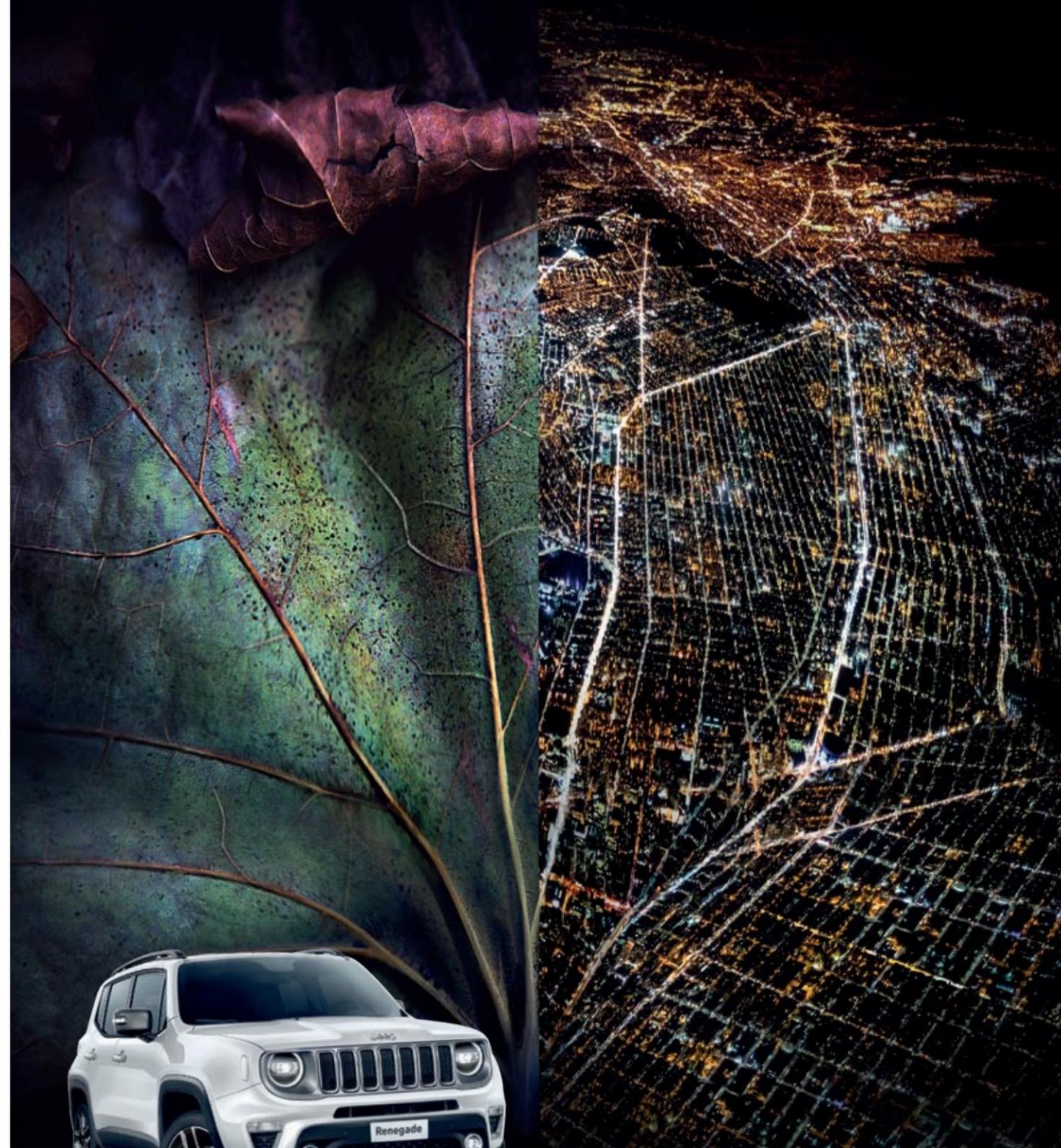
TOYOTA RAV4.- La quinta generación de este popular SUV llegará a comienzos de 2019. Nace desde la nueva plataforma modular TNGA y dispondrá de una variante híbrida con tracción total, y otra de gasolina asociada a un bloque de dos litros.



TOYOTA YARIS GR SPORT.- Esta nueva versión de corte deportivo se inspira en el Yaris WRC del Mundial de Rallies. Presenta una suspensión más firme, ensancha las vías y rebaja la altura, pero se impulsa con el sistema híbrido de 100 CV ya conocido.



TOYOTA YARIS Y20.- Homenaje al Yaris original presentado hace 20 años en París, esta versión se rodea de una estética y un equipamiento personalizados. Se fabricarán sólo 1.998 unidades, 200 de ellas destinadas a España.



DESCUBRE TU LADO SALVAJE.
NUEVO JEEP® RENEGADE DESDE 14.500€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

Jeep
THERE'S ONLY ONE

Gama Jeep, Renegade: Consumo mixto: 4,4 - 6,9 (l/100km). Emisiones de CO₂: 117 - 160 (gr CO₂/km).
*Precio recomendado para un Jeep Renegade Sport 1.0 G MT6 4X2 88kW (120CV). Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 13.500€ 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 15.467,79€ incluye Seguro Vida (967,79€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 72 cuotas mensuales de 270,82€. TIN 7,95%. TAE 12,13%. comisión de apertura 464,03€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 19.663,43€. Garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000 km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/10/2018 en Península y Baleares. La versión visionada no se corresponde con el vehículo ofertado. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC. 

RENOVADO ACTUALIZA SU IMAGEN Y ESTRENA MOTORES



▶▶ En el exterior, el Kadjar matiza su imagen e incorpora led en nuevas funciones de iluminación. Además, el interior gana ahora en comodidad y refinamiento.

El Kadjar se pone al día con una imagen más dinámica y un interior más confortable y ergonómico. Además,

la gama de motores es totalmente nueva, pues adopta el 1.3 TCe de gasolina, en versiones de 140 y 160 CV, y aparecen dos diésel inéditos: 1.5 Blue dCi de 115 CV y 1.7 Blue dCi de 150.

Más joven y eficiente

El Kadjar es uno de los pilares de la gama Renault, y la firma del rombo aprovecha la ocasión de 'jugar en casa' para mostrar su última actualización. Con un estilo más dinámico y mejoras en cuanto a calidad y equipamiento se refiere, además de presumir de una renovada gama de motorizaciones, este SUV recibe un nuevo impulso para competir en uno de los segmentos más activos y competitivos del mercado.

Comercializado en 2015, el Kadjar actualiza ahora su imagen exterior con una calandra frontal más ancha, nuevas firmas luminosas con luces led integradas en los intermitentes y las ópticas an-

tiniebla, y un nuevo diseño del paragolpes trasero.

Por su parte, el habitáculo se remata con mayor calidad y recibe detalles como una pantalla táctil central de 7 pulgadas con mejor luminosidad, unos mandos del sistema de climatización más ergonómicos e intuitivos, o unos asientos más confortables y que presumen de una mejor sujeción lateral. Asimismo se añaden nuevas tapicerías y paneles en las puertas, además de optimizarse la climatización en las plazas traseras, pues incorpora

nuevas salidas de aire en esa zona.

Bajo el capó delantero estrena un motor de gasolina 1.3 TCe, disponible en variantes de 140 y 160 caballos. Y en ciclo turbodiésel la gama apuesta ahora por los nuevos 1.5 Blue dCi, con 115 CV, y

1.7 Blue dCi, con 150 CV. Todos los propulsores se asocian a cajas manuales o automáticas EDC, salvo la versión diésel más potente, que sólo contempla cambio manual, aunque es la única que puede incorporar un sistema de tracción total.



RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY. Llegará a finales de año a nuestro mercado, pero no pasará desapercibido en la cita parisina. El Mégane más potente de la gama monta el conocido propulsor 1.8 Turbo, que ahora eroga 300 CV, 20 más que el R.S. 'normal'. Presenta diferencial autoblocante, dirección en las cuatro ruedas, chasis Cup, una suspensión más firme y neumáticos específicos.

CUANDO MÁS IMPORTA.



Sea cual sea tu viaje, una cosa es cierta: siempre vas a recorrer más kilómetros por las personas que te importan. Michelin hace lo mismo.

Pregunta por los nuevos neumáticos MICHELIN CrossClimate +.

Descubre todo lo que MICHELIN CrossClimate + puede ofrecer en: michelin.es/neumaticos/michelin-crossclimateplus



LA VERSIÓN ELÉCTRICA E-TENSE SERÁ LANZADA EN EL  SEGUNDO SEMESTRE DE 2019



Un lujo para la ciudad

Mide 4,12 metros, propone unos niveles de lujo, tecnología y calidad infrecuentes en su clase, y de inicio ofrecerá motores de gasolina y diésel con potencias de 100 a 155 CV; aunque la gran sorpresa del DS 3 Crossback es su versión eléctrica, con 136 CV y 450 kilómetros de autonomía.

Empezando por el final, pues el DS 3 Crossback E-Tense de mecánica cien por cien eléctrica no llegará hasta el segundo semestre del 2019, hablamos de un SUV válido para la ciudad y más allá. Porque su batería de ion-litio de 50 kWh colocada bajo la carrocería

—por eso el maletero, de 330 litros, es idéntico al del resto de la gama— se traduce en una autonomía NEDC de 450 kilómetros, o 300 según la nueva norma WLTP. El cargador de serie es de 7 kW, y de 11 kW el opcional, con el que bastan 90 minutos para lograr 100 ki-

lómetros de alcance extra, u 8 horas para la recarga completa. Pero el modelo francés, al contar con un sistema de refrigeración activo de las baterías, también será compatible con la recarga ultrarrápida de 100 kW, que en un minuto repone electricidad para cubrir 10 kilómetros, y en 25 minutos completa el 80 por ciento de la capacidad máxima.

En lo que se refiere a prestaciones, el DS 3 Crossback E-Tense tiene un motor eléctrico de 100 kW —136 CV— y 26,5 mkg de par con el que acelera

de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos y alcanza, cuando usamos el modo Sport, 150 km/h de velocidad punta.

En cuanto al resto de la gama, cuyas entregas comenzarán en el segundo trimestre de 2019, DS recurre a dos motores diésel —los modernos 1.5 BlueHDi con 100 y 130 CV— y a tres PureTech de gasolina, con 100, 130 y 155 CV. El más potente de ellos, por cierto, es una evolución que debuta precisamente en este SUV, y que se asocia al cambio automático EAT8, de ocho marchas.

El DS 3 Crossback, fabricado junto a París en la planta de Poissy, se basa en la nueva plataforma CMP (Common Mo-

dular Platform), que apareja varias ventajas: favorece el aprovechamiento del espacio interior, permite usar llantas de hasta 18 pulgadas y reduce el peso en 40 kilos al usar acero de alto rendimiento, aluminio y composite.

El nuevo SUV urbano de DS mide 4.118 milímetros de largo por 1.791 de ancho y 1.523 de alto, y tiene una distancia entre ejes de 2.558 milímetros. Y hay detalles exclusivos como los tiradores de las puertas escamoteables —aparecen

periores a los vistos en rivales directos como el Audi Q2 o los modelos de Mini. En el interior, por ejemplo, hablamos de cueros granulados o Nappa integral en acabado Art Leather, puntadas nacaradas o en forma de diamante, teji-

peatones y ciclistas. Además, el DS Smart Access permite abrir y poner en marcha el coche mediante un smartphone, de modo que podremos autorizar el uso, sin necesidad de llaves, a un máximo de cinco usuarios simultáneamente.

◀ Habrá cinco Inspirations DS, o líneas de diseño, que definen los materiales del interior pero también algunos detalles diferenciadores en el exterior: DS Montmartre, DS Bastille, DS Performance Line, DS Rivoli y DS Opera. La pantalla central táctil es de 10,3 pulgadas.

cuando se necesitan y van enrasadas el resto del tiempo—, el techo sin antena —va integrada en la luneta—, la aleta de tiburón lateral o el tubo de escape doble cromado. Como se ofrecen diez tipos de llantas, diez colores de carrocería y tres colores de techo, y podemos elegir entre cinco Inspirations DS —determinan el aspecto interior, pero también una decoración específica en capó y zona baja de las puertas—, la marca habla de más de 2.000 combinaciones posibles si tenemos en cuenta también la variedad de motores ofrecida.

El DS 3 Crossback pone el acento en el lujo y la tecnología, alcanzando niveles su-

do trenzado, Alcántara, volante totalmente forrado de cuero —hasta la cubierta del airbag es de piel—, exclusivos detalles cromados con acabado guilloché Paris Hobnail...

El puesto de conducción es digital, pues la instrumentación es una pantalla personalizable con cinco diseños, cuenta con un Head-Up Display que proyecta informaciones sobre una pantalla transparente y tiene una gran pantalla central táctil de 10,3 pulgadas. En la dotación, bien de serie o en opción, incluirá DS Matrix LED Vision —permite conducir de noche con las luces largas permanentemente—, DS Drive Assist —controla la velocidad y la trayectoria a velocidades de hasta 180 km/h—, DS Park Pilot y Active Safety Brake —operativo entre 5 y 140 km/h— con detector de



◀ La firma gala releva al DS 3, un utilitario de tres puertas, con el DS 3 Crossback, un SUV compacto y premium que conserva la ya clásica aleta de tiburón.





MALETERO DE 594 LITROS CON LAS CINCO PLAZAS EN USO Y RES PALDO TRASERO ABATIBLE 40:20:40. EL PORTÓN PUEDE SER ELÉCTRICO



Deportivo singular

El tercer integrante de la nueva gama Ceed se llama ProCeed y apuesta por una carrocería familiar de estilo shooting brake que se asociará sólo a los acabados deportivos GT Line y GT, este último con motor 1.6 T-GDi de 204 CV. Y aunque se realza el dinamismo, no descuida la funcionalidad.

Kia anunció en su día que el nuevo Ceed tendría cuatro variantes, y con la llegada del ProCeed, primicia en París, conocemos ya tres, mientras que la cuarta, sobre la que nada se cuenta todavía, se hará esperar hasta finales de 2019. Este ProCeed supone un giro completo respecto al anterior modelo de similar denominación, pues si aquel era un compacto de tres puertas –un tipo de carrocería inexistente en el actual Ceed–, el nuevo apuesta por el estilo shooting brake, que podríamos definir como

‘familiar deportivo’. Una fórmula poco frecuente en el segmento con la que quieren captar clientela joven y amante del dinamismo entre los que

busquen –cada vez serán más, según sus previsiones– modelos prácticos y con espacio.

Comparando con el Ceed Sportswagon, que asombra

▼ El diseño general del interior es similar al del resto de la gama Ceed, pero con una personalización más deportiva y dominio del tono negro.



con sus 625 litros de maletero, el ProCeed comparte anchura y distancia entre ejes; e incluso la longitud, de 4.605 milímetros, es casi calcada. Pero es 43 milímetros más bajo –a ello ayuda una distancia al suelo reducida 5 milímetros–, el parabrisas va algo más tendido, la forma del techo es más curvada y la luneta posterior se inclina 13,3 grados más. De hecho, de sus dos ‘hermanos’ ya conocidos, en la vista lateral sólo aprovecha la estampación de las puertas delanteras. Y pese a la forma redondeada de su zaga, presume de un maletero enorme, con 594 litros. Y versátil, pues tiene respaldo 40:20:40, huecos bajo el suelo de carga para colocar objetos, portón eléctrico manos libres en opción...

Desarrollado específicamente para Europa, y fabricado también en la planta eslovaca de Zilina, el ProCeed llegará a las tiendas en el inicio de 2019 con dos niveles de equipamiento, ambos de tono deportivo: como tope de gama, el GT, vinculado en exclu-

siva al motor 1.6 T-GDi de 204 CV y que permitirá elegir entre el cambio manual de seis marchas o el automático 7DCT de doble embrague y siete marchas; mientras que la segunda alternativa es el acabado GT Line, asociable a los motores de gasolina 1.0 T-GDi y 1.4 T-GDi –120 y 140 CV, respectivamente–, y al nuevo diésel 1.6 CRDi, en su variante de 136 CV. En todos podremos escoger también entre cambio manual y 7DCT, salvo en el 1.0 tricilíndrico de gasolina, ligado sólo a la caja manual.

El capó del motor o las aletas delanteras son los del Ceed de cinco puertas, pero hay modificaciones estéticas que le hacen ganar agresividad; y eso incluye a la zaga, con escape doble y el nombre del modelo sobre el portón. El diseño interior no se aparta mucho del resto de la gama, pero recibe detalles más deportivos como tapicería negra en vez de gris,



▲ Respecto al Ceed Sportswagon, el ProCeed es casi igual de largo –sólo aumenta 5 milímetros el voladizo delantero–, pero es 43 mm más bajo –5 de ellos por la menor altura al suelo– y tiene una luneta más inclinada.

inserciones metálicas, volante achatado, levas de cambio junto al volante en las versiones 7DCT y unos asientos específicos, que en el ProCeed GT acentúan la sujeción.

También se ha personalizado el chasis con mejoras en

suspensión –muelles, amortiguadores y barra estabilizadora son diferentes–, frenos y dirección en busca de un tacto de conducción más vivo y una motricidad optimizada, y para toda la gama se ofrecerán los neumáticos Michelin Pi-

lot Sport 4. Además, todos los ProCeed 7DCT contarán con Drive Mode Select para elegir entre los programas Normal y Sport, y la relación de asistentes de seguridad disponibles será tan extensa como en el resto de la gama Ceed.

CEED GT CON 204 CABALLOS, CHASIS ESPECÍFICO Y DOS TIPOS DE CAMBIO

A la vez que el ProCeed, Kia ha desvelado el Ceed GT, disponible con la carrocería de cinco puertas y que comparte mecánica y puesta a punto del chasis –la firma coreana dice haberles dedicado seis meses adicionales de desarrollo– con el ProCeed GT. Bajo el capó encontramos el 1.6 T-GDi de gasolina, con turbo e inyección directa, que rinde 204 CV a 6.000 rpm y 27,0 mkg entre 1.500 y 4.500 rpm, y podemos unirlo al cambio manual de seis marchas pero también, y eso es novedad, al automático 7DCT de doble embrague. Se ha trabajado sobre muelles y amortiguadores –la altura al suelo es 5 milímetros más baja–, y sobre los frenos –discos ventilados de 320 milímetros delante y macizos de 284 detrás–, mientras que la dirección, con 2,44 vueltas de volante, es un 17 por ciento más rápida que la del Ceed GT anterior. Calza neumáticos 225/40 R18 Michelin Pilot Sport 4 y se personaliza con paragolpes específicos, tomas de aire frontales más grandes, parrilla con detalles rojos y, en la zaga, difusor trasero negro, un nuevo alerón y el doble escape.



▲ El interior se personaliza con asientos deportivos, volante de cuero achatado, pedales metálicos y, si la caja es 7DCT, levas de cambio.



BUQUE INSIGNIA SEAT SE HACE MAYOR CON EL TARRACO. OFRECE 5 Ó 7 PLAZAS, Y MUCHA TECNOLOGÍA



AL VOLANTE Cómodo y eficaz

Recordemos que hace unas semanas Motor 16 se puso al volante de un Tarraco camuflado para comprobar el gran trabajo que ha realizado el Centro Técnico de Seat, sabiendo dar al conjunto cambio-frenos-suspensiones su toque mágico personal hasta casi igualar el tacto, el aplomo y la dinámica del Ateca, a pesar del mayor peso y corpulencia del nuevo SUV. Y si en asfalto el Tarraco nos sorprendió, en campo pudimos comprobar que puede llegar mucho más lejos de lo imaginable a pesar de su mayor distancia entre ejes. Parte del 'truco' llega de la mano de una mayor altura libre al suelo, fijada en 201 milímetros, por los 180 del Ateca.

deportiva. Y desde la versión básica el todocamino español, convertido en buque insignia, va a demostrar su posicionamiento Premium con equipamientos y tecnología para dar y tomar.

El Tarraco será uno de los modelos más seguros de su clase, ya que incluye de serie o en opción prácticamente todos los asistentes disponibles en el Grupo VW. Y entre ellos destacan dos nuevos sistemas en Seat: el asistente precolisión Pre-Crash y el asistente

de vuelco Rollover Assist. El primero reacciona en 200 milisegundos ante subvirajes, sobrevirajes o frenazos bruscos. Y en el caso del Rollover Assist, se activa durante un vuelco. En este caso, el coche realiza la llamada de emergencia, apaga el motor, desbloquea las puertas, activa el 'warning' y cambia la ventilación, entre otras funciones.

Respecto a precios, el Tarraco partirá de unos 30.000 euros y la tercera fila tendrá un coste de unos 1.000.



▶▶ Tanto el acceso a la tercera fila de los Tarraco con esa opción de siete plazas como el espacio para las piernas en esa tercera fila no es para tirar cohetes; sin embargo, dos chavales de baja estatura podrán ir sin problemas. Y en recorridos ocasionales de bajo kilometraje dos adultos también pueden utilizarlas. El habitáculo, en general, es muy espacioso.



▶▶ La versión con cinco asientos tiene un maletero de 760 litros, y la versión de siete libera 700 cuando se abate la tercera fila, quedando en 230 litros cuando van ocupadas todas las plazas. La segunda fila se desplaza 18 centímetros.



A por todas

Llega en enero a partir de unos 30.000 euros y es lo más avanzado, seguro y cuidado que Seat haya fabricado jamás. El Tarraco ya está aquí, con 5 ó 7 plazas y toda la tecnología del Grupo VW.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Por fin el Tarraco es una realidad. Seat lo ha presentado a la prensa internacional en Tarragona, y se convierte en el decimocuarto modelo bautizado con el nombre de una población española. En diciembre se abrirá la cartera de pedidos de un modelo que mide 4.735 milímetros de longitud, es decir, 370 mm más que un Ateca, además de ser 60 mm más alto. Y sus 2.787 milímetros de distancia entre ejes también suponen un gran aumento, de casi 16 centímetros, respecto a la batalla de su hermano pequeño, lo que en conjunto, y según Luca de Meo, presidente de Seat, "debería ayudar definitivamente a posicionar a Seat como una marca familiar". Y los compradores del Tarraco se van a encontrar una marca que pone amor y pasión por el detalle, y que desde hace tiempo gana adeptos, entre otras muchas virtudes, por su calidad.

De hecho, en un estudio de satisfacción del cliente realizado en Alemania por JD Power, Seat se posicionó en segundo lugar por detrás de Toyota.

El Tarraco, basado en la plataforma MQB A+, contará en España con una gama mecánica de cuatro propulsores, dos de gasolina y dos diésel. En gasolina el buque insignia de Seat llevará un 1.5 TSI de 150 CV con cambio manual de 6

velocidades y tracción delantera, y un 2.0 TSI de 190 con cambio DSG de 7 marchas y tracción total 4Drive. Y en diésel, un 2.0 TDI de 150 CV que puede ser manual o automático con tracción delantera o total, y un 2.0 TDI de 190 CV con cambio DSG de 6 marchas y tracción total. Para más adelante Seat anuncia la llegada de nuevos propulsores para este modelo, sin descartarse

versiones de gas GNC –cuya implantación en el Tarraco y en el Ateca se está estudiando–, e incluso queda confirmada la llegada de una versión híbrida enchufable con 210 CV de potencia y 400 Nm de par, que tendrá 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico y emisiones medias por debajo de 50 gramos.

El espacio interior del Tarraco, sea de 5 ó 7 plazas, es inmenso, y en la versión de siete la banqueta central se desplaza longitudinalmente hasta 18 centímetros. Pero que nadie espere milagros en la tercera fila, ni en cuanto al acceso ni por espacio. Aunque los que mejor accederán a esas plazas son también los que mejor se podrán acomodar: dos chavales de no mucha estatura. Pero en bastantes casos esas dos plazas extra darán, sin duda, un juego fabuloso. El Tarraco va a estar disponible con los acabados Style y Xcellence, aunque más adelante también se ofrecerá la versión FR, más



▶ La ambiciosa apuesta de Seat con el Tarraco se transmite al interior, con unos equipamientos y una calidad de fabricación de nivel Premium. La pantalla central táctil tiene 8 pulgadas.

A la vanguardia de la vanguardia



Audi entra en los eléctricos con el e-tron, un derroche de poderío tecnológico que muestra intención de liderazgo. Es, posiblemente, el coche de producción más avanzado del mundo.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Como era de esperar, la entrada de Audi en el sector de los eléctricos ha sido un 'puñetazo encima de la mesa'. Tesla pilló con el pie cambiado a las marcas tradicionales; pero una vez que los fabricantes tradicionales vieron que la firma de Elon Musk se convertía

en abanderado de la tecnología del futuro era cuestión de tiempo que prepararan su respuesta al visionario/iluminado sudafricano. Y la de Audi pone las cosas en su sitio; porque es la respuesta de una marca que no solo juega con las mismas cartas –en capacidad tecnológica– que Tesla si-

no que, además, se guarda unas en la manga: es fabricante de coches desde hace décadas y conoce al dedillo este negocio tanto desde el punto de vista de la producción, el desarrollo, la posventa, la satisfacción del cliente o la red comercial.

Con esa confianza, Audi ha

ido a casa de Tesla a desafiarla. En San Francisco, la marca alemana ha mostrado el e-tron, su primer eléctrico, en el que enseña los frutos de sus enormes inversiones en I+D para estar en vanguardia. El resultado es un coche que es un compendio de la más avanzada tecnología, de las solu-

ciones más revolucionarias y también de las respuestas más imaginativas para satisfacer las demandas de unos consumidores que están cambiando. Se puede decir que el e-tron es, ahora mismo, el coche de producción más avanzado del mundo.

Con 4,9 metros de longitud se coloca por tamaño entre el Q5 y el Q7; dando respuesta como modelo familiar y de ocio y con un aire deportivo. Su distancia entre ejes de 2,928 metros convierte su habitáculo en ejemplo de amplitud. Y los 660 litros de

su maletero –que se amplían hasta los 1.725 litros al abatir los asientos– son perfectos para cargar con el equipaje de toda familia. Ese interior, según Audi, será referencia en espacio para las rodillas o altura libre tanto delante como detrás. Y el suelo plano garantiza el mismo confort a los ocupantes traseros.

El conductor disfruta del máximo control con elementos como el Audi Virtual Cockpit o el nuevo sistema MMI de doble pantalla. Y también con soluciones vanguardistas como los Virtual Exterior Mirrors –opcionales– que dicen adiós a los clásicos retrovisores

(ver recuadro).

No es el único órdogo tecnológico que ha lanzado Audi. Porque el sistema de propulsión es de vanguardia. Formado por dos motores eléctricos asíncronos, cada uno va situado sobre un eje y cada uno de ellos cuenta con un diferencial que transmite el par a cada eje. Y disponen de una electrónica de potencia diferente pero que trabaja en coordinación con una unidad de control del sistema de transmisión. De esta forma, esta unidad decide cómo entrega la potencia en cada momento. Por ejemplo, a velocidades moderadas, de eso se encargará principal-

◀ Un panel de instrumentos tecnológico y con el mismo nivel de calidad de los modelos de Audi. La palanca de cambio es flotante.

mente el eje trasero. El sistema eléctrico está pensado para ser eficiente pero también prestacional y deportivo. La potencia de 300 kW (408 caballos) y los 664 Nm de par permiten prestaciones sobresalientes, con una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos o los 200 km/h de velocidad máxima.

Eso sin olvidar esa eficiencia –para la que cuenta con innovadores sistemas como el de recuperación de energía

◀ Gran amplitud en un interior para cinco pasajeros. No hay túnel de transmisión.



◀ De serie, la toma de corriente será de 2,3 kW. Pero podrá haber una trifásica de 11 kW (8,5 horas para cargar), otra de 22 kW y hasta una de 150 kW (80 por ciento de carga en 30 minutos).



(ver recuadro) – que se traduce en una autonomía de más de 400 kilómetros según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Esa autonomía se consigue gracias a una batería de 95 kWh que cuenta con 36 módulos de celdas de aluminio y que va ubicada bajo el habitáculo. Con un tamaño de 2,28 metros de longitud y un peso de 700 kilos, su ubicación ayuda a mejorar la rigidez de la carrocería y también baja el centro de gravedad.

Y para el mejor aprovechamiento de la energía se han trabajado hasta los mínimos detalles, como una aerodinámica muy trabajada –0,27 con los nuevos retrovisores y 0,28 con los espejos de serie–, unas llantas de 19 pulgadas optimizadas aerodinámicamente, bajos carenados o unos neumáticos en medida 255/55 con ultra baja resistencia a la rodadura. Aprovecha, además, el calor residual de los componentes eléctricos para recuperar hasta 3 kW de energía con los que, mediante una



COEFICIENTE AERODINÁMICO DE 0,27 CON VIRTUAL MIRRORS Y DE 0,28 CON LOS ESPEJOS TRADICIONALES... TODO MEDIDO AL MILÍMETRO

DELICATESSEN TECNOLÓGICAS: TRACCIÓN TOTAL ELÉCTRICA, SUSPENSIÓN NEUMÁTICA DE SERIE...



VIRTUAL EXTERIOR MIRRORS Cámaras en lugar de espejos

Llevamos años viendo en los salones del automóvil concept cars que decían adiós a los clásicos espejos retrovisores y los sustituían por cámaras de visión trasera que proyectaban las imágenes en pantallas situadas en el salpicadero... Pero a pesar de parecer un avance superado, en realidad, nadie se había atrevido a llevarlo a un modelo de producción. Hasta hoy. Porque los Virtual Exterior Mirrors son equipamiento opcional en este Audi e-tron. Cuentan con unos 'retrovisores' en forma de ala —con los que, por cierto, el coeficiente aerodinámico mejora de los 0,28 con espejos normales a 0,27 con este nuevo sistema— que integran una pequeñas cámaras que enfocan a la parte trasera del coche. Como ocurre en un retrovisor normal, se puede regular para adaptarlos a lo que quiere ver el conductor —si circulamos en una autovía, lo lógico es ajustarlo para que ofrezca más profundidad que cuando vamos en ciudad—. Y las imágenes que toma se proyectan en dos pantallas OLED de 7 pulgadas, situadas en el panel de la puerta, justo en la zona de debajo del retrovisor, con lo que, en principio, parece que la adaptación del conductor a mirar a un sitio diferente del retrovisor, no ofrecerá excesivos problemas.



APUESTA ELÉCTRICA En 2025, 20 modelos eléctricos

El e-tron es el primer capítulo en la apuesta eléctrica de Audi, que de aquí a 2025 va a concretarse en 20 nuevos modelos. De ellos, 10 serán totalmente eléctricos —el apellido e-tron, que hasta ahora distinguía a los híbridos enchufables ahora solo se reserva para los eléctricos— y otros 10 serán híbridos enchufables. Y de esos 20 modelos 7 serán SUV cien por cien eléctricos en todos los segmentos por tamaño: desde el Q2 al Q7. El siguiente modelo en llegar será el e-tron Sportback, presentado como concept en el Salón de Ginebra. Un modelo que compartirá la nueva plataforma de SUV electrificados que hasta ahora se llama MEB, pero que pasará a llamarse PPE. No será la única plataforma electrificada, pues también se está desarrollando una para sedanes, deportivos y vehículos convencionales. Y de esa plataforma, el primer fruto será un deportivo, el e-tron GT, que se mostrará en forma de concept en el Salón de Los Ángeles, el próximo mes de noviembre.

bomba de calor, aclimata el habitáculo y hace que la autonomía aumente hasta un 10 por ciento.

En comportamiento dinámico su sistema de tracción quattro llega aquí a una nueva dimensión con la tracción eléctrica que cuenta con un

sistema de vectorización de par que refuerza la estabilidad mediante breves aplicaciones sobre los frenos, y el par se redistribuye entre los ejes en una fracción de segundo. Dispone de Audi drive select de serie, con siete modos de conducción (de más con-

fortable a más deportivo, pasando por uno que prima la eficiencia) alguno de los cuales influye en la suspensión neumática de serie con amortiguación adaptativa. Y sin ser un TT la suspensión puede ajustar la distancia al suelo 76 milímetros, pues puede rebajar la altura para ofrecer la menor resistencia en viajes largos por carretera o elevar la altura de la carrocería 35 milímetros para salir de carretera o incluso otros 15 milímetros más si se activa la función 'Raise' en el Audi drive select.

En cuanto al sistema de recarga de la batería, el Audi e-tron puede cargarse con potencias de hasta 150 kW, con lo que la recarga no lleva más de media hora. Y eso se podrá hacer en una red de estaciones de recarga rápida que sumará casi 200 estaciones —con seis

puntos de recarga cada una— por toda Europa en 2018 y que en 2020 llegarán a las 400 estaciones con intervalos entre ellas de 120 kilómetros en autovías o principales rutas de tráfico. Esa red pertenece al proyecto Ionity —desarrollado en común por el Grupo Volkswagen incluyendo Audi y Porsche, el Grupo BMW, Daimler y Ford Motor Company—. Y se podrá acceder a las 65.000 estaciones públicas de recarga dándose de alta en el portal myAudi. Con ello se dará de alta un contrato individual de recarga con lo que la facturación a cada cliente será automática a través de una tarjeta. Pero eso es el tope. De serie, el cargador que ofrece el Audi e-tron puede utilizarse en una toma de 2,3 kW (enchufe doméstico) o una de 11 kW para una toma trifásica.

En este caso la recarga completa se realiza en ocho horas y media. Y opcionalmente se puede duplicar la capacidad hasta los 22 kW gracias a un segundo cargador.

Además la gestión de la carga doméstica puede optimizarse mediante un sistema Home Energy Management System que permite recargar el coche con la máxima potencia que pueda ofrecer en cada momento la red de nuestra vivienda para evitar sobrecargas o en el momento en el que la electricidad es más barata...

Como colofón a la eficiencia, el sistema de navegación cuenta con un planificador de rutas e-tron que tiene cartografiados todos los puntos de recarga y tiene en cuenta no solo el estado de carga de la batería, sino también el estado del tráfico para proponer dónde

de está el punto más apropiado para recargar.

De vanguardia son también los sistemas de ayuda a la conducción. De serie, cuenta con el paquete de asistentes Tour que incluye control de cruce adaptativo; y más centrado en el tráfico urbano, dispone de asistentes como el de cruces, el de tráfico cruzado trasero, el aviso de cambio o salida de carril, el park assist, la cámara de visión de 360 grados con perspectiva en 3D... Y más adelante va a disponer de los

sistemas parking pilot y remote garage parking para que el coche pueda aparcar de forma autónoma.

Estar a la vanguardia de la vanguardia, evidentemente tiene un precio... y no es barato. Pero los 82.400 euros de la versión básica —sobre la que ya se pueden hacer pre-reservas y estará disponible a finales de este 2018— son mucho más ajustados que los 95.250 del Tesla Model X 75D de tracción total. Y permiten, de verdad, estar a la vanguardia.

▶ 660 litros es la capacidad de maletero del e-tron. Y se puede ampliar hasta los 1.725 abatiendo los respaldos traseros.



SISTEMA DE RECUPERACIÓN DE LA ENERGÍA: UN NUEVO CONCEPTO DE FRENADA

Para aprovechar al máximo cada pizca de energía, el Audi e-tron incorpora un nuevo sistema de recuperación de energía en marcha que hace que el concepto de frenada tradicional desaparezca. El primer eléctrico de Audi recupera energía de dos formas: al levantar el pie del acelerador o al pisar el freno. En el segundo caso, Audi ha desarrollado un dispositivo que hace trabajar a ambos motores eléctricos y que calcula en milisegundos cuánta presión es necesaria para frenar en función de la fuerza ejercida sobre el pedal; y esa es la energía que suministra un motor eléctrico de alta potencia. El nuevo sistema de

frenada decide cómo emplear los motores, si como alternadores para recargar de manera más eficiente o como frenos de fricción. Se puede decir que hasta una deceleración de 0,3 g, la frenada será siempre a través de los motores. Esto optimiza el nivel de recarga y garantiza un mínimo desgaste en las pastillas de freno, porque un 90 por ciento de las situaciones de frenada se realizarán de esta forma. Y cuando se pisa el pedal a fondo, los frenos convencionales entran en acción. El sistema permite regular cómo frena el coche, cuánta energía se destina a la frenada y cuánta a la recarga de las baterías... El conduc-

tor puede seleccionar el grado de recuperación de energía entre tres niveles. En el reglaje más bajo, el Audi e-tron se desliza por inercia sin resistencia adicional del freno motor regenerativo. En el más alto, el SUV eléctrico es decelerado perceptiblemente, de modo que el conductor puede acelerar y perder velocidad sólo utilizando el pedal derecho. Y además incorpora un Asistente de Eficiencia que aconseja al conductor, usando datos de la cartografía, el sistema de navegación o la información del radar, sobre cuándo debe levantar el pie derecho para conseguir la máxima efectividad en la frenada y en la recarga.





TIPO Q8 SU SILUETA SE ASEMEJA A LA DEL BUQUE INSIGNIA DE LA FAMILIA Q. MIDE 97 MILÍMETROS MÁS QUE ANTES DE LARGO, Y ESO SE NOTA EN TODO. HAY LLANTAS DE HASTA 20 PULGADAS



▲ Los faros Full LED son de serie, pero los Matrix se pagan aparte. El motor 1.5 TFSI es el único que no ofrece tracción quattro.



◀ Demasiado enfocado al conductor está el salpicadero, pero así también se gana ergonomía. La pantalla táctil de 8,8" y el cuadro digital de 10,25" son de serie, pero se ofrecen unas aún más grandes. Detrás hay mucho espacio, y la banqueta se puede desplazar 15 centímetros en dos partes.

Nada que ver

Y es que la segunda generación del Audi Q3 da un cambio radical respecto a su antecesor. No lo decimos sólo por su nueva imagen, que salta a la vista, sino también por su acabado, su tecnología, su amplitud... Es más coche que antes y le dará quebraderos de cabeza al Q5.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Tanto cambia este nuevo Audi Q3 que incluso ha variado su lugar de nacimiento. Ahora se fabrica en la factoría de Győr, Hungría, y no en la barcelonesa de Martorell.

Fue el pasado 25 de julio cuando tuvimos ocasión de conocerlo en vivo en un enclave 'top secret' a las afueras de Ingolstadt, en Alemania. Entonces, a coche parado, ya nos encandiló con sus formas, su mayor tamaño, su dosis extra de versatilidad... Desde entonces hemos estado pensando en el momento de ponernos al volante de este nuevo Audi Q3. Y ese momento ha llegado.

Tanto es así que nada más aterrizar en el aeropuerto de Bolzano, en el Sudtirolo italiano, nuestros ojos se clavan en un 45 TFSI, el más potente de esta nueva familia. Pero si sus

230 CV te parecen pocos, no te preocupes, porque Audi ya trabaja en un RS Q3.

Tardas nada y menos en encontrar la posición de conducción ideal. Salvo acceder, porque le delata su altura, nada te hace pensar que es uno más de esos tan de moda vehículos SUV, pues las piernas van estiradas, el volante está muy bien colocado... Es más A3 que Q3... pero de los de antes. Si

estás familiarizado con un A6, un A7 Sportback o un A8 –de los modernos– verás que este Q3 les va al rebufo, pues en opción hay instrumentación Audi virtual cockpit de 12,3 pulgadas y una pantalla central táctil de 10,1. Tecnología al poder.

Arrancamos, y ese 2.0 TFSI ni se siente. Suave, agradable, rápido. Sólo está disponible con cambio automático S tronic de doble embrague y 7

marchas, además de con tracción total quattro.

No nos engañemos, ¿quién se va a meter en apuros por malos caminos con un Q3? Aún así, equipa un programa 'off road', control de descensos... Pero sus llantas de 20 pulgadas no están por la labor expedicionaria. Y sí, esas llantas son una opción.

Así, no es de extrañar que ofrezca el comportamiento de un turismo, con mínimos balanceos y un paso por curva realmente preciso. Está claro que ayuda el que tuviera suspensión adaptativa, la cual varía su dureza dependiendo del programa elegido: Efficiency, Comfort, Dynamic o Individual.

Poco que objetar a esta versión; y tampoco pienses que te va a arruinar por su consumo, pues es sencillo rondar los 7 u 8 litros a ritmos legales.

En cualquier caso, si la cuestión económica nos preocupa, el diésel 2.0 TDI no es mala opción. Y sí, ya cumple la exigente norma Euro 6d TEMP. Esta versión sólo se ofrece por ahora con el cambio manual y la tracción quattro. Dinámicamente va como el TFSI, pues la plataforma MQB equipa en todos los Q3 la suspensión trasera independiente y la tracción quattro se traduce en seguridad, tanto en seco como en mojado, nieve, barro...

Anda muy bien, pero el futuro motor 40 TDI con 190 CV casará mejor con su mayor



FICHA TÉCNICA

MOTOR	35 TFSI	40 TFSI	45 TFSI	35 TDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984	1.984	1.968
Potencia máxima (CV)/rpm	150/5.000-6.000	190/4.200-6.700	230/5.000-6.700	150/3.500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.500-3.500	32,6/1.500-4.200	35,7/1.500-4.400	34,7/1.750-3.000
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	S tronic de 7 vel.	S tronic de 7 vel.	S tronic de 7 vel.	Manual de 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17
Peso (kg)	1.570	1.695	1.695	1.700
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.485/1.849/1.585	4.485/1.849/1.585	4.485/1.849/1.585	4.485/1.849/1.585
Volumen maletero (l)	530-675 / 1.525	530-675 / 1.525	530-675 / 1.525	530-675 / 1.525
Capacidad depósito (l)	58	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	7,4	6,3	9,3
Velocidad máxima (km/h)	207	220	233	211
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Emisiones CO2 (g/km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

corpulencia –es 97 milímetros más largo que antes–. Respecto al cambio manual, decir que su guiado y recorridos están a la altura de las expectativas, pero no así la forma del pomo, demasiado angular, y mucho menos la longitud de la palanca, impropia de Audi.

También es cierto que el motor diésel suena más que los TFSI, pero no es nada alarmante porque te beneficia de un consumo más ajustado, pues rondar los 6 litros de media real es pan comido.

Por su parte, el Q3 35 TFSI de 150 CV tiene desconexión de cilindros y no es mala op-

ción, así como el 40 TFSI, ya con 190 CV, pero ambos están condicionados por las, de momento, escasas opciones motor-cambio-tracción.

Es verdad que el salpicadero está demasiado orientado al conductor y deja al acompañante en un segundo plano, o que equipa una banqueta trasera estrechada para ganar dos pequeños huecos portaobjetos en sus extremos. Tampoco convence su bandeja, que deja a la vista parte del maletero cuando adelantas la banqueta posterior... Pero en algo tiene que pecar este SUV, que arrancará en unos 35.000 euros.

Aún sin definir

PRECIO

EMISIONES DE CO₂: NO COMUNICADAS

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>☑ Tecnología. Amplitud y versatilidad. Mecánicas. Comportamiento dinámico. Calidad.</p>	<p>☐ Asiento trasero estrecho. Bandeja del maletero. Pomo del cambio manual. Guantero.</p>



Redondea virtudes

Tres años después de su lanzamiento el CX-3 se pone al día con ligeros cambios estéticos, una actualización del interior y modificaciones técnicas que afectan a chasis y motores, destacando la llegada de un diésel más solvente. Y el equipamiento, que ya era rico, se incrementa más todavía.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si hay un segmento de mercado en ebullición, es el de los SUV-B, vehículos todocamino que se mueven arriba o abajo de los 4,20 metros y conquistan a un público principalmente urbano. Y el CX-3, que en sus tres años de vida se ha erigido en el segundo Mazda más vendido en España –tras el CX-5–, se somete ahora a una renovación que le permitirá luchar mejor frente a los Audi Q2, Hyundai Kona, Opel Mokka X, Toyota C-HR, Volkswagen T-Roc y compañía. Para empezar, los precios apenas varían –en función del equipamiento, algunas versiones suben un poco mientras que otras se abaratan–, y parecen aquilardados a tenor de la dotación de serie, realmente completa desde el básico Origin, que arranca –con motor 2.0 de gasolina y cambio ma-

nual– en 20.645 euros, cifra que ahora se queda en 17.549 euros con los 2.000 euros de rebaja promocional y los 1.096 por financiar la compra. Por encima se sitúan los acabados Evolution –el más asequible de los ofrecidos para el motor diésel– y Evolution Design, culminando la gama en los lujosos Zenith: faros Full LED, tapicería de tela y cuero, levas en el volante si el cambio es automático, cámara trase-

ra, sensor de parking también en la parte delantera, acceso sin llave, Head-Up Display a color –la pantallita queda demasiado baja–, navegador, radio digital, compatibilidad con Apple CarPlay y Android Auto... Tan completo, de hecho, que vemos mal que sea el único nivel de equipamiento ligado a la tracción total AWD, única alternativa si elegimos el motor de gasolina de 150 CV y disponible –2.800 euros

extra– con el diésel. Y es que, por ejemplo, sus neumáticos 215/50 R18 van peor en campo que los 215/60 R16 del resto de versiones. Por contra, es loable que las tres mecánicas, sea cual sea el tipo de tracción, puedan asociarse al cambio manual o al automático, de funcionamiento éste algo lento en uso deportivo y que sube el precio 1.800 euros.

La carrocería estrena parrilla frontal y ópticas traseras LED, recibe detalles en negro brillante, equipa nuevas llantas de 18 pulgadas y ofrece el color Soul Red Crystal, que ya conocíamos del CX-5. Y el interior no escapa a la evolución, pues las banquetas de los asientos delanteros se benefician de una espuma de uretano que aísla más, mejora la calidad de las tapicerías de piel, se añade un reposabrazos delantero con cofre y un reposabrazos trasero, el retrovisor

PRECIO desde 20.645 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 114 A 160 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Agrado. Gama variada: motores, cambios y tracción. Diésel más energético. Equipamiento.	Espacio en segunda fila. Caja automática algo lenta. Tracción total sólo con acabado Zenith.



▲ En el interior cambia la consola central –ahora el freno de estacionamiento es eléctrico–, se añade el apoyabrazos trasero y hay nuevos materiales y detalles rediseñados.

interior pasa a ser fotosensible en toda la gama y se rediseña la consola central, pues el freno de estacionamiento ahora es eléctrico y se adelanta el mando giratorio HMI Commander. Además, en los CX-3 Zenith el sistema de infoentretenimiento es ahora compatible con Apple CarPlay y Android Auto.

La tecnología de seguridad i-Activsense se actualiza también, pues el asistente de frenada en ciudad SCBS puede detectar peatones por la noche, el control de cruce-



▲ El nuevo motor diésel SkyActiv-D de 1,8 litros rinde 115 CV y deriva del anterior 1.5 de 105 CV. Además de ser más grande, introduce mejoras en la combustión y en el diseño de los pistones; y está disponible con tracción delantera y total.

Y es nueva la mecánica diésel SkyActiv-D, pues desaparece el 1.5 de 105 CV y aparece este 1.8 de 115 CV y 27,6 mkg, basado en el anterior pero más moderno: cambios en el proceso de combustión, turbo más grande, pistones de nuevo perfil... Anuncia un consumo medio de 4,4 l/100 km o emisiones de CO₂ de 114 g/km, y elimina los NOx del motor sin necesidad de emplear AdBlue. En carretera, que incluyó un retorcido itinerario por la malagueña Sierra de las Nieves, nos convenció su razonable empuje, presente desde 1.500 rpm hasta más allá de las 4.500 vueltas; y aunque las prestaciones no son de órdago, sí permite una conducción más ágil que con el motor anterior. No nos pareció especialmente silencioso, pero tampoco molesto.

adaptativo MRCC funciona a cualquier velocidad –antes lo hacía desde 30 km/h– y toda la gama incorpora el sistema Autohold, que evita que el coche, cuando salimos desde parado, retroceda al levantar el pie del freno.

Pero lo trascendental tiene lugar bajo el capó, pues se ha renovado el SkyActiv-G de gasolina, un 2.0 atmosférico con versiones de 121 y 150 CV que gana respuesta a bajo régimen y reduce el consumo a regímenes altos, de modo que se mantienen en el mismo tramo impositivo que con la homologación NEDC precedente.

En cuanto al comportamiento, el CX-3 siempre ha ido tan bien –la suspensión tiraba a firme– que nosotros habríamos dejado las cosas como estaban. Pero Mazda buscaba más confort, y aunque se consigue, el balanceo es algo mayor y parece haberse perdido un poco de eficacia al límite. Cuestión de gustos, quizás.

ÓPTICAS TRASERAS DE LED Y LLANTAS DE 18 PULGADAS DE NUEVO DISEÑO. TAMBIÉN EL CHASIS DEL CX-3 EVOLUCIONA: SUSPENSIÓN, DIRECCIÓN, NEUMÁTICOS...



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0G2WD	2.0GAWD	1.8D2WD	1.8DAWD
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.759	1.759
Potencia máxima (CV/rpm)	121 / 6.000	150 / 6.000	115 / 4.000	115 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,0 / 2.800	21,0 / 2.800	27,6 / 1.600-2.600	27,6 / 1.600-2.600
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6 v. / Aut. 6 v.			
Frenos del/tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/50 R18	215/60 R16	215/50 R18
Peso (kg)	1.184 (Aut: 1.213)	1.256 (Aut: 1.288)	1.243 (Aut: 1.261)	1.307 (Aut: 1.332)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535
Volumen maletero (l)	350 / 1.260	350 / 1.260	350 / 1.260	350 / 1.260
Capacidad depósito (l)	48	44	48	44
De 0 a 100 km/h (s)	9,0 (Aut: 9,9)	8,8 (Aut: 9,7)	9,9 (Aut: 11,0)	10,5 (Aut: 11,5)
Velocidad máx. (km/h)	192 (Aut: 187)	200 (Aut: 195)	184 (Aut: 183)	181 (Aut: 179)
Consumo mixto (l/100 km)	6,2 (Aut: 6,1)	7,0 (Aut: 6,7)	4,4 (Aut: 4,9)	4,8 (Aut: 5,2)
Emisiones CO ₂ (g/km)	141 (Aut: 140)	160 (Aut: 152)	114 (Aut: 129)	126 (Aut: 137)
Precios desde... (euros)	20.645	27.750	21.845	26.650

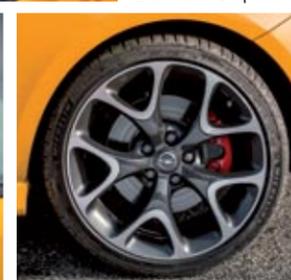
Reactivación

GSI



▶ En opción se ofrecen unos asientos Recaro magníficos –derecha–, pero lo de serie tienen también diseño deportivo.

▼ Pinzas rojas de freno y llantas de 17 pulgadas de serie; pero la unidad conducida llevaba los 215/40 R18 opcionales.



LA HISTORIA DE LOS CORSA GSI 30 años de deportivos populares

Aunque Opel optó inicialmente por 'GTE' para identificar a sus modelos deportivos, en 1984 empezó a usar las siglas 'GSI' (Grand Sport Injection), aplicadas por vez primera al Manta y al Kadett. Pero en el Corsa, nacido en 1982, la primera versión GSI se haría esperar hasta 1988, cuando equipó el motor 1.6 de 100 CV, que le permitía coger 188 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 9,5 segundos. En la segunda generación del Corsa, la variante deportiva GSI 16V –ése era su nombre real– montaba también un 1.6, pero con 109 CV –anunciaba valores de 195 km/h y 9,5 segundos–, mientras que el tercer Corsa GSI tenía un 1.8 16V de 125 CV, alcanzaba 202 km/h y hacía el '0-100' en 9,0 segundos. Por último, en 2007 nació el cuarto Corsa GSI, ya con un 1.6 Turbo de 150 CV que le permitía alcanzar 210 km/h y acelerar hasta 100 km/h en 8,1 segundos.



▶▶ En 1988, el Corsa A recibió la primera versión GSI –izquierda–, de 100 CV. Y el Corsa B –derecha– tuvo variante GSI 16V, de 109 CV.



▶▶ El Corsa C –izquierda– contó con una versión GSI de 125 CV; y en 2007 llegó el GSI de 150 CV, ya con turbo, del Corsa D –derecha–.

Con el Insignia GSi lanzado hace unos meses, Opel recuperaba una denominación mítica que ahora se aplica también al Corsa, lo que da lugar al quinto Corsa GSi de la historia. Tiene 150 caballos y caja manual, un chasis optimizado, una imagen impactante y un precio real de derribo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el momento de escribir estas líneas, el nuevo Corsa GSi podía salirnos por sólo 14.400 euros incluyendo las campañas de lanzamiento, los 1.000 euros de descuento adicional por financiación y el Pack GSi 1, que añade al equipo de serie la cámara de visión trasera y los faros bi-xenón adaptativos con luces LED diurnas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TURBO
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.364
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 5.000
Par máximo (mkg/rpm)	22,4/3.000-4.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/45 R17
Peso (kg)	1.214
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.021/1.736/1.479
Volumen maletero (l)	280 / 1.090
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	207
Consumo mixto (l/100 km)	6,0
Emissiones CO ₂ (g/km)	138
Precios desde... (euros)	21.500

Precio válido para septiembre –más adelante, quién sabe– que resulta atrayente porque a cambio nos llevamos un pequeño deportivo de buenas prestaciones e imagen bastante agresiva. Porque a partir de la carrocería de tres puertas –lástima que no haya un GSi de cinco puertas, e incluso un GSi automático– se ha creado un coche cuya presencia impone: grandes entradas de aire, capó esculpido, alerón trasero generoso, taloneras laterales, parrilla frontal de panal de abeja, espejos exteriores en imitación de fibra de carbono, salida de escape cromada, pinzas de freno rojas o unas llantas de 17 pulgadas que podemos sustituir, en opción, por unas de una medida mayor, ligadas a neumáticos deportivos 215/40 R18. Y aunque el interior no se ha personalizado tanto, también hay volante específico y palanca de cambio forrados en cuero, pedales de aluminio o unos asientos más deportivos; aunque tras probar los Recaro opcionales –aún no se conoce el

precio–, sería un extra que pagaríamos gustosos.

La casa alemana dota al nuevo Corsa GSi del conocido –y revisado– motor de gasolina 1.4 Turbo, con 150 CV al tranquilo régimen de 5.000 rpm y un par máximo de 22,4 mkg, que no es de récord –25,5 tiene el 1.5 TSI del Seat Ibiza– pero es constante entre 3.000 y 4.500 vueltas. Aunque por debajo de esa cota apenas hay empuje entre el ralenti y las 2.000 rpm, y escasea el brío entre 2.000 y 3.000 rpm, de manera que conviene jugar con el cambio para buscar el margen más eficaz.

Al respecto, la caja de seis marchas ha sido optimizada en cuanto a manejo y desarrollos, pero unos recorridos de palanca más cortos se agradecerían cuando practicamos una conducción dinámica, a la que se presta este nuevo GSi por su estupendo comportamiento –equipa chasis OPC, con tarados más firmes y tren trasero reelaborado–, consistente frenada –discos ventilados de 308 milímetros en las ruedas delanteras– y correcta dirección. Y aunque en las retorcidas carreteras alsacianas donde lo probamos nos encantó la pisada del coche con las

gomas opcionales, nos gustaría probar un día el Corsa GSi con los 215/45 R17 de serie, que creemos suficientes y preservarán aún mejor el confort sobre mal asfalto.

Estamos ante un utilitario de imagen exclusiva y bastante rápido; pero debe quedar claro que no es una bala, y que se queda lejos del 'top' del segmento, donde rondan los 200 CV de potencia: Ford Fiesta ST, Peugeot 208 GTi, Renault Clio Sport R.S., Volkswagen Polo GTI... Anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos, que está bien pero no te hace perder el co-

nocimiento, y la nueva versión parece cuadrar más con clientes que buscan un coche ágil, de estética personal y conducción con buenas sensaciones, pero que no necesitan prestaciones 'de rallye' ni quieren invertir demasiado dinero.

En cuanto al consumo, los 6,0 l/100 km de media homologados se nos antojan algo elevados –4,7 anuncia el Ibiza 1.5 TSI de 150 CV y 4,9 el Ford

Fiesta 1.0 EcoBoost de 140–, aunque el completo equipo de serie y el moderado precio de las opciones ayudan a convertirlo en una buena compra.

PRECIO	21.500 €
EMISIONES DE CO ₂ : 138 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Precio con descuentos: 14.400 euros. Imagen deportiva. Asientos Recaro. Comportamiento.	<p>-</p> Respuesta a bajo régimen. Tacto del cambio. Gasto algo elevado. Sólo manual y tres puertas.



25.000 kilómetros batiendo records

Hemos alcanzado el ecuador en el primer test de fiabilidad que esta revista realiza a un modelo híbrido enchufable, y los resultados son sorprendentes. El consumo ha sido increíblemente bajo, en modo eléctrico hemos hecho más kilómetros que con ningún otro y no ha dado ni un problema.

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

El Ioniq Plug-in ha cruzado la meta intermedia de los 25.000 kilómetros y ha llegado fresco como una lechuga, sin una gota de sudor y con la camiseta seca. Y ha batido varias marcas. Como no podía ser de otra forma, hemos vuelto a Andorra. Nuestro fiel colaborador Felipe tiene allí amigos, y además tiene el bien más preciado del mundo: tiempo. Por eso se

escapa allí siempre que tiene un coche de pruebas y se le encomienda hacer todos los kilómetros que pueda. El 24 de julio pasado salía de madrugada para recorrer con nuestro Ioniq los 608 kilómetros que hay desde Madrid hasta el Principado. Como es habitual, mientras circula por autovía o autopista activa el control de velocidad de cruce a 130 km/h y devora kilómetros. Dos días después, el 26 de julio, ya está de vuelta,



▲▼ El día que alcanzamos los 25.000 kilómetros, el Ioniq conseguía 1,7 l/100 km de media.

y cuando llega a la redacción el ordenador de consumos del coche marca 4,6 l/100 km de media, lo que se corresponde con sus mediciones en las gasolineras. La cifra es magnífica porque viajaban dos personas con dos maletas pequeñas, porque el trayecto hasta Andorra tiene una parte de carretera convencional y una buena porción de subida, porque es una berlina de casi 1.600 kilos de peso y porque su motor térmico es de gasolina y, en con-



Recorriendo el Camino de Santiago llegamos a Hontanas, en Burgos, cuyo conjunto urbano fue declarado Bien de Interés Cultural en categoría de Conjunto Histórico Artístico en 1999.

junto con el eléctrico, rinde un total disponible de 141 caballos. Este desplazamiento es sólo un pequeño ejemplo de las agradables sorpresas que

►► Puede que el Hyundai Ioniq híbrido enchufable haya sido uno de los mejores coches que hayan pasado por esta sección en los casi 35 años de vida de nuestra revista. La etiqueta 0 de la DGT es un argumento contundente.



LAS CIFRAS **Ultimate ACTIVE**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	1.6 GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	44,5 kW (60,5 CV)
Par máximo	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	63 kilómetros

BATERIA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio y polímero - 8,9 kWh

SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / 27,0 mkg

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automát. doble embrague, 6 vel.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,66
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 280 mm / Discos 262 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores de gas y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos (marca) - Llantas	205/55 R16 (Michelin) - 6,5x16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.570
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.470 / 1.820 / 1.450
Capacidad maletero - depósito (l)	341 / 1.401 - 43

PRESTACIONES

KILÓMETROS	9.300	16.300	24.897
-------------------	--------------	---------------	---------------

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	17,0	16,9	16,9
1.000 m salida parada	30,9	30,8	30,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,6)	9,6 (10,6)	9,5 (10,6)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	14,8	14,8	14,7

1.000 m desde 40 km/h en D	28,9	28,6	28,6

De 80 a 120 km/h en D	6,8	6,8	6,8

POTENCIA BANCO	154,6 CV	155,5 CV	156,0 CV
-----------------------	----------	----------	----------

CONSUMOS

KILÓMETROS	9.300	16.300	24.897
-------------------	--------------	---------------	---------------

EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	3,6	3,8	3,7

EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	2,8	2,5	2,6

EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	3,7	3,8	3,7
A 140 km/h de cruce	4,9	5,0	4,8

CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	3,5	3,5	3,5

AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	1.228	1.228	1.228

CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano / extraurbano / mixto	nd/nd/lj	nd/nd/lj	nd/nd/lj



EL CONDUCTOR DEL IONIQ HÍBRIDO ENCHUFABLE PUEDE CONTROLAR

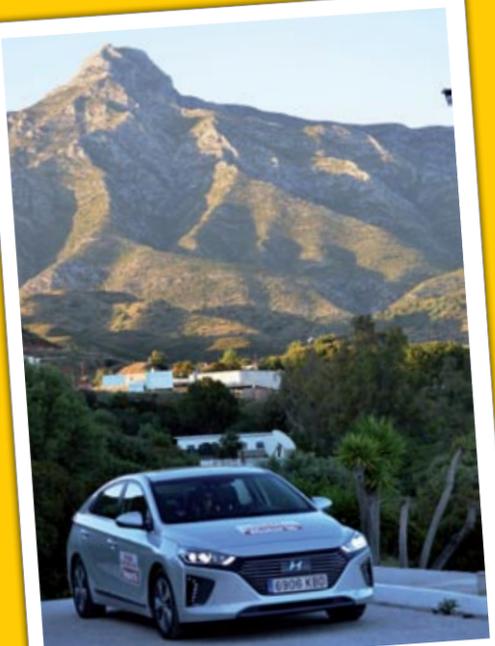
ABSOLUTAMENTE TODA SU TECNOLOGÍA DE UN SOLO VISTAZO

LAS MEJORES FOTOS DE LOS PROBADORES En la España más bonita

Viajar es un placer en el Ioniq por agrado, espaciosidad y relación prestaciones-consumos, además de no tener que estar preocupados porque el Ayuntamiento de la ciudad que visitamos haya activado cualquier protocolo anticontaminación. El Ioniq Híbrido Plug-in se mete hasta la cocina y aparca gratis. Pero además da gusto viajar con un coche cómodo que gasta poquísimo. Por eso el coche no ha parado de moverse este verano. Y este es el resultado.



El embalse de Riaño, situado en la provincia de León, es alimentado por los ríos Esla y Yuso. La polémica presa cerró sus compuertas en 1987, y el agua inundó el valle donde estaban asentados 9 encantadores pueblos.



El Ioniq ha realizado escapadas fugaces a lugares de ensueño, de los que hay cientos en la geografía española. Al fondo, el Pico de la Concha frente a la costa malagueña.



El mirador del Puerto de Panderruedas tiene unas vistas privilegiadas sobre el Macizo Central de los Picos de Europa y el Valle de Valdeón. Desde el propio mirador parten rutas espectaculares a través de bosques.



El casco antiguo de Frigilliana, en la provincia de Málaga, se caracteriza por su barrio mudéjar. El Ioniq de nuestra prueba pasó a duras penas por algunas de sus calles más angostas.



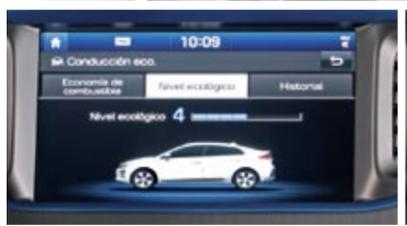
El litoral malagueño está repleto de puertos deportivos con barcos que quitan el hipo. En este caso, el Ioniq posa en el puerto de Cabopino, junto a Marbella, al lado de uno de los yates más grandes y aerodinámicos.



◀ El salpicadero del Ioniq está bien resuelto, y en general la calidad percibida es muy buena, con ajustes magníficos. Sin embargo, a los plásticos utilizados les falta un punto más de calidad.



◀ Abatiendo los asientos, nuestro colaborador Felipe González metió su bicicleta sin despeinarse, y sin desmontar nada. El cambio automático es uno de sus mejores argumentos porque es de doble embrague, y no un CVT. Las múltiples pantallas nos informan de todo.



nos ha ido brindando el Ioniq híbrido enchufable a lo largo de esta prueba de fiabilidad, en la que el coche no ha dado ni un sólo problema. Y eso que hubo un susto con el freno de estacionamiento, que no es un mando electrónico ni la palanca convencional, sino un pedal situado a la izquierda de los otros dos, lo que ya empieza a parecer antediluviano a muchos conductores: se activa pisándolo hasta el fondo y se quita volviendo a pisar el pedal con fuerza para que suba. Un susto, decíamos, provocado por el humo que salía de las ruedas traseras cuando un conductor ajeno al equipo de pruebas circuló con el coche

dos kilómetros durante una sesión de fotos... con el freno de estacionamiento puesto. Pero quedó en eso, en un susto, y en la cara de sorpresa del conductor, que intuyó –erróneamente– que el Ioniq debía montar un freno de estacionamiento de botón, y que se desactivaría automáticamente al acelerar y ganar velocidad. Pero ningún otro contratiempo, y sí muchos buenos momentos, es lo que hemos logrado conduciendo uno de los Hyundai más avanzados de una gama que, por ejemplo, incluye también el Nexo animado por hidrógeno. El cuaderno de bitácora del coche y su apartado reserva-

do a los consumos medidos por cada probador parece de broma por las cifras anotadas, sobre todo si éstas se medían partiendo con la batería cargada al máximo. En esas condiciones lo normal es que el gasto rondara entre los 3,0 y los 3,5 litros cada 100 kilómetros, pero como la autonomía en modo eléctrico supera los 60 kilómetros, los recorridos cortos han sido una auténtica gozada, pues muchas veces el consumo de gasolina era cero. Y el de electricidad para recorrer esos 60 kilómetros con el Ioniq Plug-in en modo eléctrico EV ronda el euro. Durante el tiempo que el Ioniq ha estado en nuestro

poder las anécdotas se han sucedido. Por ejemplo, un viandante le preguntó a uno de los probadores si el coche contaba con red interna de 220 voltios. Otro se interesó por el lugar donde se encontraban las baterías. Y una conductora, desde un Toyota híbrido y mientras estaba parada en un semáforo, puso mucho interés en conocer el consumo medio que nos estaban dando las pruebas con el modelo de Hyundai. Son sólo tres ejemplos, pero hubo muchos más, demostración palpable del interés del gran público por las nuevas tecnologías y por los coches con energías alternativas.

SILENCIOSO AL NO UTILIZAR UN CAMBIO AUTOMÁTICO DE VARIADOR Y SÍ UNO DE DOBLE EMBRAGUE, EL SILENCIO DE MARCHA ES LOABLE

ADQUISICIÓN DE DATOS EN EL BANCO DE POTENCIA DE BOSCH
Al final, la potencia total aumenta en 15 caballos

Llegamos al Banco de Potencia de Bosch en Madrid con tres cuartos de carga de la batería. El Ioniq Plug-in ha ido mejorando el dato de potencia de su motor de gasolina GDI desde los 105 caballos iniciales a los 120 que ha rendido en banco en la última medición. Hyundai da por bueno el resultado, pues aseguran que prefieren anunciar valores más bajos para garantizar que todas las unidades, siempre con pequeñas tolerancias, lo superarán. En el motor eléctrico síncrono de imán

permanente se ha reducido un diez por ciento el espesor de sus componentes y rinde 44,5 kW, el equivalente a 60,5 caballos, por lo que la potencia total disponible pasa de 141 caballos a 156, una cifra suficiente para mover el coche con soltura incluso en situaciones extremas de carga. El empuje del coche es magnífico desde bajas revoluciones por la acción del motor eléctrico, que completa con mucho par instantáneo las posibles carencias del motor de explosión atmosférico.



▲ Un buen número de becarios de electromecánica observan con detenimiento la labor de los ingenieros de Bosch preparando el Ioniq Plug-in en el Banco de Potencia de la marca alemana.

El Ioniq Plug-in no ofrece red propia de 220 voltios, pero su batería de alto voltaje se puede cargar en cualquier toma de corriente doméstica de 220 voltios. La batería está garantizada durante 8 años o 200.000 kilómetros, mientras que el tren motor, la dirección, la suspensión –no los amortiguadores– y el sistema de frenos –salvo, lógicamente,

discos y pastillas– tienen una garantía de 5 años sin límite de kilómetros. También ha habido mucho interés por parte incluso de mecánicos profesionales, sobre si los 141 caballos de rendimiento conjunto eran suficientes para mover con brío al Ioniq Plug-in. Y la respuesta siempre ha sido clara: el Ioniq de nuestra prueba de fiabilidad acelera por de-

bajo de los 10 segundos en la medición de 0 a 100 km/h, mantiene cruceros elevados sin problema aunque el coche vaya cargado al máximo y en todo momento responde al acelerador como si de un modelo tradicional se tratase. El motor Kappa GDI 1.6 L no tiene turbo... ni falta que le hace, sobre todo si tenemos en cuenta que el motor eléctri-



▲ Como buen vehículo moderno, el Ioniq se arranca o se para por medio de un botón.

co rinde el equivalente a 60,5 caballos y consigue el efecto turbo cuando deseamos una respuesta inmediata. Además, las baterías cuentan con una capacidad de 8,9 kWh, frente a los 1,56 kWh del Ioniq Hybrid normal, no enchufable. Y no hay que menospreciar la aerodinámica de esta versión, ya que presume de un Cx de 0,24 gracias a su rejilla de radiador activa, que se cierra automáticamente a alta velocidad para mejorar la penetración, o se abren al 50 o al 100 por cien cuando el coche circula a baja velocidad o por ciudad. Y como si fuese un modelo Premium de una marca alemana de noble alcurnia, el Hyundai Ioniq Plug-in cuenta con el sistema ECO-DAS, una función exclusiva de la guía de navegación que analiza la información de la carretera o la ruta prevista y ayuda



El puerto de San Glorio une las provincias de León y Cantabria. Según varios estudios, este paso fue utilizado por las legiones romanas desde el sur para la invasión del territorio cántabro.



Hasta el mirador del puerto de Las Señales hemos subido con el Ioniq Plug-in. Una cumbre frecuentada por ciclistas, pues muchas veces ha formado parte del recorrido de la Vuelta Ciclista a España.

a lograr el consumo más bajo, pues avisa previamente de los tramos en los que se debe reducir la velocidad, evitan frenadas bruscas y ayudan

do a minimizar el gasto. Y está claro que todo ayuda. Pero de tanto hablar de baterías, recarga, enchufes, etcétera, puede que muchos

lectores se pregunten si un coche tan sofisticado como el Ioniq Plug-in requiere más mantenimiento y una mayor inversión en él. Nada más le-

jos de la realidad, ya que este modelo no necesita un mantenimiento extra respecto a un modelo convencional. Y el motor de gasolina requiere las

HABRÍA QUE MEJORAR... POCOS DEFECTOS, PERO VISIBLES

Hemos comentado muchas veces a lo largo de esta prueba de fiabilidad que el Ioniq híbrido enchufable es un coche muy bien diseñado, y que se ha llevado a la realidad dotado de una buena dosis de alta tecnología y magníficas soluciones. Pero no hay coche perfecto por mucho que algunos rocen el ansiado galardón. Muy condicionados por el público americano, donde este modelo tiene un amplísimo mercado, el freno de estacionamiento es de pie, y a algunos les costará recordar al principio el lugar y la forma de activarlo o desactivarlo. En esta versión enchufable del híbrido de Hyundai, el maletero pasa de 443 a 341 litros debido a que esta versión recurre a dos paquetes de baterías, en vez de a la única que lleva el híbrido no enchufable. Y la adicional, junto a su sistema de ventilación, invade parte del doble fondo del maletero. El volumen se reduce, pero quizás lo que más moleste es no poder recurrir a una rueda de repuesto, ni siquiera de las llamadas de galleta. Son algunos sacrificios para poder disfrutar de la etiqueta 0. La suspensión también nos ha parecido demasiado firme en según qué pisos. Y echamos en falta un limpiaparabrisas trasero.



◀ El maletero del Ioniq Plug-in reduce su volumen 100 litros para alojar en su doble fondo otra batería para ir más tiempo en modo EV. El freno de pedal ya no se estila en Europa. No hay limpiacristales trasero.



BANCO DE PRUEBAS
En cada medición lo ha hecho mejor

Con la batería cargada al 98 por ciento, el Ioniq Plug-in, ya con 25.000 kilómetros, ha vuelto a mejorar los datos homologados de aceleración, pasando de los 10,6 segundos oficiales en el '0-100' a los 9,5 logrados por nuestro equipo del Centro Técnico. Ese registro se consiguió en modo Sport, que resultó ser el programa más eficaz para lograr el dato. Una vez realizado

este test, consistente en seis aceleraciones y recuperaciones en unos seis kilómetros, la carga de la batería pasó del 98 al 88 por ciento, una disminución mínima que poco a poco fuimos recuperando en la frenada. En la recuperación de los 400 metros el dato ha mejorado otra décima más, quedando establecido en 14,7 segundos, al nivel de una berlina mucho más potente.

▶▶ Nuestro compañero Julián se dispone a realizar los test de aceleración, recuperaciones, frenadas y sonómetro al Ioniq. Con 25.000 kilómetros seguía mejorando sus marcas.



AGRADABLE Y FÁCIL DE CONDUCIR. ASÍ ES EL IONIQ PLUG-IN, QUE PUEDE RECORRER MÁS DE 60 KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO



EN MANOS DEL EXPERTO FIABLE, SEGURO Y EFICIENTE COMO POCOS

La protección del cableado que une el motor eléctrico y la doble batería de iones de litio, y su distribución por los bajos de la plataforma, es impecable y segura. Ese cableado de alta tensión está bien preservado y bien oculto por un panel atornillado. Además, la toma de corriente que permite cargar la batería se ha ubicado con buen criterio en la aleta delantera izquierda, lejos del depósito de gasolina. La plataforma del Ioniq es totalmente nueva y el coche emplea un alto porcentaje de piezas de aluminio, como el capó delantero y el portón trasero; además

de muchas piezas de la suspensión, que es multibrazo en el eje trasero. En las comprobaciones técnicas realizadas tras recorrer 25.000 kilómetros detectamos un nulo desgaste de los frenos —tanto discos como pastillas—, lo que tiene mucho que ver con el poder de retención del sistema híbrido y su frenada regenerativa, que permite frenar menos veces y con menor intensidad de lo normal. Los amortiguadores están al 85 por ciento de su eficacia a pesar de que el coche pesa casi 1.600 kilos. También comprobamos el impecable anclaje de la batería y su ventilación, que en este modelo enchufable está dividida en dos módulos. El sistema de refrigeración aspira el aire del habitáculo desde una rejilla en las plazas traseras, lo que garantiza una temperatura de confort de entre 20 y 24 grados. Este aire se hace pasar por las baterías para mantener su temperatura dentro de los márgenes de funcionamiento (30°C - 32°C) y lo impulsa al hueco del maletero, desde donde se evacúa.



▲ Las ruedas delanteras llegaron al límite de desgaste legal con 25.000 kilómetros.



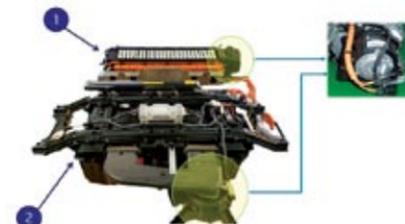
▲ El cableado de alta tensión que une el motor eléctrico con las baterías está bien protegido, y luego cubierto por una tapa.



▲ El desgaste de todos los elementos susceptibles de sufrir más deterioro ha sido mínimo.

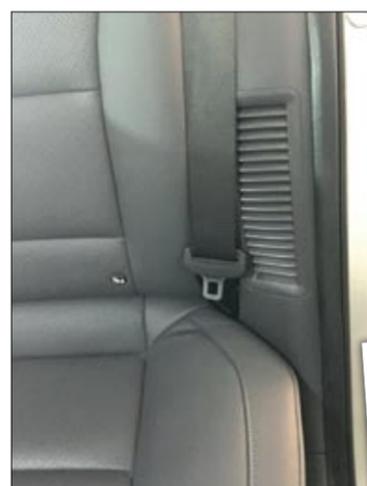


◀ La batería del Ioniq PHEV está dividida en dos módulos, uno situado bajo la banqueta trasera (1), que lleva su propio impulsor. Y el segundo (2) va en el maletero, con un sistema de refrigeración que utiliza el aire del habitáculo aspirando por la rejilla que mostramos en la foto de la derecha.



◀ Los discos delanteros han sufrido un desgaste nulo en estos 25.000 km; mientras que las pastillas de freno delanteras han perdido sólo un milímetro de grosor.

▶ En el caso del equipo de frenos trasero no ha habido desgaste alguno ni en pastillas ni en el disco de freno. Se nota que la retención que ejerce el sistema híbrido es mayor.



▲ Sólo en el lado derecho del asiento trasero se encuentra esta rejilla, que sirve de toma de aire para la ventilación de las baterías.

▼ El cable, el enchufe y el transformador para cargar el Ioniq Plug-in se pueden guardar en esta funda cuando viajamos.



◀ Aunque esta versión enchufable pierde espacio, los respaldos abatibles dan un juego tremendo. Los asientos son cómodos y hay mucha amplitud.



▲ El motor de gasolina situado por delante del eje delantero y las baterías y el depósito de gasolina por delante del trasero logran un buen reparto de pesos.



El puerto de Las Señales, en la provincia de León, es uno de los más altos de la Cordillera Cantábrica. Se rodea de una rica fauna, con especies en peligro de extinción como el oso pardo.

vil, climatizador automático, faros LED, acceso y arranque sin llave y sensor de lluvia y luces, rejilla activa, retrovisores plegables de forma eléctrica, navegador con pantalla táctil y navegación predictiva, o un buen paquete de asistentes de seguridad. Un precio muy competitivo por cuanto un rival bastante directo como es el Toyota Prius Hybrid, aunque no en su versión enchufable —no está disponible en España—, cuesta 29.990 euros con peores prestaciones, menor garantía, sin etiqueta 0 y con un gasto mucho más alto.

El Ioniq híbrido en su versión enchufable nos está pareciendo un modelo muy a tener en cuenta por muchas y poderosas razones. Tiene lo mejor de dos mundos y a un precio muy competitivo. Y sólo exige disponer de un enchufe para potenciar sus posibilidades.

mismas revisiones o vigilancia que cualquier otro motor de gasolina.

La versión probada, con acabado Style, tiene un equipamiento completísimo y un precio de 33.000 euros con

todos los descuentos. Sin embargo, el Ioniq Plug-in también está disponible desde 30.000 euros en nivel Tecno, con una dotación que incluye, entre otros elementos, airbag de rodilla, cámara trasera, cargador inalámbrico de mó-





EL GASTO REAL DE LOS CUATRO SEAT CON MOTOR DIÉSEL COMPARADOS FUE BAJÍSIMO, Y VENCÍO EL IBIZA: 4,51 L/100 KM



Beben lo mínimo

En plena polémica sobre el futuro del diésel, Motor 16 ha sometido a cuatro modelos de Seat con mecánica TDI a un test de consumo en condiciones reales de uso: ciudad, autovía y carreteras de todo tipo. Y la conclusión es sencilla: la drástica reducción de emisiones protagonizada por los motores diésel no ha afectado al gasto, que sigue asombrando, por bajo, en cualquier escenario.

En Motor 16 nos ponemos al frente de cuantos defienden a los modernos diésel, que nada tienen que ver con los vetustos motores a los que deben referirse quienes, desinformados, atacan sin excepción a todos

los vehículos animados por gasóleo. Porque la industria, incentivada por directivas cada vez más restrictivas en materia de emisiones, ha hecho los deberes al reducir a buen ritmo la generación de partícu-

las sólidas, dióxido de carbono y óxidos nitrosos hasta lograr propulsores diésel que no sólo cumplen lo exigido por la UE, sino que llegan a mejorar los valores de sus 'hermanos' de gasolina. Es el caso del CO₂.

¿Pero sería posible que al reducirse tanto las emisiones el consumo se viera afectado de alguna manera? Buscar la respuesta nos llevó a plantear un test de consumo real para el que hemos recurrido a cua-

tro modelos de Seat con motor TDI, que nos parecen una muestra muy representativa: dos SUV –Arona y Ateca– y dos 'turismos' –Ibiza y León ST–. Además, elegimos motores de potencias bien diferentes –desde los 95 CV del Arona a los 190 del Ateca, pasando por los 115 del Ibiza o los 184 del León familiar–, versiones de caja manual o automática, tracción delantera y total...

Ya sólo faltaba buscar un 'circuito'. Y qué mejor escenario que la propia red viaria: un itinerario urbano de 4.370 metros al que dimos 12 vueltas, un tramo de autovía relativamente llano y un trayecto de carretera convencional que incluía un puerto de montaña y secciones de perfil suave, pero de distinta inclinación. Lo avanzaremos ya: los resultados convencen totalmente.

► Potencias entre 95 y 184 CV en nuestros coches de prueba. Los motores 1.6 TDI de Ibiza y Arona se unían a cajas de cambio manuales, y a la transmisión DSG los 2.0 TDI de León ST y Ateca.



INYECCIÓN DE ADBLUE LOS ÓXIDOS DE NITRÓGENO SÍ TIENEN LOS DÍAS CONTADOS



▲ La instrumentación nos informa sobre la autonomía del depósito de AdBlue, aditivo que minimiza la emisión de óxidos de nitrógeno. La boca de llenado está junto a la del gasóleo.

Los modernos propulsores diésel de Seat incorporan el sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) de segunda generación, que logra una mayor eficiencia al reducir y transformar las partículas NOx en elementos inocuos para el medio ambiente. Para conseguirlo, se sirven de un depósito de AdBlue, cuya boca de llenado va junto a la del combustible. Y a la hora de reducir las emisiones de CO₂ emplean medidas que van desde la reducción de la contrapresión de escape a la reducción de la potencia absorbida por la bomba de aceite, pasando por el uso de un lubricante de baja viscosidad para aminorar fricciones, la depuración de gases mediante un catalizador de cuatro vías...



▲ Para que el conductor reduzca al máximo el consumo, Seat ofrece el Eco-Trainer, función que ayuda a ahorrar combustible mediante consejos ecológicos o recomendando la marcha idónea. Y el Seat Drive Profile incluye un modo ECO muy eficiente.

LA PRUEBA, EN DATOS UN LITRO DE DIFERENCIA ENTRE EL MENOR Y EL MAYOR GASTO

MODELO	CIUDAD	AUTOVÍA	CARRETERA	CICLO URBANO			TOTAL
				Subida	Montaña	Bajada	
	52,4 km	78,9 km	57,7 km	24,0 km	15,4 km	18,3 km	189,0 km
Seat Ibiza 1.6 TDI 115 6 vel.	4,7 l/100 km	4,4 l/100 km	4,5 l/100 km	5,5 l/100 km	4,7 l/100 km	3,0 l/100 km	4,51 l/100 km
Seat León ST 2.0 TDI 184 DSG6	5,9 l/100 km	4,9 l/100 km	5,1 l/100 km	6,4 l/100 km	5,0 l/100 km	3,6 l/100 km	5,25 l/100 km
Seat Arona 1.6 TDI 95 5 vel.	5,1 l/100 km	5,8 l/100 km	4,8 l/100 km	5,9 l/100 km	5,0 l/100 km	3,1 l/100 km	5,29 l/100 km
Seat Ateca 2.0 TDI 190 DSG6 4Drive	5,5 l/100 km	5,5 l/100 km	5,7 l/100 km	7,1 l/100 km	6,1 l/100 km	3,4 l/100 km	5,55 l/100 km



EL IBIZA 1.6 TDI 115 FUE EL QUE MENOS CONSUMIÓ EN TODOS LOS RECORRIDOS. Y EN CIUDAD GASTÓ SOLO 4,7 L/100 KM



El líder del ahorro

El Ibiza con motor 1.6 TDI de 115 CV se impuso en el cómputo global y en todas las mediciones parciales. Gasta poco sea cual sea el tipo de uso.

Podíamos haber elegido cualquiera de los tres niveles de potencia que Seat ofrece en el Ibiza del moderno motor 1.6 TDI de cuatro cilindros –80, 95 y 115 CV–, pero decidimos apostar por la versión de corte más dinámico –195 km/h de velocidad punta y paso de 0 a 100 km/h en 10 segundos– para ver si un pequeño deportivo, dotado de chasis FR y neumáticos 215/40 R18, podía ser austero. O, mejor dicho, tan austero como dice la marca: 3,9 l/100 km.

El circuito ideado por Motor 16, que discurría por Ma-

drid y Toledo, no se le pondría fácil, pues buscamos escenarios tan realistas como un puerto de montaña, carreteras de orografía ascendente o una autovía menos llana que las idílicas ‘autobahn’ germanas. E incluso el itinerario urbano diseñado tenía sus rampas, numerosas rotondas, cruces que obligaban a detenerse con frecuencia... Todo un reto.

Por eso valoramos el resultado final de modo tan positivo. El Ibiza 1.6 TDI 115, dotado de un cambio manual de seis marchas, fue el más ahorrador de los cuatro Seat

► Muy ligero y dotado del chasis específico de las versiones FR, el Ibiza probado nos cautivó por su comportamiento pero también por su gasto real, no muy alejado de los datos oficiales.



comparados en la ciudad –los 4,7 l/100 km medidos se quedan bien cerca de los 4,5 homologados en ciclo urbano–, en la autovía –4,4 litros de gasóleo cada 100 kilómetros es

un promedio real excelente cuando circulas a 120 km/h– y en carretera, donde se conformó con 4,5 l/100 km. Es decir, vencedor en los tres escenarios clave. De hecho, fue el más austero en los tres tipos de carretera convencional que analizamos: 5,5 l/100 km en el tramo de perfil claramente ascendente, sólo 3,0 l/100 km en el trayecto donde predominaba la bajada y unos excelentes 4,7 l/100 km en un retorcido puerto de montaña de 15,4 kilómetros –primero se subía y luego se bajaba– que obligaba a usar todas las marchas, excepto la primera.

Sus claves, un conjunto ligero –1.258 kilos– que le ayuda a moverse bien en ciudad, zonas de curvas o cuando llegan repechos, una aerodinámica correcta que cumple su función en autovía –Cx de

0,33–, un motor con potencia y par generosos, y desarrollos de cambio bien elegidos.

En resumen, los 4,5 l/100 km de promedio final nos parecen de matrícula de honor.



► Si la calidad de ajuste en cualquier Ibiza ya es buena, con el acabado FR sube puntos la presentación general. Y los asientos, magníficos.



Un SUV muy económico

Si alguien teme que un SUV gaste mucho, el Arona 1.6 TDI de 95 CV con cambio manual acaba con ese prejuicio: consumió 5,29 l/100 km reales.

A partir del nuevo Ibiza, y compartiendo la moderna plataforma MQB A0, la marca española creó su primer SUV de enfoque urbano y talla compacta: el Arona. Respecto al Ibiza, incrementa su longitud en 79 milímetros y su altura en 108, y esa corpulencia extra sirve para varias cosas, como ofrecer un maletero aún mayor –400 litros, frente a los 355 del Ibiza– y una amplitud ejemplar en las plazas traseras. E incluso más distancia libre al suelo. A cambio, el peso crece, pero lo hace sólo 45 kilos a igualdad de mecánica y

dotación. Es decir, que el Arona sigue siendo ligero, como demuestran los 1.297 kilos de la versión probada, con motor 1.6 TDI de 95 CV –también se ofrece con 115– y caja manual de cinco marchas –como alternativa se ofrece el automático DSG7, que sólo eleva dos décimas el gasto homologado–.

Sea por conocimientos de Física o por mera intuición, el público sabe que un SUV gasta más. No se equivocan, porque una carrocería más alta –mayor área frontal– y más separada del suelo influye en la aerodinámica –pensamos so-

► Pese a su mayor corpulencia –el Arona es más largo y alto que el Ibiza–, el SUV más compacto de Seat solo pesa 45 kilos más que el Ibiza, con el que comparte la plataforma MQB A0.



bre todo en los recorridos por autovía–, y también el peso juega en contra, ya que cada kilo extra lastra algo las aceleraciones desde parado en ciudad, la ganancia de velocidad

a la salida de las curvas cerradas, la subida de repechos...

Y de ahí también que un SUV suele alejarse más en la práctica de los consumos homologados en laboratorio. En el caso que nos ocupa hablamos de una media oficial de 4,0 l/100 km. ¿Cuánto se distanciaría nuestro Arona de ese valor en el ‘potro de tortura’ que le teníamos reservado?

Y la respuesta es ‘poco’. Porque el Arona 1.6 TDI 95 fue el segundo más ahorrador en ciudad y en carretera, con gastos respectivos de 5,1 y 4,8 litros. O sea, muy cerca del Ibiza. Completó el puerto, por ejemplo, con un promedio de 5,0 l/100 km, meritorio –los cuatro modelos circulaban al mismo ritmo– si consideramos su caballaje más moderado. Y sólo se descolgó un poco en autovía –5,8 l/100 km–, don-

de aerodinámica y menor cifra de potencia son relevantes.

La media final, en cualquier caso, nos parece realmente interesante para tratarse de un SUV: 5,29 l/100 km.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 80	1.6 TDI 95	1.6 TDI 115
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	80 / 2.700-4.800	95 / 2.750-4.600	115 / 3.250-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.400-2.400	25,5 / 1.500-2.600	25,5 / 1.500-3.200
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 5 vel. / DSG 7 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambor.	Discos vent. / Tambor.	Discos vent. / Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15 - 215/40 R18	185/65 R15 - 215/40 R18
Peso (kg)	1.247	1.253 (DSG: 1.272)	1.258
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444	4.059 / 1.780 / 1.444	4.059 / 1.780 / 1.444
Volumen maletero (l)	355	355	355
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,3	11,3 (DSG: 11,7)	10,0
Velocidad máx. (km/h)	172	182 (DSG: 181)	195
Consumo mixto (l/100 km)	3,8	3,8 (DSG: 4,0)	3,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	99	99 (DSG: 103)	102

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 95	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	95 / 2.750-4.600	115 / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 / 1.500-2.600	25,5 / 1.500-3.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel. / DSG, 7 vel.	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	de 205/60 R16 a 215/45 R18	de 205/60 R16 a 215/45 R18
Peso (kg)	1.297 (DSG: 1.320)	1.303
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552
Volumen maletero (l)	400	400
Capacidad depósito (l)	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,9 (DSG: 11,7)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	172 (DSG: 174)	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,0 (DSG: 4,2)	4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	105 (DSG: 108)	106



► En el Arona vamos sentados 6 centímetros más altos que en el Ibiza, con el que comparte el salpicadero. Y la amplitud es una de sus virtudes.



EL LEÓN FUE EL SEGUNDO MÁS AHORRADOR DEL TEST, CON UN PROMEDIO FINAL DE 5,25 L/100 KM. Y 5,55 GASTÓ EL ATECA



Carretera y manta

Del León ST con motor 2.0 TDI 184 y cambio DSG6 se pueden alabar muchas cosas. Y una de ellas, lo poco que gasta, sobre todo en autovía.

Aunque inicialmente íbamos a contar con un León ST de motor 2.0 TDI 150—4,3 l/100 km de media oficial con el cambio manual y 4,5 si equipa el DSG6—, la unidad en cuestión no llegó a tiempo y finalmente tuvimos que cambiar los planes. Y el sobrero que aguardaba en toriles era un auténtico miura: acabado deportivo FR, motor 2.0 TDI con 184 CV de potencia y 38,8 mkg de par, cambio de doble embrague DSG6... No hay más que ver sus prestaciones, como una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos y 226 km/h

de velocidad punta; y su consumo medio homologado, aunque moderado, es el más alto de la gama TDI del León: 4,8 l/100 km. ¿Lo haría bien en nuestro ensayo? Todo apuntaba a que sí, pues se trata de un modelo aerodinámico y ligero para su enorme potencial—1.435 kilos—, y eso siempre ayuda en la práctica. De hecho, solemos decir que para una orografía como la española, con más montaña que en otros países, disfrutar de una mecánica 'generosa' puede ayudar a ahorrar, pues incluso subiremos a punta de gas

► Carrocería familiar ST con acabado FR, motor de 184 CV y cambio DSG; es decir, el diésel más 'gordo' de la gama León. Aún así, gastó poquísimo. Y además, va de cine.



repechos fuertes donde versiones menos brías han de emplearse a fondo.

Nuestra intuición funcionó, porque el León ST 2.0 TDI 184 DSG6 gastó realmente poco, y

porción, gastó menos subiendo que bajando—, mientras que en ciudad, curiosamente, consumió algo más que el Ateca, dotado ya de la nueva mecánica 2.0 TDI de 190 CV.



▲ Asientos cómodos y con sujeción, volante achatado, equipamiento completo... El León FR es puro agrado, y especialmente con la caja DSG6.

frente a esos 4,8 litros oficiales antes citados el gasto final en nuestro exigente test se fue sólo a 5,25 l/100 km: un 9,3 por ciento de desviación, que apenas es nada. Promedio inferior, incluso, al del Arona 1.6 TDI 95, que gastó 5,29 l/100 km; de modo que nuestro León FR de motor TDI 'gordo' se alzó con la segunda plaza, tras el Ibiza 1.6 TDI 115.

Por tramos, destacaríamos la austeridad del León ST en autovía, donde el cruce sostenido de 120 km/h se tradujo en un consumo de sólo 4,9 l/100 km, el segundo más bajo también. Es decir, ideal para cargar su maletero de 587 litros, acomodar a la familia en su amplio interior y recorrerse el país de cabo a rabo por muy poco dinero. En carretera convencional ocupó el tercer puesto, con 5,1 litros—en pro-



Clava el gasto anunciado

El Ateca con motor 2.0 TDI 190, cambio DSG6 y tracción total 4Drive anuncia un gasto medio de 5,5 l/100 km. Y eso es justo lo que consume.

La inclusión del nuevo motor 2.0 TDI 190 le sienta de maravilla al Ateca, pues el SUV de Seat presume de un comportamiento tan eficaz y de un tacto de conducción tan preciso que parece pedir un motor con genio bajo su capó. Y a esta mecánica le sobra de eso, pues sus 190 caballos ya están ahí a 3.500 rpm, el par máximo de 40,8 mkg se mantiene constante entre 1.750 y 3.250 vueltas, y la caja DSG6 ayuda a sacar buen provecho de todo ello. De ahí que acelere tan bien—7,5 segundos para alcanzar 100 km/h— pese

a arrojar en báscula 1.589 kilos—la plataforma MQB, que comparte con el León, ayuda a contener la masa—.

Nuestro protagonista anuncia una media oficial de 5,5 l/100 km, pero seguro que muchos pondrían en duda que el Ateca TDI 'tope de gama' pudiera acercarse a ese valor en una utilización real. Hasta nosotros lo veíamos hartamente improbable.

Pero la primera sorpresa llegaba en el test que abría la jornada: ciudad. Un circuito de 4.370 metros trazado cerca de Madrid que completamos

► También el Ateca probado disponía de la mecánica diésel más energética, con 190 CV; pero se conformó con 5,55 l/100 km en el cómputo global. Y su tacto deportivo no deja de sorprendernos.



12 veces. Y tras esos 52,4 kilómetros, el promedio fue de 5,5 l/100 km, claramente inferior a los 6,1 litros que homologa el todocamino de Seat en ciclo urbano. De hecho, se impuso

Pero su media final nos asombra, pues los 5,55 l/100 km coinciden con los 5,5 homologados. Y, además, apenas dista de los promedios registrados por León y Arona.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 115	2.0 TDI 150	2.0 TDI 184
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	115 / 3.250-4.000	150 / 3.500-4.000	184 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.250	34,7 / 1.750-3.000	38,8 / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man., 5 v. / DSG, 7 v.	Man., 6 v. / DSG, 6 v.	Man., 6 v. / DSG, 6 v.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	195/65 R15-225/40 R18	205/55 R16-225/40 R18	225/45 R17-225/35 R19
Peso (kg)	1.305 (DSG: 1.326)	1.358 (DSG: 1.388)	1.415 (DSG: 1.435)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.549 / 1.816 / 1.454	4.549 / 1.816 / 1.454	4.549 / 1.816 / 1.454
Volumen maletero (l)	587	587	587
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (DSG: 9,9)	8,6 (DSG: 8,6)	7,8 (DSG: 7,8)
Velocidad máx. (km/h)	197 (DSG: 197)	215 (DSG: 211)	228 (DSG: 226)
Consumo mixto (l/100 km)	4,1 (DSG: 4,2)	4,3 (DSG: 4,5)	4,6 (DSG: 4,8)
Emissiones CO ₂ (g/km)	108 (DSG: 111)	110 (DSG: 117)	121 (DSG: 125)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 115	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	115 / 3.250-4.000	150 / 3.500-4.000	190 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.250	34,7 / 1.750-3.000	40,8 / 1.750-3.250
Tracción	Delantera	Total	Total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	DSG, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	215/60 R16-215/50 R18	225/55 R17-225/45 R19	225/55 R17-225/45 R19
Peso (kg)	1.375	1.548	1.589
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363 / 1.841 / 1.601	4.363 / 1.841 / 1.601	4.363 / 1.841 / 1.601
Volumen maletero (l)	510	485	485
Capacidad depósito (l)	50	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	9,0	7,5
Velocidad máx. (km/h)	184	196	212
Consumo mixto (l/100 km)	4,5	5,1	5,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	118	133	141



▲ Acabado Xcellence en nuestro Ateca, dotado de caja DSG6 y la eficaz tracción 4Drive. El Seat Drive Profile permite personalizar su rendimiento.

 EL CONSUMO MEDIO DEL 508 CON MOTOR BLUEHDI 130 Y CAJA E AT8 ES DE 3,7 L/100 KM. Y SUS EMISIONES DE CO₂ SE QUEDAN EN 97 G/KM

Prestaciones a otro nivel

El 508 se beneficia de la nueva generación Euro 6.c de mecánicas PureTech y BlueHDi, que consiguen valores de emisiones de CO₂ entre los mejores de su categoría y cumplen con lo que se espera de una berlina deportiva, pues alcanzan los 225 caballos de potencia y se asocian al moderno cambio EAT8.



El nuevo Peugeot 508 llega a la categoría de las berlinas del segmento D con una completa gama de motores que incluye seis alternativas en gasolina y diésel, y que cubre potencias comprendidas entre los 130 caballos del BlueHDi 130 –disponible tanto con la caja de cambios manual de seis velocidades como con la avanzada transmisión automática de ocho relaciones– y los 225 caballos del PureTech 225, la mecánica más prestacional en la oferta del modelo francés. Todos los motores se asocian a la transmisión EAT8, compatible con las últimas funciones de ayuda a la conducción, y todos cumplen también la normativa Euro 6.c, pues con-

siguen valores de emisiones de dióxido de carbono y de consumo de carburante que los sitúan entre las mejores opciones de su categoría. Y en el caso concreto de los motores diésel BlueHDi, respetan, además, los exigentes estándares Euro 6D Temp, que entran en vigor en 2019. Todo un logro si tenemos en cuenta las nuevas disposiciones técnicas del procedimiento de homologación WLTP, cuyas mediciones pretenden acercar los datos oficiales de consumo y emisiones a los que realmente obtiene el usuario cuando se pone al volante de su automóvil.

En el nuevo Peugeot 508 to-

do ayuda de cara a bajar al máximo las emisiones de CO₂: la arquitectura del vehículo y la reducción de peso respecto a la generación anterior –de media, 70 kilos–, la revolucionaria forma y los nuevos volúmenes de su carrocería –4,75 metros de longitud y 6 centímetros menos de altura que el modelo precedente–, y una aerodinámica depurada: Cx de 0,26 y SCx –tiene en cuenta el coeficiente de penetración y la superficie frontal– de 0,57.

Y, por supuesto, la parte mecánica. Protagonismo espe-

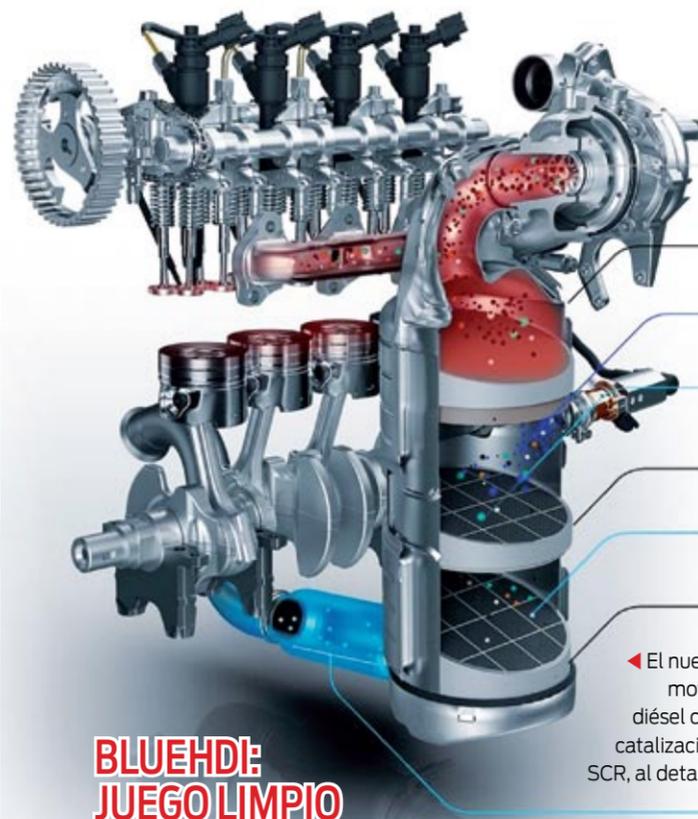
cial ahí para la caja de cambios automática EAT8, desarrollada con el especialista japonés Aisin y que, por sí sola, reduce el consumo hasta un 7 por ciento si comparamos con una transmisión similar, pero de seis marchas. Porque entre sus ventajas figura que permite la activación del modo Stop&Start desde los 20 km/h, que el peso es muy contenido o que optimiza los cambios de par entre el motor y la caja.

En cuanto a los motores, y comenzando por el de menor potencia, el BlueHDi 130 S&S de 1,5 litros y cuatro cilindros ha sido diseñado digitalmente en su integridad, y ha necesitado casi 200 nuevas paten-



▼ El mando de la transmisión EAT8 es eléctrico, lo que se traduce en rapidez y suavidad de manejo.

► Los cinco motores que componen la gama del nuevo Peugeot 508 se combinan con la moderna caja EAT8, de ocho marchas. Y la versión diésel BlueHDi 130 permite elegir entre el cambio manual y el automático.



BLUEHDI: JUEGO LIMPIO

1.- Partículas, HC (hidrocarburos), CO (monóxido de carbono), CO₂ (dióxido de carbono) y NOx (óxidos nitrosos). 2.- Catalizador de oxidación y absorción de NOx. 3.- Inyección de aditivo AdBlue. 4.- Partículas, H₂O (agua), CO₂ y NOx. 5.- Catalizador SCR (Selective Catalytic Reduction, o catalizador de reducción selectiva). 6.- Partículas, CO₂, H₂O, nitrógeno y 10 % de NOx. 7.- SCR en filtro de partículas. 8.- Gases de escape: CO₂, H₂O y nitrógeno.

mo conjunto el catalizador, el SCR (Selective Catalytic Reduction) y el filtro de partículas FAP, facilitándose la acción rápida del post-tratamiento al estar lo más cerca posible del motor.

En diésel, las otras dos alternativas BlueHDi tienen una cilindrada de dos litros, una con 160 caballos y la otra con 180; y ambas con un brillante par máximo de 40,8 mkg. El 508 BlueHDi 160 S&S, por ejemplo, anuncia un consumo de 4,5 l/100 km y unas emisiones de 118 g/km, mientras que la versión BlueHDi 180 S&S acelera de 0 a 100 km/h en 8,3

► Con el PureTech 225, el nuevo 508 acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos; y en 7,9 con el PureTech 180. En diésel, el BlueHDi 180 emplea sólo 8,3 segundos

segundos y alcanza una velocidad máxima de 235 km/h.

Y las prestaciones son de alto nivel también en los 508 con motor PureTech de gasolina, de 1,6 litros y cuatro cilindros. El PureTech 180 S&S, por ejemplo, alcanza los 100 km/h en 7,9 segundos, tiene una velocidad máxima de 230 km/h y homologa un gasto medio de sólo 5,4 l/100 km, mientras que el PureTech 225



tes, registradas por el Grupo PSA. Se conforma con un gasto medio de 3,7 l/100 km –3,8 con el cambio manual– gracias a su nuevo intercooler de alta eficacia y a un sistema de combustión inédito, cuya geo-

metría de pistón fue probada en las 24 Horas de Le Mans en el victorioso Peugeot 908. Su sistema anticontaminación trata las emisiones en origen y en el escape, y es muy compacto porque reúne en un mis-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 180	PURETECH 225	BLUEHDI 130	BLUEHDI 160	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.499	1.997	1.997
Potencia máxima/rpm	180 / 6.000	225 / 5.500	130 / 3.750	160 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo/rpm	25,5 / 1.750	30,6 / 2.500	30,6 / 1.750	40,8 / 1.750	40,8 / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos	Discos ventil./ Discos
Neumáticos	desde 215/55 R17	235/40 R19	desde 215/55 R17	desde 215/55 R17	desde 235/45 R18
Peso (kg)	1.495	1.495	1.490 (EAT8: 1.495)	1.605	1.610
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403	4.750 / 1.859 / 1.403
Volumen maletero (l)	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537	487 / 1.537
Capacidad depósito (l)	62	62	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	7,3	9,7 (EAT8: 9,9)	8,4	8,3
Velocidad máx. (km/h)	230	250	210	230	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,6	3,8 (EAT8: 3,7)	4,5	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	123	130	101 (EAT8: 98)	118	123
Precios desde... (euros)	30.100	41.300	27.250	33.500	37.900

S&S, de personalidad decididamente deportiva, acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, alcanza los 250 km/h y presume de un gasto medio de 5,6 l/100 km, realmente moderado para una berlina de sus características.

Además, la firma del león ha anunciado que en otoño de 2019 la gama del 508 recibirá una versión híbrida Plug-In de gasolina, que combinará las mejores prestaciones a un consumo bajísimo y a la posibilidad de circular en modo eléctrico, libre de emisiones.

Motor 13 para Peugeot 

la frase

José Vicente de los Mozos.
Presidente de ANFAC (Fabricantes de Vehículos).

«Si se redujeran 400.000 unidades diésel de más de diez años se reducirían el 80 por ciento de la emisiones de este país, donde la antigüedad de los vehículos tiene una media de 12,5 años».



en breve

▶ **ITV, EMISIONES BAJO CONTROL.** - Los coches posteriores a 2006 ya deben pasar el OBD, el control de la centralita del vehículo, que determina el funcionamiento correcto, porque comprueba si los sistemas de tratamiento de gases funcionan correctamente o han sufrido manipulaciones.

▶ **MÁS DURO EL OBJETIVO DE EMISIONES.** - Los fabricantes de automóviles, Acea, muestran su preocupación por la intención de la Comisión de Medioambiente de elevar al 45 % la reducción de emisiones para coches y furgonetas en 2030. Propuesta que conlleva niveles de reducción extremadamente estrictos y el cambio masivo e intensivo a la electromovilidad.

▶ **AGENDA ESTRATÉGICA PARA LA AUTOMOCIÓN.** - La ministra Reyes Maroto anuncia que Industria presentará un agenda estratégica para el sector de la automoción, que cuenta con la aportación del sector y pretende aportar tranquilidad dando seguridad jurídica a la industria, para que pueda seguir creando valor, traer inversiones y mantener el empleo.

el puntazo

El sector de la automoción se une para desmentir las inexactas afirmaciones sobre la contaminación del diésel.

En una carta conjunta, fabricantes (Anfac), importadores (Aniacam), concesionarios (Faconauto), vendedores (Ganvam) y componentes (Sernauto) piden prudencia y moderación ante el ataque que el Gobierno ha desatado contra el diésel, un combustible «más eficiente y con menos emisiones de CO₂» que la gasolina, apuntan. Con esa carta, que resalta la equivalencia de emisiones entre diésel nuevos y gasolina, las principales asociaciones del sector se esfuerzan en desmentir afirmaciones inexactas que, por repetición, se pueden acabar tomando por verdaderas.

la cifra

35.000

puestos de trabajo se han cobrado en España los ataques al diésel y la nueva norma de homologación de motores. Lo dice la Federación de Industria, Construcción y Agro (Fica) de UGT, que exige un Pacto de Estado por la Industria para frenar la pérdida de empleo en el sector.

CINCO ESTRELLAS PARA AUDI A6 Y VOLKSWAGEN TOUAREG

El Suzuki Jimny decepciona en seguridad

El endurecimiento constante de la normativa no es óbice para que las marcas interesadas en la seguridad superen las pruebas con resultados sobresalientes. Lo han hecho Audi y Volkswagen con A6 (93 % de los puntos) y Touareg (89 %), los nuevos cinco estrellas de la lista EuroNCAP. Ambos destacan por su puntuación «particularmente buena» en protección de usuarios vulnerables, en especial por la eficacia al detectar ciclistas del AEB, introducido en la evaluación a principios de año.

Por contra, a otros fabricantes parece importarles menos la seguridad, como demuestra Suzuki con el Jimny, cuyos resultados han alarmado a los expertos en seguridad, en especial por sus decepcionantes sistemas de asistencia al conductor. El cuarto modelo testado en esta ocasión, el Ford Tourneo Connect, salda el examen con unas sólidas cuatro estrellas, colocado en el extremo superior de su categoría.



AUDI A6	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	85%
PEATONES	81%
S. SEGURIDAD	76%



SUZUKI JIMNY	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	73%
NIÑOS	84%
PEATONES	52%
S. SEGURIDAD	50%



FORD TOURNEO	
ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	79%
PEATONES	65%
S. SEGURIDAD	75%



VOLKSWAGEN TOUAREG	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	89%
NIÑOS	86%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	81%

Latin NCAP, otro mundo
De alarmante califican los responsables del programa en América Latina y el Caribe que se vendan allí

vehículos con cero estrellas, mientras modelos similares sacan cinco en Europa. Cero en protección de ocupantes es la nota del Hyundai

dai Accent en una ronda de resultados en la que el optimismo lo aporta el Ford Ka fabricado en Brasil, que salda el examen con tres

estrellas, superando el cero logrado en 2017 por su bajo rendimiento en impacto lateral, un problema ahora ya solventado.

Intención Asistentes de seguridad para todos

Las investigaciones aseguran que el asistente inteligente de velocidad, que lee señales de tráfico, ajusta la velocidad a la legal y evita

que el vehículo se acerque demasiado al que va delante (ISA), podría salvar unas 400 vidas al año en España y reducir la siniestralidad grave o muy grave un 30%, si fuera obligatorio. Lo refleja el estudio aportado por el director de prevención y seguridad vial de la Fundación Mapfre, Je-

sús Monclús, en la jornada sobre ese asistente como equipamiento de serie, organizada por la Fundación y el Consejo Europeo de Seguridad del Transporte (ETSC). La inauguraba el director de la DGT, Pere Navarro, expresando su esperanza de que el ISA sea obligatorio, como pretende

Bruselas, antes de 2030. No en vano, el responsable del tráfico nacional considera que «cuanto mayor es la velocidad más graves son los siniestros» y es la tecnología la que evita accidentes y no las medidas recaudatorias, coinciden todos los expertos en seguridad vial del país.



Van of the Year 2019 Premio a los comerciales de PSA

Peugeot Partner, Citroën Berlingo y Opel/Vauxhall Combo son los modelos ganadores del 'Van of the Year', el premio internacional que desde 1992 conceden 25 periodistas y editores de revistas independientes especializados en vehículos comerciales ligeros. En esta nueva generación de furgonetas de PSA, el jurado destaca los numerosos avances tecnológicos que ayudan al conductor y benefician financieramente al propietario, así como el sistema de alerta de sobrecarga, la disponibilidad de dos versiones de distancia entre ejes y la introducción de una variante de tracción total en una pequeña furgoneta.

Industria alemana Bajo sospecha

BMW, Daimler (Mercedes) y el grupo Volkswagen, por Audi y Porsche, son el centro de la investigación iniciada por la Comisión Europea sobre un posible pacto para ralentizar el desarrollo de tecnologías destinadas a reducir emisiones. De existir, ese pacto violaría las normas de Competencia, que prohíben cárteles y prácticas comerciales restrictivas, además de privar a los consumidores de poder adquirir coches menos contaminantes, «a pesar de que la tecnología estaba disponible para los fabricantes», afirmaba la comisaria europea de Competencia Margrethe Vestager.

Ganvam 5G Objetivo, la transformación digital

Con un plan estratégico a cinco años, que afronta la transformación digital de la distribución, Ganvam, la asociación que representa al sector, inicia una nueva etapa. Plan estratégico que también contempla convertirse en la voz de la distribución del automóvil en España y ganar fuerza en las negociaciones con el Gobierno, que monopolizan los fabricantes. Lo afirmaba el presidente de la Asociación, Lorenzo Vidal de la Peña, recalando que «el sector de la automoción cambiará más en los próximos cinco años que

en los pasados cincuenta». En ese camino se encuadra el nombramiento de Ana Sánchez como directora general, y la puesta en marcha de grupos de trabajo para abordar las peculiaridades de cada subsector, reuniones que han arrancado abordando la adaptación al cambio tecnológico y la revisión del marco normativo de la posventa.

Siniestralidad Mal verano en Cataluña

Siguiendo la tendencia al alza de los últimos años, el verano no ha sido bueno en Cataluña en lo que a siniestralidad vial se refiere.

De hecho, del 22 de junio al 11 de septiembre 52 personas perdieron la vida en accidente de tráfico, frente a las 45 de 2017 (+16 %), y aumentaron un 8 % los siniestros mortales; hasta el 11 de septiembre la suma anual se coloca en 137 muertos (+28%). El hecho de que el 16 % de las víctimas del verano no llevara el cinturón y que el 46 % de los conductores sancionados por alcohol duplicara, al menos, la tasa permitida, lleva al consejero de Interior de la Generalitat, Miquel Buch, a calificar de «suicidas y homicidas» a los que corren, usan el móvil, no respetan las señales, consumen alcohol y drogas o no llevan cinturón.

Padres e hijos en el coche Móvil, niños y volante: un cóctel peligroso

Casi la mitad de los progenitores españoles reconoce usar el móvil al volante con sus hijos en el coche y lo hacen para consultar mapas interactivos (30%), llamar (22%) o enviar mensajes (9%). Frente a ellos, el 56 % no usa el móvil cuando va con sus hijos, con un porcentaje superior de madres (65 %), que también muestran mayor conciencia al aparcar en zona escolar, buscando sitio lejos del colegio. Son conclusiones del segundo estudio sobre los hábitos de seguridad vial de padres e hijos en el coche, realizado por Midas, Ipsos y la Asociación Nacional para la Seguridad Infantil. Informe que refleja que a partir de los 9 años los niños entran (93 %) y salen (82 %) solos del coche, y que se quedan en el 21% los progenitores que comprueban el uso correcto del sistema de retención.



Nombramientos Cambios en Marketing y Comunicación

La dirección de Marketing y Comunicación de DS Automóviles para España y Portugal ha pasado a manos de **Rodrigo Sánchez Monasterio**, que sustituye en el cargo a Ángel Abelló, ahora responsable de Marketing Digital & Sales Funnel de la marca.



▲ Rodrigo Sánchez Monasterio

También hay cambios en Nissan, donde **Serafí del Arco** asume la Comunicación Corporativa e Interna de Nissan Motor Ibérica, que reúne las operaciones industriales de la marca en España, donde cuenta con cinco centros de producción y da empleo a casi 5.000 personas. Además, los movimientos en el comité Ejecutivo de Nissan Iberia colocan a **David Milan** al frente de Marketing de la compañía, tras ocupar esa dirección en Nissan Holanda y en Nissan Nordics.



▲ Serafí del Arco



▲ David Milan



Es una forma diferente de medir consumo y emisiones de los automóviles, con un ciclo homologado a nivel mundial que acentúa el rigor y aproxima las cifras a la realidad. Los coches no van a consumir más, pero los requisitos más exigentes darán valores más elevados y cercanos a los que logran los conductores.

Despejemos dudas

El nuevo procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a escala mundial –WLTP, por sus siglas en inglés– se venía gestando desde hace años, aunque su entrada en vigor se ha hecho realidad sin dar tiempo a los fabricantes a adaptar motores y homologar todos sus coches, porque parece que se lo han tomado con demasiada calma ante un proceso que requiere tiempo. También ha provocado angustia en los automovilistas, amenazados por una posible subida en el precio de los vehículos, al aumentar las emisiones oficiales y reposicionar algunos vehículos en los distintos tramos del Impuesto de Matriculación, colocando muchos de los modelos que hasta ahora no lo pagaban en un escalón superior.

ducción– para ofrecer cifras más acordes con la realidad del rendimiento de un automóvil, método cuya validez de cálculo no ha dejado de ser criticada por las grandes diferencias que se daban entre el consumo real y el estimado por el fabricante.

Porque ese antiguo procedimiento, con casi cuatro décadas a sus espaldas, propicia los utópicos consumos que anunciaban las marcas para sus modelos, tan lejos del gasto real que asume el automovilista, dado que no todos conducimos igual, cir-

culamos en las mismas circunstancias, lo hacemos con los mismos ocupantes, carga, velocidad, climatización... y contamos con idéntico equipamiento; variables imposibles de valorar con el antiguo método.

DIFERENCIAS » Más cerca de la realidad

Siguen siendo mediciones en laboratorio, pero la nueva norma pretende garantizar valores de emisiones y consumos más acordes con los que se dan en condiciones de conducción normal, incluyendo distintos entornos, recorridos más largos, mayores tiempo de conducción, paradas más breves y velocidades medias más elevadas –ver los gráficos elaborados por Acea–. En ese acercamiento a la realidad, se incluye el equipamiento opcional y el tipo de transmisión, por el impacto que pueden tener en las emisiones de CO₂ y el consumo.

▲ El desconocimiento del nuevo método de homologación crea demasiadas dudas, que es necesario despejar.



WLTP » Razones a favor del cambio

El WLTP sustituye al NEDC –nuevo ciclo europeo de con-

EN VIGOR » Tiempo de adaptación

La norma contempla la obligatoriedad de la homologación WLTP para todos los modelos lanzados al mercado desde el 1 de septiembre de 2017 y todos los coches matriculados a partir de ese mismo mes de 2018, obligatoriedad que llegará a los comerciales en el noveno mes del próximo año.

Sin embargo, el Ministerio de Industria español ha aprobado ampliar el periodo de transición hasta el 31 de diciembre de 2020, aplicando el mecanismo de correlación entre ambos sistemas de medición, que contempla el reglamento europeo. La medida está en línea con

RDE

Emisiones en condiciones reales de conducción

Desde septiembre de 2019 las emisiones en Europa se medirán con el procedimiento de ensayos RDE (Real Driving Emissions, o emisiones en condiciones reales de conducción), como contempla la futura normativa Euro 6.d TEMP. La denominación lo dice todo, porque los niveles de contaminación por óxidos nitrosos (NOx) y partículas se comprobarán en las vías públicas en una amplia gama de condiciones diferentes. Europa es la primera región del mundo en introducir tales pruebas y, aunque requerirá importantes inversiones para desarrollar nuevos vehículos y actualizar las instalaciones, la iniciativa cuenta con la aprobación de la industria del automóvil (Acea), que acepta que los ensayos RDE son necesarios



para confirmar los resultados del laboratorio y garantizar que los automóviles cumplen los límites especificados cuando circulan libremente por la carretera.

LO QUE APORTA EL WLTP

- Comportamiento de conducción más realista
- Mayor velocidad media y máxima
- Equipamiento opcional: Los valores de CO₂ y de consumo de combustible se proporcionan para vehículos individuales según su fabricación
- Un mayor rango de situaciones de conducción (urbanas, suburbanas, circulación por carretera, autopista)
- Mayor potencia media y máxima de conducción
- Condiciones más estrictas de configuración y medición del automóvil
- Distancias de prueba más largas
- Temperatura ambiente más realista, más cercana a la media europea
- En lugar de los valores medios, el procedimiento de ensayo WLTP permitirá que los valores más y menos favorables se muestren en la información al consumidor, reflejando las opciones disponibles para modelos similares de vehículos.
- Condiciones dinámicas mayores, aceleraciones y deceleraciones más representativas
- Paradas más cortas

PRUEBAS EN CARRETERA LOS CONSUMOS REALES DE PSA

El compromiso del grupo PSA de ofrecer información justa y precisa sobre los consumos y emisiones de sus modelos se ha concretado en el desarrollo de un protocolo de pruebas en condiciones reales de utilización. Ambicioso programa, que cubriría el 80 por ciento de los turismos y vehículos comerciales de Peugeot, Citroën y DS, tras más de 430 pruebas en carretera y 40.000 kilómetros realizados bajo la supervisión de Bureau Veritas, la primera ONG europea que demanda un transporte más limpio. El resultado es la inclusión en las páginas web de las marcas del grupo de los datos de más de mil versiones de sus modelos, obtenidos en ciudad, carretera y autopista, con tráfico normal, pasajeros, equipaje, aire acondicionado o calefacción. El esfuerzo del grupo francés lo coloca en una excelente posición ante la llegada del WLTP, homologación disponible en todos los turismos Peugeot, Citroën, DS y Opel/Vauxhall antes de su definitiva implantación. También está preparado para la llegada del RDE (Real Driving Emissions), cuya implantación está prevista para septiembre de 2019.



▲ El WLTP no ha pillado desprevenido al Grupo PSA, con toda su gama de turismos homologada antes de la entrada en vigor del nuevo protocolo.

MORATORIA

Dos años de adaptación a los nuevos valores

La moratoria aprobada 'in extremis' por el Gobierno facilita la transición al nuevo ciclo de homologación, al permitir seguir utilizando los valores correlacionados de CO2 de NEDC y WLTP hasta finales de 2020. El Ejecutivo aplica el aplazamiento para mitigar el impacto directo del WLTP sobre la demanda de automóviles y conceder más tiempo a los fabricantes para adaptar y homologar sus modelos a la nueva normativa. Se trata de preservar la competitividad de la industria española, aunque por conocerse a punto de finalizar



el mes de agosto no ha servido de mucho a los concesionarios, obligados a aumentar vertiginosamente sus stock de 'kilómetro 0'

acuciados por la necesidad de dar salida a las unidades, que a partir del 1 de septiembre «no podían ser matriculadas».

un escalón superior de tributación puede acabar con el atractivo que, por precio, tienen ahora.

EFFECTOS » El precio de los coches puede subir

Con pruebas más exigentes y realistas los datos de consumo y emisiones suben. No es que los coches gasten más, es que muchos de los modelos ahora exentos del impuesto de matriculación pasarán a pagar el 4,75 % que se exige en el siguiente escalón, por superar lo 120 g/km de CO2, a pesar de tratarse de la misma versión y motor. El cambio también afectará a otros muchos modelos, que subirán de tramo y, consecuentemente, de tasa impositiva. A ello se une que, con la nueva homologación, el comprador tendrá que calcular cómo le afecta al bolsillo el equipamiento opcional, que contempla el nuevo ciclo para el cálculo de emisiones.

Se añade la posible repercusión en el precio final del vehículo de los sobrecostes asumidos por los fabricantes, obligados a adaptar motores y modelos a una normativa mucho más rigurosa. Normativa, asimismo, culpable del cese o parón de fabrica-

ción de modelos en los que la adaptación a las nuevas exigencias no resulta rentable.

ACEA » Que no pague el ciudadano

El cambio de homologación

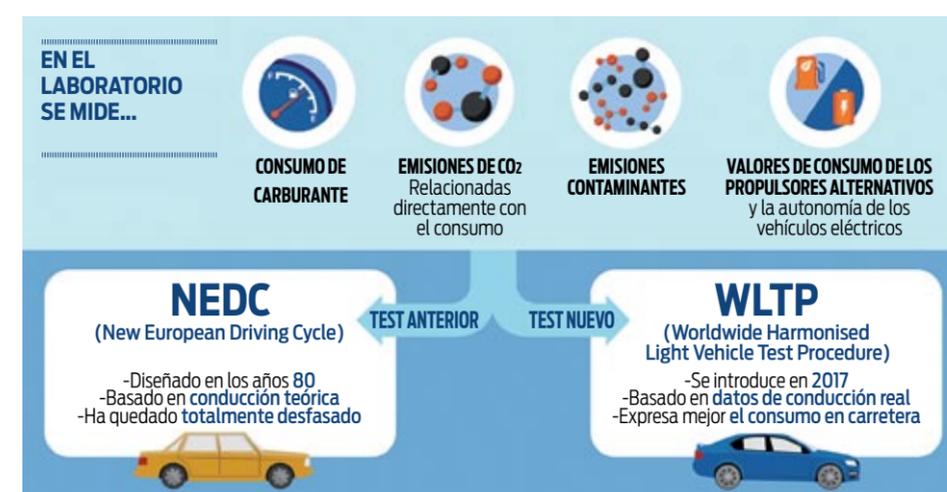
no debe repercutir en el bolsillo de los ciudadanos. Es la petición a los gobiernos del sector en general y los fabricantes europeos (Acea), y de los instalados en España (Anfac) en particular. Argumentan que no se trata de

una normativa más restrictiva con los límites, pues tan sólo es una manera diferente de medir las emisiones y consumos, que siguen siendo exactamente iguales, porque los vehículos son los mismos, aunque testados bajo nuevos parámetros.

GLOBALIZACIÓN » Una normativa para todo el mundo

Proporcionar resultados comparables en todos los mercados es uno de los logros del nuevo ciclo de homologación, que permite determinar emisiones contaminantes y consumo de los distintos sistemas de propulsión, como gasolina, diésel, eléctricos o gas, de forma validada en todo el mundo. Una posibilidad de comparar que hace que las mediciones en laboratorio sean esenciales para analizar los dos parámetros con un perfil de conducción dinámico y sistemas de última tecnología. Además, el ciclo WLTP

PARÁMETROS BAJO LA LUPA



▲ En el ciclo WLTP también son pruebas de laboratorio, pero el nuevo protocolo es más realista que el anterior ciclo de homologación NEDC.



▲ Reducir consumo y, consecuentemente, emisiones, es el objetivo del primer procedimiento armonizado a escala mundial.

permite comprobar y documentar que se cumplen los límites de CO2 fijados a escala internacional, con una información más realista que ayuda a conseguir objetivos climáticos internacionales con vehículos cada vez más eficientes. Y como el objetivo es simular una conducción lo más realista posible, se cuidan ciertas condicio-

nes, como la temperatura de arranque, la velocidad o la duración del trayecto, para garantizar que los fabricantes proporcionen valores comparables a la realidad.

RENDIMIENTO » La realidad no tan real

Acabar con la discrepancia entre los resultados en el la-

boratorio y el rendimiento en carretera de los automóviles no parece garantizado con el nuevo procedimiento de prueba WLTP. Sin embargo, al ser una simulación de conducción mucho más precisa y cercana a la realidad supondrá una representación más eficaz que el NEDC, pero se



▲ La llegada de la nueva normativa ha disparado las automatriculaciones, llenando las exposiciones de unidades «Km 0».

mantendrá diferencia entre protocolo y realidad por la imposibilidad de reproducir todas las variables posibles durante una prueba de laboratorio estandarizada; cada conductor individual seguirá teniendo un estilo de conducción propio, y el tráfico y las condiciones climáticas continuarán siendo diferentes de un territorio a otro, con lo que el consumo individual de combustible y las

emisiones de dióxido de carbono también variarán.

Pese a ello, al no existir un único valor en el mundo real, solo los obtenidos mediante pruebas de laboratorio estandarizadas dan la posibilidad de comparar directamente las emisiones y el consumo de combustible de diferentes modelos de diferentes fabricantes, que se venden en diferentes países y con diferentes equipamientos.

PELIGRO » Energías alternativas en apuros

Si los automóviles con motor de combustión interna van a sufrir alzas en la valoración de consumos y emisiones, los vehículos eléctricos e híbridos enchufables también saldrán perjudicados por el cambio a la baja que puede sufrir su autonomía, al implantarse unas pruebas más estrictas y severas,

La marca alemana apuesta sin complejos por la movilidad eléctrica. Hemos viajado a Dresde para asistir al estreno de su nueva plataforma modular de propulsión eléctrica MEB y al desarrollo de unas baterías más capaces y eficientes. En 2020 la familia ID de Volkswagen iniciará una nueva era.



▲▼ La batería de iones de litio es escalable por módulos y ofrece una autonomía de entre 330 y 550 kilómetros... en un primer momento. La capacidad mínima parte desde los 48 kWh. El primer modelo de la familia será un compacto tipo Golf que nacerá desde este prototipo.



CARGA A LA CARTA Más estaciones y más rápidas

El tiempo de recarga es una de las preocupaciones a la hora de adquirir un vehículo eléctrico. Y eso pese a que recientes estudios indican que la mayoría de los usuarios no recorren más de 50 kilómetros diarios y, por tanto, con una carga a la semana sería suficiente para mantener 'alimentada' a la gama ID. Con el fin de mejorar este aspecto, Volkswagen ofrece varias posibilidades: a la toma doméstica de 230 voltios con 2,3 kW se añade una 'wallbox' de 11 kW. También contempla una opción con 22 kW que en 3 ó 4 horas cargaría la batería, y la energía se usaría de forma bidireccional; por ejemplo, para revertirla en nuestro hogar si fuese necesario. Y con la carga rápida a 125 kW, en apenas 30 minutos tendríamos la batería al 80 por ciento. Además, junto a la empresa Ionity está creando una infraestructura que asegura la carga en ruta con tomas de hasta 350 kW, que en 6 minutos nos permitiría recorrer hasta 150 kilómetros y en 30 completaría la carga por 8 euros.

Alta tensión en Volkswagen

La movilidad eléctrica se incrementa día a día, pero cuando una marca como Volkswagen se decide a impulsar esta tecnología ya sin ningún complejo, la cosa hay que tomársela muy en serio. Y en esta especie de cambio de era, la nueva plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB) es el punto de partida de la futura gama ID de Volkswagen.

Los números comienzan a tener relevancia. Para 2020 el fabricante alemán tiene previsto vender 150.000 vehículos eléctricos, dos años después las cuatro marcas más importantes del grupo Volkswagen dispondrán ya de 27 modelos que partirán desde esta nueva plataforma y en 2025 comercializará un

millón de automóviles de cero emisiones al año.

Thomas Ulbrich, responsable del área de movilidad eléctrica en Volkswagen, es claro: «El hito tecnológico es similar a la transición del Beetle al Golf». Y en el pliego de condiciones está ofertar a un precio asequible para todos. Por eso el primer modelo, el ID, será un compacto más grande y avanzado que el actual e-Golf, pero su precio se situará por debajo de los 30.000 euros.

ASEQUIBLE » Eléctricos para el 'pueblo'

Para que salgan los números la economía debe ser masiva. En la primera oleada, 10 millones de vehículos eléctricos parti-

rán desde la plataforma MEB. Desarrollada exclusivamente para este tipo de vehículos, su modularidad permitirá dar forma desde modelos del segmento B, pasando por berlinas, SUV y vehículos monovolumen con aforo de hasta siete plazas.

Una de sus ventajas es que la ausencia de motores térmicos permite estirar al máximo la distancia entre ejes, situando las ruedas prácticamente en las 'esquinas'. De esta manera, con el tamaño exterior de un Golf se puede disfrutar de una habitabilidad interior similar a la de un Passat. Y el maletero también será mayor.

Sorpresa o no, esta nueva plataforma provoca que los

nuevos ID recurran a la propulsión trasera o total para impulsarse. El motor eléctrico se ubicará detrás, junto a la caja de cambio de una sola velocidad; las variantes 4x4 montarán un segundo propulsor delante que dará vida a las ruedas de ese eje.

Todavía es pronto para hablar de potencias definitivas, aunque sabemos que como ocurre actualmente con las variantes de gasolina y diésel, un mismo modelo ofrecerá varios niveles de potencia para que cubra un amplio abanico de posibilidades.

Lo mismo ocurrirá con la autonomía. El ID dispondrá de un rango de acción que oscilará entre los 330 y los 550 kilómetros con una sola car-

ga. Vital es el desarrollo de las nuevas baterías. Ubicadas entre los dos ejes, lo que repercute en un centro de gravedad más bajo y en un reparto de pesos perfecto (50/50), recurren a la última tecnología en iones de litio, con la ventaja extra de que son también modulares. Esto quiere decir que se ofrecerán de varios tamaños y diversa capacidad,

acordes al uso que cada usuario necesite.

Las células de iones de litio se montan en módulos que a su vez se instalan en un ligero pero robusto chasis de aluminio. La ventaja es que se pueden añadir o retirar en función de la autonomía que necesitamos, presentan una refrigeración líquida integrada y el diseño permite ser más flexi-

ble a la hora de apostar por los diferentes proveedores de celdas. Y otro punto a tener en cuenta es que se pueden cargar en puntos que admiten hasta 125 kW, un valor muy elevado que reduce el tiempo de las paradas. A partir de 2025 las baterías en estado sólido incrementarán la autonomía en cerca de un 30 por ciento, aunque habrá que re-

bajar drásticamente el coste de producción.

Señalar igualmente que la nueva plataforma MEB permitirá emplear los más avanzados asistentes en materia de seguridad, confort o conectividad. Los modelos ID estarán online, convirtiéndose a Volkswagen en un proveedor de servicios que culminará con la conducción autónoma.



▲ Los prototipos ID, ID Buzz, ID Crozz e ID Vizzion darán paso a los modelos de serie a partir de 2020: un compacto tipo Golf, un monovolumen con siete plazas, un SUV compacto y un gran turismo.

JEEP



DE GIRA POR EUROPA

Los nuevos Jeep Wrangler, Renegade y Cherokee están de gira por Europa en un evento que visitará seis ciudades y dará a los entusiastas de la marca la oportunidad de conocer más de cerca estos modelos.

El Jeep Experience Tour comenzó en Viena y visitará Berlín (4 al 6 de octubre), París (19 al 21 de octubre), Londres (2 al 4 de noviembre), Bruselas (16 al 18 de noviembre) y Madrid (30 de noviembre al 2 de diciembre).

AUDI OCHO AÑOS CON EL CINE Audi ha celebrado ocho años de colaboración con el Festival de cine de San Sebastián con el estreno del cortometraje 'La octava dimensión', que tiene al Q8 como protagonista. La



película ha sido dirigida por Kike Maíllo y está protagonizada por Alberto Ammann, Najwa Nimri y Javier Pereira. La marca es también vehículo oficial de la muestra, a la que ha cedido una flota de 30 coches.

EXPO4X4

► Circuitos especiales para probar las cualidades de los Nissan y del Mud Terrain.



► La quinta edición de esta cita del 4x4, elegida por Nissan y BF Goodrich para presentar sus novedades, por primera vez contó con una poza de barro difícil de superar.

LA GRAN FIESTA DE LOS AMANTES DEL TODOTERRENO

Un año más, los aficionados al todoterreno disfrutaron de sus coches y conocieron las novedades del mercado en Expo4x4, que reunió a fabricantes de vehículos, preparadores, organizadores de eventos y vendedores e importadores de accesorios. Una edición, la quinta, marcada por el agua y el barro,

siempre bien recibidos por los amantes del coche de campo, que pudieron disfrutar de sus propios vehículos en los seis trazados puestos a su disposición, poza de barro incluida. De hecho, las embarradas pistas resultaron un excelente escenario para comprobar las cualidades de algunos productos que

por primera vez se acercaban a los aficionados, como el nuevo neumático i100x100 todoterreno de BF Goodrich, el Hyundai Santa Fe o los Nissan X-Trail 4x4 Fan y Navara AT/32, la versión más campera del pick-up de la marca japonesa, que tanto atrae a los que gustan de un auténtico TT.

GRACIAS A HYUNDAI CICLISTAS MÁS SEGUROS

Con el objetivo de fomentar la convivencia entre conductores y ciclistas, Hyundai ha puesto en marcha la 2ª edición de #JuntosEnElAsfalto. Con esta iniciativa, la marca presta coches de apoyo a los clubs ciclistas que lo solicitan. El equipo de



CON LA MÚSICA

Lexus cerró la entrega de los Premios Excelencia de la Música con un concierto en el que la directora de orquesta Inma Shara dedicó cada pieza musical a un modelo de la marca.

RENAULT, CON LA MOVILIDAD PREMIOS SOSTENIBLES

Disfrutar de la conducción de un Renault ZOE 100% eléctrico durante un año es la recompensa obtenida por los ganadores de la VI edición de los Premios a la Mejor Práctica en Movilidad Sostenible y Accesible, que promueve Renault.

Mahou San Miguel, el ayuntamiento de Murcia y la empresa Passion Motor-

bike Factory son los ganadores de esta edición. La primera, por su objetivo de alcanzar una flota 100% sostenible en cinco años; el Ayuntamiento, por sus 50 medidas para impulsar la movilidad eléctrica; y Passion Motorbike Factory, por su vehículo Scoobic, un scooter eléctrico con la capacidad de carga de una furgoneta.



► Los premiados, junto a representantes de Renault, de la Fundación para la Movilidad Sostenible y del Gobierno y la embajadora de la marca, Teresa Perales.

CON UNA EXPEDICIÓN DE INGENIEROS DE LA MARCA TRES SEAT ATECA EN MONGOLIA

Alturas de casi 3.000 metros, grandes desniveles, polvo, clima cambiante... El Seat Ateca se pone a prueba en Mongolia junto a una expedición ciclista formada por ingenieros de la marca.

Un grupo de ciclistas españoles, ingenieros de Seat, han viajado hasta Mongolia y recorrido 20.000 kilómetros con el apoyo de tres unidades del Seat Ateca. De esta manera, el SUV de la marca se ha puesto a prueba en un terreno inhóspito, el del Parque Nacional de Altai Tavan Bogd, con zonas de gran altitud, terrenos pedregosos y pistas áridas.

Un reto que el Seat Ateca ha superado con nota gracias a su capacidad todoterreno, después de un mes circulando en estas duras condiciones. Además, los tres SUV han 'trabajado sin descanso' ya que, según ha explicado Teo García, uno de los expedicionarios, también sirvieron para alumbrar las acampadas nocturnas con sus leds frontales.



► Tres unidades del Seat Ateca recorren 20.000 kilómetros en una expedición que les ha llevado a Mongolia junto a ingenieros de la marca.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

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

+ en www.jeep.es

+ en <https://drivingexperience.volkswagen.es>

+ en www.expo4x4.es

+ en <https://fundacionmovilidadsostenible.renault.es>

+ en www.seat.es

+ en www.hyundai.es/experience

+ en www.lexusautos.es



AL CONCLUIR EL RALLY DE TURQUÍA EL MUNDIAL SE PONÍA AL ROJO: TÄNAK SUPERABA A OGIER Y SE COLOCABA A 13 PUNTOS DE NEUVILLE

Todos para uno y uno para todos

El reciente y azaroso Rally de Turquía deparó un sorprendente resultado que ha proporcionado una dimensión inesperada al Campeonato del Mundo de Rallies con la triple victoria consecutiva de Ott Tänak, abriendo la puerta a un apasionante final de temporada en el que lucharán por el título tres 'mosqueteros', uno por marca: Hyundai, Toyota y Ford.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

La cita turca se convirtió en una verdadera carnicería deportiva, que recordaba los viejos tiempos del Acrópolis y el Rally de Kenya. Desde 2010 el Mundial no pasaba por Turquía, pero dejaba un duro recuerdo para algunos de los principales aspirantes a la victoria, especialmente en Thierry Neuville y Sebastian Ogier. Antes de empezar, el belga de Hyundai

lideraba el campeonato con sólo 23 puntos de ventaja sobre el actual campeón, Ogier, y 36 sobre Tänak. Al terminar la prueba, el Mundial de Rallies se había puesto al rojo vivo. El piloto de Toyota había superado a Ogier, y se colocaba a sólo 13 puntos de Neuville.

Uno tras otro fueron cayendo los favoritos. Todo apuntaba hacia una victoria de los dos primeros clasificados de la general. Neuville y Ogier se enzarzaron en un

espectacular duelo durante la primera jornada, hasta el punto de que terminaron empatados o, para ser más exactos, separados solamente por tres décimas, mientras Tänak rodaba en novena posición en los primeros compases de la prueba.

Era evidente que semejante ritmo iba a pasar factura. Primero fue Neuville, con un amortiguador asomando por el capó, heredando así Ogier el liderato. Para Ogier se abría una gran oportunidad

si remataba la victoria. No solo se colocaba de nuevo en cabeza del campeonato, sino que contaría a su favor con mayor número de victorias que Neuville. Pero un salto que dejó la suspensión tocada le mandó a la cuarta posición, y comenzó su particular pesadilla al cometer el sábado por la tarde un error de concentración en una curva lenta. "La única explicación es que mi cerebro dejó de funcionar durante un corto período de tiempo. Aún ten-



go problemas para entender el error que he cometido", se lamentaría después. Un error a lenta velocidad, pero que le dejó atrapado. Un error que, quién sabe, a final de temporada podría resultar decisivo en la pugna por el título. Para colmo, pinchaba en el 'power stage' de final de rally.

Entonces entró en juego



Ott Tänak, después de que Andrea Mikkelsen, quien había heredado la primera posición, también sufriera problemas mecánicos. Toyota incluso acudió a las órdenes de equipo para asegurar el triunfo de su principal candidato ahora por el título, y Latvala hubo de ceder para que Tänak lograra su tercera victoria consecutiva y el



equipo nipón consiguiera el doblete. Pocos hubieran imaginado semejante escenario al llegar al ecuador del campeonato.

La presente temporada materializaba el duelo que el pasado año quedó debilitado por los errores de Thierry Neuville. A base de consistencia, Ogier consiguió su quinto título. Una consis-

Neuville comanda la clasificación general, pero con sólo 13 puntos sobre Tänak. El belga no se puede permitir errores.

El Fiesta parece estar por debajo de sus dos rivales y Ogier afronta en tercera posición el final de temporada, de modo que el francés deberá arriesgar mucho en las tres citas que restan.



◀ Hace pocas semanas parecía que el WRC ya era cosa de dos: Neuville –junto a estas líneas– y Ogier –en el centro– pero la racha de victorias de Tänak –izquierda– ha metido al piloto estonio en la pugna.

TÄNAK HA GANADO LAS TRES ÚLTIMAS PRUEBAS, Y HA ENCABEZADO LA REMONTADA DE TOYOTA, QUE AHORA LIDERA EL MUNDIAL



◀ Ogier, Neuville y Tänak se han repartido los triunfos de los diez rallies disputados: el francés de Ford ganó en Montecarlo, México y Córcega; el belga de Hyundai se impuso en Suecia, Portugal y Cerdeña; y el estonio de Toyota lo hizo en Argentina, Finlandia, Alemania y Turquía, las tres últimas de manera consecutiva.

esperaba igual de intensa. Y efectivamente así está ocurriendo, pero ahora con un tercero en discordia intercalado entre ambos.

En Montecarlo, Neuville no pudo sacarse la espina de su error en 2017 y cayó ante Ogier y los dos Toyota, pero sí lo consiguió en la segunda prueba, en Suecia, donde también falló la pasada temporada con la victoria a su alcance. Empate a uno. En Hyundai habían apostado esta temporada por el belga y Andreas Mikkelsen como pilotos asiduos, añadiendo un tercer coche para Dani Sordo o Hayden Paddon.

Por su parte, M-Sport tiene a Sébastien Ogier y Elfyn Evans como regulares, con Teemu Suninen a borde de un tercer coche, aunque no

en toda la temporada. Toyota había abierto los brazos a Ott Tänak, reacio a seguir a la sombra de Ogier en M-Sport. Los resultados le están dando la razón al equipo y su nuevo piloto, aunque en el ecuador del campeonato el estonio estaba a 72 puntos del líder, Neuville. Los dos primeros se repartían tres victorias hasta entonces por tan solo una de Tänak, solo retrasado por su abandono en Portugal y los problemas mecánicos en Suecia.

Ogier ganaba en México, donde Neuville solo pudo terminar sexto, una cita en la que Dani Sordo fue el mejor del equipo coreano al terminar en segunda posición, su mejor resultado de la temporada hasta ahora. El francés volvía a dominar en

asfalto, en Córcega. Sin embargo, Tänak se mantenía regularmente en el podio en el asfalto y aquí terminaba por detrás del francés y por delante de Neuville. El triunfo de Argentina, la siguiente prueba, fue el único logrado por el estonio en la primera parte del campeonato.

Thierry Neuville logró una victoria crucial en el Rally de Portugal ante el abandono de Ogier. Repetía en Cerdeña, donde conseguía una de las mejores carreras de su trayectoria, como el belga reconocía al terminar la prueba. Habían luchado hasta el último tramo y el del Hyundai acabó imponiéndose por la increíble diferencia de siete décimas de segundo. El triunfo le permitía, además, incrementar su ventaja sobre

el francés en 27 puntos en la clasificación. Parecía entonces que el campeonato sería tema exclusivo de ambos pilotos. Hasta que Tänak entró en racha.

En Finlandia, Ogier y Neuville se hundían. El primero no consiguió dar con la puesta a punto ante los cambios de suspensión y aerodinámicos introducidos en su Ford, e incluso tuvo que ser ayudado al final por las órdenes de equipo que penalizaron a sus dos compañeros para cederle la posición. El belga acabó contra un árbol, y en novena posición. Tras un verdadero festival, el estonio logró una espectacular victoria. A pesar de ello, aún le separaban 46 puntos de Neuville, que mantenía la primera posición del campeonato.

Pero fue en la siguiente prueba, Alemania, donde llegó otro triunfo de Tänak, esta vez inesperado. Ogier cometió un error al salirse de la pista. El Fiesta no está a la altura de sus rivales tampoco este año, y los riesgos que el campeón del mundo debe asumir le están pasando factura en 2018. Al final, su remontada y los puntos del último tramo 'power stage' de varias pruebas le están ayudando a amortiguar los golpes. Eran 36 los puntos que separaban después de esta prueba a Tänak de Neuville antes de llegar a Turquía. El desenlace de la última prueba del campeonato permitía a Tänak seguir subido en la ola que le ha convertido en aspirante al título.

¿Y Citroën? Con parte de su equipo técnico abando-

nando a principio de año su estructura, y un C3 que no está a la altura de sus rivales, el fabricante francés intenta capear como puede una desastrosa temporada. Incluida la presencia puntual pero poco exitosa de Sébastien Loeb y la salida del equipo de su líder, Kris Meeke, tras una ristra de accidentes que terminó con el sufrido espectacularmente en Portugal, definitivo para su despido. Al igual que Loeb en las dos pruebas en que ha participado, con pinchazo de rueda y salida de pista en Alemania, Citroën trabaja ya para enderezar el rumbo la próxima temporada, y en estas fechas toma cuerpo el rumor de que Sébastien Ogier volverá el próximo año a la firma gala,

en el que sería, según propia confesión, el último contrato de su carrera deportiva.

La secuencia de triunfos de Ott Tänak ha abierto nuevas perspectivas a la disputa del título ante las diferentes combinaciones de resultados que puedan producirse entre los tres pilotos. Restan los rallies de Gran Bretaña, Cataluña y Australia. El piloto estonio ha confirmado su polivalencia tanto en asfalto como en tierra, y contará con el apoyo de Jari Matti Latvala, su compañero, como se comprobó en Turquía. En ese abanico amplio de resultados posibles jugarán un importante papel los segundos y hasta terceros espadas de Hyundai y Ford, donde Ogier parece rodar con el gancho y mayores dosis de riesgo fren-

te a sus rivales, ante la inferioridad de su Fiesta.

Mientras tanto, el fabricante coreano parecía encaminado hacia el título de Constructores, pero la secuencia de éxitos de Tänak y el doblete en Turquía también ha catapultado al fabricante japonés a la primera posición del campeonato, de modo que ahora cuenta con opciones para triunfar en sus dos grandes programas: el Mundial de Rallies y el de Resistencia en circuitos.

Tres pilotos y tres marcas diferentes se disputarán el título en las tres próximas citas, últimos rallies de un Campeonato del Mundo que podría poner término al quinquenio dominante de Sébastien Ogier. ¿Quién da más?



ST PRECIOS	
1.5 132CV MT Origin	25.320 €
1.5 132CV MT Origin Navi	25.720 €
1.5 132CV MT Evolution	26.920 €
1.5 132CV MT Evolution Navi	27.320 €
1.5 132CV MT Zenith	28.120 €
1.5 132CV MT Nappa Edition	28.720 €
1.5 132CV MT Zenith Sport	29.520 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith	30.320 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Nappa Edition	30.920 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith Sport	32.120 €
RF	
2.0 132CV MT Evolution	29.420 €
2.0 132CV MT Evolution Navi	29.820 €
2.0 132CV MT Zenith	30.620 €
2.0 132CV MT Zenith Nappa	31.020 €
2.0 132CV MT Zenith Nappa Safety	31.520 €
2.0 132CV MT Zenith Sport	32.520 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith	32.820 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith Nappa	33.220 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith N. Safety	33.720 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop MT Zenith Sport	35.120 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop AT Zenith	34.620 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop AT Zenith Nappa	35.020 €
2.0 184CV i-Stop & i-Eloop AT Zenith Sport	36.520 €

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

MATRICULACIONES EN EUROPA

EN UN MES TRADICIONALMENTE MALO, LA LLEGADA DEL WLTP DISPARA LAS VENTAS

Con 1.134.288 matriculaciones se ha cerrado agosto, con un crecimiento del 31,1 % y sobrepasando el millón de vehículos, cuando es tradicionalmente el mes con las ventas más bajas del año. La llegada del nuevo ciclo de homologación exigible a los coches nuevos a partir del 1 de septiembre propicia esa distorsión del mercado europeo, según apunta la asociación de fabricantes Acea, que recuerda que, normalmente, agosto es el mes con las ventas más bajas de año. Ofertas y automatriculaciones de unidades pre-WLTP generalizan el crecimiento de dos dígitos en prácticamente todos los mercados europeos y colocan a España, por ejemplo, en el tercer lugar del ranking (ver cuadro), formando triplete con Alemania y Francia al matricular más de cien mil unidades, aunque en el acumulado anual mantenemos la quinta plaza habitual. Crecimiento de dos dígitos que es también el porcentaje generalizado de marcas y grupos, especialmente fuera del 'top ten', con Seat colocada en cabeza (+74,5 % y 42.064 unidades), entre los que rebasan los 40.000 coches. Barrera que también superan en

agosto Fiat (+23,7 % y 46.810), Dacia (+37,1 % y 43.227), Nissan (+44,7 % y 42.099), Citroën (+38,8 % y 41.606) y Hyundai (+35,0 % y 40.419), en un mes en el que Volkswagen mantiene la hegemonía, como única marca por encima de las cien mil matriculaciones (ver cuadro). Y el ranking del acumulado presenta variaciones, con Ford en la tercera plaza, Peugeot y Opel por delante de Audi, y Fiat (528.994 matriculaciones y -4,9 %) en el octavo puesto, superando de enero a agosto a BMW, Skoda y Toyota. En el repaso a la clasificación por grupos, el ranking mensual lo lidera Volkswagen (307.600; +4,1 %), con un gran agosto al igual que PSA (157.550; +17,9 %), Renault (140.052; +57,8 %) y FCA (71.690; +39,8 %). Por detrás se colocan BMW (59.150; +6,5 %), Daimler (58.227; -2,8 %) y Ford (58.038; +16,9 %) que, con un acumulado de 684.812 coches (-0,2 %) supera a BMW (646.257; -0,1 %) y Daimler (614.259; -3,4 %) en el conjunto del año. Por delante, VW (2.721.943; 12,9 %), PSA (1.731.294; 59,8 %), Renault (1.181.033; 10,5 %) y FCA (749.855; +2,9 %) son los más vendidos en lo que va de año.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE				
	Agosto	%18/17	Enero/Agosto	%18/17
VW	142.498	+46,2	1.270.967	+15,0
RENAULT	95.781	+68,6	807.633	+7,2
AUDI	63.154	+33,8	561.869	3,6
PEUGEOT	58.294	+20,9	669.726	+10,2
FORD	58.038	+16,9	684.812	-0,2
OPEL	55.403	+4,4	608.332	+1046,8
MERCEDES	52.321	-4,5	548.492	-4,1
SKODA	52.241	+14,9	496.675	+10,1
BMW	48.147	+5,0	511.727	-0,8
TOYOTA	48.049	+20,1	477.978	+7,3

LOS MAYORES MERCADOS				
	Agosto	%18/17	Enero/Agosto	%18/17
ALEMANIA	316.405	+24,7	2.473.284	+6,6
FRANCIA	150.390	+40,0	1.513.932	+8,9
ESPAÑA	107.692	+48,7	973.542	+14,6
REINOUNIDO	94.094	+23,1	1.571.986	-4,2
ITALIA	91.551	+9,5	1.365.947	-0,1
POLONIA	56.701	+64,3	376.031	+18,1
BÉLGICA	54.437	+53,3	428.577	+8,7
HOLANDA	41.355	+42,1	330.471	+14,9
AUSTRIA	34.227	+31,3	258.564	+7,6
CHEQUIA	27.830	+31,3	193.252	+4,3
RUMANIA	25.546	+112,9	100.824	+47,5
EU	1.134.288	+31,2	10.860.953	+6,2
EU+ EFTA	1.171.760	+29,8	11.181.738	+5,9

MAZDA El MX-5, aún más objeto de deseo

Renovado, el roadster más vendido del mundo llega al mercado español con un precio muy competitivo, que parte de 25.320 euros -ver listado-, cifra que se convierte en 21.729 euros cuando se aplican todos los descuentos. Se ofrecen 10 posibilidades de elección con el nuevo techo blando de lona (ST, o Soft Top) y 14 con techo duro escamoteable (RF, por Retractable Fastback), como fruto de la combinación de los dos motores disponibles, los múltiples acabados con un equipamiento enriquecido y la posibilidad de cambio automático en el RF más potente. Y para la versión

de techo duro son exclusivos edetector de fatiga, el reconocimiento de señales, la cámara de visión trasera y el Smart City Brake Support delantero y trasero con reconocimiento de peatones.

JEEP El nuevo Cherokee llega al mercado

El nuevo motor diésel 2.2 de 195 caballos, asociado al cambio automático de nueve marchas, es la configuración mecánica con que desembarca en España el nuevo Cherokee. Se ofrece con tracción 4x2 y 4x4, y tres acabados, a los que se unirá el Trailhawk en 2019, cuando también se incorporará a la gama un motor de gasolina 2.0 con turbo. En el caso de la tracción total, Jeep potencia las cualidades todoterreno de su modelo con tres sistemas mejorados, de los que en nuestro mercado estarán disponibles el Active Drive I, que corrige la estabilidad para mejorar la respuesta en subvirajes o sobrevirajes, y el Active Drive II, que mejora la relación de ascenso y el control de descensos con una reductora. En su equipamiento de serie destacan: cámara de visión trasera ParkView, control electrónico de estabilidad, aviso de colisión



frontal-Plus con frenado de emergencia y detección de peatones, detector de ángulo muerto, control de cruceo adaptativo-Plus o LaneSense de aviso de salida de carril.

PRECIOS	
Longitud 2.2 4x2	42.200 €
Limited 2.2 4x2	48.800 €
Limited 2.2 4x4 Active Drive I	50.800 €
Overland 2.2 4x4 Active Drive I	54.800 €
Overland 2.2 4x4 Active Drive II	56.200 €



MERCEDES-BENZ

AMG GT 63, RESÉVALO YA

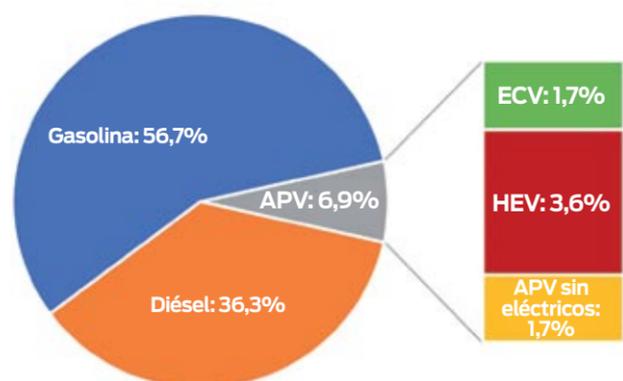
Mercedes-Benz anuncia la apertura de pedidos del GT 63 4Matic+ cuatro puertas coupé, que estará en los concesionarios a finales de otoño. Un modelo que suma tecnología de competición a un confort de alto nivel, en el que destaca el cambio Speedshift MCT 9G, la dirección activa del eje trasero y el autoblocante de control electrónico detrás. Lo impulsa el V8, de 585 CV (176.200 euros) y 639 CV (195.500 euros), oferta que completa durante doce meses el Edition 1 (218.496 euros), el GT 63 más exclusivo, que cuenta con el motor tope de gama.

MERCADO COMUNITARIO El retroceso continuado del diésel

Las matriculaciones de coches diésel en la UE han cerrado la primera mitad del año con un retroceso del 16,3 % frente a la venta de modelos de gasolina, que aumentaron un 17,2 %, con la comercialización de 3.721.908 y 4.710.223 unidades, respectivamente. Son datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), que resalta un segundo trimestre especialmente malo, con una proporción del 36,3%-56,7% a favor de los motores de gasolina en los turismos nuevos comprados por los europeos de mayo a junio. Crecimiento significativo también

de las energías alternativas (APV), con una subida del 35,6 %, gracias en gran parte a los crecimientos de Alemania (72,7 %) y España (67,4 %) sobre esos primeros seis meses de 2017. Un periodo en el que este año se han matriculado 567.008 APV, con Italia a la cabeza (141.686 unidades), muy por delante de Alemania (87.914), Reino Unido (72.847), Francia (68.573) y España (51.652), los mercados clave en estas tecnologías. En el desglose del interés por las opciones menos convencionales, los híbridos lideran la demanda (291.584), mientras que los vehículos de batería recargable

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE COMBUSTIBLE DE LAS VENTAS EN EL SEGUNDO TRIMESTRE 2018



▲ Tecnologías alternativas (APV): eléctricos e híbridos enchufables (ECV), híbridos (HEV) y otras energías (APV).

-143.017 unidades- crecen un 45,8 %: los híbridos enchufables suben un 50,8 % y los eléctricos puros lo hacen en un 40,3 %. Por detrás aparecen el gas y el etanol, con 132.407 unidades y un +23,3 %, por el aumento de la demanda de gas natural.

NISSAN Un X-Trail a excelente precio

Son 24.500 euros los que la marca anuncia para el SUV más vendido del mundo en 2017 y el más vendido de su segmento en España durante el pasado mes de agosto, impulsado por el DIG-T de 163 caballos y cambio manual de seis velocidades, 4x2, cinco plazas y acabado N-Connecta. 6 airbags (frontales, laterales y de cortina), Escudo de Protección Inteligente-Safety Pack, el nuevo NissanConnect, techo panorámico,

portón trasero manos libres y cámara de visión 360° forman parte del amplio equipamiento de serie. Además, Nissan pone en marcha una campaña que contempla incentivos de hasta 6.000 euros para sustituir el viejo vehículo por un Nissan con tecnología inteligente. La propuesta, que en principio se limita al mes de septiembre, está ligada a Qashqai, X-Trail y Juke, y con ella la marca

japonesa pretende acercar al mayor número posible de clientes las nuevas tecnologías. Sistemas que salvan vidas como el escudo de protección con visión 360°, que equipan todos los crossover de la promoción.



... Y hasta 6.000 euros por renovar el coche

IVECO

SEMINUEVOS CON GARANTÍA

Hasta el 31 de octubre estará vigente la campaña 'Iveco Seminuevo Euro 6' para los transportistas que quieran disfrutar de un Stralis Euro6 con un Leasing Financiero en las mejores condiciones. Son unidades revisadas y reacondicionadas por los concesionarios de la marca y puntos OK Truck, que cuentan por tres años con la garantía oficial de Iveco. La oferta forma parte de OK Truck, que acompaña los vehículos de ocasión Iveco fiables y seguros con una amplia gama de servicios.



dealerBest



La consultoría externa como impulsor del cambio

En dealerBest acabamos de inaugurar nuestra división de Consultoría de Concesionarios y nos hemos estrenado con una serie de proyectos muy interesantes, a petición de una asociación de concesionarios de marca.

La Consultoría de empresas es un trabajo que nos apasiona, en el que el conjunto de profesionales senior que conformamos dealerBest disponemos de amplia experiencia, ya que, entre unos y otros, hemos desarrollado infinidad de proyectos para empresas de sectores tan diversos como Renting, Financieras, Gran Consumo, Energía, Telecomunicaciones, Auxiliar de la Construcción, Marcas de Automoción y, por supuesto, Concesionarios de Automoción.

Los proyectos de consultoría surgen de la necesidad de un empresario de externalizar la solución a un problema ya detectado, o bien de identificar sus causas, y ponerles remedio.

Por ejemplo, no es raro que concesionarios aparentemente bien gestionados descubran, de repente, que los resultados no encajan. Van cumpliendo sus objetivos de volumen, calidad, penetración..., tienen buena ocupación de postventa y todo marcha más o menos bien, pero descubren que están perdiendo dinero, o que no están ganando lo que deberían.

El día a día de la gestión es tan absorbente que, en muchas ocasiones, resulta más rápido, eficiente, económico, y objetivo contratar a un externo para estos proyectos, que no intentar acometerlos uno mismo.

En dealerBest, hemos desarrollado nuestra propia metodología que, a grandes rasgos, es la siguiente: Mantenemos una entrevista con el Cliente, en la que obtenemos una primera y somera visión de la situación y de las inquietudes de la gerencia con relación al proceso de consultoría.

Solicitamos una serie de información y datos, exhaustiva, que procesamos y obtenemos una serie de ratios e indicadores que, unidos a la calidad y cantidad de la información recibida y a su coherencia, nos dirigen hacia las áreas que deberemos investigar en profundidad y nos señalan aquellas que pueden ir, aparentemente, bien.

Tras esto, pasamos a la fase de consultoría de campo o proceso inmersivo en el concesionario. Nos sentamos a observar, asistimos a las reuniones departamentales y realizamos procesos de acompañamiento y observación no intrusiva, para detectar buenas prácticas y áreas que requieren actuación. Mantenemos encuentros y entrevistas con el personal que consideramos clave para el estudio utilizando técnicas de coaching. Durante esa fase, observamos,

escuchamos, anotamos, preguntamos, acompañamos, medimos y analizamos. Y vamos sacando conclusiones, que luego cotejamos entre el equipo de consultores. Analizamos las cifras de actividad comercial, incluyendo KPI's a los que las Marcas, y muchos concesionarios, no suelen prestar atención, pero que para nosotros son determinantes en el devenir del negocio.

Analizamos, también, los datos de Postventa, segmentos de clientes, antigüedad del parque, intervenciones, horas, entradas, operaciones en garantía, atenciones, recambios, facturaciones... Estudiamos la estructura organizativa del concesionario, y la interrelación (o su ausencia) entre departamentos.

Profundizamos en las cifras de resultados y nos interesamos por cómo son sus flujos de trabajo, de operaciones, tiempos, procesos, costes, resultados, canales de venta, de aprovisionamiento, estilos de mando, eficiencia y eficacia, resultados por persona...

Dado que también tenemos una división de consultoría energética para concesionarios, analizamos los consumos de energía, e incluso podemos auditar los costes energéticos de los procesos sensibles, como pueden ser los trabajos de pintura, que conllevan un consumo de energía elevado, para determinar su rentabilidad.

Tenemos nuestra metodología, nuestros cuadros de mando, nuestras herramientas de

análisis y nuestra experiencia de muchos años.

Tras el análisis exhaustivo llega la difícil tarea de organizar la información y extraer conclusiones. A partir de ahí, delimitamos las áreas de intervención y describimos los escenarios, planes, cambios, procesos, y establecemos calendarios y objetivos cuantitativos, que permitan medir el retorno de nuestras propuestas, que pueden contemplar, entre otros muchos, los siguientes aspectos:

- Mejoras en las estructuras organizativas, buscando una mayor descentralización y reparto de las responsabilidades, con estructuras más horizontales. Mayor agilidad, mejores resultados. Mejoras en clima laboral. Reducción rotación de RRHH. Liberación de determinadas funciones a Gerencia y Mandos, para que puedan volcar sus esfuerzos en el control y desarrollo de la empresa.

- Implantación de la Cultura Fresh People Sales. Organización comercial. Tanto en cuanto a estructura, responsabilidades y funciones, como a procesos, metodologías y tiempos, para poder alcanzar los objetivos propuestos, buscando la máxima aportación por comercial.

- Rediseño de los objetivos comerciales
- Identificación de nichos, segmentos y áreas de desarrollo comercial no optimizadas.

- Desarrollo de las áreas de V.O. y Ventas a Empresas.

- Implantación de sistemas de control de stocks.

- Sistemas y políticas de precios dinámicos para V.O.

- Organización de los aprovisionamientos de V.O.

- Canales de venta de V.O.
- Programas de fidelización para postventa.

- Optimización de costes en materia energética.

- Flujos de trabajo y costes de administración comercial.

- Desarrollo de perfiles profesionales. Búsqueda y selección de nuevos profesionales.

En definitiva, un trabajo que nos apasiona, enfocado al retorno vía resultados medibles de los concesionarios.

BFGOODRICH

Mud-Terrain T/A KM3, cualidades extremas

Corto, pero exigente, era el circuito diseñado para probar la última generación del Mud-Terrain T/A, el neumático de BFGoodrich para todoterreno extremo, que no defraudó subiéndolo y bajándolo, abordando giros con inclinación lateral, superando el roquedal preparado para dificultar el avance y moviéndose sobre un lodazal. Son las KM3, que amplían el catálogo con 21 nuevas dimensiones, atendiendo la demanda de los aficionados al off road. Ahora, con 42 dimensiones, cubren el 75 por ciento del mercado europeo de 4x4, con medidas que van de 15 a

20 pulgadas. Pero la novedad de la nueva rueda no es su mayor oferta y disponibilidad, porque los técnicos han trabajado en un producto preparado para dar respuesta a casi todas las exigencias de los más fanáticos del todoterreno. De hecho, su resistencia y tracción extrema «lleva a los conductores a donde quieran ir», porque el Mud-Terrain está hecho para el barro, diseñado para trepar y creado para conquistar, anuncia el fabricante americano, que forma parte del Grupo Michelin. Cualidades mejoradas en la nueva generación, que ofrece un 5%

más tracción en barro, un 8% más de eficiencia sobre rocas y superficies resbaladizas y cuenta con flancos un 27% más rígidos que su predecesor, con extrema protección lateral y gran resistencia a los pinchazos y desgarros. Lo consiguen las barras Mud-Phobic, que liberan el barro compactado para no perder tracción, una banda de rodadura diseñada para ofrecer máximo agarre con independencia del ángulo de aproximación, la flexibilidad para envolver los obstáculos y la tecnología GoReGard Max, probada y derivada de la competición.



No importa la dureza del terreno

◀ Con 42 dimensiones se responde a la creciente demanda.

FIAT 500X

Equipado y a muy buen precio

Con una oferta de lanzamiento que baja a 11.900 euros el acceso al actualizado Fiat 500X, el todocamino de la marca italiana aterriza en España. Diez son, de momento, las versiones del SUV italiano, que ampliará la gama en breve con los 150 caballos del 1.3 FireFly y el 1.6 MultiJet. Equipamiento y tecnología también se refuerzan en esta renovación, con alerta de cambio de carril, reconocimiento de señales de tráfico y asistente automático de velocidad

—los dos últimos, novedad en la gama— de serie en todos los acabados. Tampoco faltan control de velocidad adaptativo, freno de emergencia autónomo, faros



PRECIOS	
Pop 1.6 E-Torq 110 CV	18.900 €
Urban 1.6 E-Torq 110 CV	19.750 €
Urban 1.0 GSE T3 120 CV	20.250 €
Urban 1.3 MultiJet 95 CV	21.450 €
Urban 1.6 MultiJet 120 CV	22.650 €
City Cross 1.6 E-Torq 110 CV	20.750 €
City Cross 1.0 GSE T3 120 CV	21.250 €
City Cross 1.6 Mjet 120 CV	23.650 €
Cross 1.0 GSE T3 120 CV	23.250 €
Cross 1.6 Mjet 120 CV	25.650 €

adaptativos, control del ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado, cámara de visión trasera... Hay nuevas funciones Apple CarPlay y Android Auto, y el sistema Uconnect cuenta con pantalla táctil de 7" de alta resolución.

DS

UNA RED MUY EXCLUSIVA

El cliente, lo primero y más importante, es la esencia del nuevo programa de servicios 'Only You' de la marca DS que, como parte de ese programa, ofrece 26 DS Store y DS Salon donde descubrir y comprar los modelos y productos de la DS Automobiles Collection. Un viaje a través de la realidad virtual en el que los Expertos Asesores de DS, formados en París, ayudan a materializar la experiencia francesa del lujo en el automóvil.



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



DUDAS ENTRE GASOLINA
DE 95 O DE 98 OCTANOS

Ander P.

Tengo la siguiente duda sobre el combustible adecuado para mi Ford Focus 1.5 T de 182 CV comprado el pasado año. En la tapa del depósito indica que hay que repostar gasolina de 95 octanos como mínimo, pero en el concesionario me dicen que, aunque las diferencias sean 'inapreciables', que probara con la de 98. Doy por hecho que económicamente no compensará el posible mayor rendimiento. ¿Es así? Gracias

RESPUESTA

Pues te has contestado tú solo, aunque vamos a tratar de argumentar las razones. En primer lugar la diferencia entre la gasolina de 95 y de 98 que encontramos en el surtidor es el octanaje. ¿Y qué es el octanaje? Digamos que es la capacidad que tiene el combustible para no detonar cuando se le somete a grandes presiones. Cuanto mayor sea el octanaje, más tardará el producirse la detonación. Esto quiere decir que la gasolina de 98 'aguantará' más, y que el pistón subirá algo más en su recorrido, pero la diferencia en rendimiento será prácticamente inapreciable.

Cuando en tu vehículo te recomiendan gasolina de 95 puedes utilizar la de 98, pero sinceramente creemos que no compensa. Sin embargo, no

podemos hacer lo mismo en sentido contrario, ya que si nos recomiendan 98 -suelen ser modelos muy prestacionales- y bajamos a 95, sí podríamos tener algún problema mecánico a largo plazo.

Si lo haces por rendimiento, como bien dices, estamos de acuerdo que no te compensará económicamente porque la diferencia será tan

LOS ASISTENTES DE CONDUCCIÓN SEMIAUTÓNOMA,
¿MERECE LA PENA ACTUALMENTE?

Antonio Medina

En algunas pruebas que habéis realizado leo que hay gran cantidad de asistentes enfocados a una conducción semiautónoma. Mi pregunta es: si este tipo de conducción no está aún legislada, ¿merece la pena pagarlos? Creo que el de mantenimiento de carril del Audi A6 funciona por un breve periodo de tiempo y luego se desconecta. Gracias

RESPUESTA

Como bien señalas se trata de asistentes enfocados a realizar una conducción semiautónoma, pero no automatizada totalmente. Por eso nos ayudarán en momentos puntuales, pero no a tiempo completo. Nos explicamos. Ya que mencionas el Audi A6, uno de los modelos más avanzados del momento, podremos disfrutar de un control de velocidad adaptativo con función de parada y reanudación de la marcha, muy útil en atascos, o un sistema de aparcamiento automático, por poner dos ejemplos. ¿Merece la pena pagar por estas tecnologías? Pues queda a la elección de cada conductor en particular.

En cuanto a tu consulta sobre el sistema de mantenimiento de carril, comentarte que es

pequeña que no lo vas a notar. Hay gente que dice que sí lo nota, pero en ocasiones es algo más psicológico que real.

Otra cosa es el cuidado del motor. La gasolina de 98 presenta una serie de aditivos que provocan

más un tema de seguridad que otra cosa. Esta tecnología lee las líneas de la calzada y nos mantendrá en el carril actuando sobre la dirección para mantener la trayectoria. Si tenemos un descuido nos evitará un susto o un percance. El 'problema' es que no podemos apoyarnos en este sistema de una manera prolongada. Si soltamos las manos del volante el sistema 'conduce' unos 10 segundos, e inmediatamente nos avisará para que lo agarremos. Si no hacemos caso realizará señales acústicas y activará el pretensor del cinturón para alertarnos. Si seguimos sin reaccionar, también añadirá pequeñas frenadas intermitentes; y si no hay respuesta aún así, detendrá por completo el vehículo.

una combustión más eficiente y, por lo tanto, si la utilizamos estaremos alargando la vida del propulsor porque no genera residuos. En definitiva, nosotros haríamos caso a la recomendación del fabricante, y si dice que 95, pues eso.

CONSULTAS RÁPIDAS

TENGO UNA DUDA. ¿ME PUEDEN DENUNCIAR POR PASAR UN SEMÁFORO EN ÁMBAR?

Efectivamente, hay que recordar que la normativa establece que una luz amarilla no intermitente significa que los vehículos deben detenerse en las mismas condiciones que si se tratara de una luz roja fija, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del semáforo en condiciones de seguridad suficientes. Por tanto, es claro que, si se rebasa el semáforo estando en la fase ámbar -luz amarilla no intermitente- y no se cumplen las condiciones para hacerlo, es decir, estar tan cerca al encenderse que la detención del vehículo no se pudiese realizar en las condiciones de seguridad suficientes, sí podríamos ser denunciados por ello.

Hay que recordar que este tipo de infracciones, como no se trata de rebasar el semáforo en rojo, no tendrían que ser sancionadas con pérdida de puntos, ya que dicha pérdida sólo está contemplada para la fase roja. No obstante, en ambos casos la sanción económica sí podría llegar a ser de 200 euros. Del mismo modo conviene mencionar que, por el contrario, una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes no obligan, por sí solas, a la detención del vehículo, sino que obligan a los conductores a extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso de ser necesario. Sin eximir nunca del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse.

BUENA PREGUNTA

NO EXISTE OBLIGACIÓN DE ANUNCIARLOS, PERO SE PUEDEN CONSULTAR EN LA WEB DE LA DGT

¿Tienen que estar anunciados los radares móviles en carretera?

RESPUESTA

No existe ninguna normativa de seguridad vial que obligue a las administraciones a anunciar el lugar de ubicación de los radares móviles. Hay que tener en cuenta, precisamente, que el fundamento de estos radares es velar por el cumplimiento de las normas de circulación, especialmente por el respeto del límite de velocidad, sorprendiendo y denunciando a aquel conductor que sobrepase el límite establecido en un determinado momento.

Precisamente superar los límites de velocidad es una de las infracciones más habituales, por lo tanto, es una de las infracciones más controladas y cuya razón de ser se encuentra en el mayor índice de siniestralidad; cuanto más alta es la velocidad, mayor es la gravedad de un siniestro, en consecuencia el fundamento principal del uso de este tipo de instrumentos sin ser anunciados es tratar de persuadir a los conductores de superar dichos límites y velar, así, por la integridad de todos los usuarios en las vías públicas.

Es cierto que las principales premisas que siempre ha marcado el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, para los radares de su competencia es que, especialmente los fijos, estarían ubicados en zonas donde la siniestralidad fuese mayor y que estarían anunciados para persuadir a los conductores de superar la velocidad fijada, evitando con ello que se siguiesen produciendo accidentes en esos puntos; pero, realmente, no se aprobó ninguna norma que obligase a tal señalización.

En este sentido también se pronunció la Dirección General de Tráfico, señalando que los radares móviles -refiriéndose únicamente a los que dependen de la DGT, pero no los que dependen de ayuntamientos o de otros organismos como el Gobierno Vasco o el Servei Catalán de Transit- estarían anunciados, pero matizó que lo serían a través de la web de la DGT, indicando el tramo entre el que se podía mover un radar móvil, sin especificar el lugar exacto y permaneciendo en la web durante un determinado tiempo, sin tener que ser un anuncio definitivo.

Finalmente, desde una época a esta parte son numerosas vías e innumerables tramos donde aparece un pequeño indicador de color anaranjado que señala un tramo donde suele ser habitual la presencia de radares móviles, pero sin especificar la ubicación exacta de los mismos, y sin que exista una normativa que regule dicha señalización y su obligatoriedad.

En conclusión, se debe señalar que no existe una obligación de tipo legal para que los radares móviles tengan que estar anunciados.



CONSULTAS RÁPIDAS

CONSEJOS SOBRE SUV
CON SIETE PLAZAS

Pascual Sánchez

Las dos exigencias que planteas, las siete plazas y que sea un SUV, las cumplen tanto el Volkswagen Tiguan Allspace como el Peugeot 5008, pero no te olvides de otros modelos, como el Skoda Kodiaq o el nuevo Hyundai Santa Fe, por ejemplo. La diferencia entre ambos es que el modelo alemán sí ofrece la tracción total en gran parte de su gama, mientras que el 5008 sólo recurre a la

tracción delantera. Si tu exigencia 'campera' es mayor, el Tiguan Allspace añade al sistema 4x4 un programa específico 'off road', mientras que el vehículo francés monta de serie con el acabado Crossway el Pack Motricidad, que contempla el control de tracción optimizado Grip Control apto para afrontar varios tipos de superficies deslizantes, y está asociado a unos neumáticos M+S. Es más eficiente de lo que parece, pero no tan resolutivo como la tracción total, lógicamente.

VOLKSWAGEN POLO 1.0

Antonio Miguel Pescador

Lamentamos decirte que la variante del Volkswagen Polo 1.0 de 75 caballos no se comercializa actualmente. Por lo tanto tendrías que elegir entre la versión de entrada 1.0 Evo de 65 CV o el 1.0 TSI de 95. El más potente tiene inyección directa y turbo, es más agradable, prestacional y consume menos. La diferencia de precio entre ambos es de 2.315 euros, pero se pagan los caballos extra y su dotación más completa.

▶ mándanos tu carta a:
c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid

▶ mándanos tu mail a:
cartasaldirector@motor16.com

▶ mándanos tu fax a:
916 857 992

▶ para números atrasados llama al: 916 857 990

Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

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

LEGALITAS.COM

Otoño del 93: aluvión de novedades

Tras el verano, el curso automovilístico se iniciaba con una serie de lanzamientos de nuevos modelos entre los que elegíamos como imagen más impactante la del Opel Tigrá, el coupé de la familia Corsa.

Hace 25 años Mercedes y AMG empezaban a poner las bases de una gama de modelos deportivos para el gran público. El C36 AMG con sus 280 caballos iba a mostrarse en el Salón de Fráncfort. Esa unión sigue dando hoy espectaculares resultados.

La semana venía cargada de novedades, en un otoño que repasábamos en sus principales lanzamientos. Así este otoño de 1993 iban a llegar al mercado nuevos modelos como el Opel Tigrá y el Astra Cabrio, el llamativo Fiat Coupé, una nueva generación del Porsche 911 o los renovados Volkswagen Passat.

En las pruebas, los dos extremos de lo que ofrece el mundo del automóvil. Por un lado el pequeño Nissan Micra, un utilitario tecnológico que incorporaba una 'delicatesen' como el cambio automático. El Micra -1,8 millones y 75 CV- brillaba por su cambio y por el rendimiento de su motor de 16 válvulas.

En el otro extremo, el gran Volkswagen Caravelle Allstar, un monovolumen capaz para toda la familia. Con un motor diésel de 78 caballos y un precio de 3,4 millones de pesetas, destacaba por su habitabilidad y confort.



LA PORTADA
Nº 515
FECHA
31-8-1993
HABLAMOS DE

La imagen del pequeño deportivo de Opel, el Tigra, nos servía para ilustrar la avalancha de novedades que se iban a producir este otoño. Además, en la portada, una prueba con la gama más deportiva de BMW y espacio, en lo referente al deporte, para la visita que habíamos realizado a la escudería Benetton.



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

Llega la familia del Fiat Punto

Sucesor, que no sustituto, del Fiat Uno, llegaba al mercado español el nuevo Fiat Punto. Un utilitario cargado de estilo que se ofrecía con una gama que incluía versiones de tres y cinco puertas y un atractivo Cabrio.

Con el Salón de Fráncfort a punto de abrir sus puertas, en esta revista repasábamos algunas de las novedades que se iban a presentar allí. Especial protagonismo para el Peugeot 306 Cabrio, con la maestría de Pininfarina en su diseño. Pero además, dos berlinas de lujo de origen japonés, el Lexus GS 300

—el primer Lexus a la venta en Europa— y el Xedos 9, la berlina más exclusiva de la división de lujo de Mazda.

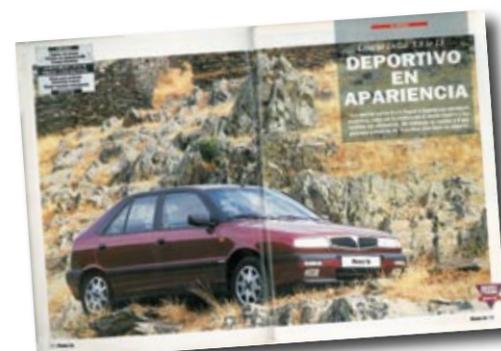
En las pruebas, el Mercedes C 250D Automático y el Lancia Delta 1.8 ie, que comparábamos, además, con sus rivales (Alfa 33, Ford Escort, Opel Astra y Volkswagen Golf).

Y en nuestro Dossier, los pequeños deportivos: del Rover Mini Cooper (1,2 millones) al Renault Clio Williams (2,34 millones).



LA PORTADA
Nº 516
FECHA
7-9-1993
HABLAMOS DE

El avance del Salón de Fráncfort abría, en cierto modo el curso del 94 en el sector del automóvil. Y en ese avance destacábamos el Peugeot 306 Cabrio y el Xedos 9 de Mazda. Además, la gama del Fiat Punto, que habíamos probado por primera vez, también destacaba en nuestra portada.



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:

NUEVO PEUGEOT RIFTER EL DÍA ES TUYO



PEUGEOT i-Cockpit®

ULTRAMODULABLE

TECHO Zenith®

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41
La canoa no está a la venta. Barras de techo opcionales.

El nuevo Peugeot Rifter presenta un estilo elegante y poderoso. Su interior, moderno y tecnológico, sus motores innovadores y su nueva caja de cambios automática de 8 marchas te invitan a vivir una experiencia totalmente nueva. Con Peugeot i-Cockpit®, descubre una conducción más ágil e instintiva gracias al volante compacto, al Head-Up Display y a la gran pantalla táctil de 20,32 cm (8"). Siente el control en la carretera y disfruta del Advanced Grip Control para una motricidad mejorada. Gracias a la navegación 3D conectada, la función Mirror Screen, los servicios Peugeot Connect y la recarga de móviles por inducción, el nuevo Peugeot Rifter goza de una gran conectividad. Y para disfrutar de una conducción más segura, déjate acompañar por las ayudas a la conducción de última generación.

Nuevo Peugeot Rifter: Consumo mixto (L/100 km) desde 4,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 109 hasta 131.