

1,50
€

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.734 del 28 de agosto al 10 de septiembre de 2018



Bajo la lupa

**TODO SOBRE
EL CITROËN C4
CACTUS**

PROBAMOS 4 COCHES AHORRADORES Y CON CARÁCTER EN GASOLINA...

**Seat Ibiza 1.5 TSI
Evo FR 150 CV**



**Volkswagen
Polo GTI DSG6
200 CV**

**Y EN DIÉSEL...
Opel Insignia GSi
BiTurbo
210 CV**



**Honda Civic
1.6 i-DTEC
120 CV**

**50 modelos
que NO se venden en España**



Fuera de serie

**DB4 GT
Continuation**

Aston Martin recupera un mito

► 25 unidades
► 1.700.000 €



SAL A EXPLORAR. LA CIUDAD.



Jeep® Renegade Por 13.900€ con 4 años de garantía

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

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

FCA CAPITAL
España

Jeep®

Al detalle



RADAR 'RENTABLE'... Y MUY MAL SITUADO

El radar que más multas pone en España está en Segovia, exactamente en el kilómetro 59,2 de la N-VI dirección Madrid, y es uno de los cuatro que la DGT situó en ambas vertientes del Puerto del Alto del León. En concreto, el radar 'líder' acecha en un tramo de subida con dos carriles en ese sentido, y está al inicio de una pequeña recta, tras una curva. Límite de 50 km/h en un punto donde los que circulan a 60 o 70 km/h merecerían, por cívicos, ser premiados más que castigados. Y lo peor no es eso, sino que en la cumbre del Alto del León no hay radar, pese a la peligrosidad de un cambio de rasante con varios 'stop', un monolito de piedra plantado entre los dos sentidos, peatones cruzando, niebla frecuente...



LOS ESPAÑOLES SOMOS PRODUCTIVOS

España lidera la tasa de producción anual de vehículos por trabajador en la Unión Europea, pues cada empleado del sector fabrica 19,8 vehículos al año, cuando la media de la UE es de 7,8 automóviles por trabajador y año. Para que luego digan...

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 SL:

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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

Boyacá

jd

ARI
REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Español por español

Está por ver si la retirada de Alonso de la F-1 es temporal o definitiva, pero despeja el camino del asturiano en su asalto a otras categorías y, de paso, permite a Sainz correr con un McLaren.

De entre todos los posibles, tengo para mí que el mejor resumen del adiós de Fernando Alonso a la Fórmula 1 fue ver su cara de satisfacción antes de que el champán del triunfo se le agriara por irregularidades técnicas de los Toyota en las 6 Horas de Silverstone. Especialmente si tenemos en cuenta que el gran reto del asturiano es vencer en el Mundial de Resistencia, lo que le permitiría estar entre los pilotos más grandes y completos de la historia. De hecho, tiene entre ceja y ceja ganar las 500 Millas de Indianápolis, y así, después de hacerlo en el Gran Premio de Mónaco de F-1 y en las 24 Horas de Le Mans, conseguir la 'triple corona' e igualar a Graham Hill, que es el único que la ostenta. Eso, unido a su deseo de participar en la IndyCar -la F-1 americana- en 2019, forma parte de su

carta de despedida cuando dice: "tengo otros retos más grandes". Atrás queda el fenómeno 'Alonso F-1' y una época en la que las audiencias televisivas españolas crecieron en torno a una competición que, hasta la llegada del campeón español, eran minoritarias. Fueron dos títulos mundiales con Renault (2005 y 2006), y un recorrido con Minardi, Ferrari y McLaren que deja

un saldo de 32 victorias, 22 'poles' y 97 podios. También quedan, fruto de sus propias decisiones, momentos duros y frustrantes, tanto en una tortuosa y complicada Ferrarri como en una McLaren que apostaba más por Hamilton que por él. Después, salvando lo económico, vino la época de fracaso y decadencia continua del binomio McLaren-Honda, que tanto ha influido en su retirada actual de la F-1 y en la búsqueda de nuevos retos en otros tipos de carreras.

Lo mejor de la cuestión es que estamos ante un relevo generacional en la escudería británica, en la que se retira un español de 37 años y llega otro de 23. El madrileño Carlos Sainz sustituirá al asturiano y ocupará su asiento en McLaren a partir de 2019. Una apuesta de futuro para una escudería que, con

un motor Renault en progresión y con James Key como director técnico -ya compartió equipo con Carlos en Toro Rosso-, está dispuesta a poner toda la carne posible en el asador, para que Sainz sea comparable a Alonso. Por cierto, los aficionados que valoramos y perderemos al Alonso de F-1 no tenemos duda de que éste seguirá disputando y disfrutando carreras de diferente tipo durante muchos años.

Lo mejor de la cuestión es que estamos ante un relevo generacional en la escudería británica, en la que se retira un español de 37 años y llega otro de 23. El madrileño Carlos Sainz sustituirá al asturiano y ocupará su asiento en McLaren a partir de 2019. Una apuesta de futuro para una escudería dispuesta a poner toda la carne posible en el asador.



COLORETERAPIA

BY CITROËN



PERSONALÍZATE: 203 COMBINACIONES PARA CONVERTIR TU CITROËN EN ALGO TAN ÚNICO COMO TÚ.

Ya está aquí la Colorterapia Citroën para que sigas marcando tendencia con tu nuevo Citroën. 203 combinaciones, diferentes ambientes exteriores e interiores y múltiples packs de colores, la gama más top en posibilidades es única. Este es el momento de sacar tu personalidad.

DESDE **8.990€⁽¹⁾** | HASTA **2.600€⁽²⁾** EN EQUIPAMIENTO DE PERSONALIZACIÓN | PRIMER **MANTENIMIENTO⁽³⁾** DE REGALO | HASTA **800€⁽⁴⁾** ADICIONALES EN UNIDADES EN STOCK

INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL. CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,5 - 4,9/92 - 113, CITROËN C4 CACTUS 3,6 - 5,3/94 - 119, CITROËN C3 AIRCROSS: 4,0 - 5,6/104 - 126. (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo C3 PureTech Gasolina 68 LIVE 8.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 48 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 20 de agosto de 2018 para vehículos EURO 6.1 matriculados hasta el 28/08/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 9.790€. Modelo visualizado: Citroën C3 SHINE con opciones. (2) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos del 1 al 31 de Agosto de 2018 por la compra de un C4 Spacetourer Shine 2.100€ cuando el vehículo adquirido tenga Faros de Xenón, Techo Panorámico y Park Assist siendo este regalo no canjeable por dinero, descuento equivalente u otro equipamiento y 500€ adicionales de regalo para otros equipamientos de personalización, canjeable por descuento equivalente pero no por dinero. (3) Oferta válida en Península y Baleares para pedidos de 1 al 28 de agosto de 2018 y matriculados hasta el 28 de agosto, financiados a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. consistente en el regalo de un contrato Citroën Idealdrive (mantenimiento periódico) 1 año ó 20.000 km lo que antes suceda. Condiciones generales en cualquier concesionario de la Red Citroën (4) Descuento adicional en Península y Baleares para pedidos del 1 al 28 de agosto de 2018 matriculados hasta el 28/08/2018 aplicable a unidades limitadas EURO 6.1 en stock de C4 Picasso diésel y C4 Spacetourer diésel. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

SUMARIO

Nº 1.734 • 28 agosto al 10 septiembre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉPASA

OPEL GT X EXPERIMENTAL

Utilizando como 'escaparate' un SUV coupé de motor eléctrico, la marca alemana muestra ideas que llevarán sus futuros modelos.

10.- CUATRO RUEDAS

HONDA CIVIC 1.6 I-DTEC

Probamos la versión diésel del nuevo Civic, cuyo motor ha sido optimizado pero sigue rindiendo 120 caballos. Agrado, bajo consumo, buen maletero... Y un comportamiento de primera.

14.- OPEL INSIGNIA GSI 2.0 BITURBO

La versión deportiva GSi del Insignia adopta un motor diésel de 210 CV que gustará a los más rutereros que aprecien el confort y la amplitud, y que busquen cierto dinamismo.

18.- SEAT IBIZA 1.5 TSIEVO

Entre su extraordinario motor de gasolina de 150 CV y su acabado FR, el Ibiza más deportivo del momento se convierte en la versión más apetecible de la gama.

22.- VOLKSWAGEN POLO GTI DSG6

El nuevo motor 2.0 TSI de 200 CV da alas a uno de los utilitarios deportivos más conseguidos. Suma un gran comportamiento, calidad, tecnología y un gasto moderado.

26.- 50 COCHES QUE NO SE VENDEN EN ESPAÑA

Aunque la variedad de modelos a la venta en nuestro país es enorme y mayor que nunca, hay decenas de vehículos que, por unas razones u otras, no podemos comprar.

31.- DS 3 BLACK LEZARD

El nuevo acabado incrementa la exclusividad del utilitario de DS.

32.- VOLVO V60

Nueva toma de contacto, ya en España, con el nuevo V60, un familiar práctico y muy tecnológico.

34.- VOLKSWAGEN CADDY 1.4 TGI

La marca alemana apuesta por esta versión de gas GNC de 110 CV.

Síguenos en...



26



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

ASTON MARTIN	6,36
BMW	8
CITROËN	40
DS	31
FORD	8,27
HONDA	9,10,27
OPEL	8,14
PEUGEOT	28,50
RENAULT	27,28
SEAT	18
TOYOTA	46
VOLKSWAGEN	22,34
VOLVO	32

36



40



46



34

36.- FUERA DE SERIE ASTON MARTIN DB4 GT CONTINUATION

Hace casi 60 años, la firma británica fabricó 75 unidades de un coche deportivo que se convirtió en mito. Y la historia continúa con las 25 unidades que acaba de producir ahora, y con su precio de impresión.

40.- BAJO LA LUPA CITROËN C4 CACTUS

Líder en confort, el nuevo C4 Cactus propone tecnologías avanzadas y una altísima eficiencia gracias a sus modernas mecánicas y su ligereza.

46.- GAMA HÍBRIDA DE TOYOTA

La tecnología híbrida-eléctrica autorrecargable de la firma japonesa se aplica a Yaris, Auris, Auris Touring Sports, Prius, Prius+, C-HR y RAV4, y todos se benefician de la etiqueta ECO y sus ventajas.

50.- NUEVO PEUGEOT 508

La nueva berlina coupé de Peugeot, a la venta desde otoño, presume de tecnologías inéditas en su clase, como la visión nocturna. Repasamos ése y otros avances.

52.- LA SEMANA

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS LOS GRANDES MOMENTOS DE ALONSO EN LA FÓRMULA 1

Cuando acabe esta temporada, el asturiano pondrá fin –por ahora– a su carrera en la F-1. Y es buena ocasión para echar la vista atrás.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Aston Martin se suma al transporte aéreo personal de lujo

Lo que parecía ciencia ficción lleva camino de convertirse en una nueva tendencia del transporte para un futuro no tan lejano. Conocido el proyecto Pop.Up Next de Audi con Airbus e Italdesign para crear un taxi autónomo que pueda desplazarse por el aire, ahora es el turno de Aston Martin, que acaba de presentar el Volante Vision Concept, un lujoso avión de tres plazas con capacidad VTOL de despegue y aterrizaje verticales que la firma británica de coches deportivos ha diseñado en colaboración con la Universidad de Cranfield, la empresa Cranfield Aerospace Solutions y el fabricante de motores Rolls-Royce. Equipará una ecológica mecánica híbrida-eléctrica y volará de forma autónoma en trayectos urbanos e interurbanos.



FORD RANGER RAPTOR: SÍ A EUROPA

Cuando a mediados de 2019 llegue a Europa el nuevo Ranger, su gama incluirá la variante deportiva Raptor, creada por Ford Performance. Monta cuatro discos de freno ventilados, suspensión específica, neumáticos todoterreno BF Goodrich 285/70 R17 y una plancha de protección de acero de 2,3 milímetros en los bajos, y equipa una versión biturbo del diésel EcoBlue 2.0 con 213 CV y 51,0 mkg, que se asocia a la nueva caja automática de 10 marchas. Su Sistema de Gestión del Terreno permite elegir entre seis programas.



LLEGA EL RENAULT ARKANA

Renault ha desvelado que su nuevo crossover del segmento C se llamará Arkana, término que deriva del latín 'arcanum' y que puede traducirse como 'secreto'. El Arkana, que debutará como 'showcar' en el Salón de Moscú, se venderá en Rusia desde 2019 y anticipa un crossover parecido destinado al resto de mercados.



INFINITI PROTOTYPE 10

La firma asiática ha presentado en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach el Prototype 10, un 'concept car' dotado de trenes de potencia electrificados que maximiza el placer de conducción. Como el Prototype 9, su antecesor, el Prototype 10 tiene una sola plaza y muestra hacia dónde se dirige el diseño de Infiniti.

SUV eléctrico y coupé de 4,06 metros

El GT X Experimental muestra el futuro de Opel

De aquí a 2024, todos los modelos Opel estarán electrificados, y los vehículos que la casa alemana presente en el futuro irán adoptando el llamado Opel Vizor, un nuevo 'rostro' frontal definido por un módulo único que integra todos los elementos de alta tecnología, como el emblema del rayo —el 'blitz'— iluminado con LED para mostrar el estado de funcionamiento del coche con solo cambiar de color, los faros LED matriciales, las luces diurnas en forma

de ala o, cubiertos por pexiglas oscurecido, las cámaras y sensores de los asistentes y las funciones de conducción autónoma. Y eso lo sabemos porque nos lo enseña el GT X Experimental, el 'concept' que da pistas sobre los siguientes modelos de Opel. Se trata de un SUV de cinco puertas y estilo coupé que mide 4,06 metros de largo, 1,83 de ancho y, antena incluida, 1,53 de alto; y que tiene una distancia entre ejes de 2,63 metros. Dentro

destaca el Pure Panel, un limpio salpicadero presidido por una gran pantalla que simplifica y digitaliza el manejo, y que cuenta a derecha e izquierda con sendas pantallas para ver las imágenes de las cámaras retrovisoras emergentes. El Opel GT X Experimental está impulsado por una batería de iones de litio de 50 kWh con carga inductiva y tiene funciones de conducción autónoma muy avanzadas, aunque sólo de nivel 3.



▶ Las cuatro puertas abren 90 grados, y el parabrisas-techo panorámico y curvado llega hasta detrás de los asientos posteriores. A la derecha, el Pure Panel interior.



PARA PENSAR

239

caballos rendirá finalmente el Skoda Kodiaq RS, que será desvelado en el Salón de París.

Su motor diésel 2.0 TDI biturbo, que anuncia un par máximo de 51,0 mkg, se asociará exclusivamente a la tracción total, y el cliente podrá elegir entre configuraciones interiores de cinco o siete plazas.

EL PUNTAZO

El Ford Mustang Bullitt Kona Blue, de 480 CV, es un modelo único

creado para una rifa en favor de la lucha contra la diabetes en EE.UU. Se venderán 60.000 papeletas, a 10 dólares cada una.



Con 200 CV y desde 38.150 euros

El Opel Insignia estrena motor 1.6 de gasolina

Opel incorpora la última versión de su motor 1.6 Turbo con inyección directa de gasolina a la gama Insignia, en sus tres variantes —Grand Sport, Sports

Tourer y Country Tourer—, e inicialmente sólo con caja automática de seis velocidades. La nueva mecánica, dotada de filtro de partículas GPF, rinde 200 CV

de potencia a 5.500 rpm y 28,6 mkg de par máximo entre 1.650 y 4.500 vueltas, y genera notables prestaciones: velocidad punta de 235 km/h y paso de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos. Los precios arrancan en 38.150 euros, cifra correspondiente al Insignia Grand Sport 1.6 Direct Injection Turbo con acabado Innovation.

FOTO ESPIA



Pruebas en Nürburgring

BMW apura el desarrollo del nuevo Serie 3 sedán

La propia firma bávara ha hecho públicas las fotos de su test final en el 'Infierno Verde' con el nuevo Serie 3 de carrocería sedán, de modo que su presentación oficial parece próxima. Se sabe que BMW ha reduci-

do el peso 55 kilos manteniendo el reparto de masas 50:50 entre ejes, que el centro de gravedad baja 10 milímetros y que empleará el motor de cuatro cilindros más potente jamás usado en un BMW de serie.

Las entregas, desde octubre

Mejoras tecnológicas y de diseño en el Honda HR-V

El HR-V 2019 cambia a nivel estético y mecánico, y reduce su sonoridad. En el primer punto lo más llamativo es el frontal, donde un nuevo panel cromado oscuro y brillante sustituye la parrilla anterior, hay luces diurnas LED rediseñadas, paragolpes con entradas de aire más profundas y ópticas más eficaces. Detrás hay nuevos detalles en el portón y el marco de las ópticas, mientras que las versiones superiores reciben llantas de 17 pulgadas, escape cromado y tecnología LED en todas las luces. Asimismo, aparece el nue-

vo color azul metalizado Midnight Blue Beam para la carrocería, y dentro cambia el diseño de los asientos delanteros —detrás se mantiene el sistema Magic Seats— y mejora la calidad del tapizado, destacando la combinación de tela y cuero de las versiones altas. Además, el motor de gasolina 1.5 i-VTEC, único disponible inicialmente, ha sido mejorado. Con sus 130 CV, gasta 5,3 l/100 km y se asocia a dos tipos de cambio: manual de seis marchas —de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos— y automático CVT —11,2 segundos—.



◀ Por fuera, lo que más varía es el frontal: ópticas, paragolpes, parrilla... Y deja de haber HR-V diésel.



Especie a proteger

Justo cuando Honda prescinde de las versiones diésel en la gama del totalmente nuevo CR-V y en la del actualizado HR-V, llega al mercado el esperado Civic 1.6 i-DTEC, de rendimiento estupendo por su equilibrio entre prestaciones y consumo, por agrado de conducción y por las virtudes que ya vimos en sus hermanos de gasolina: gran maletero, formidable comportamiento, un completo equipo de serie... Apostamos por él.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 i-DTEC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.597
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima	120 CV / 4.000 rpm
Par máximo	30,6 mkg / 2.000 rpm

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,14
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
 Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R17
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.340
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.518 / 1.799 / 1.434
Capacidad del maletero (l)	478 / 1.267
Capacidad del depósito (l)	46

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	201 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (10,1)

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,6

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	5,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,0
En conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,1
A 140 km/h de cruceo	6,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	793
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	3,7
Ciclo extraurbano	3,5
Ciclo mixto	3,5



PRECIO **28.750 €**

	EMISIONES DE CO ₂ : 93 G/KM
--	---

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

	Prestaciones y consumo. Maletero. Comportamiento: estabilidad, dirección y frenos. Confort y agrado de uso. También con caja automática. Equipamiento.
--	--

EN CONTRA

	Materiales y detalles de acabado. Bandeja del maletero. Sin salidas de aire traseras. Pantalla central poco intuitiva. Sin rueda de repuesto. Depósito pequeño.
--	---

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

Uno de los puntos fuertes del nuevo Civic es el rendimiento de sus modernos motores de gasolina VTEC Turbo: el 1.0 tricilíndrico de 129 CV y el 1.5 de 182 CV, éste de cuatro cilindros. Entre eso y que Honda anunció al presentar la nueva generación de su modelo compacto que el diésel "tardaría", quien más quien menos llegó a dudar de que finalmente naciera ese esperado Civic 1.6 i-DTEC; y más aún tras saberse que el futuro CR-V –hoy ya a la venta– dejaría de tener pro-

pulsor de gasóleo, sustituido por una avanzada mecánica híbrida que vendrá en 2019.

Pero lo prometido es deuda, y Honda ya ofrece versión diésel del Civic. O, más propiamente, 'versiones' diésel, pues el abanico de posibilidades es más amplio que nunca, con dos carrocerías –Hatchback de cinco puertas y Sedán de cuatro–, dos tipos de transmisión –el manual aquí probado y una nueva caja automática de nueve– y tres acabados: el básico Comfort –incluyendo descuentos arranca en 21.850 euros–, el interesante Elegance y el completísimo Executive

protagonista de estas páginas, que frente al equipo de serie ya rico del Elegance suma control de ángulos muertos con alerta de tráfico cruzado trasero, apertura y arranque inteligente Smart Entry, suspensión adaptativa, retrovisor interior fotosensible, ajuste lumbar eléctrico en el respaldo del pasajero, equipo de sonido Premium con 11 altavoces, techo panorámico y ópticas LED en faros principales y antiniebla.

Contrasta esa nutrida dotación con un acabado general que nos deja muy fríos. Los plásticos son ramplones, y si en las puertas traseras se op-

ta por material duro –a eso se han sumado muchas marcas últimamente–, en las delanteras los revestimientos apenas son mullidos. Sumemos a eso algunas rebabas aquí y allá, la ausencia de aireadores en las plazas traseras, el manejo poco intuitivo de la pantalla táctil central –al haber pocos botones de acceso directo debemos recurrir mucho a ella– o el funcionamiento algo errático del limpiaparabrisas automático, y tendremos como resultado el capítulo donde más se debe mejorar. Por no hablar de la original bandeja enrollable cubremaletero, que actúa



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

a llegada del motor diésel a la nueva gama Civic se ha retrasado un poco, pero la espera ha merecido la pena. Porque la mecánica 1.6 i-DTEC ha sido optimizada y funciona aún mejor que antes. Puede que sus 120 CV de potencia ya no impresionen, pero estamos ante un coche agradable, con un gasto moderado y de buen andar. Demuestra que Honda controla bien esta tecnología, y que la casa japonesa haría bien en seguir apostando, al menos en Europa, por unos vehículos tan ventajosos para el cliente.



▲▲ El maletero no tiene formas muy regulares, pero cubica 478 litros, más que el de algunas berlinas. El motor ha sido actualizado a fondo.



► Los asientos delanteros son cómodos, y vamos sentados muy abajo, lo que transmite cierta deportividad. Detrás, el espacio para las piernas es amplio y hay hueco para meter los pies; mientras que la anchura es correcta y la altura al techo no pasa de justa.



transversalmente –podemos elegir si la extendemos hacia la derecha o hacia la izquierda– pero es frágil y se arruga rápidamente si no la recogemos con sumo cuidado.

Es una lástima que en cuestión de acabados se haya 'corrido' tanto, pues el nuevo Civic es, en líneas generales, un coche estupendo. Por ejemplo, sus 4,52 metros menos de largo le convierten en el compacto más grande –siempre habrá al que eso le venga mal de cara a aparcar–; y esa talla se traduce en un amplísimo maletero –478 litros– que da incluso para usos familiares, o en un interior capaz de admitir a cinco adultos, destacando más las cotas longitudinales –71,5

centímetros para las piernas en la segunda fila con un conductor de 1,75 al volante– que la anchura o la altura al techo, ambas sólo correctas detrás.

Y el Civic nos parece también un buen producto por su aplomo y su eficaz comportamiento, que transmiten agilidad y seguridad a partes iguales. En el paso por curva, por ejemplo, la suspensión hace un gran trabajo que en nuestra unidad de prueba completaban los anchos –excesivos a nuestro juicio– Michelin 235/45 R17, de forma que podemos imprimir ritmos de marcha 'alegres', ayudados por una dirección directísima y precisa –menos de 2,2 vueltas de volante entre topes–, y



por unos frenos potentes: se para desde 120 km/h en menos de 51 metros. Y eso hace que la conducción de un coche compacto diésel de potencia mo-

derada se convierta en una experiencia motivadora. Además, como el Civic no es pesado –1.340 kilos para un coche de este tamaño es poco– y el



AMORTIGUACION ACTIVA
EL CIVIC EXECUTIVE
PERMITE ELEGIR,
PULSANDO UN BOTÓN,
ENTRE UN TARADO SUAVE
Y OTRO MÁS FIRME, PERO
EN AMBOS PROGRAMAS LA
ESTABILIDAD ES SOBERBIA
AGRADO SÍ, AGRADO NO
NOS ENCANTA EL CIVIC POR
TACTO DE CONDUCCIÓN
Y MECÁNICA, PERO EL
DISEÑO INTERIOR ADMITE
UNAS CUANTAS MEJORAS



▲▲ El equipo de serie de todos los Civic incluye el Honda Sense, con ayudas activas dignas de la clase superior. Y el cambio manual va de cine.



motor empuja bien prácticamente siempre, las prestaciones no decepcionan. Tampoco es un misil, pues hablamos de

un 1.6 con 120 CV y le hemos medido 10,4 segundos en el paso de 0 a 100 km/h –anuncia 10,1–, pero 'pone' volun-

tad y creemos que se ajusta a lo que pide el 90 por ciento de los clientes. Porque, además, responde con ganas cuando debe hacerlo; como al adelantar: de 80 a 120 km/h, 8,0 segundos en cuarta y 9,9 en quinta; e incluso los 13,6 en sexta son razonables. Honda ha trabajado en los pistones –ahora de acero–, en reducir las fricciones internas y optimizar la rigidez del bloque –si antes el motor ya sonaba poco, ahora lo hace menos–, en el catalizador y en el filtro de partículas –los ingenieros de la marca han bajado las emisiones sin recurrir a la inyección de AdBlue–; y aunque el rendimiento oficial no crece ni en cuestión de potencia ni

de par máximo –30,6 mkg a 2.000 vueltas–, sí lo ha hecho el agrado de funcionamiento.

E incluso baja el consumo si lo comparamos con la versión diésel del Civic precedente, aunque nosotros nos hemos quedado lejos de los optimistas 3,5 l/100 km que se homologan de media. En concreto nos hemos ido a 5,8 litros de promedio real, que es poco teniendo en cuenta los anchos neumáticos de las versiones Executive y Elegance, pero supera levemente los registros medidos en su día al anterior Civic 1.6 i-DTEC, o los de rivales como el Volkswagen Golf y el Seat León con motor 1.6 TDI, el Opel Astra 1.6 CDTI o el Renault Mégane 1.5 dCi.

► SUS RIVALES



FORD FOCUS 1.5 ECOBLUE 120 TREND EDITION 5P

Acaba de llegar, cargado de argumentos: calidad, seguridad, tecnología... El nivel Trend Edition sale ahora por 19.433 euros; por 21.308 el Titanium y por 22.417 euros el Vignale.

Precio	23.100 €
Maletero	375 l.
Consumo	3,6 l/100 km
0 a 100 km/h	10,0 seg.



OPEL ASTRA 1.6 CDTI 136 DYNAMIC 5P

Podemos elegir entre 110 CV –el nivel Selective sale ahora por 17.809 euros, y por 19.449 el Dynamic– y 136 CV: 19.941 el Dynamic y 22.733 el GSI Line. Opción equilibrada y económica.

Precio	24.225 €
Maletero	370 l.
Consumo	3,9 l/100 km
0 a 100 km/h	9,6 seg.



RENAULT MÉGANE 1.6 dCi 130 ZEN ENERGY 5P

El Mégane ofrece el motor 1.5 dCi de 110 CV, que brilla por economía, y el más energético 1.6 dCi, de 130 CV. Y este parte ahora de 23.197 euros, o 24.253 en los niveles Bose y GT Line.

Precio	26.310 €
Maletero	384 l.
Consumo	4,0 l/100 km
0 a 100 km/h	10,0 seg.

La chispa adecuada

Opel Performance Cars ha dado su toque magistral al nuevo Insignia. Nace así este GSi, que hereda unas siglas legendarias usadas por los Opel más dinámicos de la historia. Y en este apartado no es menos que sus antepasados, pues llega animado por un corazón BiTurbo Diésel con 210 CV. Tiene chispa, aunque sólo la suficiente.



Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Corría el año 1984 cuando Opel lanzaba los Kadett GSi y Manta GSi, con un motor 1.8 y 115 CV. Con estos deportivos nacía una legendaria denominación que ahora, 34 años más tarde, la firma germana desempolva para bautizar a este Insignia desarrollado por su departamento Opel Performance Cars.

Cuatro son las versiones GSi disponibles, pues se ofrece con carrocería berlina Grand Sport y familiar Sports Tourer –es-

PRECIO

46.400 €

EMISIONES DE CO₂:
188 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
+ Comportamiento dinámico. Confort de marcha. Calidad de acabado. Amplitud. Imagen más deportiva.	- Sin sistema Launch Control. Consumo algo elevado. Prestaciones discretas. Ausencias en el equipamiento.

ta última cuesta 1.200 euros más-, y con el motor 2.0 Turbo de gasolina de 260 CV o este 2.0 BiTurbo Diésel, que hemos elegido para nuestra prueba por el compromiso que anuncia entre prestaciones y consumos. Y es que el de gasolina homologa de media 8,6 l/100 km; que no es poco.

Sobre el papel, se leen 210 CV de potencia, 49,0 mkg de par, 233 km/h de velocidad punta, 7,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h... No está nada mal, ¿verdad?

Si esto ya te anima, te propongo que primero te relajes

en unos asientos que se adaptan al cuerpo como un guante. Desarrollados por Opel, tienen todo tipo de regulaciones, y por 2.495 euros pueden tapizarse en cuero, sumar ventilación interna, función masaje... Por si fuera poco, cada uno pesa 28 kilos, sólo dos más que los extremistas Recaro usados en el Corsa OPC. Es sólo una pincelada en cuanto al ahorro de peso conseguido en esta segunda generación del Insignia, que además presume de espacio, calidad de acabado...

El 2.0 BiTurbo Diésel se

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Es de esos coches que con 300 ó 400 CV sería ideal, pues el chasis creado por Opel brilla a un gran nivel. Aunque para los límites legales, con 210 CV ya va bien. Además, el cambio aguanta el tipo y la tracción total es un punto a su favor, más con vectorización del par. Amplio, bien equipado... Nada que temer a los premium.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
ultimate ACTIVE	
MOTOR	2.0 BITURBO DIÉSEL
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.956
Alimentación	Inyección directa por rail común, dos turbos en serie e intercooler
Potencia máxima/rpm	210 CV / 4.000
Par máximo/rpm	49,0 mkg / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos- Llantas	235/45 R18 - 8.0Jx18"
Unidad probada-Marca	245/35 R20 - Michelin Pilot Sport4
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.772
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.910 / 1.871 / 1.445
Capacidad del maletero (l)	490 - 1.450
Capacidad del depósito (l)	62
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	233 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (7,9)
Recorriendo (metros)	147
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,0
De 80 a 120 km/h en D	6,0
Recorriendo (metros)	168
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,4
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,8
A 140 km/h de cruce	8,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	775
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,2
Ciclo extraurbano	5,7
Ciclo mixto	7,0





▲ El portón trasero facilita la carga, y el respaldo se abate en partes 40:20:40. Estas llantas, con unas Michelin Pilot Sport 4S, cuestan 1.310 euros; y delante monta frenos con pinzas Brembo. Los faros IntelliLux son de serie en el GSi.



◀ DINÁMICA DE PRIMERA
EL CHASIS ESTÁ MUY
POR ENCIMA DE SU
MECÁNICA. AÚN ASÍ, LOS
210 CABALLOS DAN DE SÍ Y
MUEVEN CON ALEGRÍA SUS
1.772 KILOS DE PESO
A MANO Y DISCRETO
LA ERGONOMÍA ESTÁ MUY
LOGRADA, Y ES DE SERIE
EL HEAD-UP DISPLAY.
PERO UNAS MOLDURAS DE
CARBONO QUEDARÍAN DE
MARAVILLA



▲ El cambio automático tiene 8 marchas y es rápido. Tiene modo Sport y levas en el volante. Los asientos rozan la perfección, y si equipamos cuero también añaden ventilación y masaje.



◀ Como es lógico en una berlina de su categoría, detrás hay salidas de aire y puertos USB. Y si añadimos cuero, también hay calefacción en los asientos. La amplitud interior es sensacional, pero el ambiente es algo discreto para tratarse de un GSi.



muestra suave y agradable; aunque, por contra, suena a diésel. Opel sólo lo combina con un cambio automático de 8 marchas, que tiene levas en el volante y que hace que no echas en falta el pedal de embrague. Sobre todo en ciudad y con atascos.

A medida que ganas velocidad se nota la contundencia de este motor, que tiene dos turbos en serie –uno más pequeño que actúa a bajo régimen y otro más grande para llenar cada centímetro cúbico de sus cilindros–. Responde con ganas, pero si por un casual le pillas ‘bajo de defensas’, su cambio quitará una, dos o tres marchas para poner solución.

Nuestra unidad de prueba contaba con llantas de 20 pulgadas y gomas 245/35, pero cuando eliges el modo Tour –el chasis FlexRide es de serie, y al activar sus modos también cambia la gestión del cambio, el tacto del acelerador...– se convierte en una alfombra mágica que te aísla del asfalto y se convierte en un viajero infatigable. Y si empiezan a pesarnos los kilómetros, ya sabes: activa el masaje del asiento.

Eso sí, no es ningún meche-ro, porque circulando por autovía acaricia los 8,0 l/100 km de media, y los 62 litros de su depósito no dan para mucho. Así que, imagínate la versión de gasolina.

Pero este Opel Insignia GSi Grand Sport es mucho más que un devorador de kilómetros en línea recta. Es una berlina que permite a su conductor disfrutar al volante como cuando lo hacíamos hace tres décadas con un Kadett GSi.

Para acentuar su dinamismo, el chasis ha sido puesto a punto en el mismísimo ‘Infierno Verde’, el mítico trazado antiguo de Nürburgring. Además, Brembo ha desarrollado su equipo de frenos delantero con discos de 345 milímetros y pinzas de cuatro pistones –en 52 metros pasa de 120 km/h a cero–, su carrocería va 10 milímetros más próxima al asfalto y, para más inri, tiene tracción

a las cuatro ruedas con un sofisticado sistema que permite repartir la potencia que llega a cada una de forma individual.

Pero a partir de ahora, déjate de masajes, aprieta los laterales del asiento y activa el modo Sport –para los GSi, incluso se ha creado un programa llamado Competition–, y empieza a disfrutar. Son 1.772 kilos que se disimulan a la perfección, pues su carrocería vira muy estable, incluso en las curvas más cerradas. En este escenario te ayudas de una dirección sensacional, porque tiene sólo 2,2 vueltas entre topes y con un sólo gesto permite meter el morro del coche con facilidad. Aunque, eso

sí, al pesar 82 kilos más que el GSi de gasolina se vuelve algo subvirador si antes no exprimimos sus Brembo. No parece

que mida casi cinco metros de largo ni dos de ancho, y cada vez disfrutas más... Pero, como decíamos, suena a diésel, y

el sonido artificial de sus altavoces le hace un flaco favor.

La vectorización del par es un punto a su favor. O dos. Y es que trabaja a las mil maravillas, otorgando a su zaga ese protagonismo que no tendría si fuera un coche de tracción delantera. Además de garantizar mayor seguridad en invierno o con lluvia.

¿Que me gustaría que tuviera más protagonismo su zaga? Claro, no te voy a engañar; y también querría un poco más de chispa en su motor. Porque aunque las sensaciones son buenas, su chasis está muy por encima de su corazón. Más cuando analizas las prestaciones reales.

Opel debería haberlo equi-

pado con Launch Control, sistema extendido en vehículos de este corte. Con ello ayudaría a rebajar la aceleración, pues se conforma con 9,1 segundos al pasar de 0 a 100 km/h, y sale del kilómetro lanzado a 174 km/h. Es cierto que no transmite sensación de ‘lentitud’, y adelantar ágilmente sólo requiere hundir el acelerador y poco más, pero es cierto que de 80 a 120 km/h tarda 6,0 segundos. Y ahora mira –página 23– cuánto necesita un Polo GTI.

Ese es uno de los pocos pe-ros que tiene el Opel Insignia GSi, un deportivo para usar en familia y que goza de un suculento descuento que deja la factura final en 40.204 euros.

► SUS RIVALES



KIA STINGER 2.2 CRDI AUT 8 GT LINE 4X4 200 CV

Presume de imagen y espacio, pero no tiene un gran maletero. Excelente dinámica, y disponible con el nivel xTreme por 43.650 euros. O desde 37.900 con tracción sólo trasera.

Precio	49.150 €
Maletero	406 l.
Consumo	6,4 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 s.



SKODA SUPERB 2.0 TDI 190 DSG 7 4X4 SPORTLINE

Amplísimo, bien acabado y muy equipado. Rinde 20 CV menos, pero corre de sobra y gasta muy poco. Tiene tracción total, y con descuento se queda ahora en 37.550 euros.

Precio	43.690 €
Maletero	625 l.
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	8,0 s.



VW ARTEON 2.0 TDI 240 DSG 7 4MOTION R-LINE

El 2.0 TDI 190 no se ofrece en estos momentos, y hay que ir a por este biturbo de 240 CV, que vuela... y sale caro. Muy bien acabado, presume de espacio, dinámica, imagen...

Precio	52.085 €
Maletero	563 l.
Consumo	5,9 l/100km
0 a 100 km/h	6,5 s.

Caballos adiestrados



PRECIO

20.120 €

EMISIONES DE CO₂:

112 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+

Comportamiento y aplomo de coche grande. Calidad general. Motor estupendo: prestaciones, agrado y consumo. Amplitud y maletero. Variedad de opciones.

EN CONTRA

-

No disponible con cambio DSG. Sólo con acabado FR. Precio alto y lagunas en el equipo de serie. Depósito pequeño: 40 litros. Túnel central voluminoso.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
ultimate ACTIVE	
MOTOR	1.5 TSI EVO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e intercooler. Sistema ACT
Potencia máxima	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	45,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por eje semi-rígido, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R17 - 7,0Jx17"
Unidad de prueba - Marca	215/40 R18 - Dunlop
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.184
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059 / 1.780 / 1.444
Capacidad del maletero (l)	355 / 1.165
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	215 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,0 (7,9)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	33,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	34,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,0

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,9
En conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,1
A 140 km/h de cruce	7,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	579
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,9



Si buscas un Ibiza de buen precio que valga para todo, el 1.0 TSI de 95 CV será perfecto; y si quieres que sea igual de equilibrado, pero con más empuje, la solución es el 1.0 TSI de 115 CV. Aunque si lo que te preocupa es el consumo, las versiones diésel 1.6 TDI parecen más apropiadas. Pero también puedes ser de esos que sólo se conforman con lo mejor, y ahí entra en juego nuestro protagonista.

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

Que la versión 1.5 TSI Evo se dirige a un público especial, y no a la generalidad de los potenciales clientes del Ibiza, parece demostrarse con el dato de potencia, pues sus 150 caballos son los mismos que rendía, allá por 1996, el pri-

mer Ibiza Cupra, dotado de un 2.0 16V que le convirtió en uno de los 'cocos' de la categoría GTI. Pero hay una diferencia: mientras que aquel Ibiza Cupra era una opción de carácter radical, nuestro protagonista es una alternativa más racional, y nos atreveríamos a recomendar su compra incluso a usuarios que ignoran con-

ceptos como la deportividad. Porque el nuevo Ibiza 1.5 TSI Evo aporta un extra de agrado y seguridad que no apareja inconvenientes mínimos, para ser exactos. Uno puede ser el precio, pues este motor sólo se asocia al acabado FR y hablamos de 20.120 euros –algo menos a pie de concesionario–; aunque

sólo son 1.090 euros más que el 1.0 TSI de 115 CV –tricilíndrico– en versión FR. Y otro puede ser el consumo, pero de los 4,7 l/100 km que homologa el citado 1.0 TSI se pasa a los 4,9 del 1.5 TSI; es decir, sólo dos décimas de litro más a cambio de disfrutar de un motor con un cilindro extra y un 50 por ciento más de cubica-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Podría decirse que todo convence en el Ibiza: su mayor amplitud y maletero, la seguridad, el modo de pisar la carretera... Y entre los buenos motores que tiene la gama brilla el 1.5 TSI Evo, que no aparecía en el configurador de Seat al redactar estas líneas pero que seguirá disponible –lógico– tras algunos mínimos cambios de cara a la norma WLTP.

je, 35 caballos más, 25,5 mkg de par en vez de 20,4... Y que nadie piense que ese gasto tan ajustado se logra con desarrollos más largos, pues si la sexta del 1.0 TSI es de 47,0 km/h por cada 1.000 rpm, la del 1.5 TSI es de 45,9 km/h. O sea, más corta, lo que deja entrever cierto enfoque deportivo que después se observa en la carretera. Porque sin llegar al dinamismo de un Volkswagen Polo GTI –ver página 22–, dotado de un 2.0 TSI con 200 'jacos', el Ibiza 1.5 TSI Evo da mucho juego cuando el conductor le exige de veras.

Una de las claves de su mecáni-



▲ ▼ Maletero de 355 litros, ampliable a 1.165 litros. En opción se ofrecen llantas de 18 pulgadas –abajo– y rueda de repuesto.



RÁPIDO Y ECONÓMICO
EL GASTO MEDIO REAL DE 6,9 L/100 KM ES BAJO PARA UN MOTOR DE GASOLINA CON 150 CV. SU SISTEMA 'ACT' DE DESACTIVACIÓN DE CILINDROS INFLUYE CALIDAD Y MUCHAS OPCIONES DE SERIE, EL IBIZA FR TRAE PANTALLA CENTRAL DE 6,5 PULGADAS. LA DE 8 ES OPCIONAL: 420 EUROS, Y 810 CON NAVEGADOR



▲ El Seat Drive Profile, que permite elegir entre los modos Eco, Normal, Sport e Individual, es de serie. Y ya se puede pedir instrumentación digital.



▲ Más que la amplitud propiamente dicha, nos gusta el equilibrio de todas las cotas internas: altura, anchura, hueco para piernas... Pero el túnel central posterior molesta algo.



ca –estrenada en su día por el Volkswagen Golf y empleada ya por varias marcas del consorcio alemán– radica en el sistema ACT de desconexión de cilindros, que en situaciones de baja demanda de potencia apaga automáticamente dos de sus cuatro cilindros para ahorrar gasolina. Lo hace de forma discreta, sin que apreciemos tirones ni cambios de sonido, y permite homologar esos 4,9 litros de media o unos bajísimos 112 g/km de CO₂.

Además, en la práctica el gasto de carburante también es moderado: 6,9 l/100 km en nuestro recorrido mixto. Lo malo es que con un depósito de sólo 40 litros la autonomía en viajes no es grande.

Conviene recordar, por cierto, que el Ibiza 1.5 TSI Evo sólo está disponible ahora con la caja manual de seis marchas, aunque parece probable que más adelante se beneficie del cambio automático DSG7 de doble embrague, y que tan bien le sienta a este propulsor, como ya hemos tenido ocasión de verificar en el Golf o, más recientemente, en el Skoda Karoq. No obstante, el rendimiento con la transmisión manual es magnífico, pues la palanca tiene buen tacto y las prestaciones son más que notables. Lo demuestran esos 8 segundos exactos medidos al acelerar hasta 100 km/h –anuncia 7,9–, o un repri que asegura adelantamientos fu-



▲ La suspensión más firme –y 15 milímetros más baja– del acabado FR viene muy bien en este caso, pues las prestaciones son ya considerables.

gaces, pues pasa de 80 a 120 km/h en cuarta en 7 segundos, y en 8,8 usando quinta. Nos gustaría que la firma barcelonesa, para aquilatar el

precio, ofreciera también un nivel de acabado más económico al margen del FR; pero justo será reconocer que para un propulsor tan solvente

lo que más cuadra es, precisamente, el nivel FR. Y no ya por estética –llantas Dynamic, paragolpes FR, retrovisores en

negro piano y molduras interiores en ese color, volante especial...–, sino por la personalidad aguerrida del chasis,

pues las virtudes inmanentes a la plataforma MQB A0 –rigidez, ligereza o aplomo de coche grande– se redondean con una suspensión más firme y baja que ayuda a optimizar el comportamiento. Nuestra unidad montaba los neumáticos 215/40 R18 opcionales –350 euros–, que restan algo de confort con mal firme, pero estamos seguros de que los 215/45 R17 de serie son suficientes. Sea como fuere, el Ibiza tiene un paso por curva eficaz, preciso y con el balanceo justo, goza de una dirección cómoda y de buen tacto, y frena bien –51,3 metros para parar desde 120 km/h–, de manera que disfrutaremos de la conducción sea cual sea el

escenario y el ritmo. Y sentados en unas butacas cómodas y que sujetan bien en curva.

Pero si en vez de buscar los límites preferimos una utilización más sosegada, este 1.5 TSI Evo cumple igual de bien: respuesta a cualquier régimen, baja sonoridad... Y en esa vertiente 'turística' agradeceremos la amplitud del nuevo Ibiza –es más ancho que el anterior y en la segunda fila hay bastante hueco para las piernas–, su generoso maletero de 355 litros o una loable impresión de calidad general, por más que los materiales no transmitan el refinamiento que sí tiene el Polo. Un Polo, por cierto, que no ofrece el 1.5 TSI Evo en nuestro país...

SUS RIVALES



FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 140 S-LINE 5P

El asombroso 1.0 EcoBoost rinde 140 CV en esta versión. Y aunque tiene tres cilindros, va de cine. Sólo se une al acabado ST-Line y sale ahora por 17.808 euros.

Precio	19.795 €
Maletero	303 l.
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,0 seg.



KIA CEED 1.4 T-GDI 140 DRIVE 5P

El nuevo Ceed –garantía de 7 años– llega con un precio de derribo: el Drive, descuento incluido, sale por 18.627 euros, y por 20.027 el Tech. Al ser un compacto, da más juego.

Precio	22.400 €
Maletero	395 l.
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



MINI COOPER 5P 1.5 136 CV

La compra menos lógica: precio excesivo, maletero pequeño, un motor de tres cilindros que vibra algo... Pero no anda nada mal pese a su menor potencia y tiene gran personalidad.

Precio	23.800 €
Maletero	278 l.
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	8,3 seg.

Un deportivo hecho y derecho



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

Más de uno lo verá pasar y no caerá en que este Polo es un tanto especial. Porque la personalización externa es relativamente discreta: al margen de los cuatro logos 'GTI' repartidos por su perímetro hay que fijarse en la parrilla tipo panal, las líneas decorativas rojas, las pinzas de freno en ese mismo color, los tubos de escape gemelos o unos alerones específicos delante y detrás. Y es que la marca alemana, que fabrica esta versión junto al resto de la

PRECIO

26.325 €

EMISIONES DE CO₂:
134 g/km

NUESTRAS ESTRELLAS

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

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Mucha calidad. Motor y cambio. Prestaciones. Consumo moderado. Comportamiento. Tecnología y dotación.	- Depósito pequeño. Sólo con caja DSG por ahora. Túnel central grande. Maletero más pequeño. Precio algo elevado.

gama Polo en Navarra, ha sido comedida incluso con la talla de los neumáticos: calza de serie unos 215/45 R17 con los que ya va muy bien, aunque podemos pedir por 440 euros los 215/40 R18. Es decir, que el Polo GTI, pese a sus recién estrenados 200 CV, se conforma con las mismas gomas de serie o en opción que cualquier Ibiza FR, incluso cuando el modelo de Seat monta el diésel 1.6 TDI de 95 CV. Curioso, acertado y otro ejemplo más de que con la rueda 'justa' también se logra eficacia. Hacemos tanta mención

No es tan rápido como el brutal y carísimo Polo R WRC de la anterior generación... pero casi. Porque sin llegar a los 220 caballos de aquella exclusiva serie limitada, el nuevo Polo GTI presume ya de 200 gracias a su 2.0 TSI actualizado, que sin perder ímpetu rebaja drásticamente el gasto y las emisiones. Añadamos la eficacia del cambio DSG, la funcionalidad de la nueva carrocería –ya sólo con cinco puertas– y las virtudes derivadas de la plataforma MQB A0, y obtendremos un conjunto que apetece usar todos los días para disfrutar de cada instante.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Aunque las ventas de los pequeños deportivos vivieron tiempos mejores, las marcas siguen coronando sus gamas con versiones de altas prestaciones. Y en el caso de Volkswagen, inventora del 'GTI' hace cuatro décadas, es casi obligado. Caja DSG, suspensión Sport Select, 200 CV, cuadro digital configurable... ¡Guau!

al coche de Seat porque Ibiza y Polo comparten la moderna plataforma MQB A0, de la que derivan muchas virtudes

de ambos modelos. Una, que ahora no viene al caso, es poder ofrecer versiones de gas natural dotadas de depósitos con GNC bajo el maletero. Y las otras ventajas tienen que ver con la mayor ligereza y rigidez del conjunto, con la disponibilidad de modernas tecnologías de seguridad y ayuda a la conducción –el Polo GTI monta de serie control de crucero activo ACC, detector de fatiga y Front Assist con detección de peatones y frenada de emergencia– o con un aplomo y un tacto de 'coche grande' que hasta ahora

▼ Unas siglas que exigen pocas explicaciones. Y el nuevo Polo cumple las expectativas: rápido, ágil, divertido pero seguro...



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
ultimate ACTIVE	
MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	200 CV / 4.400-6.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 1.500-4.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Autom. doble embrague, 6 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R17 - 7.5J x 17"
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.355
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.067 / 1.751 / 1.438
Capacidad del maletero (l)	305 / 1.079
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	237 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,7 (6,7)
Recorriendo (metros)	103
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	13,2
1.000 m desde 40 km/h en D	25,2
De 80 a 120 km/h en D	4,3
Recorriendo (metros)	119
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	8,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,6
En conducción dinámica	10,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,9
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	563
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,7
Ciclo extraurbano	4,9
Ciclo mixto	5,9





▲ La rueda de repuesto, de uso temporal, deja el volumen del maletero del Polo GTI en 305 litros. Pero las formas son regulares y podemos ampliarlo hasta 1.079 litros.



EFICAZ Y DIVERTIDO PESE A MONTAR UNOS MICHELIN PRIMACY DE MEDIDA 215/45 R17 NADA EXTREMOS, EL POLO GTI VA DE CINE: TRACCIONA, SE TIENE, FRENA, 'PERDONA'... INTERIOR PERSONALIZADO VOLANTE, PEDALES Y, ANTE TODO, EL ACABADO 'RED VELVET' EN PUERTAS, CONSOLA Y SALPICADERO



▲ La pantalla central, de 8 pulgadas, agrupa múltiples funciones y es muy intuitiva. Por 790 euros suma navegación; y por 500, sonido Beats.



▲ El GTI admite una doble vida: puede ser un dócil utilitario cuyo motor responde a cualquier régimen... o un ágil deportivo de enorme eficacia.



▲ Muy bien para cuatro adultos, o para dos adultos y tres chavales –molesta el túnel central–; y tanto la tapicería como el diseño de asientos son específicos.



▲ Por ahora no hay Polo GTI de cambio manual, pero llegará en breve. No obstante, con la caja DSG6 y las levas va de maravilla.

no habíamos percibido en ningún utilitario. Cualquier Polo pisa bien la carretera, pero el agrado sube un peldaño en el GTI gracias a una suspensión más firme que minimiza el balanceo sin llegar a incomodar al pasaje –seguro que con los 215/40 R18 opcionales las reacciones serán más secas sobre mal asfalto–, y al sistema Sport Select, que permite elegir entre el tarado de amortiguadores Normal y Sport. Y no mediante un botón específico, sino a través del selector de perfiles de conducción, que tiene tres modos predeterminados –Eco, Normal y Sport–, más uno llamado Individual para personalizar chasis y mecánica a voluntad: tacto de dirección, actuación del ACC o

de la climatización, respuesta del conjunto motor/cambio, sonido del motor y amortiguación. Y por si eso fuera poco, el cambio DSG de seis marchas tiene, lógicamente, los dos programas habituales –D y S–, más el modo de manejo manual con levas junto al volante. La cosa pinta bien, pues todo eso se asocia a un nuevo motor: si el anterior Polo GTI usaba un 1.8 TSI de 192 CV –con 32,7 mkg de par si tenía cambio manual de seis marchas y sólo 25,5 mkg cuando se unía a la caja DSG7–, ahora se apuesta por un 2.0 TSI que empuja más y mejor. Más, porque son 200 CV y 32,7 mkg –con la caja DSG6–; mejor, porque la potencia máxima

está ahí entre 4.400 y 6.000 rpm; y el par máximo es constante de 1.500 a 4.400 rpm. Como no podía ser de otra manera, el rendimiento en carretera sobrecoge, pues anuncia 237 km/h de velocidad punta y homologa una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos que hemos clavado en nuestras pistas –6,733 segundos exactamente– con ayuda del eficaz Launch Control. Como curiosidad, al salvaje Polo R WRC de 220 CV le medimos en su día 6,493 segundos, y 6,828 al anterior Polo GTI con motor 1.8 TSI y caja manual. Semejante empuje permite solventar con seguridad cualquier adelantamiento, pues le bastan 4,3 segundos para re-

cuperar de 80 a 120 km/h, mientras que en conducción deportiva el disfrute está garantizado. Y eso que los neumáticos Michelin Primacy no parecían, a priori, la mejor elección para un GTI; pero debemos reconocer que su rendimiento es bueno, e incluso buscando los límites hay mucho agarre y reacciones progresivas. De eso da fe la buena arrancada desde parado antes citada, o unas frenadas que sin ser de matrícula sí son de notable alto –52,7 metros para detenernos desde 120 km/h– y no se alargan de modo apreciable tras los tratos intensos. Además, la dirección es precisa y suficientemente rápida –2,7 vueltas de volante–, y nos beneficiamos de un puesto de

conducción cómodo y deportivo, pues los asientos sujetan bien y todo queda a mano. En este sentido, agrada mucho el interior del nuevo Polo por su

calidad, con un ajuste irreprochable y materiales sólidos, y un aspecto realzado en la versión GTI por la instrumentación digital configurable, que

SUS RIVALES



FORD FIESTA ST 5P 200 CV
Se queda ahora en 23.513, y es el último en llegar. Estrena un motor 1.5 trícilindrico con desactivación temporal de un cilindro. Disponible con tres y cinco puertas.
Precio **25.545 €**
Maletero **311 l.**
Consumo **6,0 l/100km**
0 a 100 km/h **6,5 seg.**



PEUGEOT 208 GTI 3P 208 CV
Es el más asequible, y ahora se anuncia por unos imbatibles 20.700 euros. Su motor 1.6 es muy potente y gasta poco, y tiene un carácter radical. Sólo con tres puertas.
Precio **24.000 €**
Maletero **285 l.**
Consumo **5,4 l/100km**
0 a 100 km/h **6,5 seg.**



RENAULT CLIO SPORT 5P EDC 200 CV
Como el Polo, el Clio sólo se ofrece con cinco puertas. Se queda ahora en 23.319 euros, y emplea un motor 1.6 y un cambio de doble embrague. Lo hay también con 220 CV.
Precio **26.160 €**
Maletero **300 l.**
Consumo **5,9 l/100km**
0 a 100 km/h **6,7 seg.**



▲ La instrumentación configurable Digital Cockpit, ya disponible en opción para el resto de la gama Polo, es de serie en el GTI.

da continuidad visual a la pantalla central de 8 pulgadas. El precio no es bajo –24.495 euros, descuentos incluidos–; y en cuanto al consumo, no considerábamos los 2.0 TSI de Volkswagen entre los motores más ahorradores, pero hasta

eso parece que ha cambiado, pues hemos medido a nuestro protagonista 7,1 l/100 km de media real; poco considerando sus 200 CV y los 5,9 litros homologados. Aunque con un depósito de sólo 40 litros frecuentarás las gasolineras.



EN CHINA DISFRUTAN DE VARIOS VEHÍCULOS DE CARROCERÍA ALARGADA QUE NO LLEGAN A EUROPA, PESE A SU ENVIDIABLE AMPLITUD

50 modelos que se nos resisten

La oferta de vehículos disponible actualmente en el mercado español es más amplia que nunca: cientos de modelos distintos, miles de versiones para escoger y una variedad que se multiplica aún más si tenemos en cuenta las distintas carrocerías de cada gama. Y a pesar de ello, todavía podría haber más donde elegir, pues son muchos los productos que por un motivo u otro se quedan fuera de nuestras fronteras. En unos casos se trata de fabricantes que han decidido no estar presentes en España, o incluso en Europa, por cuestiones estratégicas; mientras que en otras ocasiones la decisión se fundamenta en la escasa demanda de ciertos tipos de vehículo, lo que ahora es muy frecuente por ejemplo con las berlinas de estilo sedán, cuya demanda ha caído frente al empuje de los SUV. Son numerosos también los modelos que quedan fuera de nuestro mercado porque han sido concebidos y desarrollados para otras zonas y otros gustos; e incluso hay vehículos que se fabrican en nuestro territorio pero sólo se destinan a la exportación. Motor 16 repasa los coches que no podremos comprar en España, y aunque hay muchos más de los aquí citados, hemos dado protagonismo a los que, por alguna razón, deseáramos ver en nuestras carreteras.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



CADILLAC XTS. En EE.UU. pueden comprar un XTS, la gran berlina –5,11 metros y hasta 410 CV– de la firma de lujo de GM por 46.895 dólares –unos 40.500 euros–; pero Cadillac no vende en España.



BMW SERIE 1 SEDÁN. Previsto inicialmente sólo para China, ya se vende también en México, pero no llegará a Europa, donde sus rivales –Audi A3 y Mercedes Clase A– sí tienen sedán. Mide 4,46 metros.



CHEVROLET BOLT EV. Si Chevrolet quisiera regresar a nuestro continente, su monovolumen compacto eléctrico sería un buen argumento: 383 kilómetros de alcance y 6,5 segundos en el '0-100'.



CADILLAC XT4. Con la 'fiebre SUV' existente y las ventas de motores de gasolina creciendo sin parar, podría ser buen momento para que Cadillac volviera a España. Su XT4 mide 4,60 metros y rinde 240 CV.



CHEVROLET CAMARO. Ford demuestra con el Mustang que hay demanda en Europa para los 'muscle cars' americanos, pero como Chevrolet dejó este mercado, nos perdemos el Camaro y sus 456 CV.



CHEVROLET CORVETTE. Se vende en algunos mercados europeos, como Alemania o Suiza, pero no en nuestro país. Su versión más salvaje, el ZR1, equipa un motor 6.2 V8 LT5 de 755 CV.



CITROËN C4 AIRCROSS. Parece un C3 Aircross –hecho en Zaragoza–, pero mide 4,27 metros –12 centímetros más– y se produce en China para ese país. Más amplio detrás, pero sin banqueta corredera.



CITROËN C6. Nada tiene que ver con el C6 que se vendió en Europa hasta 2012, pues el C6 de China deriva del Dongfeng A9. Es una berlina de 4,98 metros y usa la plataforma del anterior Peugeot 508.



DS 4S. El modelo compacto de DS en Europa es el DS 4, que combina varias personalidades: estilo coupé, toques de SUV... Pero en China, DS sí vende un compacto 'clásico' de cinco puertas, de 4,44 metros.



FIAT ARGO. A la venta en Sudamérica, es un cinco puertas de cuatro metros con maletero de 300 litros. ¿Apto para Europa como 'low cost' rival del Dacia Sandero? Quizás, visto el precedente del Palio.

FORD FOCUS SEDÁN RUSIA O CHINA EN SU PUNTO DE MIRA

Ya en la anterior generación del Focus, y debido a la escasa demanda de este tipo de carrocerías, Ford eliminó de la gama española la variante Sedán aprovechando una remodelación efectuada a finales de 2014. Y con la llegada del nuevo modelo, el cuarto ya, parecía claro que el nuevo Focus Sedán se quedaría fuera también de nuestro mercado. Así ha sido, pues esta variante de cuatro puertas se destinará a China y Rusia principalmente, y ya en 2019 a Norteamérica.



HONDA INSIGHT EL HÍBRIDO QUE ECHAMOS DE MENOS EN EUROPA

Honda fue una de las marcas pioneras en el desarrollo de híbridos –el primer Insight nació en 1999–, pero en los últimos años su oferta de modelos con esa tecnología ha sido, al menos en Europa, irregular. Se anuncia el CR-V Hybrid para 2019, pero la nueva generación del Insight, que podemos considerar su híbrido icónico, no llegará a Europa. Se trata de una berlina de 4,66 metros que comparte plataforma con el Civic y que rinde hasta 155 CV. Su motor 1.5 de ciclo Atkinson activa un motor-generator que genera electricidad para cargar una batería, que a su vez alimenta el motor eléctrico encargado de mover el coche.



RENAULT MÉGANE SEDÁN ALEJADO DEL TALISMAN

Fabricado en Turquía, el Mégane Sedán comparte longitud –4,63 metros– y batalla –5 centímetros más larga que la del Mégane 'normal'– con la carrocería familiar Sport Tourer, y presume de un maletero de 508 litros. Y aunque es 22 centímetros más corto que el Talisman, en la marca francesa debieron pensar que rivalizaría demasiado con su 'hermano' mayor. Por eso no se vende en España y tampoco en Francia, y la relación de países de Europa Occidental donde se ofrece el Mégane Sedán se reduce a Irlanda e Italia; al margen de numerosos mercados en el Este del continente.





MUCHOS MODELOS NO LLEGAN A NUESTRO PAÍS PORQUE SE CONCIBIERON PARA OTROS CONTINENTES, AUNQUE A VECES 'SE PRUEBA'



FIAT TORO. En Latinoamérica, Fiat vende este curioso pick-up, más compacto—mide 4,92 metros—que el Fullback y con dos tipos de tracción: 4x2 y 4x4. Pero su comercialización en Europa es poco probable.



GENESIS G70. Hyundai vendía en su día la lujosa berlina Génesis en España, pero no se conocen planes para hacer lo mismo con el G70, de 4,69 metros y desvelado hace unos meses. Hasta 365 CV.



HONDA ACCORD. Honda decidió no ofrecer en Europa una berlina grande, pero el Accord sigue gozando de éxito, sobre todo en Norteamérica. Su versión Hybrid tiene un 2.0 y dos motores eléctricos.



HYUNDAI SONATA. En España se vende el i40, pero no el Sonata, cuya gama incluye dos versiones ecológicas: Hybrid, con 193 CV, y Plug-In Hybrid, con 202 CV y 43 kilómetros de alcance en EV.



HYUNDAI VELOSTER. Estuvo a la venta su primera generación, pero aún no se ofrece en España la segunda. Tiene una puerta a un lado y dos al otro, y su deportiva versión N monta un 2.0 Turbo de 275 CV.



INFINITI QX80. Mide nada menos que 5,34 metros y equipa un V8 de 400 CV, pero no llega a España, pues se comercializa en mercados muy concretos: Rusia, Norteamérica, Oriente Medio...



HONDA CIVIC SI COUPÉ. Las ventas de pequeños coupés y compactos de tres puertas se han 'caído' en Europa, pero la variante coupé del Civic—4,50 metros—sí ha calado al otro lado del Atlántico.



HONDA CLARITY. De la berlina Clarity hay tres versiones—Fuel Cell, Electric y Plug-In Hybrid—, pero ninguna llega a España. La primera, que funciona con hidrógeno, sí se comercializa en algún país europeo.



HONDA NSX. En la web española de Honda sí aparece su nuevo superdeportivo híbrido, pero sin precio. De hecho, no se vende aquí, pues nos remiten a concesionarios de Italia, Alemania, Francia, Suiza...



KIA FORTE. Berlina de 4,64 metros que triunfa en mercados como China, EE.UU. o Rusia. Tiene un maletero de 427 litros, y su última generación recuerda al Stinger. Pero no llegará a nuestro país.



KIA K900. Con el K900, que nunca veremos por Europa, Kia propone una alternativa más accesible a las berlinas de lujo de los fabricantes alemanes. Mide 5,10 metros y su V6 3.3 Twin-Turbo rinde 365 CV.



KIA RIO SEDAN. En la anterior generación del Rio, su variante sedán sí llegó a comercializarse en España, pero no sucederá lo mismo con la actual. Mide 4,39 metros y tiene un maletero de 387 litros.

PEUGEOT 301 Y RENAULT ALASKAN Dos 'made in Spain' desarraigados

Llama la atención que dos vehículos fabricados en nuestro país no estén disponibles para el público español. Uno es el Peugeot 301, berlina compacta destinada a los llamados mercados emergentes—norte de África, Turquía, Oriente Medio, países del este de Europa, Latinoamérica...— que comparte plataforma y mecánica con el Citroën C-Elysée, producido también en la fábrica de PSA en Vigo y que, a diferencia del 301, sí se comercializa en España.

El otro modelo cuyas unidades fabricadas en nuestro país se destinan por entero a la exportación es el Renault Alaskan, un pick-up que la Alianza Renault Nissan produce en la planta de Barcelona, de donde también salen otros dos modelos similares: Nissan Navara y Mercedes Clase X. El Alaskan se fabrica también en Argentina y México, aunque es la factoría catalana la que se encarga de abastecer mercados europeos como Francia o Alemania.



▲▲ El Peugeot 301 mide 4,44 metros y tiene un maletero de 506 litros. Lanzado en 2012, en 2016 recibió algunos cambios; pero nunca se ha vendido en España.



▲▲ El Renault Alaskan es un pick-up lanzado en 2017 en varios mercados europeos, aunque no en el nuestro. Mide 5,40 metros, y su altura libre al suelo es de 22 centímetros



KIA SEDONA. Por la ofensiva SUV, la demanda de grandes monovolumen ha bajado; pero sus virtudes a la hora de transportar muchos pasajeros y su equipaje son insuperables. El Sedona, un ejemplo.



MAZDA CX-4. En breve, el mercado se poblará de modelos crossover más bajos y deportivos que los SUV. Y Mazda ya lo tiene, aunque no se venda aquí. El CX-4 mide 4,63 metros y deja 400 litros para la carga.



NISSAN ALTIMA. Desde hace tiempo, Nissan no ofrece una berlina de gran tamaño en España, al estilo del Altima que triunfa en otros mercados. Mide 4,87 metros y su motor 2.5 de gasolina rinde 179 CV.



NISSAN MURANO. La generación anterior sí se comercializó en nuestro país, pero no la actual, lanzada en 2015 y que ofrece un 3.5 V6 de 260 CV. Complementaría bien por arriba a Qashqai y X-Trail.



OPEL AMPERA-E. Comparte carrocería y mecánica eléctrica con el Chevrolet Bolt, y se vende en Alemania—42.990 euros—, Holanda y Noruega. Da 204 CV y homologa un alcance de 380 kilómetros.



QOROS 5 SUV. Presentes hace unos años en las ferias del automóvil más relevantes de Europa, los modelos de Qoros se venden en China desde 2013, pero en 2017 se suspendió el plan de expansión.



RENAULT KAPTUR. La Alianza Renault Nissan fabrica en Moscú este SUV ideado para Rusia. Parece un Captur, pero es 21 centímetros más largo—4,33 metros— y tiene tracción total no permanente.



RENAULT KWID. Se fabrica en India desde 2016, y sigue habiendo rumores sobre su posible llegada a Europa, quizás como Dacia 'made in Maroc'. Mide 3,68 metros y tiene un maletero de 290 litros.



SUBARU ASCENT. Hace años, la firma nipona llegó a vender en España el Tribeca, pero no parece que se vaya a repetir la acción con el Ascent, un SUV de ocho plazas con motor 2.4 Boxer de 260 CV.

LA BAJA DEMANDA DE BERLINAS DESANIMÓ A VARIAS MARCAS



VERSIONES DE CARROCERÍA ALARGADA

El curioso caso de las piernas de los chinos



◀ El Audi A4 L mide 90 milímetros extra: en total, 4,81 metros.



◀ Hace unos meses apareció el Audi Q5 L, 88 milímetros más largo que el 'nuestro'.



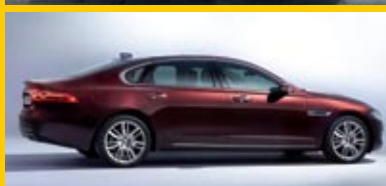
◀ El BMW Serie 5 L crece 133 milímetros, hasta alcanzar los 5,07 metros.



◀ Otro BMW estirado para China es el X1, que mide 4,56 metros: 130 milímetros más.



◀ El Jaguar XEL, sólo para China, alarga 100 milímetros la batalla. Mide 4,77 metros.



◀ El Jaguar XFL mide 140 milímetros más, acercándose a los 5,10 metros.



◀ Del nuevo Clase A Sedán, Mercedes tendrá en China uno alargado 60 milímetros.



◀ El Mercedes Clase E Largo es 134 milímetros más grande, pues mide 5,06 metros.



◀ El Volvo S90L alcanza los 5,08 metros por su batalla alargada 120 milímetros.

Según datos de 2014 relativos a la estatura de hombres, la media en China era de 171,8 centímetros, muy por debajo aún de los valores europeos: 179,9 en Alemania, 179,7 en Suecia, 177,5 en el Reino Unido, 176,6 en España... Quizás por eso extraña tanto que, desde hace tiempo, el mercado chino disponga de versiones especiales –con distancia entre ejes alargada– de algunos coches europeos. Preguntados sobre la posible comercialización de esos modelos 'L' en nuestro continente, la respuesta de los fabricantes es unánime:

«no, porque es una demanda clásica del público chino, al que le gusta viajar con mucho espacio detrás». E incluso se citan 'costumbres' allí arraigadas, como que «los hijos conducen y llevan a sus padres detrás». Cuando menos, curioso. En Europa, las marcas sólo permiten elegir el largo de la carrocería en coches caros y lujosos –Audi A8, BMW Serie 7, Jaguar XJ o Mercedes Clase S–, donde el sobreprecio por el confort extra ronda los 2.000 ó 3.000 euros; pero jamás en modelos más pequeños, en los que quizás la ganancia de espacio para piernas en la segunda fila sería tan bienvenida o más. Razones de kilos, de tacto de conducción, de gustos y estética, de racionalización de la producción... ¿Quién sabe? Pero los clientes de modelos premium como Audi A4 y Q5, BMW Serie 5, Jaguar XE y XF, Mercedes Clase E o Volvo S90 invierten altas sumas en opciones, y cabe preguntarse cuántos de ellos pagarían con gusto una hipotética opción 'Interior Grande', que en el XE da 11,2 centímetros más a las piernas. ¿Quién será la primera? Quizás Volvo, que piensa en su S90L para Europa.



SUBARU LEGACY.- Otro coche de la marca que en su día estuvo a la venta en España es el Legacy, pero el modelo actual, renovado en 2017, no parece tener muchas opciones. Motores de 175 y 256 CV.



TOYOTA PRIUS-C.- Por talla –4,03 metros– se sitúa entre Yaris y Auris, y comparte con el primero la mecánica híbrida 1.5 de gasolina, de unos 100 CV. Se comercializa en Norteamérica, Japón y Oceanía.



VOLKSWAGEN JETTA.- Pese al éxito del Golf, 'best seller' europeo desde hace años, su versión sedán nunca ha cuajado en nuestro continente. Y por eso no se vende el actual Jetta, presentado este año.



VOLKSWAGEN PHIDEON.- Aunque diseñada y desarrollada en Alemania, esta berlina de 5,05 metros se reserva al mercado chino. El tope de gama tiene un 3.0 TSI de 300 CV y tracción 4Motion.



VOLKSWAGEN UP!.- Salvo la versión eléctrica e-up!, el urbano de Volkswagen no se vende ya en nuestro país, pese a su reciente actualización. Pero sí están disponibles sus 'primos': Seat Mii y Skoda Citigo.



Utilitario exquisito

Un toque de exclusividad añade DS a su utilitario con el nuevo acabado Black Lezard, inspirado en la piel del lagarto.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

DS ha apostado por el refinamiento como forma de distinguirse y hacerse un hueco en el segmento premium. En esta estrategia, el DS 3, que ha sido su gran caballo de batalla –el que le ha permitido hacerse una imagen hasta la llegada del DS 7 Crossback–, recibe la versión limitada Black Lezard. Un acabado especial, realizado por el equipo de Diseño de Colores y Materiales de DS Automobiles y la empresa Dourdin, que han creado unos adhesivos de alta gama que reflejan la elegancia y la suavidad de la piel de lagarto, tan apreciada en marroquinería. Así, la textura característi-

ca del lagarto se aprecia en la parte superior de las puertas y del habitáculo, el alerón trasero o, incluso, en el techo. Disponible en tres tonalidades –Gris Platino, Whisper o Azul Encre–, añade otros detalles exclusivos como las llantas de aluminio de 17 pulgadas negras diamantadas Aphrodite o las carcasas de retrovisor

negras con el pie cromado. Y los proyectores delanteros son DS Led Vision. Se ofrecen dos alternativas mecánicas: el gasolina 1.2 PureTech 110 con cambio manual de 5 velocidades o el automático de convertidor de par EAT6, o el diésel 1.6 BlueHDi de 100 caballos, solo con cambio manual de 5 marchas.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH	1.6 BLUEHDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.560
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.500	100 CV / 3.750
Par máximo/rpm	20,9 mkg / 1.500	25,9 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 5 vel. / Aut. 6 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16
Peso (kg)	1.165	1.085
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.954/1.715/1.458	3.954/1.715/1.458
Volumen maletero (l)	285 / 980	285 / 980
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,6 (Aut: 10,9)	10,8
Velocidad máx. (km/h)	190 (Aut: 188)	189
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (Aut: 4,6)	3,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	100 (Aut: 105)	87
Precios desde... (euros)	22.580	23.580

PRECIO desde **22.580 €**

 **EMISIONES OFICIALES: DE 87 A 105 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

 Personalización. Equipamiento y precio. Rendimiento de los motores.

DEBE MEJORAR

 Detalles de acabado. Motor BlueHDi solo con cambio manual de cinco marchas



▲ Detalles de personalización del DS 3 Black Lezard.

pura suavidad en su funcionamiento –el cambio automático está a la altura del motor–, y que suma virtudes a un modelo pensado para una conducción relajada, muy del estilo de lo que se espera de un utilitario exquisito.

Durante la presentación hemos podido probar la versión más refinada; la que combina el motor PureTech con el cambio automático. Una mecánica superagradable que es



▲ Acabado interior elegante y deportivo; el color negro es protagonista.

TRES MOTORES POR AHORA LUEGO LLEGARÁN UN GASOLINA MENOS POTENTE Y DOS 'PLUG IN'

La nueva generación del Volvo V60 demuestra la maestría de la marca sueca al crear familiares que combinan versatilidad, dinamismo, elegancia y deportividad bajo una sola carrocería. La culminación a más de 60 años de experiencia.



Culmina la tradición

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Después de más de 6 millones fabricados y más de 60 años desde el primero, Volvo sigue superándose con cada nuevo familiar que crea. Lo demuestra este nuevo V60, desarrollado sobre la misma plataforma SPA de los modelos grandes –S90, V90 y XC90–, gracias a lo cual tiene toda la tecnología que puede permitir esa plataforma –electrificación o sistemas de conducción autónoma, entre otros elementos– a su disposición. Pero con una ventaja: su tamaño más ajustado, que se adapta a la perfección a las necesidades de más conductores.

El nuevo V60 es 12 centímetros más largo que el anterior modelo y 18 más corto que el V90. Sus 4,76 metros de longitud le permiten ofrecer un espacio interior de alto nivel y un maletero que, con sus 529 litros, garantiza capacidad suficiente y máxima versatilidad al poderse abatir los respaldos de los asientos traseros para aumentar el espacio de carga al pulsar un botón.

Los pasajeros van a disfru-



▲ La línea recuerda al V90, pero con medidas más contenidas.

tar de un interior muy cómodo, que en cotas de altura y espacio para las piernas en la parte trasera ofrecen una medida más que suficiente incluso para tallas grandes. Eso sí, el enorme túnel central condi-

ciona la comodidad del pasajero de la plaza central.

La gama mecánica del V60 se va a conformar, por ahora, con dos diésel: el D3 de 150 caballos y el D4 de 190. Y en gasolina aparece el T6, con

310 caballos de potencia. Los dos diésel solo se ofrecen con tracción delantera y con un cambio manual de 6 velocidades o automático de doble embrague con 8 relaciones –con cuatro modos de conducción: Eco, Confort, Individual y Dynamic–. En el caso del T6, será de tracción total y el cambio siempre será el automático. Esa gama crecerá más adelante con dos variantes híbridas enchufables –T6 TE, con una potencia combinada de 304 CV, y T8 TE, con una potencia combinada de 390 CV– y una versión menos potente en gasolina, el T5 de tracción delantera y 254 CV.

Pero, por el momento, lo que hemos podido probar en carreteras asturianas son las dos versiones más potentes de la gama. Empezamos con el V60 D4, con cambio automático. Un modelo que muestra una gran suavidad en su uso. El motor diésel tiene un sonido casi imperceptible, algo más evidente en frío. Es un gran rodador no exento de brío y se convierte sin duda en la mejor opción para viajar en familia, tanto por agrado de uso como



▲ Comodidad y habitabilidad sobresalientes, con unos asientos que se adaptan como un guante. El túnel central trasero es enorme.



▲ En el cuadro de instrumentos, la pantalla vertical se mantiene. Acabados y materiales de alta calidad.

por un consumo muy razonable; pues durante nuestro recorrido, en gran parte por autovía, el ordenador marca unos excelentes 5,3 l/100 km. La comodidad en marcha es muy elevada, con suspensiones que priman el confort y la dirección, y los frenos están a gran nivel. Por último, el cam-



NUEVO SISTEMA DE COLISIÓN FRONTAL Máxima seguridad de serie

Como es norma en Volvo, en seguridad todo lo imaginable –y más– está disponible en el nuevo V60. De serie en toda la gama se ofrece el City Safety, con alerta de colisión frontal, detector de peatones y ciclistas, y frenada de emergencia. Pero, además, cuenta con Pilot Assist de conducción semiautónoma que, con solo mantener las manos en el volante, se encarga de llevar el coche a la velocidad indicada, y con la distancia indicada respecto al coche que le precede, por el centro del carril. Y el nuevo Volvo V60 estrena un dispositivo en primicia mundial: el sistema de frenada automática en caso de colisión frontal inminente. Con ello, cuando nuestro coche detecta una colisión inevitable, frena automáticamente con la máxima potencia para minimizar el impacto y sus consecuencias.



bio automático es suave, rápido y progresivo; y la única pena es que nuestra unidad no contara con levas en el volante para aumentar el dinamismo en la conducción.

Claro que para dinamismo ya teníamos el T6 de 310 caballos. El tope de la gama tampoco tenía levas... y ni falta que le hacía. Rapidísimo, su motor es un portento de suavidad y rendimiento. Acelera en una exhalación, y gracias a la tracción total permanente no solo es dinámico sino absolutamente seguro, como pudimos comprobar bajo la intensa lluvia asturiana. Más deportivo pero no más incómodo, pues las suspensiones, algo más duras, siguen ofreciendo gran confort. Pero en la dirección si nos gustaría un poco más de firmeza, que se echa en falta sobre todo al ir rápido. Aunque no hay nada más que achacar a un familiar con el que la marca sueca vuelve a superarse.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T6 AWD	T6 TWIN ENG. AWD	T8 TWIN ENG. AWD	D3	D4
Disposición	Delantero transversal	Del. trans. (eléctrico: tras.)	Del. trans. (eléctrico: tras.)	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.)	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969
Potencia máxima (CV/rpm)	310 / 5.700	340 (253 + 87)	390 (303 + 87)	150 / 3.750	190 / 4.250
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.200-5.100	60,2 (35,7 + 24,5)	65,3 (40,8 + 24,5)	32,7 / 1750-3.000	40,8 / 1750-2.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 8 vel.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	235/45 R18	235/45 R18	235/45 R18	225/50 R17	225/50 R17
Peso (kg)	N.d.	2.069	2.069	1.690	1.690
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427	4.761 / 1.850 / 1.427
Volumen maletero (l)	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364	529 - 1.364
Capacidad depósito (l)	60	60	60	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	5,8	4,8	4,8	9,9	7,9
Velocidad máx. (km/h)	250	250	250	205	220
Consumo mixto (l/100 km)	7,5	2,1	2,1	4,3 (Aut. 4,6)	4,4 (Aut. 4,5)
Emissiones CO ₂ (g/km)	171	47	47	114 (Aut. 121)	117 (Aut. 119)
Precios desde... (euros)	52.600	N.D.	N.D.	39.683	42.283

PRECIO 39.683 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 47 A 171 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Habitabilidad y maletero. Comportamiento dinámico. Equipamiento de seguridad.	 Túnel de transmisión voluminoso. Ausencia de levas en el volante. Falta versión de entrada.

EL MOTOR 1.4 TGI FUNCIONA CON GAS Y CON GASOLINA. ES EL MISMO QUE UTILIZA EL SEAT LEÓN TGI

Dueño de la ciudad

Transportistas, empresas o profesionales del taxi son colectivos estratégicos a los que Volkswagen quiere atraer con su Caddy TGI Bluemotion, un modelo que lleva mucho tiempo en el mercado pero al que le ha llegado su momento. Puede recorrer hasta 760 kilómetros con gas GNC.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Volkswagen Vehículos Comerciales lleva años comercializando su Caddy movido por gas GNC y gasolina; sin embargo, la marca alemana ha visto ahora la oportunidad de relanzar esta versión para posicionarse en el segmento como la marca de referencia. Es decir, que el GNC va a ser para esta división de Volkswagen una apuesta tecnológica con la que buscar diferenciarse de la competencia, que opta más por la estrategia de los descuentos. Así lo explica Alberto Teichman, nuevo director general de esta división del grupo alemán, que al mismo tiempo confirma los planes para aumentar el número de gasineras en España de las 53 actuales a 97 a finales de este año.

Así, el Caddy TGI Bluemotion cobra un protagonismo inesperado ahora que los ayuntamientos de las grandes ciudades españolas imponen su ley y sus limitaciones

a la circulación. Porque este modelo cuenta con la etiqueta ECO de la DGT, lo que le permite aprovecharse de ventajas como el aparcamiento con

descuento en zonas reguladas, rebajas en los peajes o la circulación ocasional en vías restringidas. Pero lo mejor del Caddy TGI llega con el rodar y

con los kilómetros recorridos, porque recargar los tanques de GNC de este coche supone ahorrar hasta un 50 por ciento sobre una versión de gasolina y de hasta un 30 por ciento sobre la versión diésel. En concreto, recorriendo 25.000 kilómetros al año durante cuatro años el ahorro logrado con un Caddy TGI respecto a un Caddy TDI es, según Volkswagen, de 1.100 euros -2.100 euros contando la aportación de 1.000 euros de Gas Natural Fenosa-, y las cantidades ascienden a 2.700 y 3.700 euros respecto al Caddy TSI.

La versión de gas natural comprimido del Caddy cuenta con el propulsor TGI de 1,4 litros, que entrega una potencia de 110 caballos. Este motor ofrece un rendimiento muy similar al TSI Ecofuel de 2,0 litros que se ofrecía en el anterior Caddy, pero con una notable mejora en cuanto a aceleración y elasticidad gracias al turbo. Y con unas cifras de consumo y emisiones de CO₂ de sólo 109 g/km, y has-



▲ La gama del VW Caddy es amplísima ya que combina dos tamaños de distancia entre ejes, dos tipos de cambio y tres niveles de acabado.

PRECIO DESDE 19.320 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 118 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Calidad. Coste del kilómetro. Valor residual elevado. Espacio y versatilidad. Tecnología.	 Rebotes eje posterior sin carga. Portón muy grande y de una sola hoja. Prestaciones modestas.



▲ La versión de batalla corta esconde en sus bajos cuatro tanques de gas GNC para recorrer hasta 610 kilómetros. Y el Caddy Maxi lleva cinco para hacer hasta 760. Esta versión es tan segura como las que no llevan gas.



ta 1,7 kg/100 km de ahorro. Se trata del mismo propulsor que utiliza el Seat León TGI, pero en el Caddy se ha optado por aumentar la carga de GNC con cuatro tanques situados bajo el piso -cinco en el Caddy TGI Maxi-, que permiten almacenar 26 kilos de gas, con una autonomía de 610 kilómetros usando exclusivamente GNC. Eso en el caso del Caddy de batalla corta, pues sube a 760 kilómetros si nos referimos al Caddy Maxi, que admite 37 kilos de gas.

En ambos casos el depósito de gasolina, cuya reserva entra en acción una vez se acaba el gas de los tanques, se ha reducido a unos algo escasos 13 litros, que dan para cubrir alrededor de 180 kilómetros. Así, el Caddy TGI Bluemotion tiene una autonomía total de entre 790 y 940 kilómetros.

Al volante, el Caddy TGI ofrece un tacto suave y agradable, y unas prestaciones dignas en carretera y muy holgadas en territorio urbano, escenario para el que resulta ideal el

cambio automático DSG, aunque también esté disponible la caja manual. Además, el llevar los tanques de gas en los bajos no ha restado ni un litro de volumen de carga, aunque sí se pierden entre 40 y 70 kilos de carga útil.

A nivel dinámico apenas acusa el mayor peso cuando aparecen curvas, porque al montar los tanques de gas en los bajos de la parte trasera se gana aplomo, porque baja el centro de gravedad. Pero sí se aprecian rebotes en terrenos mal asfaltados, porque la plataforma del Caddy, aunque eficaz para llevar mucho peso, muestra por su antigüedad algunas carencias asumibles si no se conduce habitualmente en carreteras poco cuidadas. El eje delantero dispone de suspensión independiente y el eje trasero es rígido de ballestas laminadas, con amortiguadores dependientes de la carga que modifican su característica en función del tipo de compresión del resorte. Por su parte, la dirección elec-



En la foto superior, la Crafter Box, y debajo, la versión Fresh.



VOLKSWAGEN CRAFTER BOX Y FRESH SOLUCIONES ESTANDARIZADAS

La llegada de nuevas versiones carrozadas a la gama Crafter va a permitir a Volkswagen Vehículos Comerciales consolidar un crecimiento continuado de este modelo, que es la gran apuesta de la marca en 2018 y cuyos pedidos han aumentado nada menos que un 52 por ciento en los últimos seis meses, sobre todo en uno de los colectivos que más está impulsando el mercado de los vehículos comerciales: el de la mensajería. Las nuevas versiones Box y Fresh son modelos estandarizados que el cliente podrá adquirir directamente en el concesionario como cualquier otra versión del Crafter, lo que le va a permitir una clara mejora en los tiempos de entrega y servicio postventa. La versión Box tendrá tres versiones, dependiendo de las dimensiones de longitud y altura. Y en el Crafter Fresh se podrán montar diferentes equipos de frío para el transporte de materias perecederas. La marca alemana de vehículos comerciales tiene previsto que el 20 por ciento de las ventas se las lleven estas dos versiones.



tromecánica y las estabilizadoras ubicadas en ambos ejes, cuya función es reducir el ángulo de balanceo del vehículo, son dos de los detalles que contribuyen a lograr una buena precisión del chasis.

Hay un Caddy TGI Bluemotion Trendline que, sin impuestos pero aplicando todos los descuentos a los que se puede acoger este mode-

► El salpicadero no parece el de un comercial. En el cuadro se ve la autonomía total.



lo, se vende por un precio de 17.500 euros. Si aplicamos el IVA, un Caddy Kombi TGI BMT se vendería desde 19.320 euros, precios muy competitivos frente a sus rivales.

FUERA DE SERIE

NUEVO ASTON MARTIN DB4 GT CONTINUATION

Regreso a un pasado glorioso

Entre 1959 y 1963, de los artesanales talleres de Aston Martin en Newport Pagnell salieron 75 unidades del legendario DB4 GT, una criatura que ayudó a escribir parte de la historia de la firma británica, que ha querido rendirle ahora un bonito homenaje con este Continuation, del que se ha fabricado una corta serie.



Julían Garnacho || jgarnacho@motor16.com

En 1958, Aston Martin lanzaba su deportivo DB4. Este coupé, dotado de un motor de 3,7 litros con seis cilindros en línea y 240 caballos de potencia, ofrecía prestaciones sensacionales, pero insuficientes para los clientes más inconformistas, quienes pedían a gritos ir más allá.

La respuesta de la firma británica apareció en el Salón de Londres de 1959 en forma de Aston Martin DB4 GT, una versión especial que marcó parte de la historia de Aston Martin, ya que ese mismo año uno de estos nuevos deportivos se alzaba con la victoria en las 24 Horas de Le Mans.

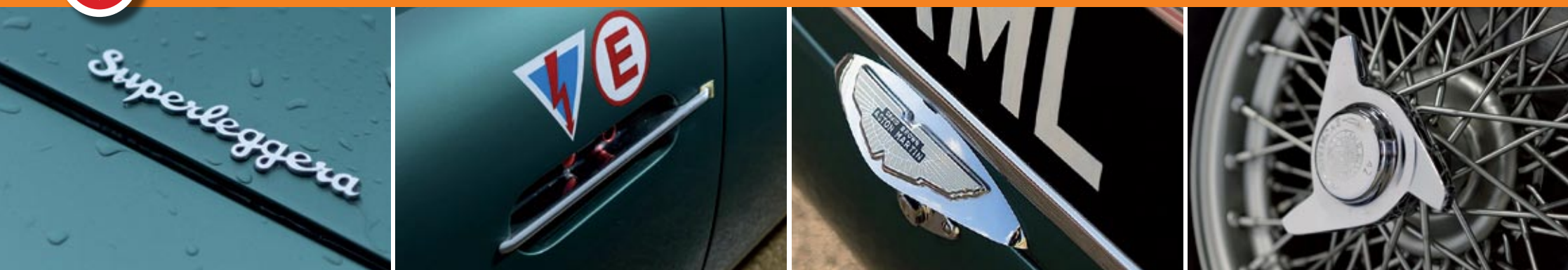
Su chasis, fabricado con tubos de acero, tenía 12 centímetros menos de distancia entre ejes que el de un DB4 normal. Y sobre él se colocaba una carrocería que fabricaba, en aluminio, Carrozzeria Touring en Milán. El resultado era que el peso del conjunto bajaba de 1.269 a 1.128 kilos, siendo el Aston Martin más ligero de la historia. Su motor derivaba del utilizado por el DB4, pero tenía tres carburadores Weber, estrenaba el doble encendido con dos bujías por cilindro y superaba ya los 300 caballos de potencia.

Todo ello permitió al DB4 GT hacerse un hueco entre los superdeportivos más deseables de la época, y la firma británica sólo fabricó hasta el año 1963 un total de 75 unidades, verdaderas obras de arte que, a día de hoy, alcanzan precios desorbitados.



1,5 MILLONES DE LIBRAS. ESO HA COSTADO CADA UNO DE ESTOS DB4 GT CONTINUATION A SUS AFORTUNADOS CLIENTES. Y SÓLO HAY 25

▶ SUPERLEGGERA ERA LA TÉCNICA USADA POR CARROZZERIA TO URING EN SU CUERPO DE ALUMINIO



▶ TOQUE MODERNO EN DETALLES COMO EL ASIENTO O EL MOTOR 4.2 DE SEIS CILINDROS Y 345 CV



▶ AL GUSTO DEL CLIENTE CADA UNA DE LAS 25 PIEZAS HA SIDO PERSONALIZADA AL DETALLE



▲ En el año 1959, el DB4 GT conseguía la victoria en Le Mans. Se fabricaron 75 piezas, y ahora Aston Martin Works ha creado otros 25 ejemplares, siguiendo al milímetro el patrón de sus antepasados.

Y Aston Martin ha querido rendir ahora un homenaje a aquellos DB4 GT con esta serie bautizada como Continuation. Y sí, es tan exclusiva como estás imaginando.

Son 25 los afortunados que han podido desembolsar 1,5 millones de libras—casi 1,7 millones de euros— para hacerse con una de estas joyas, que 55 años más tarde han salido de la factoría de Newport Beach, precisamente el espacio que ahora ocupa el departamento Aston Martin Works, encargado de exquisitas restauraciones y de materializar sueños como estos nuevos DB4 GT.

Para hacerlo estudiaron al milímetro los planos y diseños originales, y aunque se han aplicado técnicas de construcción modernas, cada ejemplar se fabrica exquisitamente a mano por un equipo formado por 30 profesionales, quienes invierten más de 4.500 horas para crear cada una de estas joyas mecánicas, personalizadas al gusto del cliente, como no podía ser de otra manera.

Se mantiene el chasis tubular original, pero incorpo-

ra refuerzos para incrementar la seguridad, de igual forma que ahora se emplean frenos más potentes. Otro detalle de artesanía es que Aston Martin Works utiliza en su carrocería el mismo aluminio que antaño, con un espesor de 1,2 milímetros. Así, este clásico del siglo XXI pesa sólo 1.230 kilos.

Los colores de su carrocería, el cuero de sus asientos e incluso las llantas Bonarri de 16 pulgadas emanan el mismo clasicismo que cuando estos Aston Martin DB4 GT salían de la factoría, allá por 1959.

En cambio, se ha prescindido del propulsor original, aunque la evolución ha sido... a mejor. Bajo el capó de estos DB4 GT Continuation se esconde un corazón de 4,2 litros y seis cilindros en línea que cuenta con tres carburadores dobles firmados por Weber. El resultado son 345 CV de potencia cuando gira a 6.000 rpm, que son enviados sin ningún tipo de filtro a las ruedas traseras por medio de un cambio manual de cuatro marchas, que respeta la esencia de sus históricos antepasados.



EL NUEVO C4 CACTUS NACE COMO BERLINA ULTRA CONFORTABLE, Y OFRECE GRAN VARIEDAD DE ACABADOS, OPCIONES Y MECÁNICAS



El C4 Cactus, la nueva berlina compacta de Citroën, se adapta a los tiempos en el capítulo tecnológico y se convierte en referente del confort. Además, sigue destacando por su eficiencia y mínimo consumo.

▲ El cliente puede elegir entre nueve colores de carrocería y cuatro Packs Color: negro brillante, blanco, rojo y plata.

Culto a la comodidad

El nuevo C4 Cactus fue sometido hace unos meses a una profunda transformación que acentúa su personalidad como berlina compacta. Y para adaptarse a esa nueva filosofía cambia el diseño exterior en busca de una mayor elegancia, con rasgos como el frontal ensanchado que integra luces diurnas LED, una zaga con luces de efecto LED 3D o el nuevo estilo de los Airbump, que se hacen más finos y se desplazan hacia abajo, aunque siguen garantizando la protección permanente de la carrocería.

Carrocería, por cierto, que con sus 4,17 metros de longitud y 1,71 de anchura, y su larga batalla de 2,60 metros, ofrece una habitabilidad muy generosa para los pasajeros



▲ Amplitud y confort en las cinco plazas. Se han cuidado especialmente los materiales y la funcionalidad.

—para liberar espacio frente al pasajero y ganar volumen en la guantera, su airbag va en el techo—, pero también un amplio maletero: 358 litros, cota ampliable a 1.170 litros si abatimos el respaldo posterior.

CONFORT » Digno de las clases superiores

Al beneficiarse del programa Citroën Advanced Comfort —ver cuadro en página 43—, el C4 Cactus estrenó para Europa la suspensión con Amortiguadores Progresivos Hidráulicos PHC, que optimizan el agrado de rodadura al filtrar mejor las irregularidades del asfalto, y presentó en primera mundial los asientos Advanced Comfort. Asimismo, se mejoró el aislamiento acústico a distintos niveles, pues Citroën emplea ahora cristales más gruesos, lunas traseras encapsuladas, juntas de estan-

queidad a lo largo de todos los elementos que se abren, parabrisas acústico, más material aislante en el suelo y dentro del salpicadero...

En lo que se refiere a ayudas a la conducción, el nuevo C4 Cactus también se pone al día tecnológicamente y ofrece lo que el cliente espera en ese segmento. Un total de 12 asistentes están disponibles, ya sea de serie o en opción, para facilitar la conducción, combatir la falta de atención y prevenir los riesgos de accidente: frenado automático de emergencia, lector de señales de tráfico, alerta de cambio involuntario de carril, alerta de atención del conductor, sistema de vigilancia del ángulo muerto, Park Assist, cámara de visión trasera, ayuda al arranque en pendiente... Son sólo algunos de los elementos ofrecidos como parte de un equipamiento que ya es ri-



▲ Maletero amplio y de formas cúbicas muy aprovechables. Sus 358 litros se convierten en 1.170 abatido el respaldo de partes asimétricas.

co desde el nivel básico Life, y que va creciendo a medida que saltamos al acabado superior: Business, Feel y Shine.

Además, las posibilidades de personalización son enormes: nueve colores de carrocería, cuatro Packs Color exteriores, cinco ambientes interiores...

Y la gran variedad de elección tiene que ver también con las mecánicas, potentes y eficientes, que culminan ahora en los 130 caballos de la versión más prestacional del motor PureTech de gasolina. Además hay un PureTech 110 y, en diésel, el BlueHDi 100.

EQUIPAMIENTO DE SERIE COMPLETO Y PERSONALIZABLE

LIVE

ABS/REF/AFU/ESP/ASR+Hill Assist
6 Airbags.
Detector de neumáticos poco inflados+kit antipinchazos.
Pantalla táctil de 17,8 centímetros (7")
Kit manos libres Bluetooth.
Sistema Audio MP3 4HP con sonido Arkamys+toma USB+toma 2V.
Asiento conductor regulable en altura.
Asiento trasero fraccionable 2/3-1/3.
Aire acondicionado.
Dirección asistida eléctrica.
Limpiaparabrisas Magic Wash.
Elevalunas secuenciales con función antipinzamiento.
Luz interior delantera y trasera con lámpara.
Retrovisores exteriores regulables eléctricamente.
Regulador y limitador de velocidad programables.
Volante regulable en altura y profundidad.

Amortiguadores Progresivos Hidráulicos.
Embellecedores de 16" Corner.
Pack Style negro masa con tiradores de puerto negro masa.
Carcasas de retrovisor negro masa y embellecedor rejilla negro brillante.
Consola central semielevada con freno de mano corto y cofre trasero cerrado.
Ambiente de serie: tejido Mica Grey y salpicadero Stone Grey.

FEEL (añade al LIVE)
Sistema Audio MP3 6HP.
Ayuda al estacionamiento trasero.
Climatización automática.
Encendido automático de luces+sensor de lluvia.
Volante de cuero.
Reglaje lumbar del asiento del conductor.
Pack Style negro brillante en montante de parabrisas+embellecedores inferiores de faros+stickers de custodia.

Llantas de aleación de 16" Square gris plata.
Carcasas de trovisor negro brillante.
Embellecedores de rejilla de entrada de aire cromado.
Faros antiniebla con decoraciones negro mate con función Cornering Light.

SHINE (añade al FEEL)
Citroën Connect Nav con Mirror Screen y sistema de reconocimiento de voz.
Citroën Connect Box.
Ayuda al estacionamiento delantero.
Luz interior delantera y trasera con LED.
Retrovisores exteriores calefactables abatibles eléctricamente.
Retrovisor interior electrocromo.
Reglaje de la altura del asiento pasajero.
Pack Color Negro Brillante (Airbump y proyectores antiniebla)
Llantas de aleación de 17" Cross bitono.
Salpicadero Stone Grey con correas en la Top Box.



▲ Además del ambiente de serie, el C4 Cactus ofrece otros cuatro diseños interiores: Metropolitan Red, Hype Grey, Wild Grey e Hype Red.



AHORA DESDE 13.190 EUROS TODA LA GAMA EQUIPA DE SERIE AMORTIGUACIÓN PROGRESIVA HIDRÁULICA, 6 AIRBAG, ESP+ASR, HILL ASSIST...



▲ La consola ofrece un espacio específico para el smartphone, con toma USB. Y el Citroën Connect Box incluye servicios de llamadas de urgencia localizadas.



HASTA 12 ASISTENTES » Más tranquilidad, mayor seguridad

Bajo estas líneas explicamos cuáles son y qué funciones desempeñan las 12 ayudas a la conducción disponibles en el C4 Cactus. No podía faltar, lógicamente, el Grip Con-

trol, que permite al automóvil adaptar la motricidad de las ruedas delanteras en función del terreno por el que se circula, pues el conductor dispone de una rueda selectora, integrada en el salpicadero, con cinco programas: Estándar, Nieve, Arena, Todo camino y ESP Off.

▲ El techo acristalado panorámico de alta protección térmica permite el paso de la luz pero protege del calor y los rayos ultravioleta.



▲ El Citroën Connect Nav puede accionarse por reconocimiento de voz o con la pantalla de 7 pulgadas, táctil y capacitiva, que da acceso a múltiples funciones.



Y a ellas se suma tres tecnologías de conectividad también avanzadas, como la función Mirror Screen con Android Auto, Apple CarPlay y MirrorLink, que permite aprovechar las aplicaciones del smartphone en la pantalla táctil de 7 pulgadas con toda seguridad. O el Citroën Connect Nav, sistema de navegación conectada 3D de última generación que puede manejarse desde la pantalla táctil capacitiva o mediante órdenes habladas para gestionar las funciones de Navegación,

Teléfono y Media sin apartar la vista de la carretera. Da acceso, además, a informaciones sobre tráfico en tiempo real, localiza estaciones de servicio y nos da el precio de los carburantes, encuentra aparcamientos con sus tarifas, facilita información meteorológica...

Por último, el Citroën Connect Box con Pack SOS & Assistance tiene servicio –gratuito, pues no requiere abonarse– de llamada de emergencia y de asistencia geolocalizada, disponible las 24 horas del día y los 7 días de la semana.



▲ El Park Assist es una ayuda activa al aparcamiento, en línea o en batería, que detecta la plaza y acciona la dirección, aparcando con seguridad.



▲ La cámara de visión trasera permite realizar las maniobras de aparcamiento con más seguridad, pues vemos sus imágenes en la pantalla táctil de 7".



▲ El acceso y arranque manos libres permite cerrar, abrir y arrancar el vehículo sin necesidad de introducir la llave, pues el coche reconoce al conductor.



▲ El Hill Assist ayuda a arrancar en pendiente, pues impide, durante unos dos segundos, el movimiento indeseado del coche hacia atrás al quitar el pie del freno.



▲ El Grip Control es un control de tracción que optimiza la motricidad de las ruedas delanteras según el tipo de firme. Ofrece cinco programas de uso.



▲ Los faros antiniebla con función Cornering proporcionan un haz luminoso adicional en el interior de la curva, mejorando la seguridad en curvas y cruces.



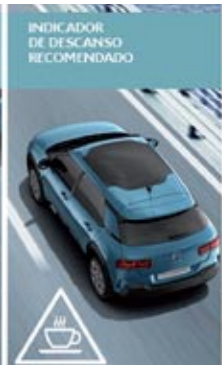
▲ El Active Safety Brake es un frenado de emergencia que a partir de 5 km/h evita chocar –avisa al conductor y después actúa– con objetos fijos o móviles, o con peatones.



▲ El reconocimiento de las señales de velocidad y recomendación lee las señales que limitan la velocidad de la vía y transmite esa información al cuadro de instrumentos.



▲ A más de 60 km/h, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril detecta el franqueo indeseado de una línea continua o discontinua, si no hemos activado el intermitente.



▲ El indicador de descanso recomendado Coffee Break Alert propone al conductor que efectúe una pausa cuando han transcurrido dos horas a más de 70 km/h.



▲ La Alerta de Atención del Conductor evalúa el estado de vigilancia del conductor a través de las desviaciones de la trayectoria respecto a las líneas de la calzada. Actúa desde 65 km/h.

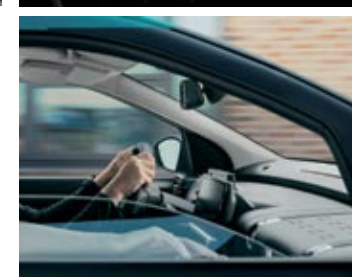


▲ La vigilancia de ángulo muerto, muy útil en vías rápidas, indica al conductor la presencia de un vehículo en uno de los ángulos muertos laterales usando un led naranja en el retrovisor.

CITROËN ADVANCED COMFORT INTELIGENCIA AL SERVICIO DEL BIENESTAR



Para un confort general hasta ahora desconocido en su clase, Citroën aplica en su nuevo C4 Cactus el programa Citroën Advanced Comfort, conjunto de soluciones innovadoras, tecnológicas e inteligentes al servicio del bienestar físico y mental de los ocupantes. Protagonismo especial para la Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos, que se basa en la simplicidad: mientras que las suspensiones clásicas constan de un amortiguador, un muelle y un tope mecánico, las suspensiones desarrolladas por Citroën incorporan al sistema dos topes progresivos hidráulicos, uno de expansión y otro de compresión, que ante irregularidades del firme atenúan los movimientos, evitando los bloqueos bruscos y los fenómenos de rebote; mientras que las compresiones y expansiones ligeras proporcionan un efecto de 'alfombra voladora'. Asimismo, el C4 Cactus incorpora asientos con una nueva base y un respaldo amplios, cuya confección mezcla espuma de alta densidad en el núcleo central con espuma texturada y compactada en la superficie, de manera que se mantienen siempre mullidos y aumenta la comodidad.



▲ Sobre estas líneas, los nuevos asientos y el acristalamiento aislante. A la derecha, el amortiguador progresivo hidráulico.





CON EL MOTOR DIÉSEL BLUEHDI 100 HOMOLOGA UN GASTO MEDIO DE 4,0 L/100 KM. Y SÓLO 4,6 LITROS CON EL PURETECH 110 DE GASOLINA



TEST DE CONSUMO » Ahorra en teoría... y en la práctica

El nuevo Citroën C4 Cactus, que dispone de los reconocidos motores de gasolina PureTech 110 y PureTech 130, disfruta en el capítulo diésel de la tecnología BlueHDI, que supone un gran paso adelante en cuanto a respeto al medio ambiente, pues su filtro retiene el 99,9 por ciento de todos los óxidos de nitrógeno (NOx) y presume de unas

emisiones de CO₂ particularmente bajas: 97 g/km. Y ese compromiso con el entorno está relacionado directamente con un consumo muy reducido, pues hablamos de 3,1 l/100 km en ciclo extraurbano y 4,7 en ciclo urbano, lo que determina un gasto medio homologado de 4,0 l/100 km. Muy poco, como decimos, para una versión BlueHDI que con su centenar de caballos alcanza los 190 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 10 segundos exactos.

En Motor 16 queríamos saber hasta qué punto es económico en la vida 'real' el nuevo C4 Cactus BlueHDI, dado que sigue siendo tan ligero como siempre —de media pesa entre 150 y 200 kilos menos que sus rivales directos— pero ahora, además, ofrece una aerodinámica optimizada. Para ello hemos tomado una unidad, recién salida de la planta madrileña pero ya rodada, y la hemos sometido a distintos ensayos para simular condiciones de uso habituales, teniendo en cuenta que en esta

segunda etapa, como berlina compacta ultraconfortable, el C4 Cactus admite los usos más variados, como la circulación urbana, los movimientos periféricos en torno a grandes ciudades, los viajes por carretera y autovía...

A nuestra primera prueba podríamos llamarle el 'test de la M-40', y consiste sencillamente en recorrer esa vía de circunvalación madrileña, de 62 kilómetros, a velocidad legal; es decir, a 100 km/h. El

EFICIENCIA LIGEREZA Y MODERNOS MOTORES

En la eficiencia lograda por Citroën en su nuevo C4 Cactus es clave la ligereza de su plataforma, que reduce el peso en comparación con el de sus rivales en el segmento C. Además, emplea motorizaciones con prestaciones de primer nivel, como el moderno diésel BlueHDI 100 de 1,5 litros, recientemente incorporado y que homologa un consumo medio de 4,0 l/100 km —4,7 en ciclo urbano y 3,1 en el extraurbano—, y emisiones de CO₂ de 97 g/km. O, en gasolina, los propulsores PureTech 1.2 de tres cilindros, elegidos 'Motor del Año' en la categoría 1.0-1.4' por el jurado del International Engine of the Year en 2015, 2016, 2017 y 2018. El PureTech 110 anuncia una media de 4,6 l/100 km con caja manual y de 5,1 con la automática EAT6, mientras que el PureTech 130, novedad en la gama, homologa 5,0 l/100 km.



resultado no pudo ser mejor, pues el consumo medio en ese escenario fue de 3,4 l/100 km, muy próximo al dato oficial en carretera.

A continuación nos trasladamos al centro de la capital para realizar un recorrido urbano que combina zonas de casco antiguo con otras más modernas, de grandes avenidas, y algunos kilómetros por

la M-30, que es la circunvalación interior madrileña y está limitada, según tramos, a 70 ó 90 km/h. Y los 5,1 l/100 km medidos nos sorprenden también gratamente, pues es un valor muy cercano al homologado pero nosotros lo hemos realizado en condiciones de tráfico abierto: semáforos, cruces, pequeños atascos... Con los 45 litros que caben

en el depósito podríamos estar callejeando más de un día, pero tras cuatro horas de test, y tras recorrer 104 kilómetros, decidimos pasar al último ensayo, que es el más exigente en cuanto a prestaciones.

Ese recorrido final tiene de todo: bastante ciudad, carreteras llanas de doble sentido y algunos tramos de montaña con bastante pendiente,

autovías afrontadas a ritmos relativamente 'alegres'... Las berlinas compactas de motor diésel comparables gastan en esa prueba entre 5,0 y 6,5 l/100 km, y nuestro Citroën C4 Cactus BlueHDI 100 se conforma finalmente con 5,09 l/100 km, un dato sencillamente extraordinario.

Motor 16 para Citroën 

FABRICADO EN MADRID EN EXCLUSIVA OTRO 'MADE IN SPAIN' PARA TODO EL MUNDO

Desde su lanzamiento en 2014, del C4 Cactus se han fabricado en sus líneas del Centro de Madrid más de 270.000 unidades, con destino a mercados europeos como Francia, Reino Unido, Holanda o Italia, pero también a países más lejanos como Australia, Japón o Sudáfrica. Y ahora que el modelo de Citroën cambia a fondo y se convierte en berlina del segmento C, su producción sigue realizándose en exclusiva en la planta de Villaverde, desde donde se exporta a 50 países. Unas 25 horas es el tiempo que tarda en fabricarse cada unidad del nuevo Citroën C4 Cactus, durante un recorrido de 5,4 kilómetros a lo largo de la línea de ensamblaje madrileña. Y cuando los coches abandonan la zona final de Acabado, todas las unidades son probadas en pista por un equipo de conductores expertos que buscan el más mínimo fallo o cualquier ruido anómalo. Calidad 'made in Spain'.



◀ Durante nuestro largo test agradecemos el confort del C4 Cactus, pues sus nuevos asientos retrasan la aparición de los primeros síntomas de fatiga. Y la instrumentación, además de sencilla, va en el sitio adecuado.





LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA-ELÉCTRICA AUTORRECARGABLE DE TOYOTA OBTIENE LA ENERGÍA DE LA INERCIA Y DE LAS FRENADAS



Los vehículos de Toyota que incorporan la tecnología híbrida, que asocia un motor de combustión de gasolina a uno eléctrico, han sido clasificados por la DGT en la categoría 'ECO', y por ello disfrutan de beneficios en términos de fiscalidad y movilidad. Te explicamos esas ventajas y repasamos la completa gama híbrida de la marca.

HYBRID

Comprometidos

YARIS HYBRID DESDE 10.800 EUROS

El Yaris hybrid, con mecánica 100H y transmisión automática e-CVT, extrae 100 CV del motor híbrido de 1,5 litros, con los que ofrece un buen nivel de prestaciones—de 0 a 100 km/h en 11,8 segundos— para movernos con agilidad tanto en ciudad como en carretera. Y, a la vez, ahorrando en costes—el gasto medio es de 3,7 l/100 km— y sin que suban las emisiones de CO₂,

que son de 84 g/km. En su equipo de serie no faltan, ya desde la versión Active, elementos como los 7 airbags—incluido el de rodilla para el conductor—, control de estabilidad y tracción VSC+TRC, asistente al arranque en pendientes HAC, control de cruce, limitador de velocidad o sistema multimedia Toyota Touch 2, además del Toyota Safety Sense con Sistema de Seguridad Pre-colisión, Avisador

de Cambio Involuntario de Carril, Control Inteligente de Luces de Carretera y Reconocimiento de Señales de Tráfico. El Feel! suma luces diurnas LED, climatizador bi-

zona o cámara de visión trasera; y el nivel Advance, sensor de luz, techo panorámico Toyota Skyview, sistema de entrada sin llave o espejo interior electrocromático.



▼ ▲ La versión Feel! está disponible con carrocería bi-tons. El interior del Yaris hybrid es amplio y muy versátil.



C-HR HYBRID DESDE 24.850 EUROS

El C-HR 125H Automático e-CVT es un crossover con el que se puede disfrutar de la ciudad pero también de la carretera, pues los 377 litros de su maletero facilitan la carga de un equipaje generoso. Su motor híbrido de 122 CV permite combinar unas buenas prestaciones—aceleración de 0 a 100 km/h en 11,0 segundos— a unos niveles muy bajos de consumo y emisiones: 3,8 l/100 km de media en el primer caso, 86 g/km de CO₂ en el segundo. Y podemos escoger entre cuatro acabados, que arrancan en el Active, dotado ya de Sistema de Seguridad Pre-colisión con detector de peatones, control de cruce adaptativo, sistema de entrada y arranque sin llave o sensores de lluvia y luz. El C-HR Advance añade llantas de 18 pulgadas, detector de ángulos muertos con alerta de tráfico trasero o sistema avanzado de asistencia al aparcamiento, entre otros elementos; mientras que el Style agrega faros delanteros y traseros con tecnología LED, sistema de audio Premium JBL y tapicería de cuero parcial, y el Dynamic Plus redondea el conjunto con tapicería de cuero negro, pintura exterior bi-tons y llantas en negro mate.



▼ ▲ El interior del C-HR rebosa refinamiento y calidad. El Toyota Touch 2 con pantalla de 8 pulgadas y cámara trasera es de serie.



AURIS TOURING SPORTS HYBRID DESDE 20.350 EUROS

El Auris 140H Automático e-CVT está disponible con la amplia y práctica carrocería Touring Sports, capaz de adaptarse a las necesidades de la familia en sus viajes. Será ahí donde de-

bados; donde el básico Business ya monta luces de circulación diurna LED, climatizador, asistente al arranque en pendiente HAC, control de estabilidad, tracción y dirección VSC+, 7 airbags,

control de cruce y asientos abatibles con función One Touch-Easy Flat. Respecto a él, el Active añade llantas de aleación de 15 pulgadas y faros antiniebla delanteros; y el Feel! Edition suma sensor de lluvia, barras de techo cromadas, llantas de 17 pulgadas... Por último, el Advance incorpora sistema avanzado de asistencia

al aparcamiento, asientos delanteros calefactables, climatizador bizona y sistema de entrada sin llave, entre otros elementos.

▼ ▲ El maletero del Auris Touring Sports, de 530 litros, puede ampliarse hasta los 1.658 litros.



muestre el poder de sus 136 CV, con los que acelera de 0 a 100 km/h en 11,2 segundos, mientras que el gasto medio va de 4,2 a 4,5 l/100 km. Las emisiones de CO₂ también son bajas: entre 95 y 103 g/km. En cuanto a la gama, podemos elegir el Auris Hybrid Touring Sports en cuatro aca-





EL AURIS 140H AUTOMÁTICO e-CVT HOMOLOGA UN CONSUMO MEDIO DE 4,0 L/100 KM. Y EL PRIUS, AÚN MENOS: 3,6 L/100 KM



AURIS HYBRID DESDE 19.350 EUROS

Como el Auris hybrid Touring Sports, el Auris hybrid está disponible en cuatro acabados: Business –desde 19.350 euros en estos momentos–, Active, Feel! Edition y Advance. Propone también una carrocería muy práctica, con maletero de 360 litros ampliable gracias a los asientos traseros abatibles por partes, y presume de un magnífico equilibrio entre prestaciones y consumo, pues con sus 136 CV acelera de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos y gasta, de media, 4,0 l/100 km; siendo sus emisiones de CO₂ de sólo 94 g/km. Por supuesto, con la conducción suave y silenciosa típica de las mecánicas híbridas de Toyota, cuyo manejo es absolutamente intuitivo: sólo hay que entrar, arrancar el motor y pisar el acelerador. Y, de



serie, toda la gama Auris incorpora el Toyota Safety Sense, un conjunto de dispositivos de seguridad activa avanzada compuesto por el Avisador de Cambio Involuntario de Carril, el Sistema de Seguridad Precolisión, el Reconocimiento de Señales de Tráfico y el Control Inteligente de Luces de Carretera.

PRIUS HYBRID DESDE 29.990 EUROS

Con más de 3,5 millones de unidades vendidas, el Prius no requiere presentación. El primer híbrido del mundo sigue destacando –más que nunca en esta nueva generación– por una eficiencia excepcional, lograda al combinar materiales



ligeros, una aerodinámica líder –Cx de 0,24– y el sistema Hybrid Synergy Drive, cuyo motor 125H rinde 122 CV y permite acelerar de 0 a 100 km/h en 10,6 segundos. El consumo es de sólo 3,6 l/100 km y las emisiones de CO₂ se quedan en 82 g/km. Su carrocería de 4,54 metros goza de un maletero de 502 litros, y el equipo de serie es brillante: ópticas delanteras y traseras con tecnología LED, llantas bi-tons de 17 pulgadas, sensor de lluvia y luz, sistema de entrada y arranque sin llave, Toyota Safety Sense, detector de ángulo muerto BSM, control de crucero adaptativo, sistema de audio JBL con pantalla táctil de 7 pulgadas, climatizador bizona con sensor de ocupante (S-Flow), sistema multimedia Toyota Touch 2&Go...

PRIUS+ 7 PLAZAS HYBRID DESDE 25.450 EUROS



multimedia Toyota Touch con pantalla táctil de 6,1 pulgadas, faros delanteros LED y Toyota Safety Sense, mientras que el Advance suma cámara trasera o sistema de entrada inteligente en todas las puertas, y el Executive tiene techo panorámico Skyview, asientos delanteros calefactables y tapicería Toyota E-Tex, entre otros elementos.

El monovolumen híbrido de Toyota, que tiene un maletero de 200 litros con las siete plazas en uso, presume de un gasto a partir de 4,6 l/100 km y de emisiones de CO₂ desde 106 g/km. Además, sus 136 CV se traducen en un paso de 0 a 100 km/h en 11,3 segundos. En cuanto a la dotación, podemos elegir entre tres niveles: el Eco ya monta sistema

Motor 13 para Toyota

RAV4 HYBRID DESDE 25.950 EUROS

En el caso del RAV4 podemos elegir entre el Hybrid 2WD y, dirigido a quienes prefieran disponer de tracción adicional, el Hybrid AWD. Pero en ambos casos montan un motor 2.5 de gasolina y rinden 197 CV, de manera que las prestaciones son similares: de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos. En cuanto a consumo y emisiones, las analogías son grandes, pues si el RAV4 Hybrid 2WD gasta 4,9 l/100 km y emite 115 g/km de CO₂, en el RAV4 Hybrid AWD son 5,0 l/100 km y 117 g/km. Las dos versiones, además, comparten los tres niveles de acabado disponibles, que comienzan en el Advance, con portón automático de apertura y cierre eléctrico, sistema de entrada y arranque inteligente Smart Entry, Toyota Safety Sense, cámara de visión trasera, climatizador bizona, sensores de luz y lluvia, sistema multimedia Toyota Touch 2 o sensores de aparcamiento delante y detrás. Por encima se sitúa el Feel!, y el tope de gama es el Executive, con un equipo de serie realmente espectacular.



▶▶ El RAV4 200H automático e-CVT es perfecto para la ciudad y la carretera; y su versión AWD rinde muy bien en uso 'off road' gracias a la energía del segundo motor eléctrico.



TODOS LOS HÍBRIDOS DE TOYOTA SON 'ECO'

Ventajas económicas, de movilidad... y para nuestro entorno

Desde 2015, la Dirección General de Tráfico clasifica y etiqueta los vehículos por su nivel de contaminación. La clasificación de los vehículos deriva del Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016, en el que se afirma que tanto las partículas como los óxidos de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las ciudades. Esta medida tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz para establecer políticas municipales que resulten útiles en episodios de alta contaminación, así como facilitar el establecimiento de zonas de bajas emisiones en los centros urbanos y promover los vehículos propulsados por energías

alternativas. Como los híbridos de Toyota, que combinan lo mejor de las mecánicas eléctricas con los motores de combustión, usando uno u otro alternativamente, o los dos a la vez, según las necesidades de la conducción. Y sin preocuparnos nunca de la recarga de la batería. Además de librarse del Impuesto de Matriculación en la compra, la gama de coches híbridos de Toyota recibe la etiqueta 'ECO', que aporta numerosas ventajas como la bonificación de hasta el 80% en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en Barcelona y Madrid durante los seis primeros años desde la matriculación, ayuda que varía en otras localidades y comunidades. Los beneficios específicos en Madrid se traducen en el libre acceso al interior de la M-30 –en eso



▶▶ Todos los coches híbridos de Toyota tienen libre acceso al centro de Madrid –interior de la M-30– en cualquier escenario de contaminación.



disfrutan de las mismas ventajas que los vehículos con etiqueta '0 Emisiones' – en episodios de restricciones al tráfico por contaminación, y el ahorro del 50% al aparcar en zonas de estacionamiento regulado, que en poblaciones como Alcobendas alcanza el 100%. Y las ventajas en Cataluña son los descuentos, de hasta un 30%, en las autopistas de peaje dependientes de la Generalitat y el libre acceso al carril VAO de la C-58 en esa comunidad autónoma cuando así lo indiquen los paneles informativos.



LANE POSITION ASSIST MANTIENE LA POSICIÓN DEL COCHE EN LA CARRETERA, Y VA LIGADO AL CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO STOP & GO

Control absoluto



El nuevo Peugeot 508 ofrece un arsenal de funciones de ayuda a la conducción, con elementos como la alerta de riesgo de colisión y el freno automático de emergencia, el LPA –mantiene la posición del vehículo en la carretera– o el sistema de visión nocturna, primicia en este segmento.

Peugeot lanza su nuevo 508 con la intención de revolucionar el mercado de las berlinas del segmento D, y eso no tiene que ver sólo con su estilo de coupé deportivo y funcional, o con un diseño interior que prima la versatilidad y el confort,

y estrena el puesto de conducción i-Cockpit Amplify. El objetivo también era competir con modelos premium al estilo del Audi A5 Sportback, y para ello había que darlo todo en materia de tecnología y seguridad, y en la dotación de ayudas a

la conducción. Y de todo eso el 508 puede presumir, disponiendo incluso de sistemas nunca antes usados en esta categoría, como el Night Vision –ver cuadro–, y otros que son primicia en la gama Peugeot, como el Lane Position Assist

(LPA), que mantiene la posición del vehículo en la vía de circulación y trabaja en colaboración con el regulador de velocidad adaptativo con función Stop & Go.

Y la relación de avanzados sistemas continúa: alerta acti-

Con el Pack Drive Assist Plus, y gracias al radar instalado en el centro del paragolpes delantero y a la cámara situada en la parte superior del parabrisas, el regulador de velocidad adaptativo con función Stop & Go permite adaptar automáticamente la velocidad del vehículo a la del que le precede, para mantener una distancia de seguridad constante. Está equipado, además, con el asistente de mantenimiento de carril.



Toda la gama equipa de serie airbag frontales y laterales para las plazas delanteras y airbag de cortina en ambas filas, frenos ABS, control de estabilidad ESP y de tracción ASR, ayuda al arranque en pendiente Hill Assist, aviso del cinturón de seguridad en todas las plazas, detector de obstáculos trasero, capó activo para la protección de peatones...



En circulación urbana, el 508 ofrece asistencia en algunas maniobras, como el Visiopark 2 –visión 360°– o la última generación del Full Park Assist, con función perimétrica Flankguard en las versiones con cambio EAT8. En estos casos, el sistema gestiona automáticamente el freno, el acelerador y la dirección para entrar y salir de la plaza de aparcamiento.

El Pack Safety, de serie, incluye freno automático de emergencia Active Safety Brake con alerta de riesgo de colisión Distant Alert, alerta activa de cambio involuntario de carril y de salida al arcén, y reconocimiento de las señales de límite de velocidad e informativas.

Y el Pack Safety Plus añade sistema activo de control de ángulo muerto, alerta de atención del conductor, encendido y apagado automáticos de las luces de carretera y lectura ampliada de señales: stop, dirección prohibida...



VISIÓN NOCTURNA 'NIGHT VISION' Por vez primera en el segmento

El nuevo Peugeot 508 es el primer modelo de su segmento que ofrece un sistema de visión nocturna. Denominado 'Night Vision', recurre a una cámara de infrarrojos y permite la detección de seres vivos –personas o animales– por delante del vehículo cuando es de noche o hay malas condiciones de visibilidad. El sistema garantiza la detección a una distancia de hasta 200 ó 250 metros frente al coche, más allá del área iluminada por las luces de carretera, gracias a la visualización en el centro del cuadro de instrumentos digital –dentro del campo de visión del conductor, por tanto– de las imágenes captadas por la cámara de infrarrojos. Esta innovadora tecnología redondea el equipamiento de seguridad del 508, que dispone, además, de otros sistemas de alerta temprana como el freno automático de emergencia de última generación, que detecta peatones y ciclistas –tanto de día como en circulación nocturna– a velocidades de hasta 140 km/h.



▶▶ Cuando aún no es posible ver directamente al peatón, el ciclista o un animal, su imagen ya aparece resaltada en el cuadro digital, junto a una señal de alerta.



◀ El 508 estrena la tercera generación del Peugeot i-Cockpit, cuya instrumentación elevada, personalizable con seis modos de pantalla, queda justo encima del volante y reúne, en la línea de visión de la carretera, todos los datos útiles, incluida la visión nocturna.

va de cambio involuntario de carril, alerta de atención del conductor, cambio automático entre luces de carretera y de cruce, freno automático de

emergencia con detección de peatones y de ciclistas, alerta de riesgo de colisión, sistema activo de vigilancia de los ángulos muertos... O incluso el

reconocimiento de señales de limitación y recomendación de velocidad, que en su versión ampliada reconoce las señales de stop y de dirección

prohibida, y nos alerta si vamos a cometer un error.

Los equipamientos conectados no se quedan atrás, pues el Peugeot 508 ofrece función Mirror Screen, compatible con los protocolos MirrorLink, Android Auto y Apple Carplay, que permiten funcionar con reconocimiento de voz incluso desde fuera del vehículo, a través del smartphone. En cuanto al pack Peugeot Connect, incluye la navegación 3D conectada con TomTom Traffic, que extiende las posibilidades en cuestión de seguridad gracias al sistema Peugeot Connect SOS & Assistance.

Motor16 para Peugeot



la frase

Gerardo Pérez. Presidente de la Federación de asociaciones de Concesionarios de Automoción (Faconauto).

«Efectivamente, los vehículos diesel tienen los días contados... pero no los nuevos, que son eficientes y cumplen con los límites de emisiones establecidos. Deben desaparecer los de más de diez años, responsables del 80 % de esas emisiones».



en breve

► **EL VEA MÁS CERCA.** - En el último trimestre del año puede estar operativo el plan de apoyo a la adquisición de vehículos movidos por energías alternativas e infraestructuras de recarga. El Gobierno tampoco descarta un Pive que incentive la renovación de nuestro viejo parque.

► **VISTO BUENO DE LA UE.** - Bruselas acepta el 'joint venture' de Porsche y Schuler para construir y gestionar una planta de estampado de metales en Alemania, destinados a componentes de automóviles.

► **PRODUCIR MÁS EN CHINA.** - 800 millones de euros invertirán Nissan y Dongfeng en China para incrementar un 40 % la capacidad de fabricación de vehículos hasta 2021 (2,1 millones de unidades al año).

► **MADRID CENTRAL SE PREPARA.** - El área de acceso y circulación restringida se prepara para ser efectiva en noviembre con 61 señales verticales informativas instaladas en el perímetro prohibido.

el puntazo

Industria estudia aplazar la entrada en vigor del nuevo protocolo de emisiones y consumos (WLTP).

El ciclo de homologación, que entrará en vigor el 1 de septiembre, puede tener una moratoria en España. El Gobierno estudia la petición de las marcas de disponer de más tiempo para implementar la normativa, que afectaría al alza el impuesto de matriculación, dado que se aplica sobre las emisiones de CO₂, más altas con el nuevo protocolo, que incluye pruebas reales en carretera. Otorgar el aplazamiento hasta 2020, como han hecho otros países europeos, reforzaría la competitividad y atraería nuevas inversiones a las fabricas españolas, algunas ya afectadas por el cambio.

la cifra

12,6

millones de euros ahorró Seat el año pasado por las propuestas de eficiencia y mejora ideadas por sus trabajadores. Se presentaron 11.200 iniciativas y casi la mitad fue premiada con una dotación económica, al repartirse 2,12 millones de euros en premios.



LA AEC EXAMINA LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

7.000 millones para arreglar las carreteras

Preocupante destrozo del firme, deficiente visibilidad de las señales, desgaste de las marcas viales, deterioro de las barreras metálicas e iluminación insuficiente siguen sien-

do las carencias de la red viaria española, en las que el déficit de conservación vuelve a crecer, según el último informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Los datos

recabados por los evaluadores colocan en 7.054 los millones de euros necesarios para alcanzar el nivel adecuado y revertir la falta de conservación, que se repite desde 2009 por

los reiterados y sucesivos ajustes en los presupuestos públicos. En concreto, uno de cada trece kilómetros de la red presenta deterioros importantes en más del 50 por ciento de la superficie del pavimento (baches, grietas, roderas...); es decir 6.800 kilómetros. En esta revisión el imparable deterioro del pavimento roza el «muy deficiente», con un empeoramiento del 10 por ciento respecto a 2015 en las vías bajo la responsabilidad de Fomento, y del 5,7 por ciento en las autonómicas, lo que coloca la inversión necesaria en 6.574 millones de euros.

Si se trata de las señales del código de la circulación, hay 370.000 que necesitan reposición, el 68 por ciento por tener el material retrorreflectante caducado, lo que se tradu-

ce en una falta de visibilidad por la noche. Además, 30.000 kilómetros de marcas viales deben ser repintadas y el 90 por ciento de las luminarias en funcionamiento fallan por exceso o defecto de luz, con un 53 por ciento que generan claroscuros, con un empeoramiento de los valores desde 2011, que confirma la falta de



atención ante un equipamiento importante en la circulación nocturna.

Desde que en 1985 AEC comenzó la inspección visual para conocer el estado de la pavimentación y el equipamiento de la red viaria española, se ha pasado del aprobado holgado merecido en 2001 a rozar el muy deficiente en 2017. Línea roja que sitúa en 2.211 millones de euros el déficit de la red a cargo del Estado y en 4.843 mi-

llones la gestionada por autonomías y diputaciones forales.

A la vista de ese déficit de inversión, que se ha incrementado un 7 por ciento en los últimos dos años, AEC propone como solución incrementar en 300 millones anuales los 900 millones destinados a conservación y refuerzo de firmes de la red estatal, y en 600 millones de euros los asignados por gobiernos autonómicos

y forales para ese fin; en ambos casos durante ocho años.

Esfuerzo económico que la Asociación justifica por la relación directa entre el deterioro de las infraestructuras y la seguridad vial, especialmente en un momento de aumento de las víctimas del tráfico. Apuntando, además, que reducir la velocidad puede ser una medida necesaria si no se ataja el deterioro. AEC también valora el sobre coste de consumo de combustible y mantenimiento del vehículo que supone transitar por una vía en mal estado, y la desvalorización de un patrimonio valorado en 145.000 millones de euros que, según el informe de AEC, de 2001 a 2007 ha perdido un 36 por ciento para el Estado y un 38 por ciento en Comunidades y diputaciones.

Cataluña

Nuevo radar de tramo

Ha entrado en funcionamiento el radar que controla que no se rebasen los 120 km/h permitidos en 5,971 km en la AP-7, entre Santa Perpètua de Mogoda (km 146,6) y Mollet del Vallès (140,6) en sentido Girona. Con esta incorporación son 28 los cinemómetros de tramo con los que el Servei Català de Trànsit supervisa el respeto a los límites de velocidad en 134.513 kilómetros de la red viaria bajo



su control; cinco instalados en lo que va de año. Los primeros, también en España, comenzaron a controlar la velocidad media en los dos sentidos del Túnel de Viella, en 2010.

Verano 2018

Se mantiene el aumento de la siniestralidad

Cumplida la primera quincena de agosto, y a falta de la última operación conflictiva del verano, el balance mortal de las carreteras es

más negro que en ese periodo de 2017. De hecho, a 23 de agosto se contabilizaban 231 muertos, cuatro por encima de los 225, que sumaron julio y agosto el año pasado. Son datos provisionales de los fallecidos en carretera antes de transcurrir 24 horas del siniestro, que añaden cinco víctimas más en julio y 19 del 1 al 23 de agosto, tres semanas en las que la carretera se ha cobrado 104 vidas, frente a las 85 del año anterior, con la Comunidad Valenciana (+32), Cataluña (+30) y Navarra (+11) anotando-

se las mayores diferencias desde el 1 de enero.

Mercedes/VW/FCA

Nuevas llamadas a revisión

Por incorporar un software que manipula las emisiones de gases contaminantes en modelos diésel, Daimler debe llamar a revisión 700.000 vehículos vendidos en Europa, 280.000 de ellos en Alemania. Entre los afectados están la Vito 1.6 y el Clase V

2.2, que se fabrican en Vitoria; el Clase C 1.6, el GLC 2.2 y los ML, GLE, GL y GLS 3.0. También 700.000 son las unidades del Tiguan y el Touran que Volkswagen llamará al taller por un problema en el sistema de iluminación del techo panorámico. Además, un defecto de fabricación en el sistema de frenado, llevará a 209.865 Dodge Journey, Dodge Grand Caravan, Jeep Compass y Cherokee a ser revisados, aunque sólo 1.315 de ellos se han vendido en España, anuncia Fiat Chrysler Automobiles (FCA).

Volkswagen Inversión en digitalización

3.500 millones de euros invertirá el grupo alemán para redirigir su modelo de negocio hacia la digitalización, acorde con su interés por convertirse en proveedor de servicios de movilidad. Pretende tener conectada su flota a Internet y redirigir su modelo de ventas a un ecosistema más «abierto» y «accesible» camino de interactuar durante todo el ciclo de vida del vehículo con los clientes.

Toyota

En la lista de Fortune

Su contribución a crear un mundo mejor ha colocado a la compañía japonesa en el listado 2018 «Change The World» de la revista Fortune, que destaca las compañías que ofrecen soluciones a los problemas sociales o ambientales más urgentes. Creer que los robots pueden hacer algo más que ensamblar vehículos, aplicando esa tecnología a la ayuda de discapacitados y ancianos,



incluye a Toyota en el puesto 31 de las 57 compañías destacadas por la publicación estadounidense. En la primera edición, en 2015, Toyota ocupó la tercera plaza por su apuesta por

la tecnología híbrida, dos años más tarde fue octava por su confianza en el hidrógeno para reducir las emisiones y la introducción del Mirai, el primer vehículo de pila de combustible.

RENAULT



+ en www.hondades.com

OTRO RÉCORD DE VUELTA RÁPIDA

2 minutos, 10 segundos y 19 centésimas. Es el tiempo que tardó el piloto Jenson Button en dar una vuelta rápida en el circuito de Hungaroring, en Hungría (4,38 km de longitud, con curvas de 180 grados)

THIERRY HENRY: VA VA BOOM

Renault retoma el famoso lema 'Va va boom' de la mano del futbolista Thierry Henry, que popularizó la frase en 2002, cuando era jugador del Arsenal y firmó con la marca francesa para protagonizar su campaña televisiva. El 'Va va boom' se hizo tan famoso que hasta fue agregado al diccionario Concise Oxford English. Actualmente, el asistente técnico de la selección de Bélgica aparecerá en los anuncios de Renault para la cobertura de la Premier League en Sky Sports.



ATENTOS A...

HASTA EL 8/09

La **75 edición del Festival de Cine de Venecia** cuenta con una flota de 40 coches de la marca Lexus para los traslados de los invitados y actores. **La nueva berlina ES 300h** hace su debut en la alfombra roja.



a los mandos del Honda Civic Type R. Y este es el quinto récord de vuelta rápida que la marca establece este año con el modelo de producción en cinco trazados diferentes.

FORD



▲ El vídeo pertenece a la serie 'Las mejores rutas de conducción' de Europa, protagonizada por los modelos de altas prestaciones de Ford.



▲ El piloto del Mundial de Rallyes, Elfyn Evans, descubre todo el poderío del Ford Fiesta ST en el interior de una mina de sal, ubicada en algún lugar de Europa no especificado.

EL FIESTA ST RUEDA EN LA MINA

Se busca un conductor que se atreva con todo (Elfyn Evans, piloto del Mundial de Rallyes), un coche deportivo a la altura (el nuevo Ford Fiesta ST) y un entorno de conducción inigualable (una de las mayores minas de sal de Europa, a 400 metros bajo tierra)... Y ya tenemos el cóctel perfecto para dar rienda suelta a toda la diversión al volante.

El Ford Fiesta ST aca-

ba de llegar al mercado y, para dar a conocer todo su poderío, la marca ha rodado un espectacular vídeo en el que el coche explora los túneles de una mina ubicada en un lugar desconocido. Merece la pena escuchar con atención el sonido que hace el motor EcoBoost de 1,5 litros y 200 caballos en este entorno, así como disfrutar de los derrapajes y saltos del Fiesta ST sobre la sal,

una superficie bastante resbaladiza.

Este vídeo pertenece a la serie 'Las mejores rutas de conducción de Europa', que ha llevado a los Ford de altas prestaciones —el superdeportivo GT, el Focus RS o el Mustang convertible— a algunos de los lugares más impresionantes del continente: desde el Círculo Polar Ártico, en Noruega, hasta la soleada isla de Mallorca.

70 ANIVERSARIO

LA TIERRA DE LOS LAND ROVER ESTÁ EN EL HIMALAYA

Land Rover continúa con las celebraciones de su 70 aniversario con una visita a una remota región india del Himalaya conocida como 'Tierra de Land Rovers'. El motivo

de esta denominación es que en este lugar una flota de 42 Land Rover —que data de 1957— proporciona el único enlace de transporte entre dos de las localidades más importantes.



DE CARRERAS

Mercedes-AMG

Petronas ha creado su propio equipo Esports (competiciones de videojuegos), con el que participará en la **FI Esports Series 2018**, que se celebrará entre octubre y noviembre.

GAFAS SEETROËN DE CITROËN

DI ADIÓS AL MAREO

Los mareos producidos al viajar en coche afectan de forma crónica a más de 30 millones de europeos. Un problema que eliminan las gafas Seetroën, que la marca Citroën acaba de lanzar al mercado —a la venta en la boutique lifestyle por 99 euros—, y que eliminan el llamado 'mal de movimiento'.

Estas gafas utilizan una solución desarro-

llada inicialmente para los marineros y su tasa de eficacia es del 95 por ciento. Llevan un líquido en movimiento en los anillos situados alrededor de los ojos, que recrea la línea del horizonte para evitar el mareo, producido por un desequilibrio entre las señales que reciben el cerebro y los oídos, que se encargan de mantener estable nuestro cuerpo. Para



◀ Las nuevas gafas de Citroën contra el mareo cuestan 99 euros y hacen efecto pasados unos 10 minutos desde los primeros síntomas de malestar.



que funcionen correctamente hay que ponérselas cuando se notan los primeros síntomas, y hacen efecto pasados 10 ó 12 minutos.



HOMENAJE A LA MARCA EN SU 70 ANIVERSARIO

DE JAPÓN A ALEMANIA EN UN PORSCHE 356

Un japonés de 60 años recorre más de 15.000 kilómetros con su Porsche 356 de 1953, desde Japón hasta Stuttgart, para celebrar el 70 aniversario de la marca.

Toshiyuki Suzuki ha sido fiel a Porsche desde que tenía 22 años y compró su 356. Ahora tiene 60 años y ha celebrado el 70 aniversario de la marca viajando con su coche desde Japón hasta la sede del fabricante en Stuttgart. Más de 15.000 kilómetros, cruzando siete países (Corea del Sur, Rusia, Letonia, Lituania, Polonia,

la República Checa y Austria) y circulando por todo tipo de carreteras y caminos. Gracias a esta aventura, el Porsche 356 ha regresado al lugar del que salió hace 65 años. Y lo ha hecho en perfectas condiciones, pues Suzuki ha renovado en estos años el motor, la caja de cambios, las suspensiones y el asiento del conductor.



▶ Suzuki cruzó siete países con su Porsche del 53, a pesar de que no sabe idiomas y tuvo que hacerse entender con frases básicas.



▲ Toshiyuki Suzuki conserva su Porsche 356 en perfectas condiciones, aunque ha sustituido algunos órganos, como el motor o la caja de cambios.





ALONSO ES UNO DE LOS CUATRO PILOTOS QUE HAN SUPERADO LA BARRERA DE LOS 300 GRANDES PREMIOS. Y QUEDAN OCHO

Fernando Alonso ha dicho adiós a la Fórmula 1, pero entrará de lleno en la segunda fase de su carrera deportiva que empezó con las 500 Millas de Indianápolis. Porque partir de 2019 su carrera toma otro rumbo.

El adiós de Alonso y la conquista del Himalaya

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«O ganas ocho campeonatos, cosa que es imposible para mí ahora mismo... Quizás sí para otros que están ganando ahora pero para mí es complicado, o eres el mejor de todas las categorías» explicaba Fernando Alonso durante el pasado Gran Premio de Bélgica, su primera aparición tras el anuncio de retirada de la Fórmula 1. «En mi adaptación el año pasado en la IndyCar me sentí competitivo,

y creo que lo puedo hacer bien en otros monoplazas. Y en los prototipos (WEC), de tres carreras hemos ganado tres. Me siento competitivo también ahí. Así que puedo seguir probando nuevas categorías y ganarlas, de alguna manera haría algo que no se ha hecho nunca antes en el automovilismo, y eso me ofrece unos retos ahora mismo que la Fórmula 1 no me da». El español anticipaba gran parte de su futuro en los próximos años.

¿Y cuáles son esos retos?

Más que un mensaje de despedida, parecía engranar una marcha más a su carrera deportiva. «Después de las vacaciones quiero ver cuál es el programa para el año que viene. No voy a esconder que la Triple Corona es uno de los objetivos que más me atrae desde el año pasado. Ya tengo dos de las tres partes, y es algo atractivo. Pero ya veremos. Creo que se pueden añadir incluso más cosas. Ya hay un hombre que lo ha hecho (la Triple Corona) y hay que buscar algo que nunca

se haya hecho antes en la historia». En definitiva, si la Fórmula 1 no ha hecho justicia en títulos a sus méritos y talento, se trata de dejar huella por otros caminos. «Me gustaría ver o encontrar objetivos de cara al año que viene que me puedan ofrecer retos nunca antes intentados en la historia del deporte». O como decía el también campeón del mundo Damon Hill sobre el piloto español. «Si el Everest ya está ocupado, vamos a conquistar todo el Himalaya». El tiempo dirá.

La llegada de Fernando Alonso a la Fórmula 1 supuso varios records de precocidad por su singular talento. El primero, convertirse en el ganador de gran premio más joven de la historia. Y, por supuesto, también es el primer y único piloto español que ha ganado en el Gran Circo, registro que mantiene hasta la fecha. Alonso había debutado con Minardi en 2001 en condición de cedido por Renault, para dedicar la siguiente temporada como piloto de pruebas ante su debut con el equipo francés. Ya en su primera temporada triunfó.

En el Gran Premio de Malasia de 2003 dio el primer aviso al convertirse en el piloto más joven en conquistar una 'pole' y su primer podio. Poco después daba la campanada al triunfar en el Gran Premio de Hungría cuando solo tenía veintidós años. Dominó la carrera de principio a fin por delante de Kimi Raikkonen y Juan Pablo Montoya. Además, en un mal día para Ferrari el joven piloto incluso dobló a Michael Schumacher, una suerte de augurio de lo que llegaría años más tarde.



2 EL SEGUNDO TÍTULO.



Alonso cosechó en 2005 su primer título y quebró cinco años de dominio de Ferrari y Michael Schumacher. El equipo italiano había perdido su ventaja técnica de años anteriores al prohibirse los repostajes. Con aquel primer éxito, Alonso también contribuyó a que Renault lograra su primer título de Constructores tras un intenso duelo con McLaren y Kimi Raikkonen. Cualquiera de sus dos títulos adquiría singular relevancia, pero el segundo mantenía sus records de precocidad como doble campeón del mundo más joven de la historia. Y, sobre todo, la victoria absoluta en 2006 adquirió un singular mérito al triunfar en un intenso y directo mano a mano con Michael Schumacher y Ferrari, el piloto con más títulos de la historia en aquel momento. Ambos lograron siete victorias aquel año, pero el español se impuso en la temporada que Schumacher anunciaba su primera retirada de la Fórmula 1, en una suerte de ceremonia de sucesión. A pesar de ser considerado hoy uno de los mejores pilotos de la historia, paradójicamente sería el último título de Alonso.

SU PEOR ACCIDENTE FUE EL DE AUSTRALIA EN 2016, AL VOLAR SU MCLAREN TRAS CHOCAR CON UNA RUEDA CUANDO RODABA A 313 KM/H



3 LAS DOS GRANDES OCASIONES PERDIDAS EN 2010 Y 2012



Según pasaban los años sin títulos, al español le rodeó una aureola de errada capacidad para no estar en el momento y el equipo adecuados. Ciertamente, parece increíble que desde aquel lejano 2006 no llegaran más títulos. Pero la realidad pudo ser muy diferente en dos ocasiones. Simplemente, la moneda cayó del lado equivocado. 2010 fue el primer ejemplo de cómo la historia de Alonso en la Fórmula 1 pudo haberse escrito de forma diferente. Tras recuperar los 47 puntos de desventaja que acumulaba en el Gran Premio de Gran Bretaña, el español tenía el título ganado en Abu Dhabi, y solo una errónea llamada a boxes de los estrategas de Ferrari impidió el título su primer año con el equipo italiano, lo que hubiera contribuido a restar una intensa presión que fue aumentando en años siguientes. En 2012 Alonso llevó a cabo milagros con un monoplaza sin nivel para luchar por el título. Con su brillante arranque de temporada y la singular victoria en Malasia, llegó con opciones hasta la última carrera, a pesar de tener que abandonar en Spa por la carambola de Grosjean y pinchar en Japón por un toque de Raikkonen con su alerón. Vettel fue embestido en la última cita de Brasil, y a pesar de un agujero en la carrocería de su Red Bull logró completar la carrera y el título con cuatro puntos de ventaja.

Fernando acertó cuando desde Renault se subió al ciclo ganador de McLaren tras su segundo título. Sin embargo, aquel año se convirtió en eje decisivo de su carrera. Desde el primer momento, Ron Dennis se enfrentó al dilema de cumplir sus promesas al español, a quien garantizó estatus de primer piloto, o de dejarse llevar por el favoritismo que sentía hacia Lewis Hamilton, a quien había tutelado desde el karting. La situación explotó en el famoso Gran Premio de Hungría, cuando el británico no respetó el orden de salida en los entrenamientos, y el español le respondió bloqueándole en boxes. El enfrentamiento fue total y escapó a todo control de las partes. Desde aquel momento, la relación fue irreparable. McLaren fue sancionado a final de temporada con cien millones de dólares, perdió sus puntos y la posición en el Mundial de Constructores. Alonso abandonó el equipo y hubo de refugiarse dos temporadas con un Renault, camino de su retirada de la Fórmula 1.

4 2007 Y EL GRAN PREMIO DE HUNGRÍA



Al comienzo de 2012, Stefano Domenicali decía del F2012 que "si girabas el coche a la derecha, iba a la izquierda, y al revés". Sin embargo, Alonso logró el triunfo en Sepang, en condiciones de agua, que luego calificaría como uno de los mejores triunfos de su carrera. También destacó el Gran Premio de San Marino de 2005, aguantando en los compases finales de la carrera a Michael Schumacher a pesar de rodar con un motor que perdió un cilindro. O Japón 2008, con un Renault nada competitivo. Pero quizás la mejor victoria y más valorada por el español fue el Gran Premio de Europa de 2012, en Valencia. Desde la decimoprimer posición de salida, Alonso superó a varios pilotos uno detrás de otro (Hulkenberg, Maldonado, Schumacher, Hamilton, Grosjean) y heredó el liderato tras los problemas de alternador de Vettel. En el podio, el piloto español se emocionó como nunca se le había visto antes al lograr un triunfo.

6 EL ADELANTAMIENTO A SCHUMACHER EN SUZUKA



Alonso se ha caracterizado por una particular habilidad para adelantar con maniobras de total determinación. Como las de la primera vuelta que le valieron luego la victoria en el Gran Premio de España de 2013. Pero quizás la más emblemática fuera la protagonizada en 2005 en una de las curvas más rápidas y temidas del calendario, la famosa 130R de Suzuka. Si pasar a fondo aquella era ya todo un desafío, adelantar por el exterior se antojaba impensable. Y menos a todo un siete veces campeón del mundo. A casi 320 km/h, Alonso se inventó una maniobra temeraria. Cuando lo prudente era ceder, el piloto español mantuvo el pie a tabla y adelantó a Michael Schumacher por fuera. A la salida, Schumacher se quedó en la distancia tras levantar el pie. Para muchos es uno de los mejores adelantamientos de la historia de la Fórmula 1.

7 SUS ACCIDENTES MÁS GRAVES



Temperamental, franco y muy directo, Fernando Alonso ha protagonizado momentos memorables a través de sus mensajes por la radio durante toda su carrera deportiva, especialmente con McLaren en los tiempos de Honda. Como botón de muestra, uno de los más celebrados por los aficionados fue aquel famoso "Embarazoso, muy embarazoso, motor de GP2" en el Gran Premio de Japón, en casa de Honda, y que resultó enojoso para Ron Dennis con la cúpula de Honda presente. En muchas carreras Alonso no ocultaba su frustración ante la situación. Tras abandonar en la vuelta de formación de parrilla en Sochi, en 2017, el piloto español también contestaba con cajas destempladas a su ingeniero cuando le pedía que reseteara los sistemas. "Ya lo he intentado, hazlo tú mismo". Tras otro singular intercambio con su ingeniero en el pasado Gran Premio de Hungría, Alonso se quejó de que fuera objetivo preferente para las retransmisiones de la FOM. No era de extrañar, porque el piloto español ha hecho historia por la radio.

9 EL PRIMER PILOTO ESPAÑOL EN FERRARI, Y GANADOR EN MONZA



Alonso ha sido uno de los cuatro pilotos que ha logrado superar la barrera de los 300 grandes premios (Barrichello, Button y Schumacher), y terminará en segunda posición por detrás de los 326 del brasileño. Que los responsables de Liberty Media intentaran evitar la marcha de Fernando Alonso ilustra el valor y el activo que representa para la Fórmula 1. Al margen de su personalidad en la pista, fuera de ella ha protagonizado numerosos momentos tanto polémicos como atractivos y divertidos para el gran público. Sus declaraciones y gestos han dado pie a numerosos titulares, e incluso memes en las redes sociales.

10 300 GRANDES PREMIOS DE CARISMA FUERA DE LA PISTA.



Aunque ya había sufrido alguno en Minardi, el primer gran accidente del piloto español en la Fórmula 1 tuvo lugar en el Gran Premio de Brasil de 2003, cuando se encontró los restos del sufrido por Mark Webber y no pudo evitar una de sus ruedas. Alonso sufrió un violentísimo impacto contra el muro, afortunado por la reciente introducción del sistema Hans. En 2012, en Spa, tuvo suerte de, por centímetros, no ser golpeado en el casco por el Renault de Romain Grosjean. Pero los dos accidentes que dejaron fuera de combate por un tiempo a Alonso tuvieron lugar, el primero, en los entrenamientos de pretemporada de 2015, cuando inexplicablemente el monoplaza del español se salía en la tercera curva. El peor, sin embargo, tuvo lugar en el Gran Premio de Australia de 2016, al volar su McLaren por los aires tras tocar la rueda del monoplaza de Esteban Gutiérrez cuando rodaba a 313 km/h. Con la suspensión rota y dando vueltas de campana, sufrió un primer impacto con una deceleración inicial de 45G y una última de 20. Alonso no pudo participar en el siguiente Gran Premio de Bahrein.

8 PROTAGONISTA DE LA RADIO



Si llegar a la Fórmula 1 es de por sí un gran logro, Ferrari es el sueño para cualquier piloto. Fernando Alonso lo consiguió, como casi todos los grandes de la historia de este deporte. Ya desde su salida de McLaren a finales de 2007, el equipo italiano le estuvo cortejando y preparó todo para su llegada, rescindiendo incluso el contrato de Kimi Raikkonen un año antes de lo anticipado. Alonso también logró el hito simbólico de ganar en Monza con Ferrari en 2010 ya en su primera temporada, la primera victoria para el equipo italiano en casa desde 2006. Vivió cinco años en una estructura que siempre estuvo lejos de sus mejores momentos, con grandes turbulencias, presiones y oportunidades perdidas. Al final, pidió ser liberado de su contrato ante la decepción por la respuesta de Maranello a la nueva tecnología híbrida, la falta de confianza en el futuro del equipo italiano y la oferta de McLaren. Llegaría luego Sergio Marchionne, e hizo limpieza total en el equipo italiano.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...





































































































































































































































































































































Seis tips para lograr ser perseverante

En nuestro camino hacia conseguir las metas que nos proponemos, nos encontramos multitud de obstáculos. Buscamos continuamente la clave que haga este camino más agradable, más corto, menos costoso. Son muchas las nuevas técnicas y tendencias que surgen para lograr este objetivo y más aún las personas que se aferran a ellas buscando la fórmula del éxito. Sin embargo, nosotros pensamos que **hay un ingrediente imprescindible para conseguir alcanzar el éxito a cualquier nivel: la perseverancia**, uno de los valores más importantes en nuestro **decalogo Fresh People**, que puedes encontrar en nuestra web. La reconocida investigadora Angela Lee Duckworth se propuso descubrir qué características —más allá del talento intelectual— sirven para predecir el éxito. ¿Adivináis qué descubrió? Exacto: la capaci-

dad para perseverar y ser constante durante períodos prolongados de tiempo es clave para conseguir buenos resultados. **El talento, la inteligencia y la creatividad son valores increíblemente útiles, pero no tan versátiles como la habilidad para trazar un plan, ejecutarlo y perseverar en él.** El trabajo consciente, metódico y sostenido tienen mucho más que ver con el éxito de lo que pensamos. **Cualquier «debilidad» puede ser solventada con unas cuantas horas de trabajo**, y contar con una buena capacidad de respuesta ante las dificultades es algo incluso más determinante que los obstáculos mismos. **Mejorar tu capacidad para perseverar marcará un antes y un después en la forma en la que afrontes cualquier reto en tu vida profesional.** Pero entendemos que también existe un camino

hasta lograr ser perseverante, por eso te proponemos aplicar algunos de los siguientes consejos para conseguirlo.

1. Conócete a ti mismo. - Si conoces tus valores, tus fortalezas y tus motivaciones te será más sencillo saber cómo afrontar los retos. Además, si identificas y aceptas tus debilidades, **podrás establecer expectativas más realistas** y llegar a ellas sin problema. La forma en la que te enfrentas a los retos es más importante que los resultados que puedas obtener.

2. Conserva la perspectiva. - Frecuentemente, lo que arruina nuestra motivación es una preocupación que sólo existe en nuestra mente. Mantener alejadas las preocupaciones resulta increíblemente útil para avanzar y no andar en círculos. La clave es mini-

mizar el tiempo que dedicamos a eliminarlas de nuestra mente una vez las identificamos. Si piensas a largo plazo y con una perspectiva amplia no dedicarás más tiempo del necesario a todo aquello que carece de importancia.

3. Mantén tu objetivo a la vista. - ¿Qué va a traer consigo tu éxito? Puede reportarte riqueza, reconocimiento, satisfacción, conocimiento... Crea una imagen en tu mente relacionada con esta recompensa (cuanto más tangible sea, mejor) y piensa en esta imagen durante los momentos difíciles a lo largo del proceso, esto generará en tu mente una respuesta positiva y te ayudará a avanzar. Recuerda que, **para avanzar cada día hacia tu objetivo, tendrás que apoyarte en los pensamientos que predominen en tu mente**, así que mejor que sean positivos, ¿verdad?

4. Ve un paso por delante. - Al igual que visualizas tu éxito, te será útil pensar en qué tarea será la que realices en el siguiente paso. No bajes la guardia, pregúntate qué conocimiento, habilidades, experiencias necesitas para **estar preparado y anticipar el siguiente movimiento.**

5. Crea procedimientos para las tareas que se repiten. - Si sabes que vas a llevar a cabo una tarea más de una vez, crea una 'checklist', un formulario o una plantilla. Ahorrarás mucho tiempo y mejorará la consistencia de tu trabajo a largo plazo. **No necesitas reinventar la rueda cada día.**

6. «Todo irá bien». - Parece un cliché, pero **tener un mantra ayuda.** Ten fe en que las cosas funcionarán incluso cuando en tu interior estás convencido de que no lo harán. ¿Cómo vas a mantener la motivación si crees que no tendrás éxito? Mantener una actitud optimista mejorará tu desempeño en cualquier tarea y la hará un poco más reconfortante.

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

MERCEDES-AMG

Llega la versión 53 de Clase E y CLS, y el GT de cuatro puertas

La comunicación de los precios para el mercado español abre la cartera de pedidos para las versiones 53 del CLS y del Clase E en sus cuatro carrocerías, y para el nuevo Mercedes-AMG GT de cuatro puertas Coupé.

Las versiones 53 de Clase E y CLS cuentan en su equipo de serie con la tracción integral completamente variable AMG Performance 4Matic+, así como con una red de a bordo de 48 V, que sirve de base para una propulsión híbrida. También disponen del nuevo motor

electrificado capaz de desarrollar 435 CV y del cambio automático AMG SpeedShift TCT de nueve velocidades.

Por su parte los dos modelos V8 del nuevo Mercedes-AMG de cuatro puertas Coupé llegarán a los concesionarios en el próximo otoño. Con potencias de 585 y 639 caballos, a los AMG GT 63 y 63 S no les falta la tracción total variable 4Matic ni la transmisión AMG SpeedShift MCT 9G, además de un interior a la altura. Solo durante doce meses, la oferta añade una

PRECIOS

E 53 Berlina	100.300 €
E 53 Estate	105.800 €
E 53 Coupé	104.500 €
E 53 Cabrio	112.200 €
CLS 53	127.000 €
GT 63	150.118 €
GT 63 S	167.016 €
GT 63 S Edition	185.342 €

edición de lanzamiento, con un exterior y un interior más exclusivo y atractivo, y unida a la motorización más potente.

AER

Los modelos de fabricación nacional mandan en el renting

Casi uno de cada tres vehículos de renting matriculados en el primer semestre del año (29,52 %) se hizo en España, lo que supone 45.771 unidades y un 11,15 por ciento más que en la primera mitad del año 2017. Un porcentaje que supera el 10,15 % que crecieron las ventas totales —excluyendo el renting— de vehículos fabricados en alguna de las 17 plantas del país. Por segmentos, los derivados, furgonetas y pick-up para

alquiler a largo plazo son los que más se apuntan a la fabricación nacional, con el 47,76 % de las operaciones; seguidos por los turismos y vehículos todoterreno, de los que el 28,38 % fue de producción española, muy por delante de comerciales ligeros (14,49 %) e industriales (1,70 %).

En cuanto a la distribución por modelos, el Seat León se mantiene como el más demandado, seguido por Seat Ibiza y Citroën C4. Por su parte, Peugeot Partner II, Citroën Berlingo y Nissan NV 200 son las que más pedidos suman en su segmento, con Iveco Daily, Mercedes Vito y Ford Transit en cabeza de los comerciales ligeros, y el Iveco 70 C 18 como el industrial por encima de 3,5 toneladas más matriculado para renting.



SKODA

CAR SHARING ESTUDIANTIL

Con la ayuda de Skoda Auto, estudiantes de tres universidades de Praga (Chequia) han dado vida a la plataforma car sharing 'Uniqway', con la que proporcionar movilidad a medida a la comunidad académica, que no cuenta con altos presupuestos. Desarrollado el proyecto, los alumnos de esas tres universidades podrán disponer de un servicio, que más tarde se podría extender a otros centros educativos. La iniciativa, la única de este tipo en Europa, ha contado con quince unidades del Fabia Style para darle forma.

BMW

PAQUETE IMPULSE PARA EL X2

Por 3.800 euros, la marca alemana ofrece un paquete de mejora que resalta la deportividad del X2, sin llegar al nivel de los M Sport y M Sport X. Se denomina Impulse y suma al equipamiento del acabado Advantage, que costaría 1.850 euros, llantas de aleación de 18 pulgadas, línea exterior BMW Individual Aluminio satinado, asientos deportivos para conductor y acompañante, molduras interiores negras de brillo intenso, paquete de iluminación y guarnecido interior del techo en antracita.



¿Buscas trabajo?

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

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

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

Encuétralas todas en dealerbest.com/buscar-empleo

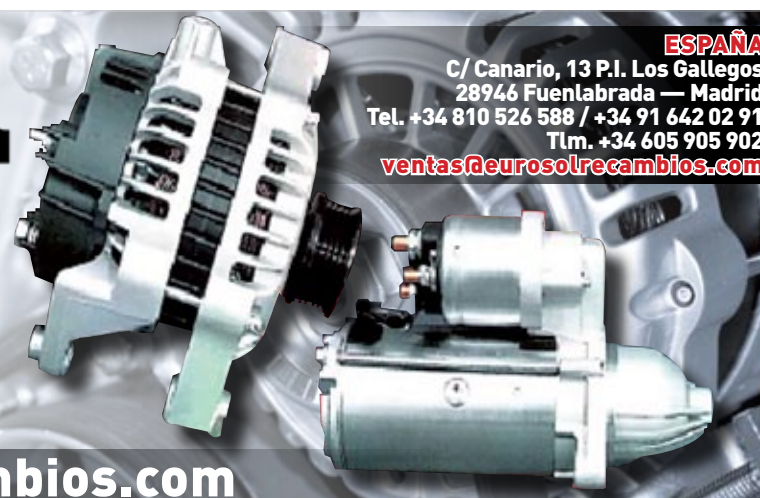
dealerBest | in f t

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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





NITRÓGENO EN LUGAR DE AIRE EN LOS NEUMÁTICOS

Pablo Guirado

En un taller he visto que ofrecen la posibilidad de inflar los neumáticos con nitrógeno. Al preguntar me lo han recomendado porque aseguran que ya no me tengo que preocupar de comprobar la presión. ¿Es cierto eso? Mi vehículo es un Toyota Land Cruiser.

RESPUESTA

Pues sinceramente, sí y no. El aire está compuesto en un 78 por ciento por nitrógeno y en un 21 por ciento de oxígeno. El 1 por ciento restante lo completan otros gases. El oxígeno que se encuentra en el interior de un neumático oxida los componentes internos y se escapa. Por eso siempre hay pérdidas, por muy pequeñas que sean. El nitrógeno es más denso y tiene la particularidad de que mantiene la presión más constante porque no es tan sensible a los cambios de temperatura como el aire. Por este motivo se gana en seguridad y se alarga la vida del neumático.

Si se decide a hacerlo tiene que asegurarse de que primero le sacan todo el aire de la rueda —con una máquina especial—, pues si queda algo en el interior la efectividad del nitrógeno queda mermada. Este técnica comenzó a utilizarse en el mundo de la aviación, pues la temperatura de los neumáticos subía muchos grados, y en muy poco tiempo, al aterrizar. También el nitrógeno



LIMITADOR DE VELOCIDAD INTELIGENTE O ADAPTATIVO

Eduardo Pérez

Tengo un pequeño lío con el control de velocidad de crucero adaptativo y el limitador de velocidad inteligente. Pensaba que eran el mismo sistema, pero creo que no es así. ¿Me podrían decir en qué se diferencian exactamente?

RESPUESTA

Quizás no hayamos sabido explicar o diferenciar ambos sistemas de una manera clara. Es cierto que el limitador de velocidad inteligente es uno de los novedosos asistentes que están incorporando algunos vehículos de nueva producción. Sin embargo, poco tiene que ver con el control de velocidad de crucero adaptativo. En este último el conductor programa una velocidad y una distancia con respecto al vehículo que nos precede. Si nos acercamos, la velocidad se adapta automáticamente a la del automóvil de delante,

se emplea en el mundo de la competición. Dicho esto, nuestro consejo es que siga utilizando aire y compruebe la presión periódicamente. Y más aún si tiene un todoterreno, vehículo con el que



y una vez que se retira, nuestro automóvil vuelve automáticamente a la velocidad seleccionada. Por su parte, el limitador de velocidad combina el limitador de velocidad con el sistema de reconocimiento de señales de tráfico. En este caso, el conductor programa un límite de velocidad, pero si pasamos junto a una señal que indica un límite inferior, el vehículo desacelera de manera automática hasta situar la velocidad en el nuevo límite. De esta manera nos evitaremos multas por 'descuidos'. Si el límite vuelve a ser superior posteriormente, basta con acelerar y nos llevará hasta la nueva velocidad permitida, evitando que se supere.

si hace conducción 'off road' debe jugar con la presión de los neumáticos dependiendo del uso que se haga, y no sería rentable o práctico apostar por el nitrógeno.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CÓMO PUEDE RECLAMAR EL CONSUMIDOR SI NO ESTÁ CONFORME EN EL PERÍODO DE GARANTÍA?

Si el establecimiento que ha vendido un vehículo se niega a repararlo, a entregar otro nuevo en buen estado, o a devolver el dinero, o a hacerle una rebaja en el precio, el consumidor puede reclamar. En el caso de que el establecimiento no disponga de hoja de reclamaciones o se niegue a entregarla, el cliente puede enviar una reclamación escrita que especifique el objeto de la reclamación. De estas circunstancias debe darse traslado a los organismos de consumo aportando copia de la documentación que acredite la reclamación: factura de compra, acreditación de los defectos, reparaciones anteriores realizadas... Si el establecimiento está adherido a una Junta Arbitral de Consumo, el consumidor puede dirigir la reclamación a este organismo de forma gratuita, acompañando toda la documentación en que justifique su reclamación. El laudo por el que la Junta resuelve es de obligado cumplimiento para ambas partes, y en caso de que el establecimiento no lo cumpliera, podría usted pedir la ejecución judicial, como si de una sentencia se tratara.

Generalmente, en asuntos sobre vehículos la vía más adecuada sería la vía judicial, previo peritaje que sea favorable a nuestra reclamación. Para ello debe dirigirse al Colegio de peritos industriales, rama de vehículo, donde le informarán del peritaje y los costes que conlleve. Recuerde que es fundamental peritar el vehículo antes de su reparación y conservar las piezas y recambios que le vayan a sustituir.

BUENA PREGUNTA

ENTRE 300 Y 30.050 EUROS DE SANCIÓN POR TENER DROGAS O UNA NAVAJA EN EL VEHÍCULO

¿Qué sanción me pueden imponer si en un registro rutinario aparece droga en el vehículo? Y si llevo una navaja multiusos en el maletero para una emergencia mecánica... ¿me podrían multar?

RESPUESTA

Siempre dentro del ámbito administrativo, descartando que las cantidades incautadas y analizadas constituyan delito penal, la Administración, en virtud de la Ley 1/1992, de 21 de febrero sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, puede sancionar con importes desde 300 hasta 30.050 euros —además de la incautación de la sustancia intervenida—, la tenencia ilícita de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, siempre tras un procedimiento sancionador en el que se haya determinado que el tipo de sustancia intervenida y analizada en laboratorio está dentro de las sustancias legalmente prohibidas. Se iniciará un expediente administrativo sancionador siempre dentro del año desde la fecha de la comisión de la infracción por estar calificada como grave, estando, en ca-

so contrario, prescrita la infracción, y el plazo para dictar resolución será de seis meses desde su iniciación. En otro caso caducaría el procedimiento, teniendo la Administración que archivar el expediente.

En cuanto a la presencia de la navaja, la Ley de Protección de Seguridad Ciudadana sanciona el hecho de llevar un arma en vía pública. Si por parte de los agentes de la autoridad que realizan el registro del vehículo no se aprecian circunstancias que justifiquen la necesidad de llevarlas consigo, y si relacionamos esta prohibición de tenencia con la definición que se realiza en el Reglamento de Armas del concepto de arma blanca. ('Arma constituida por una hoja metálica u otro material de características físicas semejantes, cortante o punzante'), se puede concluir que portar una navaja, aunque sea en el interior del vehículo, no estando justificado, se entiende como infracción administrativa tipificada en el artículo 23.a como infracción de carácter grave, sancionable desde 300 y hasta 30.050 euros.



CONSULTAS RÁPIDAS

INYECCIÓN DIRECTA O INDIRECTA

Pedro Gómez

No es demasiado complicado. En un sistema de inyección directa los inyectores se encuentran después de las válvulas de admisión, dentro de la cámara de combustión. Con eso se consigue una mayor presión de inyección, se mejora la mezcla y, por lo tanto, la combustión es más eficaz. Cuando la inyección es indirecta, los inyectores están en

el colector de admisión, antes de las válvulas correspondientes.

DODGE DAYTONA DEL AÑO 1988

Antonio Cifuentes

El lanzamiento de este atractivo coupé se produjo en 1983, pero el modelo al que haces referencia corresponde a 1988, cuando introdujo el intercooler para optimizar el rendimiento del propulsor de 2,2 litros de cilindrada. Este cuatro cilindros turboalimentado ofrecía dos

niveles de potencia: 146 y 174 caballos. Con el más potente, el vehículo alcanzaba los 220 km/h de velocidad punta, se asociaba a un cambio manual de cinco relaciones y la propulsión era trasera. Medía 4,55 metros de largo y el interior ofrecía cuatro plazas, las traseras muy limitadas. Es lógico que sólo tengas referencia de este modelo en el mercado norteamericano, ya que fuera de ese país se comercializaba como Chrysler GS Turbo 2, pero se trataba del mismo vehículo.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Renault Clio Williams: probamos un Clio de Fórmula 1

La colaboración entre Renault y la escudería Williams, además de frutos en los circuitos, había creado este Clio con 150 caballos y tremendas sensaciones al volante.

Curioso que hace 25 años anunciáramos las posibilidades del Ford Scorpio como oficina móvil, con fax, servicio de comunicaciones... Ahora, cualquier mo-

delo le daría cien vueltas.

Entre las novedades de esta semana, destacar la actualización del Saab 9000 o las nuevas versiones de Alfa



Romeo 155 o Renault Clio, con su juvenil acabado Symbol.

Precisamente otro Renault Clio, esta vez en versión Williams, era protagonista de nuestra prueba. La marca del rombo acababa de proclamarse, junto a la escudería británica, campeona del mundo de marcas en Fórmula 1, y lo celebraba con esta edición. Con 150 caballos, del Clio Williams nos gustaba su exclusividad y

el comportamiento dinámico. Y el Alfa 164 era el protagonista de otra prueba, que en este caso analizaba la renovada gama del sedán italiano. Turbodiesel de 125 CV, V6 de 210 y la versión Quadrifoglio de 240 destacaban por el rendimiento de sus motores y el confort.

Por último, nuestro Dossier analizaba los utilitarios y compactos de motor diésel: 24 modelos desde el Peugeot 106 al VW Jetta.



LA PORTADA

Nº 511

FECHA

3-8-1993

HABLAMOS DE

El renovado Alfa Romeo 164 era protagonista de la portada, que reflejaba la prueba a la que habíamos sometido a toda su gama. Además, la prueba a fondo del exclusivo Renault Clio Williams, con su inconfundible color azul y sus llantas doradas. Y para rematar, el Dossier de los diésel pequeños y compactos.



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

Seat Ibiza GTI frente a Volkswagen Golf GTI

La nueva generación del Seat Ibiza llegaba con gran ímpetu y ganas de demostrar sus poderes. Entre ellos, el de una versión GTI que se enfrentaba sin ningún tipo de complejos al creador de este concepto, el VW Golf GTI.

El enfrentamiento entre Volkswagen y General Motors a cuenta del fichaje de López de Arriortúa por la primera parecía ir llegando a su fin con la reunión

que iban a celebrar los máximos dirigentes de ambos grupos.

Más allá de las polémicas, el mercado seguía lanzando modelos. Esta semana nos



poníamos al volante del nuevo Saab 900, en el que la seguridad era de primera.

En una prueba veraniega recorríamos los parques de atracciones de Europa –desde la Isla de la Cartuja en Sevilla hasta EuroDisney en París, pasando por Viena, Fráncfort o Amsterdam– conduciendo dos Opel Vectra. Un viaje resumido en un suplemento que acompañaba esta revista.

La comparativa en-

frentaba dos GTI: el precursor, Volkswagen Golf, y el alumno, Seat Ibiza. Ambos con motor 2.0 de 115 CV, destacaban por su comportamiento. En el Ibiza –2,2 millones– llamaba la atención el precio; y en el Golf –2,7 millones–, el confort.

Otra prueba la protagonizaba el Volvo 850 GLT en su versión familiar. Con motor de 170 CV, destacaba por su agradable motor y su comportamiento.



LA PORTADA

Nº 512

FECHA

10-8-1993

HABLAMOS DE

El inventor del concepto GTI, el Volkswagen Golf, veía cómo en su propia casa le salía un alumno respondón, el Seat Ibiza. Los dos modelos más dinámicos de sus gamas protagonizaban nuestra portada. Además, aparecía el Saab 900, que habíamos conducido.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

SUV PEUGEOT 3008

NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS



PEUGEOT i-COCKPIT®

PEUGEOT DIGITAL HEAD UP DISPLAY

NAVEGACIÓN EN 3D CONECTADA

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama SUV Peugeot 3008: Consumo mixto (L/100 Km) desde 4,1 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 108 hasta 129.